

PRÉFACE

Un voyage sécuritaire sur les grandes mers !

Traverser la grande mare d'eau ou se déverse le fleuve Saint-Laurent, faire le voyage inverse qu'à fait Christophe Colomb il y a 500 ans, naviguer en Méditerranée pendant plus de six mois et revivre l'expérience d'Ulysse en Grèce antique, longer la côte Ouest de l'Afrique, retraverser l'Atlantique pour aller flâner dans les Caraïbes pendant près de huit mois et revenir au Canada en passant par le Triangle des Bermudes, sans accident: voilà ce que nous propose Laurier Tremblay, dans ce volume.

Vous aussi vous pouvez le faire, affirme l'auteur si vous vous préparez adéquatement et si vous vous entraînez à faire face aux nombreux petits problèmes qui surviennent au cours d'un tel voyage. Parmi ces problèmes, il y a ceux de la préparation du bateau et de son entretien, de la navigation, de l'approvisionnement, des premiers soins, des communications, de l'énergie, du conditionnement psychologique, etc... La liste pourrait s'allonger et contribuer ainsi à vous décourager plutôt qu'à vous stimuler pour entreprendre une telle expérience...

La lecture du livre "Traverser un océan: pourquoi pas vous ?" vous permettra, tout en vivant au jour le jour l'expérience fantastique de Laurier, Gaby et Alexandre Tremblay, d'amorcer votre réflexion et votre préparation éloignée pour entreprendre vous aussi, la réalisation de vos rêves nautiques les plus ambitieux. Laissez-vous guider par ces navigateurs amateurs, comme ils aiment à le dire. Faites confiance à cet ancien instructeur des Escadrilles Canadiennes de Plaisance (ECP) qui, un jour, a décidé de mettre à l'épreuve les enseignements reçus et retransmis durant les longues soirées d'hiver.

C'est empreint de cet esprit d'enseignement que Laurier a rédigé son livre en deux parties. Dans les cinq premiers chapitres, il nous livre une partie des réflexions et des connaissances acquises dans la réalisation de son périple de vingt-cinq mois en mer. Dans les neuf derniers chapitre, vous accompagnez les équipiers du "Cap-au-Lest" au jour le jour. Vous vivez leurs difficultés, leurs craintes, leurs états d'âmes, leurs découvertes des mers lointaines, leurs exploits.

Pour les navigateurs amateurs que nous sommes c'est l'occasion de voir l'autre côte du rêve. C'est l'occasion de prendre conscience que ce rêve demande beaucoup de préparation pour se réaliser mais qu'il est à la portée de tous ceux qui le souhaitent ardemment.

Le désir de Laurier et de Gaby est maintenant de vous rencontrer dans une petite baie tranquille pour partager avec vous la réalisation de votre plus grand rêve nautique.

En tant que commandant de l'Escadrille Saguenay, affiliée au district de l'Estuaire du Saint-Laurent, je tiens à remercier Laurier de la reconnaissance qu'il manifeste dans son livre pour l'enseignement reçu dans les Escadrilles Canadiennes de Plaisance.



**Gaston Bélanger,
Commandant**

CHAPITRE I



Introduction

La grande décision !

Depuis ma plus tendre enfance, j'ai toujours été attiré par la mer. J'avais à peine huit ans et lorsque j'entendais, le soir dans mon lit, les sirènes des bateaux qui sortaient de Port Alfred, je rêvais, tout éveillé, aux longs trajets qu'ils devaient faire sur la mer et aussi, des pays lointains où ils se rendaient.

Plus d'une fois, j'ai pensé m'embarquer en resquilleur et faire secrètement, un mystérieux voyage sur l'océan, atteindre de nombreux pays et des îles exotiques où seule, la chaleur du soleil rivaliserait avec la verdure et les grandes plages, bordant des terres encore à découvrir...

Dans mon petit canot, que j'avais moi-même fabriqué, je traversais la Baie des HA ! HA ! dans tous les sens; j'abordais sur des rives désertes et mon imagination faisant le reste, je me voyais à des milliers de milles de chez-moi, quelque part sur l'Atlantique...

Bien sûr, dans la chanson, on dit: "Partir, c'est mourir un peu...", mais pour moi, dans ma tête d'enfant et encore aujourd'hui (après plus d'un demi-siècle), partir... c'est vivre intensément sa vie !

Mais, entre le rêve et la réalité, il y a parfois de grandes différences et puisqu'il faut bien retomber, un jour où l'autre, les deux pieds sur terre, j'ai dû me contenter, comme tout le monde, d'être un navigateur du dimanche. J'ai donc passé une grande partie de ma vie, dans les métiers de l'imprimerie: 37 années en tout...

Pourtant, un jour, le fantasme, que j'entretenais sans trop le vouloir, est devenu si fort que j'en parlais souvent à mon épouse Gabrielle et à mon fils Alexandre... jusqu'au jour où on a décidé d'investir une somme importante, pour l'achat d'un bon voilier, dans le but évident de faire une traversée océanique.

Nous étions donc à Montréal, pour visiter l'Exposition Nautique 1984; nous avons rendu visite à Marius Corbin, constructeur de bateau, pour une cotation très sérieuse, sur un cotre de 39 pieds. Entre temps, au Salon de l'Hôtel Bonaventure, la compagnie française Dufour exposait plusieurs de ses modèles, dont un sloop de 39 pieds. Après l'avoir examiné sous toutes ses coutures, nous en sommes venus à la conclusion que, si un voilier pouvait le faire, c'était bien lui, compte tenu de sa solidité et ses performances. Nous nous sommes donc portés acquéreur de ce Dufour 12.70 mètres et nous avons continué à naviguer sur le Saguenay et le fleuve Saint-Laurent, dès l'été 1984... avec des "petites idées" derrière la tête...

Donc, comme suite à notre entraînement et nos vérifications des capacités du bateau, on s'est bien vite aperçu qu'acheter un bateau est une chose et l'équiper, pour la navigation hauturière, en est une autre tout aussi importante, du point de vue pratique et... financier...

Nous avons aussi réalisé que nous n'étions jamais assez préparés, jamais assez équipés, jamais assez libres, jamais assez riches et que notre expérience, finalement, n'était peut-être pas celle qu'on aurait voulue avoir... !

Aussi, en 1988, nous avons pris de grandes décisions qui ont énormément changé le cours de nos vies ! Nous avons décidé de nous départir de toutes nos possessions, nos propriétés. J'opérais un service d'imprimerie depuis plusieurs années déjà et un acquéreur sérieux s'étant présenté, je pris la décision de vendre le commerce également.

Ce fut d'abord difficile de tout vendre, tout abandonner, y compris notre maison familiale que nous habitions depuis plus de 30 ans... mais, quel sentiment de liberté, après ! Libérés de toutes attaches, nous avons pu nous permettre de naviguer le golfe Saint-Laurent de Gaspé à Terre-Neuve, en passant par les Îles-de-la-Madeleine, la Basse Côte-Nord: Blanc-Sablon, Natashquan, Mingan et Anticosti; cela, dans toutes sortes de conditions; ce qui fut, pour nous trois, le meilleur de notre entraînement, sur le tas.

Cependant, question de formation, est-il nécessaire ici, de rappeler les Escadrilles canadiennes de navigation de plaisance (ECP et l'appellation anglaise "Canadian Power Squadrons" sont la même) et leur magnifique travail auprès des mordus de la navigation. Les ECP dispensent en effet, depuis plusieurs années, les cours de navigation dans plusieurs districts canadiens, dont celui de l'Estuaire du Saint-Laurent, dont j'ai profité avec beaucoup d'intérêt. Disons pour simplifier, que les buts de ces escadrilles sont de développer une grande habileté, dans le maniement d'embarcations de plaisance, de promouvoir l'étude de la navigation; de collaborer avec les divers organismes canadiens, chargés de l'exécution des lois et règlements concernant la navigation côtière et hauturière.

Les Escadrilles Canadiennes de Plaisance (C.P.S.) sont une association nationale d'enthousiastes de la navigation, groupés pour accroître leurs connaissances dans la navigation à voile et à moteur. C'est une association à but non-lucratif dont l'administration et l'enseignement sont assurés bénévolement, par ses membres.

L'Association nationale est une fédération de districts, répartis de l'Atlantique au Pacifique. Les districts se composent de plusieurs groupes locaux appelés escadrilles dont l'importance varie selon la localité; mais quelle que soit leur importance, elles ont un idéal commun et poursuivent les mêmes buts.

Les "Canadian Power Squadrons" sont issus des "United States Power Squadrons" qui furent

fondés à New-York, il y a plus de cinquante ans, pour enseigner les rudiments de la navigation aux propriétaires de petites embarcations. L'idée s'est vite répandue à travers les Etats-Unis et des plaisanciers de Windsor, Ont. se joignirent au groupe de Détroit afin d'y obtenir leurs diplômes. C'est au cours de l'hiver 1937-38 que les premières classes débutèrent à "Windsor Power Squadron".

Le 14 octobre 1941, des représentants des Escadrilles de Windsor, London et de Sarnia se rencontrèrent à Chatham et décidèrent de fonder les "Canadian Power Squadrons". L'expansion de cette fédération fut ralentie durant la guerre mais, la fin des hostilités leur permit un nouvel essor. Des lettres patentes furent émises en octobre 1947, en vertu de la Loi des Compagnies Canadiennes et le drapeau fut adopté lors d'une assemblée tenue en novembre de la même année. Le brevet de ce drapeau fut accordé en 1948.

La base de l'association repose sur les 155 escadrilles actuelles; ces dernières varient en importance et parfois une escadrille peut compter 15 membres alors que d'autres peuvent en compter jusqu'à 500.

C'est une organisation d'envergure nationale. Elle a progressé continuellement depuis et compte maintenant plus de 22,000 membres répartis dans 155 escadrilles formant 28 districts.

Le seul moyen de devenir membre des E.C.P. (C.P.S.) est de suivre le cours de "Plaisance" (cours de base) et d'en réussir l'examen. Tout individu sans considération d'expérience antérieure a dû se qualifier de cette façon.

L'organisation s'enorgueillit du fait qu'il n'y a pas de chemins détournés pour y adhérer...

Les cours offerts par les Escadrilles Canadiennes de Plaisance (C.P.S.), après le cours de base: Plaisance, se situent au niveau des cours avancés en Matelotage, Voile ou Moteur, en Pilotage avancé, Navigation Junior et Navigation. Les cours électifs sont la Météorologie, l'Entretien des moteurs et l'Électronique de marine.

Si le lecteur désire de plus amples informations sur ces Escadrilles Canadiennes de Plaisance (C.P.S.), il peut écrire aux quartiers-généraux à:

**Escadrilles Canadiennes
de Plaisance (C.P.S.)
26 Golden Gate Court,
Scarborough, Ontario
M1P 3A5**

Voici la liste des districts où on peut trouver une escadrille qui s'occupe de formation en navigation:

Maisonneuve	Cartier	Estuaire Saint-Laurent
Montréal	Yamaska Orford	Sept-Iles
Lake St-louis	Lac St-François	Saguenay
St-Andrews	Trois Rivières	Québec

Lake 2 Mountains	Richelieu	Riv.-du-Loup
Ville-Marie	Repentigny	Manicouagan
Laval	St-Lambert	Alma
West Island	Fort St-Jean	Gaspé
Lachine	Champlain	Chaudière
Hochelaga	Louis Joliet	
Port Sainte-Hélène	Riverview	

Le coût du projet ?

Traverser un océan n'est plus un exploit: ce l'était peut-être en 1950, alors que la navigation à voile n'avait pas tellement évoluée depuis plusieurs siècles, mais, la technique en a pris un coup depuis ce temps, avec les études sur la poussée vélique et son action sur la forme des voiles; la composition matérielle de celles-ci a atteint un maximum de qualité. Et que dire aujourd'hui, des voiliers, des matériaux servant à fabriquer les carènes, les gréements, les mâts et enfin, tout l'accastillage... Nous avons lu, tous, autant que nous sommes, ces revues, ces livres d'informations sur les sujets qui nous ont permis d'atteindre le "savoir-faire" et avec la pratique sur des voiliers tout à fait à la hauteur de ce que nous exigeons d'eux: la performance...

Les tabous, les dangers de la mer sont démythifiés... Aujourd'hui, avec un minimum de préparation, d'organisation et d'habileté, n'importe qui peut entreprendre une traversée océanique... La question que l'on se pose souvent: "Comment coûte un projet comme cela ?"

Évidemment, tout dépend du train de vie qu'on a et du budget qu'on peut se permettre. Également, rentre en ligne de compte, l'équipement qu'on veut avoir, pour la sécurité de son équipage et de son bateau.

Nous avons rencontré, aux Açores, un couple de navigateurs qui avait acheté un bateau d'occasion, de 28 pieds, avec plusieurs années d'usure. Leur traversée New-York/les Açores a bien failli se transformer en enfer. Ils ont en effet, déchiré leur grande voile dans un coup de vent et ils ont mis le triple du temps nécessaire, pour parvenir à Horta, dans l'île de Faïal où ils sont demeurés ensuite une année complète, pour récupérer. À l'aide d'une grosse machine à coudre prêtée, ils ont réparé leurs

voiles afin de pouvoir continuer vers le Portugal, pour pénétrer ensuite en Méditerranée où ils ont navigué jusqu'à Chypre. Tout est bien qui finit bien ! Il faut bien le dire, tout dépend de l'ardeur et

de la détermination que l'on met dans un projet. Nous avons rencontré aussi, beaucoup de hauturiers qui travaillaient à la finission intérieur de leur voilier, tout en naviguant peut-être de façon moins à l'aise,

mais en toute sécurité... De toute façon, il faut s'attendre que 60 % du budget total passera en réparations, entretien et améliorations du bateau ! Ceci est également possible, sur n'importe lequel bateau neuf de série, peu importe sa qualité !

La façon dont on entend vivre à l'étranger, peut aussi influencer fortement le coût de la vie. Autrefois, et dans certaines îles encore, les navigateurs qui débarquent sont très mal perçus: ceci étant dû à la quantité incroyable de hippies, de va-nus-pieds (appelons-les comme vous voudrez, c'est du pareil

au même). Ils ne se gênaient pas pour aller voler dans les potagers, les légumes et des fruits, allant jusqu'à tuer des animaux domestiques: ce qui rendaient les natifs très soupçonneux, vis-à-vis un étranger aux cheveux longs et au visage mal rasé...

Dans le cas des Açores (possession portugaise) par exemple, vous trouverez une marina, dans l'île de Faial, à 3\$ par jour: ceci comprenant l'eau courante, l'électricité, votre ponton personnel, un service de buanderie et des douches avec l'eau chaude à volonté. De plus, on vous remet une grande serviette blanche, pour la somme de 50 sous (canadiens), avant la douche...

Question de contraste, vous trouverez un service à peu près semblable dans les îles Baléares (possession espagnole) au prix de 90\$ par jour. L'électricité sera chargée en plus à 13\$ par jour et l'eau potable, au coût de 25 sous le gallon...

En Martinique, à Fort-de-France (possession française), un pot de café de qualité moyenne que vous payez 6\$ au Québec vous coûtera 18\$. Si vous faites un marché d'une valeur de 100\$ au Québec, l'équivalence en Martinique sera de 300\$, donc, trois fois plus.

Nous aurions aimé quand même, nous installer en Martinique pour une année; mais la taxe de séjour est calculée sur 60% de la valeur du bateau: pour nous, cela représentait 120,000\$... pour ce rêve en couleurs... !

De toute façon, dans un autre pays, attendez-vous, en tant que hauturiers, à vivre comme des pauvres gens... ! Hé ! Oui... Avez-vous déjà vu un président de compagnie, un médecin, ou bien un avocat, aller porter son sac de linge sale à la laverie, au Québec ? Dans les îles, et dans bien d'autres endroits, c'est une chose bien courante.. À moins d'avoir à bord du "cheap labor", ce qui n'est pas mon cas. Ce genre de corvée revient à chacun de nous, peu importe l'âge ou la condition des revenus...

Le choix du bateau.

Du point de vue des assureurs, un voilier doit avoir au moins 40 pieds pour faire une traversée et nous avons eu certaines difficultés à leur faire accepter le fait que notre Dufour n'ait que 39 pieds et 8 pouces... ! Mais voilà, nous étions en dessous de la catégorie; d'autant plus qu'ils exigeaient la présence de trois équipiers à bord, pour notre projet de traversée. Mon fils, Alex étant considéré trop jeune (il avait douze ans au départ. Il était pourtant, bien familier avec le voilier, compétent et très costaud pour son âge) pour être capable de ramener le voilier tout seul, en cas de blessure graves ou de décès des deux équipiers principaux.

Avoir un autre équipier étranger avec nous, ne nous plaisait pas outre mesure...Finalement, après discussion, nous avons enfin réussi à nous faire accepter par l'assurance Lloyd's sauf, à partir de la ligne des 200 milles des côtes canadiennes jusqu'aux Açores où, nous n'étions absolument pas couverts

parce que, selon la compagnie, les risques encourus étaient trop grands...

À la rigueur, j'aurais pu me permettre de me payer un autre bateau, en cas de perte sans assurances du tout; cependant si on tient compte de la responsabilité d'autrui, en plus des frais d'avocat et de poursuites de toutes sortes (qui sont à la mode, il faut bien le dire...) je n'aurais pas été sage de prendre

tous ces risques, sans protection. Il s'agit d'une partie importante du budget, puisque Lloyd's nous a demandé 7000\$ de prime sur deux années, pour une valeur de 175,000\$ de risques de perte, responsabilité, etc.

Attention: ne surestimez pas la valeur de votre bateau; l'agent avec lequel vous transigez, fera tout pour cela; surtout ne tombez pas dans le piège... Vous payeriez des primes plus fortes et serez victimes d'exploitation... !

Un de mes amis, qui avait acheté un Corbin 39, l'avait assuré pour la valeur de 250,000\$! D'après un expert maritime, il aurait fallu le "plaquer or" par trois fois, une par-dessus l'autre, pour qu'il atteigne la

demie de cette valeur... et ! Fort de croire qu'il avait une grosse valeur marchande en mains, mon ami navigateur payait... de lourdes primes d'assurances, inutilement...

Je pense que, même si les services d'un expert maritime sont assez dispendieux, l'inspection, avant de prendre une assurance, permet d'évaluer l'état général du bateau et s'il correspond à l'usage qu'on veut

en faire. Ce rapport d'inspection est indispensable si vous désirez vendre votre voilier. Les inspections peuvent être faites en conformité avec l'une ou l'autre des normes suivantes: Lloyd's, Nevin, Herreshoft,

Smith, Desmond et Dwight Simpson (bateaux en bois.)

Mais, même si on n'avait pas de couverture entre les Bancs terre-neuviens et les Açores, nous avions confiance dans notre sloop ! Il nous avait convaincus plus d'une fois, dans du gros temps, de sa solidité et

de ses performances. Vous trouverez, à l'annexe "A", à la fin de ce livre, la fiche technique complète du bateau.

Comme voilure, à part la grand-voile, nous avions le grand génois lourd sur l'enrouleur, le foc à ris et le

tourmentin. Egalement, pour le petit temps, nous utilisions le spinnaker léger tri-radial de .75 oz., qui nous permettait d'excellentes performances, dans la petite brise, même en tenant compte que nous avions un bateau lourdement chargé. L'assiette était un peu changée et la ligne de flottaison à l'arrière,

est plus basse que le normal. Naturellement, le bateau tape beaucoup moins dans la vague, mais aussi, il est moins ardent à remonter au vent.

Nous avons donc, dès 1988, commencé à nous entraîner, pour les quarts. Alexandre à cette époque, ne prenait pas de quart de nuit. Nous avons essayé plusieurs formules. Entre autres, les quarts de quatre

heures; mais cela ne nous réussissait pas très bien; mais, aux trois heures, cela nous permettait de pouvoir refaire notre énergie plus facilement et c'était moins long, dans le gros temps, quand la fatigue

commençait à augmenter !

Voici un exemple de planification de nos quarts en 89, lors de notre première traversée de Canso, N-E, jusqu'en Angleterre, en passant par les Açores.

GABY	LAURIER	GABY	LAURIER	ALEX	GABY	ALEX	LAURIER
9h00	0h00	3h00	6h00	9h00	midi	3h00	6h00
à	à	à	à	à	à	à	à
0h00	3h00	6h00	9h00	midi	3h00	6h00	9h00
pm	am	am	am	am	pm	pm	pm

Pendant les autres périodes de navigation subséquentes, à partir de l'Angleterre, la France, le Portugal, la Méditerranée, les Alizés ainsi que San Juan à Canso en passant par les Bermudes, nous établissions nos quarts comme suit:

ALEX	LAURIER	GABY	LAURIER	ALEX	GABY	LAURIER	GABY
9h00	0h00	3h00	6h00	9h00	midi	3h00	6h00
à	à	à	à	à	à	à	à
0h00	3h00	6h00	9h00	midi	3h00	6h00	9h00
pm	am	am	am	am	pm	pm	pm

Nous avons pris une entente concernant le gros temps: celui qui devait prendre le prochain quart restait en "stand by", tout habillé et préparé à intervenir. Dans les forts vents et la mer hachurée, nous

avons aussi convenu de toujours s'attacher à nos harnais, sur un des anneaux de sécurité: soit à la sortie

dans le cockpit ou derrière la timonerie. La nuit, peu importe les conditions, nous utilisons toujours le

harnais, pour ne pas rendre les autres inutilement inquiets...

J'étais le seul, à ne pas prendre plus de trois heures de repos d'affilées. Souvent, je devais aussi aider, dans des manoeuvres qui demandaient beaucoup d'effort. Mais par contre, de dix heures à midi, je pouvais

facilement et en toute quiétude, récupérer mes forces: je ne me sentais pas fatigué du tout... !

Les efforts fournis pour la navigation à la voile vous gardent en excellente forme. À titre d'exemple, quand vous levez le pied, à la maison ou au travail, pour monter un escalier, vous ne le levez pas plus de

10 pouces environ, alors que, sur un voilier, si vous faites le même geste, ce sera toujours plus haut que

l'angle droit, avec le genou. Les courbatures, en contreparties, se font beaucoup plus sentir en ce qui concerne le cou (les trapèzes), des épaules (les deltoïdes), des lombaires et du dos (au niveau des latissimus dorsi) en raison des efforts de traction à effectuer sur les winches dans des positions pas toujours idéales.

Il est difficile de faire du "jogging" sur un voilier: aussi, nous pratiquions depuis déjà deux ans, ces fameux exercices de la méthode Nadeau, qu'il est inutile de vanter ici, car tout le monde connaît leur efficacité. Quant à nous, ces exercices, dites "douces", nous ont toujours gardé les muscles souples et non douloureux après l'effort, dans des conditions souvent désavantageuses, sur un voilier. Pour ma part,

j'ai toujours fait des exercices physiques violentes, comme l'haltérophilie, la course à pied et le judo. Aussi, je dois avouer que ce genre d'exercices "douces", a été pour moi toute une trouvaille: à 57 ans, je ne me suis jamais aussi bien porté.

L'itinéraire choisi.

Pour planifier une croisière à long cours, il faut d'abord s'arranger avec les conditions naturelles du vent et des courants. Ensuite, il faut tenir compte du temps qu'on dispose, notre état de santé et les pays qu'on désire visiter, en accord avec nos goûts, nos aversions et attirances, sans oublier le budget consacré.

Je verrais assez mal, quelqu'un qui s'aventurerait sur les Bancs de Terre-neuve au mois de décembre, ou encore, suivre à rebrousse-poil, le grand courant, très connu, du Gulf Stream, dans l'Atlantique...

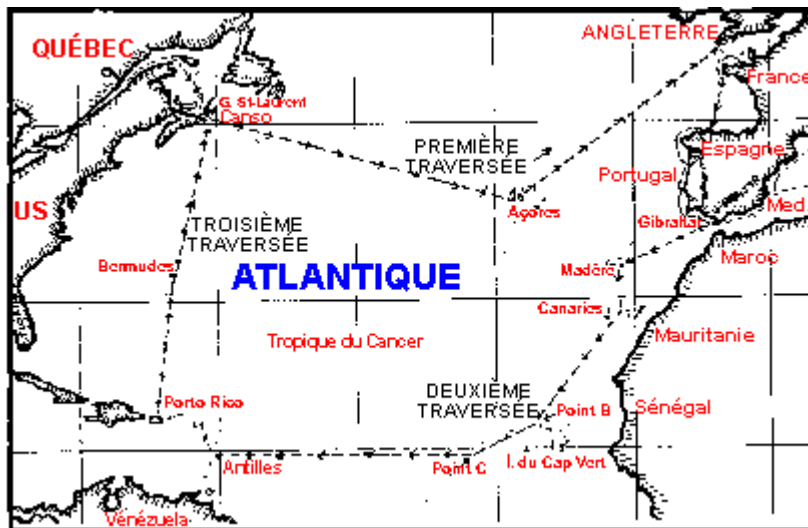
C'est évidemment en tenant compte du Gulf Stream que nous avons décidé donc, de notre itinéraire et à une date où nous aurions possiblement, les meilleures conditions.

Nous avons depuis longtemps, l'idée de nous rendre à Saint-Malo, via les Açores, parce que justement, ces îles portugaises, au milieu de l'Atlantique, représentent une route qui coupe un peu, la grande traversée en deux étapes: ce qui représente moins de jours en haute mer.

Nous avons ensuite prévu trois endroits d'atterrissages possibles, soient: Belle-Île, Saint-Malo, en France ou Plymouth, en Angleterre. Comme les conditions étaient excellentes lorsque nous avons pénétré dans la Manche, en contournant les Scilly (les Sorlingues), nous n'avons pas hésité à nous rendre à Plymouth directement, après notre première étape aux Açores.

Nous avons, dès le départ, pensé sérieusement et pris les dispositions pour visiter environ neuf pays et vingt-cinq îles, dans l'ensemble.

Donc, après être sortis du détroit de Canso, nous avons décidé de gagner Plymouth, en Angleterre, en passant par les Açores: ce sont des îles magnifiques que nous n'aurions peut-être plus jamais l'occasion de voir.



Ensuite, après avoir traversé la Manche, un incursion en Bretagne-nord, jusqu'à Saint-Malo. De là, contourner la presqu'île du Quiberon, le chenal Dufour, Ouessant, Brest et enfin traverser le golfe de Gascogne jusqu'en Corogne, en Espagne-nord. Continuer le long du Finistère jusqu'à Porto, la ville du grand découvreur Magellan, au Portugal. Puis, Lisbonne et ensuite contourner le Cap Saint-Vincent

jusqu'à Villamoura. De là, nous voulions continuer jusqu'à Gibraltar, à l'entrée de la Méditerranée et ensuite

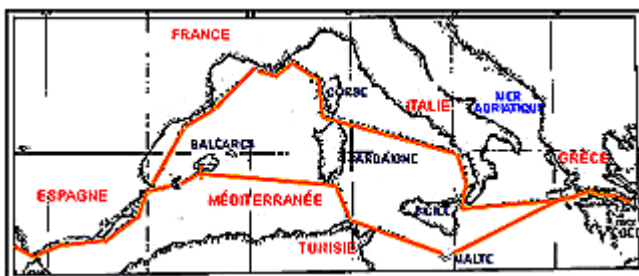
Benalmadena sur la Costa del Sol, dans le Sud de l'Espagne, pour y passer l'hiver 89-90. (On aurait bien

voulu passer l'hiver à Marseille où il n'y aurait eu aucune barrière de langue, mais les tergiversations avec

la représentante de l'immigration, à Québec, Madame Haubert, avaient été tellement ardues et la paperasserie incroyable, des autorités françaises (qui sont de véritables "maniaques" dans ce domaine)

que nous avons décidé, en dernier ressort, d'hiverner en Espagne).

Nous avons planifié des étapes au Maroc et en Algérie que nous avons ensuite éliminées à cause des troubles. Nous avons choisi la Tunisie, en Méditerranée, comme pays arabe à visiter, sans risques...



Au printemps 90, nous espérons continuer notre route le long de la côte espagnole jusqu'à Calpe, pour

traverser ensuite dans les îles Baléares (possession espagnole, puis la Sardaigne (possession italienne).

Nous désirions ensuite atteindre un pays arabe, soit la Tunisie avant de mettre le cap sur les îles de Gozo

et de Malte. De là, nous devions naviguer jusqu'aux îles Ioniennes et enfin la Péloponnèse (Grèce) et Athènes, soit la limite le plus à l'est de notre voyage. (Après la 24 ième longitude, nos assurances n'étaient plus en force...)

Le retour de la Grèce se ferait en direct jusqu'en Sicile où on s'engagerait dans le détroit de Messine, en remontant l'Italie jusqu'à Acropoli, puis une ligne droite jusqu'en Corse en passant par les Bouches de Bonifacio et enfin, une traversée jusqu'à la Côte d'Azur avec Saint-Tropez et Marseille.

Une autre petite traversée de 150 milles, en ligne droite, du golfe du Lion vers Palamos, première ville sur la côte espagnole, qu'on remonterait ensuite, grâce au vent "del Este", jusqu'à Gibraltar.

De Gibraltar, nous nous proposons un trajet de 7 à 10 jours vers l'archipel de Madère (possession portugaise) puis les Canaries. Ensuite la deuxième grande traversée, grâce aux Alizés et la continuation du Gulf Stream, (à partir du 15 novembre) jusque dans les Antilles, soit la Martinique, en passant par les îles du Cap Vert.

À partir de février 91, nous nous proposons de remonter les Antilles, soient la Dominique, les Saintes, la Guadeloupe, Antigua, St-Barth, Saint-Martin et aussi les Vierges: Tortola, St-John, St-Thomas jusqu'à Porto-Rico, d'où nous pourrions amorcer, vers la fin d'avril 91, une troisième traversée, cette fois du sud vers le nord, pour notre retour vers Canso, en Nouvelle-Ecosse, avec une escale aux Bermudes.

Il était donc très important pour nous, d'avoir en mains toutes les cartes de secteurs à petites et à grandes échelles, afin de pouvoir naviguer en toute sécurité, dans tous les pays et les îles que nous voulions aborder. Les cartes qui se sont avérées les plus utiles et les plus précises, sont sans contredit les cartes de l'Amirauté britannique. Au moment où on les a achetées, elles valaient environ 28\$ chacune.

Nous avons aussi utilisé un certain nombre de cartes américaines, les cartes du SHOM: Service hydrographique maritime français. Quelques cartes Imray-Iolaires (Smith) sur un papier de mauvaise

qualité, mais qui donnent d'excellents renseignements sur les ports secondaires. Aussi, les cartes de courants et de secteurs Plastimo qui sont excellentes pour les phares, les radio-beacons, le balisage ainsi que les marées et courants: malheureusement, elles ne sont pas fameuses pour le pointage (les lignes de latitudes et longitudes sont imprimées en bleu très pâle et difficile à voir, sans un bon éclairage...).

Elles sont imprimées sur du papier fibre "Tyvek" et indestructibles.

À cela, il faut ajouter les "plotting charts" pour les différentes latitudes et longitudes de tout l'océan Atlantique (de la latitude 0 d. à 78 d. nord et sud).

Le coût de ces cartes représentait, en 88, la somme de 5000\$ et plus.

N'oublions pas non plus, les "Guides de traversées" et "Instructions nautiques" qui sont assez dispendieux, mais vraiment indispensables...



En cale-sèche à Villamoura, Portugal

Les armes à bord...

Il est très important, dès le départ, pour une longue croisière, de se faire une philosophie face aux étrangers: c'est que vous n'y changerez pas grand chose. J'irais même jusqu'à dire que "personne n'est allé vous chercher", ou encore "si vous n'êtes pas contents, vous n'aviez qu'à rester chez-vous !" Voilà donc pour la mentalité à acquérir, pour accepter le dépaysement et être heureux, ailleurs...

Je ne puis m'empêcher de songer à cette jeune fille qui avait fait le trajet New-York/Madère en passant par les Açores, sur le voilier de son frère. Sa première phrase, en mettant les pieds sur l'île de Madère fut: "Bon, j'ai perdu 26 jours de mes vacances: il ne me reste que quatre jours, pour visiter un peu..." Son but évident était le tourisme et elle n'avait évidemment pas le tempérament et l'esprit d'un navigateur hauturier... ! Le tourisme n'étant en somme, qu'une des activités d'un navigateur et pas la plus importante, croyez-moi ! Il faut bien se mettre dans la tête que les navigateurs ne sont pas des touristes ordinaires; si le tourisme est votre but unique, vendez immédiatement votre bateau et consultez une agence de voyage... !

Ce qui nous amène à parler des armes à bord. Plusieurs amis navigateurs m'ont avoué avoir des armes dans leur bateau: cela passe du revolver "357 Magnum", en acier inoxydable avec barillet à 6 coups, le "Colt 45" ou encore le "AMT Harbuller 45 auto" de calibre 11.43 mm à 8 coups, aux armes automatiques à canons courts et démontables, comme les "Winchester" modèle 1200 (5 coups) avec canon de 18 pouces (44.5 cm) ou bien, les fusils de chasse de calibre 12. Un autre, un petit malin, celui-là, avait trouvé moyen de machiner une "sleeve" en acier qu'il insérait dans son pistolet lance-fusées de calibre 12, en le transformant en 45...

Je ne dirai pas qu'avoir des armes à bord est un bon ou un mauvais choix; cela dépend d'une opinion toute

personnelle; c'est une question de droit, je pense.

J'aimerais citer ici l'exemple de cet ami navigateur que nous avons rencontré en Méditerranée. Il me confiât un jour, qu'il avait une arme extrêmement perfectionnée ! Je m'en suis rendu compte, quand il me

l'a montrée, à quel point elle était sophistiquée ! C'était une "FAL de Herstal", Belgique, de calibre 7.62

Nato ("Winchester 308"), une arme rapide, démontable, facile à dissimuler. Elle était peu encombrante

dans un espace restreint et on pouvait tirer plusieurs coups, sans avoir besoin de la recharger, un peu comme ces armes américaines qui peuvent tirer en rafales... Je lui ai demandé, à brûle-pourpoint, s'il avait

déjà tiré sur un homme... ? "Non, m'a-t-il avoué, mais pour moi, la propriété c'est quelque chose de sacré;

si jamais quelqu'un se présente, armé, avec l'intention de nous voler ou nous prendre à partie... je lui réglerai son cas en moins de deux !"

Oui, bien sûr ! Mais il y a une chose à considérer: c'est qu'il n'a jamais tiré sur un être humain, mais l'agresseur: très probablement ! Pendant qu'il hésitera quelques secondes, l'assaillant aura le temps de le

tuer deux fois...

Mais, laissez-moi vous poser une question... : "Est-ce que vous accepteriez de mourir, plutôt que l'on vous

vole... heu... ! disons votre appareil VHF: une valeur de 400\$ ou bien encore, votre porte-monnaie contenant votre argent ainsi que vos cartes de crédit: une valeur d'environ 10,000\$... ?" Non, vous croyez

que vous valez plus que cela, n'est-ce pas... ?

Il y a beaucoup plus de danger à vivre dans les villes peuplées que sur un bateau. À ce titre, tout le monde devrait être armé... et vive le Far-West... !

De toutes les façons, quel que soit le pays visité, il est toujours illégal d'avoir des armes en sa possession. Lorsque vous en faites la déclaration, elles sont scellées et saisies par les autorités douanières qui ne vous les remettent, qu'à l'instant de votre départ.

On m'a raconté cette histoire un peu sordide, d'un couple qui voyageait avec un petit bébé. Ils étaient sur un long parcours et avaient été intrigués, en approchant un peu d'un continent, par un bateau

aux voiles déchirées; il semblait en perdition. Un homme en haillons faisait des signes. S'étant approchés,

ils décidèrent de lui porter secours: ils manoeuvrèrent donc, pour s'attacher à couple, quand un grand

gaillard sortit subitement de la cabine, une arme automatique aux poings, en leur criant qu'ils allaient les

dépouiller... La jeune femme, dans la cabine avait entendu le ton agressif des pirates; elle sortit précipitamment avec son bébé dans les bras et le pistolet lance-fusées dans une main, pour demander du

secours... ! Le tueur rendu nerveux à la vue de l'arme, tira dans leur direction et la mère ainsi que l'enfant

furent tous les deux tués, par la même balle...

Un des pirates entra dans la cabine coupa les fils du VHF et exigea le porte-monnaie du marin. Ensuite, démarrant leur moteur qui tournait très bien, ils s'éloignèrent rapidement et ils n'ont jamais été repris. Le marin, en proie à un véritable choc, dut traîner encore plusieurs jours, avant d'être secouru...

Pour moi, cet exemple veut tout dire: la violence amène la violence et je ne crois pas qu'on puisse jouer au plus fin avec un pirate ou un tueur. Je suis bien prêt à protéger mes biens et à les gérer en bon père de famille, mais, plus que cela, cela devient simplement un problème de policiers et de réclamation d'assurances.

De toute façon, en 25 mois de croisière, nous n'avons jamais été confrontés à la violence réellement, sauf en une rare occasion, dans l'archipel des îles Madère. Nous étions rentrés à Funchal, après huit jours de navigation laborieuse, depuis Gibraltar, soient 800 milles environ, à tirer des bords, dans une mer forte, avec un vent de face. Le préposé de la marina nous avait désigné un quai, dont le propriétaire était parti en croisière, pour une semaine. Nous étions morts de fatigue, mais pourtant, à trois heures du matin, un grand gaillard, tout énervé, frappait du pied sur mon bateau en gesticulant et en vociférant (les deux bras dans l'air), en portugais, langue que je ne comprends pas du tout... !Mais c'était "sa" place et il revenait ainsi en pleine nuit, parce qu'il avait essuyé du gros temps et la frousse lui avait pris... Plusieurs badauds s'étaient déjà approchés, attirés par le "ton" de l'énergumène qui puait l'alcool, dans l'espoir peut-être de jouir du spectacle d'une bonne bagarre... L'envoyer choir, sur le quai, aurait été une "petite affaire" pour moi. Sa garde était très médiocre et il avait l'oeil peu rapide.

Gabrielle fulminait... elle avait envie de lui sauter sur la tête. Mais, je me suis retenu. Je crois que si j'avais perdu mon calme, je n'aurais pas été fier du tout... Nous nous sommes détachés et on est allé s'accoster au bout du quai. Un navigateur british, du bateau voisin de nous (un homme d'une soixantaine d'année), avait été lui aussi, dérangé par les cris de notre énergumène et avait, bien malgré lui, assisté à la scène. Il est venu, avec ses deux filles, pour nous aider à prendre nos aussières, au bord du quai. Il m'a dit, en me mettant la main sur l'épaule: "Vous avez été admirable, monsieur !".

Il faut bien se dire une chose: supposez que l'altercation ait très mal tourné et que la police du port serait

intervenue; soyez assurés que, peu importe lequel avait tort, vous auriez été mis sous arrêt et emprisonné, tout simplement, avec tous les frais que cela peut comporter, pour une seule et simple raison: vous êtes l'étranger, Ici !

Mais, il s'agit là d'un simple accident de parcours, car partout où on s'est présenté au Portugal ou dans ses îles, nous avons apprécié la politesse et la grande gentillesse proverbiale des Portugais...

Je dois ajouter ici, cependant, que pour les armes à feu, mon opinion serait probablement différente, si je me voyais obligé d'aborder en Mauritanie, à Oman, en mer Rouge, en Algérie, à Haïti, en Malaisie ou dans la mer de Java, au Ceylan, en Indes, en Colombie, au Brésil, au Vénézuela, dans le golfe du Mexique, à Panama etc... Evitez systématiquement de naviguer dans certaines zones à hauts risques. Mais, dans la plupart des endroits, prenez-en bien note, la piraterie est devenue sournoise, pernicieuse... On coupe les orins, les câblots d'ancrage pour que le bateau soit jeté à la côte avant de le dépouiller complètement, en quelques minutes et peu importe si vous vous absentez pendant une heure à peine, ne laissez jamais le voilier seul, sans surveillance... C'est bien d'être brave, mais pas obstiné au point de courir après l'embarras...

Le seul vrai danger que vous rencontrerez en navigation, c'est encore... l'homme, lui-même...

Les études de mon fils Alex.

Il y a une loi qui existe, pas seulement au Québec, qui dit que tout enfant d'âge scolaire doit obligatoirement, aller à l'école. Ceci est sans ambages et parfaitement clair. Donc, notre fils Alexandre qui a douze ans, devra continuer son évolution scolaire pendant notre navigation à long cours, en ce qui a trait aux grades de Secondaire 1 et 11.

Il faut dire qu'à l'école primaire et élémentaire, Alex était quand même un bon élève avec des notes qui se situaient toujours dans le groupe du premier cinquième.

Nous avons donc fait les démarches auprès des responsables de la Commission scolaire de Chicoutimi, qui nous ont donné une excellente collaboration, pour qu'on puisse se procurer les livres des maîtres. Également, les directeurs des Polyvalentes Lafontaine et Laure Conan de Chicoutimi, nous ont conseillé judicieusement et prêté les volumes scolaires nécessaires, moyennant un dépôt de 50\$ que nous avons

pu récupérer, lorsque l'on a rapporté ces derniers.

Nous avons tout intérêt, à la progression des études normales de notre fils. Le danger, dans tout cela, c'était qu'on rende notre élève passif et qu'on fasse le travail à sa place. Mais il n'en a rien été...

Gabrielle,

mon épouse, donnait les cours de géographie, d'économie familiale et de mathématiques. Quant à moi, je

m'occupais des leçons de français, de l'anglais, de la physique, de l'initiation à la technologie, de l'histoire

et des arts plastiques. Nous avons fait un travail sérieux, avec des horaires qu'on respectait à la lettre.

Pour la première année, soit 89-90, ce fut plus facile, mais pour les cours de secondaire 11, je me suis

souvent buté en physique, à des expériences et démonstrations de laboratoire où il me fallut rivaliser

d'ingéniosité pour qu'Alex ne soit pas déphasé, à ce niveau, avec ses camarades, lors de sa

réintégration,

en Secondaire 111.

Nous avions des cours de neuf heures à midi, cinq jours par semaine. Dans l'après-midi, alors que nous

étions dans les Antilles, il devenait héroïque de donner des cours entre 13.00 heures et 16.00 heures, à cause de la température qui se situait entre 30 et 36 degrés, dans la cabine pendant ces heures-là.

Alors,

Gabrielle reprenait vers 16.00 heures avec les mathématiques etc., et cela continuait souvent, même après

18h00...

Pour les cours d'histoire, nous avons eu la chance de visiter, en cours de route, des musées d'une grande

valeur, du point de vue pédagogique et le plus souvent, quand on en faisait la visite complète, Alex était

exempté de tous les autres cours, cette journée-là: il adorait cela !

Pour la culture générale et l'initiation à la technologie, Alex a toujours été très au-dessus de la moyenne.

En effet, les voyages forment la jeunesse et la technologie de pointe qu'on a utilisée sur le voilier n'était

pas sans intérêt pour lui: radar, GPS: Global Position System, pour le positionnement par satellites de la

NASA, Loran-C, ordinateur IBM PC-25, cartes météo, radio communication sur ondes courtes en phonie et

en mode "packet", RTTY, Amtor, ASCII et en code morse retransmis par ordinateur, etc.

Pour l'étude des langues, Alex a profité de notre passage en Espagne pour apprendre l'espagnol.

Également, son évolution en anglais, a été aussi particulièrement bonne, surtout du point de vue expression orale.

Évidemment, en secondaire 1 et 11, il n'y a pas d'examen réel du Ministère et les étudiants sont classés selon les moyennes de l'année. Aussi, on s'attendait, à notre retour à ce qu'on lui fasse passer un examen

d'évaluation. Heureusement pour nous, le directeur de la Polyvalente Lafontaine de Chicoutimi, M. Noël

Tremblay (une âme d'aventurier, lui-aussi...) nous a cautionnés et reconnu officiellement les notes que nous avons décernées à notre fils. Aussi, grâce à lui, ce fut chose facile que d'enregistrer Alex à la Polyvalente de Charlesbourg, en secondaire 111 et ce, sans autre évaluation.

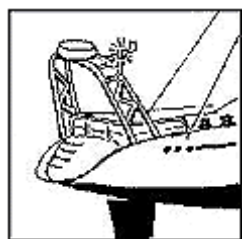
Avec le recul de quelques mois, on peut maintenant affirmer qu'il n'est pas du tout déphasé avec ses compagnons; au contraire, il semble avoir plusieurs coudés d'avance...

CHAPITRE II

Les instruments de navigation



À chaque année, à partir de 1985, nous avons profité des spéciaux, pour l'achat d'instruments, soit à l'Exposition Nautique de Montréal ou celle de Toronto. Les fournisseurs, qui font face à une forte concurrence, offrent toujours des rabais appréciables sur des marques très connues, comme Raytheon, Furuno, Vigil, Autohelm, Zodiac, Aries, etc.



Mais il faut bien avouer que notre expérience sur l'évaluation de ces marques, étant plutôt limitée, au départ. Donc, notre choix se basait surtout sur les performances, la réputation mais aussi en tenant compte des "boniments" de vendeurs et du prix de revient de ces appareils, une fois installés. Évidemment, le choix de cet équipement serait pour nous plus facile, après l'expérience de trois traversées océaniques...

Cette technologie de pointe en instrument de navigation vieillit très vite; il faut se le dire sérieusement. À titre d'exemple, nous avons acheté le radar Raytheon 12 milles, qui nous a donné quand même plusieurs années de bons services. On sait que la compagnie en a discontinué la fabrication en 86. Lors de

l'installation, on nous conseillait d'asseoir le "scanner" sur un support, à la hauteur des barres de flèches.

On sait aujourd'hui que c'est une erreur... On l'installe maintenant directement sur une des barres de flèches, ce qui cause beaucoup moins d'embarras, avec les voiles d'avant. Les propriétaires de voiliers européens l'installent sur un poteau fixé au tableau arrière ou encore sur un arceau en inoxydable, fixé au

balcon arrière. De plus, même si le rendement à 12 milles est moins bon, (on n'utilise pratiquement jamais

les grandes échelles en navigation; ce qui importe, se situe à 3 ou 4 milles autour de votre bateau...)

Le fil nécessaire, reliant l'écran au "scanner", devient beaucoup plus court. Dans notre installation, à la

hauteur des barres de flèches, l'achat d'un autre fil, pour relier les deux appareils, doit être envisagé automatiquement. Il nous en a coûté 350\$ pour une longueur de 10 mètres, même si nous avions besoin

de 5 mètres seulement, nous n'avions pas le choix.

Les seuls troubles que j'ai eus avec ce petit radar, furent les jonctions des fils qui sont en zinc et qui s'oxydent très facilement, en provoquant de mauvais contacts.

Évidemment, j'ai prévu, après la deuxième année, d'enduire ces joints mécaniques, de graisse de silicone,

pour parer à cette éventualité. Nous avons aussi eu un gros problème d'électrolyse sur la jonction du fil de

rallonge qui était placée dans une situation désavantageuse, sous le plancher au pied du mât. Mais compte tenu des nombreuses années d'utilisation, je pense que c'est un bon appareil, qui fonctionnera encore longtemps.

Il est important, au Québec, de ne pas laisser le "scanner" exposé à des températures de -30 degrés et plus en hiver. En effet, les engrenages, qui entraînent le "scanner", sont fabriqués de nylon, enrobés sur

des paliers de bronze: ils ne résisteraient certainement pas à la contraction due au froid, qui est différente

de celle du bronze, à ces extrêmes...

N'oublions pas que, pour un résident du nord canadien, la garantie d'une année offerte par les manufacturiers ne représente en réalité qu'une période de trois mois de protection sur l'utilisation !

(Les compagnies jouent beaucoup, là-dessus...) Pour ce qui est du système de navigation "Sat-Nav", notre appareil "Vigil" qui nous a coûté, avec l'antenne pré-amplifiée, plus de 4000\$, était déjà dépassé, au moment de l'achat, en ce qui a trait à la technologie. Les satellites tournant autour de la terre d'une manière anarchique, l'entretien étant devenu inexistant (au moment de cet achat, le GPS n'était pas encore sur le marché, mais on en avait entendu parler...). Toutefois, nous avons eu un assez bon rendement sur les positions; mais il faut faire attention au sel ou au sable qui s'agglutine sur les parois de

l'antenne et rend la réception des signaux satellites, un peu débilés. Il faut aussi tenir compte du fait que

plus vous descendez vers l'équateur, moins vous aurez de "point fix"; trois ou quatre heures sans lectures

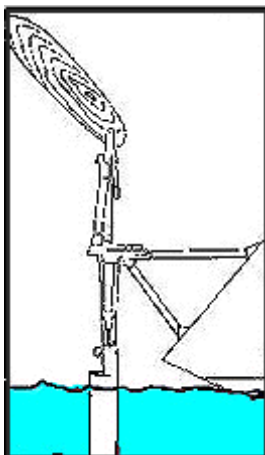
de position, ne seront pas rares...

Pour ce qui est des consoles de paramètres de navigation: vitesse du vent, loch de vitesse etc., il faut se méfier par exemple, de ces girouettes et ces capteurs en plastique (cuillères) pour le vent et encore plus s'ils sont faits de plastique noir, le soleil et l'atmosphère saline les détruiront en peu de temps. Si vous êtes déjà pris avec ce genre de "camelote", peignez-les en blanc; ils seront moins sensibles aux rayons du soleil et leur durée de vie augmentera de 40 %.

Avant d'acheter ces consoles qui se vendent à gros prix, il faut vérifier la fiche technique sur leur capacité, l'étanchéité, la qualité de fabrication et la renommée du fabricant: mais le meilleur guide, c'est surtout l'information auprès de navigateurs qui ont utilisé ce genre d'appareils. Il faut se méfier de produits trop nouveaux qui n'ont pas encore été expérimentés; ce sont encore ceux-là qui brisent le plus vite et vous devez les "cobayer" de fabricants véreux... Avant d'acheter un appareil de quatre à cinq mille dollars, cela vaut certainement la peine de demander à votre vendeur le nom et le téléphone d'un utilisateur, ne serait-ce que pour vous rassurer, sur votre placement...

Il serait bon également, de tenir compte, pour l'achat d'un pilote automatique, que ce même pilote sera probablement votre équipier le plus important et qui travaillera le plus fort, à bord ! Nous avons équipé notre Dufour 39 d'un Autohelm 6000 avec système linéaire sur la barre du safran. Ce "AH-6000" avait la capacité nécessaire pour barrer un voilier de 60 pieds; pourtant, il n'a pas tenu le coup sur les Bancs de Terre-neuve, dans du gros temps qui avait durée 72 heures: le bras s'est courbé sous l'effort et on a été très chanceux qu'il ait finalement résisté, même avec un bruit de mitrailleuse, jusqu'aux Açores, avant de pouvoir le remplacer... !

Une chose importante que nous ayons également déplorée et nous a occasionné des réparations très coûteuses: les contrôles extérieurs de cockpit ne sont pas particulièrement étanches et pourrissent complètement dans l'atmosphère saline et les paquets de mer. Nous avons remplacé le nôtre deux fois, au cours des trois traversées. Le coût des réparations et de remplacements pour notre auto-pilote se sont chiffrés à plus de 2300\$ en tout, pour être capables de terminer notre périple... et le répéteur de cockpit est encore à remplacer. Mais, cette fois, croyez-moi sur parole; je vais l'installer bien à l'abri sous le dodger, à un endroit moins accessible peut-être, mais... bien au sec (au diable les boniments de la pub...)



Nous avons utilisé, comme "back-up", pour l'auto-pilote. (en cas de pannes électriques ou bris du système) le régulateur d'allure Aries, fabriqué en Angleterre.

Après avoir fait une recherche complète sur ce qu'il y avait sur le marché, y compris les "bricolages", puis des informations auprès d'utilisateurs, j'en suis venu à la conclusion que l'Aries représentait un excellent achat (qualité + prix) en raison de sa solidité, sa simplicité d'ajustement et l'énergie développée par son fonctionnement: donc, son efficacité en tenant bien compte de l'inutilité d'ajouter un deuxième gouvernail, pour diriger le bateau alors qu'il y en a déjà un d'installé sous la coque. Il a été pour nous un excellent moyen pour suppléer aux pannes de l'Autohelm. Il a exigé peu d'entretien et de réparations C'est un barreur silencieux; on n'effectuait évidemment pas trois traversées pour éprouver du matériel et on a préféré se fier à la réputation d'Aries plutôt qu'aux "merveilleux petits machins d'horlogerie" qui sont peu résistants.

En terminant ce chapitre, n'oublions pas qu'en Europe et dans les Antilles, il n'y a que du 220 volts en service. Pour ma part j'avais prévu un transfo abaisseur de type industriel "Leland", d'une capacité de 10 ampères que j'ai installé dans une boîte fabriquée en inoxydable, pour éviter le magnétisme sur les instruments par un bon blindage. J'avais installé aussi un petit ventilateur, pour contrôler la dissipation de la chaleur dans les zones torrides où nous avons navigué.

Enfin, n'oublions jamais, que le plus dispendieux des appareils électroniques pourra peut-être s'arrêter de fonctionner complètement à cause d'un petit article (d'une valeur de vingt-cinq sous), qu'on aura oublié d'apporter... Oui ! Les fusibles... ! Apportez-en beaucoup de rechange; vous serez surpris de voir la réserve s'épuiser rapidement...

La communication en haute mer.

La radio amateur sur ondes courtes a ceci d'extraordinaire, qu'elle permet des communications sur des distances incroyables, entre autres sur le décamétrique.

Nous avons apprécié plus que tout autre appareil, notre transmetteur, étant donné le lien que nous avons conservé avec nos enfants et la source d'information toujours présente, vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Inutile aussi de souligner les merveilleux contacts que nous avons fait tout le long de nos pérégrinations.

Pour vous donner un exemple sur l'efficacité: nous savions, avant même d'atteindre Saint-Malo (en France), quelle était l'heure en vigueur au moment où nous arriverions là-bas, l'heure exacte des marées pour l'écluse de Saint-Quentin; où s'ancrer pour l'attente et les seuils à éviter pour pénétrer à Blanc-Sablon... Nous savions tout, ainsi que la position des quais flottants à l'extérieur des murs de Saint-Malo...

J'avais réussi, grâce à un gros travail personnel, à passer les examens du Ministère pour obtenir ma licence radio, en 1987. Pendant deux années, j'ai pu me familiariser, grâce à de bons amis radio amateurs de longue date, avec les meilleures techniques de pointes, sauf en phonie, puisque je n'avais qu'une première licence.

À part les "deux mètres", je m'intéressai, après les expériences préliminaires en code morse, spécialement en transmission par paquet, sur les hautes fréquences. Egalement, j'ai pris de l'expérience grâce, à des contacts avec des amateurs américains en mode ASCII, RTTY, Amtor et aussi en CW sur ordinateur, à des vitesses de 100 mots/minutes.

Heureusement pour moi, à partir de novembre 90, la loi canadienne sur la Communication s'est beaucoup adoucie et j'ai obtenu une sorte "d'up-grading", étant donné que j'avais passé ma licence sur l'ancien questionnaire, juste avant la nouvelle loi... L'utilisation de la phonie sur vingt mètres a été pour moi, toute une révélation ! Il faut bien dire ici que le mode de transmission par paquets est lourdement tributaire des conditions de propagation. Bref, Cela passe seulement quand elles sont à leur meilleur, alors qu'en phonie, on peut communiquer, même dans des conditions adverses.

Tout le monde peut devenir radio amateur: il n'y a pas de restriction d'âge ou de sexe. On peut facilement s'initier en s'inscrivant à des cours qui sont donnés par des clubs, dans différentes régions.

On peut se renseigner auprès de l'une des trois associations ci-dessous:

**Fédération
des Radio-Amateurs
Canadiens
Boîte Postale 356
Kingston (Ontario)
K7L 4W2
Tél.:(613)545-9100**

**La Ligue Canadienne
de la Radio-Amateur,
Boîte Postale 7009 succ E
London, (Ontario)
N5Y 4J9
Tél: (519)660-1200**

**Radio Amateur
du Québec Inc. (RAQI)
4545, Pierre de Coubertin
C.P. 1000 succ M
Montréal (Québec)
H1V 3R2
Tél.:(514)252-3012ou 252-3000 poste 3422**

Ces dernières organisations offrent aussi, à des coûts minimums, des guides d'études, des répertoires de questions, des manuels techniques et des enregistrements pour l'étude du code morse, sur cassette ainsi que des publications, sur la radio-amateur.

La somme des connaissances nécessaires n'est pas si énorme; tout le monde peut consulter le répertoire des questions appropriées, pour connaître les exigences du Ministère des Communications, sur les différents niveaux de compétence.

N'importe qui peut communiquer sur ondes courtes à conditions d'être en présence d'un radio-amateur licencié qui doit s'acquitter des tâches de contrôle.

C'est une bonne façon d'apprendre que de faire la connaissance d'un radio-amateur pour s'initier à l'utilisation du matériel, à l'opération d'un transmetteur, les règlements, la propagation, l'installation d'antenne et l'élimination du brouillage ainsi qu'à beaucoup de sujets connexes.

Le service de radio-amateur ne comporte maintenant qu'un seul certificat, mais le titulaire peut obtenir jusqu'à quatre niveaux dont la compétence de base est une condition "sine qua non" pour obtenir une licence et exploiter sa propre station de radio amateur, au Canada...

N'oubliez pas de commencer par vous procurer, au bureau des Communications Canada, le plus près de chez vous, les circulaires CIR-24 et CIR-25, pour en connaître un peu plus...

Installer une station radio-amateur sur un bateau n'est pas une petite affaire, surtout si vous communiquez en divers modes, par ordinateur. Mis à part les restrictions d'espace, ne perdons pas de vue que ce genre

d'appareil n'est pas, au départ, fabriqué en vue de la navigation de plaisance et l'atmosphère saline sera
votre pire ennemie.

Pour ma part, j'avais trouvé un bon compromis en utilisant des petits sachets de sel de silicate pour contrôler l'humidité. Je pouvais facilement recycler ces sachets, en les passant dans le four à chaleur modérée pour les réutiliser d'une manière efficace. Néanmoins, j'ai eu de gros problèmes en ce qui concerne le "power-supply", Un Astron 20 amps, qui n'était pas assez puissant; avec des températures de 30 à 38 degrés (en Grèce), ce n'était pas facile de dissiper la chaleur du transfo et des ces composantes. J'ai dû utiliser un petit ventilateur de type électronique, pour le refroidir. Cet appareil est assez coûteux quand même, environ 400\$; j'ai dû le remplacer par un de 30 amps. car il a complètement grillé, en rentrant au Québec.

L'installation de ma station radio, avant mon départ, m'avait coûté la somme de 10,000\$. Ceci comprenait un transmetteur 2 mètres Kenwood TM-221-A, Un transmetteur HF Kenwood 440-s avec "antenna-tuner" incorporé, un modem Kam de Kamtronic qui en plus de décoder et encoder sur mon écran l'ASCII, le Packet, le RTTY, l'Amtor et le code morse, me permettait à l'aide du merveilleux petit programme Max-Fax, de capter les stations, pour les cartes météo, que je transcrivais sur une imprimante NX-10. J'avais aussi installé une clé semi-automatique MJF pour transmettre en code morse à basse puissance, en cas d'urgence. L'ordinateur que j'utilisais était un clone IBM PC-25.

Pour l'alimentation, j'avais prévu, en plus de l'Astron 20 amps, qui transformait les 110 volts en 13.8 volts DC bien redressé, une connection sur les 12 volts des batteries. Ces dernières étaient situées à l'arrière du voilier, donc assez loin de la station et j'ai trouvé difficile, le transport du DC jusqu'au transmetteur. J'ai dû grossir le fil d'alimentation à deux reprises, pour être capable de monter la puissance à 100 watts, mais les fusibles de protection grillaient plus souvent qu'à leur tour...

Nous avons pris des ententes avec plusieurs membres des Clubs Radio amateurs concernant l'horaire de nos transmissions, pendant notre croisière à long cours.

Cela s'est avéré compliqué et les contacts furent difficiles, la première année. Après que la loi canadienne sur la radio amateur fut amendée, nous avons pu accéder au droit en phonie sur 20 mètres et opter pour un horaire beaucoup plus simple qui nous permettait des contacts à 7.15 heures (11.15 h. GMT) et cela, sept jours sur sept. Je n'ai pas manqué une seule transmission, que nous soyons dans les ports ou en haute mer, à partir du 10 novembre 90, jusqu'à notre arrivée à Canso, en Nouvelle-Écosse (soit environ

6500 milles de parcours) au début de juin 91. Donc, peu importe le décalage horaire, je m'arrangeais pour être sur l'air, à 7h15 heures (heure du Québec) et même dans des conditions de propagation exécrables, on réussissait quand même à faire un QSO et recevoir des nouvelles de chez nous et en donner du même coup...

Pendant toute une saison, alors qu'on s'entraînait sur des longs trajets, dans le golfe Saint-Laurent, j'avais fait bon nombre d'expériences sur les antennes. Au départ, le modèle "Hustler" multi-bandes qu'on avait installé sur le balcon arrière, nous causait des tas de problèmes d'irradiation. Les instruments de navigation étaient complètement perturbés et principalement le pilote-automatique, qui faisait des embardées de plus de 30 degrés, au grand dam de Gabrielle, qui surveillait le cap, à l'extérieur, pendant que je transmettais. Pourtant, cette antenne avait coûté une petite fortune et normalement, installée sur des campeurs ou des roulotte, elle pouvait permettre la transmission sur 10-15-20-40 et 80 mètres, à partir de la Floride, jusqu'au Québec sans difficulté... Mais voilà, un bateau n'est pas un véhicule circulant sur la terre, c'est très différent !

J'ai obtenu des résultats infiniment supérieurs en utilisant un "V" inversé dont je hisçais la pointe en haut du mât à l'aide d'une drisse. Les deux bouts du "V" étaient distribués un en avant et l'autre en arrière. Les branches étaient terminées par une bobine qui me permettait d'enrouler, à une longueur déterminée, pour obtenir la longueur d'ondes choisie, soit 16 pieds et 7 pouces et $1\frac{1}{4}$ pour le 14,125 mhz, 32 pieds 5 $1\frac{1}{2}$ pouces pour le 7,100 mhz, etc. Cette façon de procéder éliminait complètement les radio fréquences et le taux d'ondes stationnaires se maintenait bien en bas de 1.2...

Pendant nos traversées, j'ai encore simplifié cette installation de "V" inversé en "sloping dipole" puisque je n'utilisais plus que les 20 mètres, soit 14,125 mhz + ou -. Elle était, composée d'une demi-longueur d'onde alimentée au centre et l'impédance représentait environ 50 ohms. De plus, dépendant de l'amure je fixais le bas du doublet sur l'avant, soit à bâbord ou à tribord et le grand géniois, qui était toujours un peu humecté d'eau salée, agissait comme un énorme réflecteur.

D'après les nombreux radio amateurs que j'ai contactés, pendant nos traversées à partir des Canaries, j'étais le maritime-mobile avec le plus fort signal, en conditions normales.

Plusieurs de nos amis, qui naviguaient aussi dans le même secteur, transmettaient à l'aide d'une antenne

fouet en fibre de verre (20 pieds de long), localisée sur l'arrière du bateau. Ce genre d'antenne est aussi efficace (mais pas plus). Elle résonne bien, mais, il y a toujours ces perturbations, sur l'auto-pilote qui sont présentes et vous obligent (comme la Hustler) à barrer manuellement, pendant les transmissions; problème que j'ai éliminé, en utilisant la "sloping dipole".

Voici la formule pour calculer les longueurs suivant les fréquences utilisées:

492 K

----- = Longueur en pieds

F

K = L'effet du diamètre du fil en rapport avec la longueur de l'antenne.

C'est un facteur qui varie entre .9 à 1 donc, plutôt négligeable...)

F = La fréquence en mégahertz d'opération.

Pour calculer la longueur en mètres, utiliser la formule suivante:

150 x K

----- = Longueur en mètres

F

-La qualité d'irradiation sera proportionnelle à sa hauteur...

-Pour le "V" inversé, l'angle d'ouverture du "V" doit être entre 90 et 120 degrés pour obtenir le meilleur résultat (impédance: + ou - 75 ohms).

Le dipôle en pente (sloping dipole) est un dipôle ordinaire mais installé penché et dont l'extrémité négative

(de préférence) se trouve au niveau du pont, tandis que l'autre extrémité, le positif, est fixée à une drisse et

hissée en tête de mât. On peut obtenir ainsi le maximum de directivité, étant donné que le mât est métallique. L'angle de radiation est très bas.

Voici un tableau utile pour 10-15 et 20 mètres, soient les fréquences pour les communications DX (longues distances):

(Pour 1/4 d'onde)

Fréq.

10 mètres = 28 mhz

Fréq.

15 mètres = 21 mhz

28600...16 pi. 5 po.

28800...16 pi. 4 po.

29000...16 pi. 3 po.

21050...22 pi. 3 po.

21100...22 pi. 2 1/4 po.

21150...22 pi. 1 1/2 po.

29200...16 pi. 2 po.	21200...22 pi. 1 po.
29400...16 pi. 1 po.	22250...22 pi. 1 1/2 po.
29600...16 pi. 0 po.	22300...21 pi. 1 1/2 po.
22350...21 pi. 11 po.	22400...21 pi. 10 1/2 po.
22400...21 pi. 10 1/2 po.	22450...21 pi. 10 po.

Fréq.
20 mètres = 14 mhz

14050...33 pi. 4 po.
14100...33 pi. 2 1/2 po.
14150...33 pi. 1 po.
14200...32 pi. 11 1/2 po.
14250...32 pi. 10 po.
14300...32 pi. 8 po.
14350...32 pi. 7 po.

Il faut évidemment diviser par deux, ces dimensions, pour avoir la longueur spécifique des deux branches, de chaque côtés de l'alimentation, au centre de la "Sloping Dipole".)

Il serait trop long ici, de vouloir décrire toutes les antennes, mais à partir de ces quelques considérations, il sera facile de faire ses propres expériences, pour un navigateur. Il ne faut jamais oublier que ce n'est pas la quantité de watts que vous envoyez dans l'antenne, mais sa qualité de résonnance de cette dernière qui compte; cela sans perdre de vue, la proximité des nombreux appareils de navigation, qui sont perturbés par les radio fréquences et les ondes stationnaires...

Météorologie à bord.

À partir des ondes courtes, il est relativement facile, grâce au modem de Kamtronic ou encore avec le très populaire PK-232, de capter les fréquences des stations météo; ceci devient très utile en navigation, sans avoir à acheter un appareil très dispendieux, pour les recevoir et les transcrire.

Voici les fréquences pour syntoniser ces stations:

CFH Halifax: 6,330, 13,508
IK Boston: 8,502, 12,750
YA Northwood, Eng. : 6,436, 8,494, 12,741
FA Bracknell, Eng. : 9,200, 14,434
MC Norfolk: 8,145, 10,563, 16,408
CS Grèce: 9,060, 12,977
Madrid: 13,596

Canaries (Afrique): 14,434

Le programme "Weather Fax" permet donc de décoder les signaux des stations météo et de les transformer en ASCII sur l'écran, (à ce stade, l'image est plutôt déformée et impossible à visualiser) image qu'on peut ensuite, soit enregistrer sur disquette ou transférer, une fois complétée, sur l'imprimante.

Ensuite, rien de plus facile pour l'analyser, l'interpréter.

Même avec les systèmes météo les plus sophistiqués, rien ne vaut le meilleur indice à la portée de tous; le

ciel et la formation des nuages et quand le ciel est difficile à interpréter, il suffit de chercher le caractère

dominant, ou la tendance principale.

Comme partout ailleurs, les fronts chauds ne se modifient pas de la même façon que les fronts froids qui

s'accompagnent souvent d 'verses ou d'orages (de courtes durées). Après le passage du front, il y a de l'air plus froid et plus dense, la pression monte; le temps se refroidit, le ciel va en s'éclaircissant et le vent

change de direction et de... vitesse.

Le front chaud, lui, entraîne une baisse du baromètre; des nuages apparaissent (on observe des traînées

de nuages quarante heures avant l'arrivée du front) et il y a toujours une zone d'inversion, avec une augmentation notable de la température.

Les différences de température sur terre, (et aussi le jeu des saisons) sont beaucoup plus grandes que sur

la mer; c'est ce qui va faire subir à l'océan, des influences de température importantes et variables...

La condensation réchauffe l'air, l'évaporation le refroidit et la dépression est l'élément principal du mauvais

temps...

C'est toujours le champ des pressions qui détermine le vent; les hautes pressions circulent dans le sens horaire et les basses pressions, dans le sens anti-horaire; c'est leur équilibre précaire qui fait naître les perturbations qui sont produites par la rencontre des fronts chauds et des fronts froids. (Attention, le vent

ne se déplace pas nécessairement du côté du front.)

Il faut se méfier des nuages en forme d'enclumes, même si vous êtes dans un secteur calme quand vous

les apercevrez, car ce sont des orages qui vous tomberont dessus, sous forme de grains accompagnés de

forts coups de vent... à moins que ce soit une tornade... Alors, c'est étonnant de voir comme son bateau

rapetisse... hi !

C'est entre l'air froid des zones de haute pressions et les zones d'air chaud que les vents naissent et ils

soufflent en direction des zones de basses pressions. Le beau temps est normalement stable, quand les perturbations atlantiques sont contenues loin, dans le Nord, par les hautes pressions... Ceci prévaut sur l'Atlantique, mais nous avons eu des surprises, sur la Méditerranée, avec un ciel sans nuage et... des bourrasques à vous couper le souffle. Nous y avons retrouvé ce phénomène bien connu du réchauffement inégal, entre la terre et la mer, dans la journée, ce qui engendre les brises de mer et cette brise de terre qui se produit de nuit seulement...

Il serait difficile d'expliquer la météorologie en quelques pages, encore qu'il est ardu de résumer une science qui se base sur l'impondérable. Observer, déduire, comprendre; cela demande du temps et de l'expérience. C'est passionnant, il s'agit d'approfondir à l'aide des nombreux livres qui ont été écrits, sur le sujet. De toute façon, cartes météo ou pas, quand le vent fraîchit, cela ne survient pas subitement; nous avons le temps de prévoir et de tout préparer en conséquences. Donc, quand on est dans la merde, pas de panique... Il suffit de s'adapter aux conditions et de... ménager sa monture !

Il serait utopique de ma part de vouloir vider le sujet ici; il y a tellement de livres spécialisés, très complets et bien écrits. Je me permets cependant de vous suggérer les deux volumes "Weather satellites pictures interpretation": c'est là, à mon avis ce qui se fait de mieux dans ce domaine.

On peut dire aujourd'hui, que 75 pour cent des bulletins météo s'avèrent exacts; donc, il est bon de les consulter. Voici les fréquences de Radio France International qui donne les meilleurs bulletins météo, à 11h40 GMT, pour les secteurs Açores, la Manche, le Golfe de Gascogne, l'archipel de Madère, les Canaries et les secteurs Alizés à partir du Cap Vert jusqu'aux Antilles; des Barbades jusqu'à l'île Saint-Martin (également pour les BBC, la Voix de l'Amérique et Radio Canada...)

Sur HF (AM) 164: RFI
186: Radio Luxembourg
200: BBC-4 Météo de l'Atlantique
6,175: RFI
11,581: Voice of America
11,672: RFI
15,300: ibid
21,645: RFI

HORAIRE DE RADIO CANADA INTERNATIONAL:

Du lundi au vendredi entre 13 et 14 h. GMT:
9,650 mhz: 13 h. à 14 h.
15,425 " : " "
9,755 " : 22.30 h. à 23.00 h.

Pour l'Amérique Latine et les Antilles:

**11,940 mhz: 22.30 h. à 23 h.
du lundi au vendredi.**

**Pour la Méditerranée, Radio Monaco:
8,728.2 USB: à 9.15 h. a.m. Heure locale
" " : à 7.15 h. p.m.**

Prévisions pour l'Ouest de la Méditerranée ainsi que le Nord et le Sud des Îles Baléares.) La force des vents est déterminée par l'échelle Beaufort, qui est reconnue mondialement:

CHAPITRE III

L'eau et les réserves de nourriture



Beaucoup de gens posent la question: "Avez-vous manqué d'eau ? ..."

Cette question de l'eau potable a été vraiment exagérée, en importance. D'autant plus, qu'en cas de problèmes, vous pouvez, à l'aide d'une cocotte-minute, désaliniser de l'eau rapidement et facilement. Nous avons tenu compte, dès le départ de la fameuse loi du tiers qui consiste en ceci: si vous prévoyez être 25 jours en mer, il vous faudra 75 jours de ration d'eau et de nourriture pour chaque personne à bord.

Donc, le problème de l'eau potable peut être prévu avec une excellente marge de sécurité...

Évidemment, on peut facilement organiser, soit à partir de la voilure ou carrément, de vrais capteurs d'eau.

Plusieurs en utilisent, en Méditerranée et j'ai vu plus d'un navigateur, installer ses toiles, au début de la

nuit avec de petits tubes de plastiques directement reliés aux réservoirs : ce qui est très simple de fonctionnement, demande peu de surveillance et est aussi très pratique.

Dans notre bateau, nous avons trois réservoirs souples et indépendants les uns des autres, de 225 litres

chacun. (Nous conservons également à bord plus de 30 gallons d'eau de source, en récipients séparés d'un gallon pour une raison de sécurité.) Nous traitons notre eau en la chlorant. J'avais installé un filtre au

charbon de bois, sur le robinet d'eau de consommation, enlevant ainsi le goût du chlore, au moment de

l'utilisation. À aucun moment, nous n'avons eu un danger de contamination de notre eau potable.

Mais

nous avons dû être très vigilants en vérifiant toujours, la qualité de l'eau avant de remplir directement les

réservoirs. Notre seule mauvaise expérience s'est déroulée à St-Georges des Bermudes, où nous avons contaminé nos réserves avec de l'eau salée dans un robinet public... On ne s'était absolument pas méfiés...

Pourquoi des réservoirs souples ? La raison en est bien simple: le mouvement de la mer (et la chaleur) est idéal pour la formation des bactéries dans un réservoir rigide (comme en laboratoire) même s'il y a des compartiments pour empêcher l'eau de balloter. Un réservoir souple se dégonfle à mesure que l'eau est utilisée, en rendant le mouvement de va-et-vient à peu près inexistant. Bien entendu, la durabilité et les risques de fuites sont plus grands, je ne peux pas le dénier, mais il reste que j'ai utilisé ces trois réservoirs pendant huit ans, sans trop avoir de problèmes sérieux.

Parlons maintenant des réserves de nourriture à bord. La plupart de nos équipets pour les conserves, étaient situés sous le plancher, donc, sous la ligne de flottaison. Nous avons donc à l'esprit dès le début, les méfaits d'infiltration d'eau salée. Nous avons pris la précaution d'enlever les étiquettes, non sans avoir identifié à la peinture le contenu, pour ensuite tremper chaque boîte dans la cire chaude. Nous avons pu ainsi utiliser nos conserves sans problème de rouille, dans des conditions parfois très difficiles et ce pendant plus de deux ans.

Nous avons consommé également des oeufs pendant plus de 21 jours de traversée, dans les Alizés. Il s'agissait simplement de les tremper aussi dans la cire chaude et de les conserver, de préférence, debout dans leur boîte et sans réfrigération.

Pour le pain, Cela été plus difficile. Après la troisième journée de mer, il fallait enlever la croûte qui devenait toute verte de mousse et, après la quatrième journée, il devenait dangereux d'en consommer en raison du haut degré de moisissure... Mais, à notre grande surprise, dans les îles du Sud, on trouve le pain longue conservation qui garde sa fraîcheur pendant plusieurs semaines.

Gabrielle à fait l'expérience d'une cuite de pain, dans les 20 jours de traversée des Alizés. Son succès était plutôt mitigé: le pain devenait extrêmement dur et la pâte ne levait pas normalement... ! Une des principales causes: la levure, même conservée au réfrigérateur, perd ses propriétés, puisqu'il s'agit de bactéries qui ont une durée de vie limitée...

Il est impérieux, avant de partir pour un long trajet, de dresser un inventaire complet des réserves alimentaires, avec une mise à jour, qu'on peut contrôler à mesure de l'utilisation ! Nous avons dessiné un plan des équipets du bateau (avec plusieurs photocopies pour utilisations ultérieures) et l'emplacement de chaque articles était clairement indiqué, ainsi que la quantité.

Pour les biscuits, les fruits et légumes, il fallait prévoir une circulation d'air tout autour. Le filet suspendu au plafond n'a rien de nouveau et il constituait une solution toute trouvée: nous n'avons pas été déçus de ce côté-là !

Dans une croisière à long cours, la conservation des céréales, farine, riz, sucre, café etc. doit toujours être faite dans des contenants fermés hermétiquement (Tupperware). Ce n'est pas exagéré de dire que six bateaux sur dix, sont infestés d'insectes de toutes sortes et un jour ou l'autre, vous aurez la désagréable surprise, après avoir côtoyé certains bateaux comme voisins, d'avoir de ces horribles passagers clandestins à bord...

Je me souviendrai toujours de ce sympathique couple qui nous avait invités un jour, à prendre un café, sur leur voilier en bois. J'observais la madame qui semblait triturer le sucre, au fond du sucrier et je lui demandais naïvement si elle avait un problème d'humidité à bord. mais non... à ma grande stupéfaction, je réalisai qu'elle était en train de retirer une à une, les petites bestioles qui s'y trouvaient...

L'énergie à bord.

On est choyé en électricité, au Québec. La plupart des navigateurs étrangers sont surpris de voir l'équipement d'un voilier provenant du Québec. Avec l'énergie que nous sommes habitués à consommer, pour faire fonctionner tout cela... Beaucoup en sont encore à trimbaler les cubes de glace pour conserver leur nourriture alors que, les marins de la Belle Province, vivent exactement comme s'ils étaient dans leur maison. Mais il y a un hic ! Une petite partie seulement de cette énergie tombe du ciel, comme le vent ou les rayons du soleil ! La partie la plus importante, doit être produite à partir d'équipements très dispendieux alimentés par des produits pétroliers très chers, polluants et dangereux...

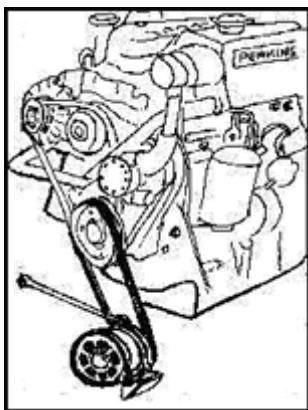
Nous avons installé une génératrice de 7 Kva (au coût de 8000\$) dans la lazarette du Cap-au-Lest. Ce groupe électrogène était mû par un diesel deux pistons Mitsubishi qui est un excellent moteur. Nous avons eu tous les problèmes possibles avec celle-ci, après une année seulement d'utilisation. Nous avons dû changer l'alternateur, pour la somme de 3000\$ et après un certain temps, encore un autre alternateur neuf... je crois que cet appareil a été le plus mauvais achat qu'on a pu faire, sur ce bateau. Lors de notre passage à Barcelone en décembre 89, nous avons pu visiter l'Expo Nautique de l'endroit

juste avant la journée de sa fermeture. Quelle ne fut pas notre surprise d'y découvrir un kiosque, qui en plus d'un grand nombre d'appareils, exposait le modèle de génératrice 7 Kva. Je signalai au responsable du kiosque que le modèle exposé comportait des vices de fabrication graves, au niveau du "manifold". En effet, l'eau salée qui circulait dans le système d'échangeur entraînait en contact avec le cuivre ainsi qu'avec l'aluminium; vous imaginez la belle batterie et tous les problèmes de destruction, par électrolyse... Mais monsieur ne semblait pas s'en faire outre mesure; il me répondit qu'il était au courant mais il leur restait plusieurs boîtes insonorisantes en inventaire et que changer le nouveau manifold avec col de cygne rendaient ces boîtes inadaptables pour la nouvelle version... Voilà ce que j'appelle de la malhonnêteté pure et simple...

Personnellement, après le recul de plusieurs années et après avoir discuté de ce genre d'équipement, avec plusieurs navigateurs, j'en suis venu à réaliser tardivement que le matériel qui provenait de ce fabricant hollandais à bord de mon bateau, n'a pas tenu le coup pendant une seule traversée...

Revenons maintenant à notre sujet: l'énergie... Que nous le voulions ou non, ces énergies sont produites à l'aide d'un précieux liquide, soit le diesel ou l'essence. Pour le diesel, on a peut-être tendance à vouloir trop en emmagasiner (surtout comme à Gibraltar, en raison du prix... Imaginez: 7\$ du cinq gallon (24 litres) comparés à 26\$ pour la même quantité, en Espagne). Pour nos grandes traversées, nous remplissions les deux grands réservoirs sous les lits des cabines arrières; ce qui représentait soixante gallons. De plus notre réserve comportait sept jerry-cans, pour 35 gallons, ce qui totalisait 95 gallons (456 l) soit une autonomie moyenne d'opération de cinq jours, à la vitesse économique de 1500 rpm, pour le Perkins. De cette quantité de diesel, il faut évidemment retrancher ce qu'on utilisait pour le groupe électrogène et le chauffage Espar (pour notre trajet dans la partie nord de l'Atlantique). En tout et partout, nous n'avons jamais atteint plus du tiers de notre réserve, qui était trop important, il faut bien l'admettre...

Mais revenons à la précieuse énergie électrique. Après que l'alternateur 110/220 volts CA est tombé en panne, nous avons continué à faire tourner le Mitsubishi par périodes pour en tirer du 12 volt à partir de l'alternateur CD, l'énergie nécessaire pour recharger les deux batteries bâbord de 125 amps (Surret) à décharge profonde. Nous alimentions, à partir de ce groupe, l'auto-pilote, le congélateur et aussi quelques appareils comportant peu d'ampérage, comme les sondeurs et consoles de navigation, etc. (cela coûte moins cher de faire tourner deux pistons, plutôt que quatre...)



Pour les batteries tribord, je pouvais, quand le besoin se faisait sentir, faire tourner le Perkins (les diésélistes recommandent de faire toujours tourner ce genre de moteur sous charge) avec l'hélice embrayée à 1200 tours (vitesse très économique) mais j'avais inmanquablement la surprise de voir baisser le niveau de l'ampérage à mesure que l'alternateur tournait, à partir de 40 amps jusqu'à 10 et même 5 amps, alors que les batteries n'avaient même pas encore atteint leur maximum de capacité à 13.8 volts. C'est, je crois, ce problème de contrôleur qui planifiait ainsi la charge : j'ai eu maintes fois envie de le "by-passed"...

Avant notre départ de Canso (NE), j'avais installé un deuxième alternateur DC de 60 amps en avant du Perkins. La courroie qui l'entraînait, était couplée directement sur la deuxième poulie de l'arbre du moteur. Cet alternateur ne comportait pas de contrôleur; il était absolument indépendant de celui de 90 amps, du moteur auxiliaire. Il tournait, la plupart du temps, allégé; mais quand j'en avais besoin, je l'alimentais ("feed") et il devenait opérant avec une très grande efficacité, au maximum. Si je l'avais oublié, en marche, il aurait pu cuire les deux batteries en même temps; je m'assurais aussi de toujours d'avoir le chronomètre attaché au cou, pour m'avertir après un maximum de 30 minutes, de la fin de la charge rapide. Je peux dire maintenant, que cet alternateur de secours a été indispensable pendant toute notre longue croisière et sans lui, nous aurions eu plusieurs déceptions. (À condition d'avoir des courroies de rechanges... hi !).

Avant tout, il faut viser l'autonomie en énergie pour le bateau. À partir de la Bretagne Nord et le long du Portugal jusqu'à Gibraltar, nous avons été deux mois sans même voir une prise de courant domestique. Pendant ce temps, il nous a fallu continuer à vivre normalement (sans exagération) avec la seule énergie dont nous pouvions disposer à bord: celle produite par des moyens mécaniques, à entraînement par liquides explosifs et celle non moins importante qu'on dise gratuite, à partir d'équipements coûteux d'achat, mais qui produisent l'énergie ensuite à partir du vent: les éoliennes, ou du soleil: les panneaux solaires.

Pour la petite génératrice Honda EX-1000, elle nous a donné plusieurs heures d'énergie, sans causer de trouble. Encore est-il que j'ai opté pour la laisser toujours à poste sur l'arrière du voilier, bien ficelée avec une bonne bâche pour la protéger des intempéries et toujours prête à fonctionner, à 20 secondes d'avis.

J'ai vu des tas de navigateurs avoir du trouble avec ce genre de portative, tout simplement parce qu'ils la rangeaient sous une banquette, dans l'humidité ou elle pourrissait rapidement... à l'air libre, elle n'a jamais flanché, le seul inconvénient: conserver l'essence qui représente un danger latent, sur un bateau. Nous devons en conserver environ 24 litres, dans un jerry-can bien ficelé au pied du mât. Faire le plein n'était pas une mince affaire, pour ne pas répandre d'essence, lorsque la mer était agitée. Comme la nécessité est la mère de l'invention, j'utilisais un bouchon surmonté d'un trou (avec un deuxième bouchon hermétique) qui me permettait d'insérer un tube de nylon transparent. Faire le siphon devenait un jeu d'enfant et jamais une goutte du dangereux liquide, ne tombait dans le cockpit. La Honda nous permettait, de charger quatre batteries en même temps: deux à partir de l'inverter" 13.8 volts (provenant du 110 v. abaissé) et les deux autres directement à partir de l'alternateur DC 13 v. dont elle est équipée. Donc, dans les ports ou aux mouillages, je pouvais, avec à peine 1/2 litre d'essence, donner la charge nécessaire aux quatre batteries, pour 12 heures d'utilisation, le pilote automatique en moins, bien sûr...

Mais revenons à ces appareils à énergie gratuite. La petite éolienne de fabrication suédoise, l'Aérogène III nous a donné plus de deux années de bons services. Encore là, les boniments de la pub étaient les mêmes...

Donc, on n'a pas vu les 10 ampères de charge promis, excepté sur les Bancs de Terre-neuve, dans des vents de 50 milles à l'heure ! Toutefois, quand nous étions en mer, on pouvait toujours compter sur 3.5 à 4 amps comme moyenne de charge. Mais dans les mouillages abrités où on a quand même passé 60 % de notre temps, la charge était débile et négligeable. Évidemment, si vous pouvez vous offrir une Windbugger qui donne 15 amps à 10 noeuds de vent, c'est une Roll Royce, vous serez morts de rire... Son seul inconvénient: elle siffle bruyamment, en opération... La différence, c'est le prix:

L'Aérogène: 1100\$
La Windbugger: 4000\$

Voilà, faites votre choix !

Beaucoup de navigateurs ont dit du mal des panneaux solaires et je ne peux pas leur en vouloir.

Le coût de ces capteurs est excessif (de 300\$ à 800\$ pour un panneau de 33 cellules) et ils sont très fragiles (peu importe les vendeurs qui vous diront qu'on peut marcher dessus, mais pour les coups brutaux... ne soyez pas dupes...). Je pense que la plupart des installations fixes, sur les voiliers, laissent beaucoup à désirer et qu'il faut quand même donner la chance au coureur... Disons, en partant, que les meilleurs sur le marché sont de fabrication américaine. L'installation influence pour beaucoup sur le rendement. J'ai installé un seul panneau, sur mon voilier. Il est fixe sur un support orientable dans tous les sens. L'orientation est importante, car le rendement peut baisser à 30 % de sa capacité, si les rayons du soleil ne frappent pas directement sur les cellules ou si les ombres de certains objets se profilent continuellement sur sa surface... Il était très facile, pour chacun de nous trois, de pousser légèrement sur le panneau, quand on passait à côté pour le garder dans l'axe du soleil; cela est devenu une sorte de routine plutôt qu'une corvée...

L'installation d'un système très simple d'aiguillage à partir d'interrupteurs deux directions me permettait de diriger la charge du capteur solaire et de l'éolienne vers celle des quatre batteries qui en avait le plus besoin, ou encore, deux à la fois. Un petit shunt avec diodes à 13.8 volts protégeait le circuit contre toutes surcharges (question de ne pas faire cuire les batteries) en transformant le surplus d'électricité (lorsqu'on était absent plusieurs jours, du bateau) en chaleur dans un dispersateur ("heat-sink").

Donc, ce panneau solaire qui débite son 3.5 amps, douze heures par jour, en silence, sans pièce mobile sans problèmes mécanique, c'est probablement notre meilleur achat en matière énergétique sur le bateau et le sera encore, aussi longtemps que des politiciens zélés n'auront pas pensé à taxer cette forme d'énergie gratuite...



J'ai toujours été contre les alternateurs d'hélices, sans égard à leur fabrication; cela se traduit toujours par une perte de poussée vélique sur le bateau ou à l'usure inutile de paliers d'étambot et de la transmission. Tous les navigateurs que j'ai rencontrés et qui utilisaient ce type d'alternateur, étaient toujours déçus eux

aussi. D'abord, si on tient compte qu'un bateau est au mouillage 60 % de son temps, donc il ne travaille pas du tout pendant cette période; ensuite, quand le bateau navigue, il ne progresse pas toujours assez vite pour le faire tourner efficacement; il y a aussi ce grincement continu à l'intérieur, quand il est en opération ! J'ai causé aussi avec ce marin qui a eu la surprise de voir l'arbre de l'hélice se découpler et aller buter contre le safran (encore chanceux, car sans le safran, il aurait perdu l'arbre et l'hélice, au complet...) alors qu'il était dans le gros temps, à l'entrée d'un port... Heureusement pour lui, il a pu jeter l'ancre, mais...

Enfin, avec toute cette énergie électrique à bord, pas surprenant que ceux qui naviguent avec des voiliers en aluminium, laissent pendre des anodes aux quatre coins du bateau pour protéger le métal contre l'électrolyse...

J'ai eu également ce genre de problème, même sur un voilier de fibre de verre. À ma grande surprise, la base du compas de route commençait à se bouffer et j'ai dû nettoyer, frotter, enduire de graisse de silicone ou repeindre... Cela revenait toujours à la case de départ... !

Au niveau de l'hélice, j'avais installé une Max-Prop à trois pales ajustables. L'anode pour ce genre d'hélice, est de modèle conique et fixée au bout de l'arbre à l'aide de trois boulons en inoxydable. Cette anode se sacrifiait, mais de manière très inégale; au point de débalancer complètement l'hélice. Quand elle tournait, une vibration graduelle apparaissait jusqu'à devenir excessive ! J'ai finalement cessé de remplacer ce genre d'anode (60\$ chacune) par une bague de petite dimension que je pouvais insérer en arrière de l'hélice, directement sur l'arbre. Encore là, je réalisais que l'anode se détruisait très rapidement, en dedans de deux mois (en eau très chaude).

J'ai donc installé un conducteur ("ground") de gros calibre, en série, à partir de la quille, du Perkins, du Mitsubishi et de la petite Honda. Ce conducteur se terminait sur une anode de forte dimension (3 livres) que je laissais pendre dans l'eau en tout temps: elle s'y sacrifiait au complet en dedans de trois mois. Par contre, l'anode de l'hélice restait en assez bonne condition pendant six mois, avec cette nouvelle protection et il n'y avait plus d'électrolyse sur les autres pièces d'équipement en aluminium, sur le bateau.

La survie et l'équipement de survie.

On ne se préoccupe pas beaucoup de survie dans l'enthousiasme d'un départ. Les malchances, ce n'est pas pour nous, c'est pour... les autres. Il faut bien pourtant s'y arrêter, même si le naufrage,

l'incendie, l'abordage en haute mer, la piraterie, la maladie, l'homme à la mer et la mort dans un radeau de survie sont maintenant devenus de vieilles histoires pour... se faire peur !
Bien entendu, l'équipement Zodiac était en place, prêt à être mis à l'eau rapidement (avec tout le ridicule dont on peut qualifier cette panoplie de gadgets de qualité discutable, comme ces lignes de pêche qui feraient sourire quelques vieux maquereaux débiles...).

Souvent dans des cas d'urgence, la rapidité avec lesquels se déroulent les événements, nous empêchent d'avoir les idées vraiment claires et le temps nous manque pour réfléchir sur les choses indispensables, utiles, les outils qu'on voudrait apporter à la toute dernière minute. On s'était entraîné, dans le golfe, à ce genre d'exercices de survie. On avait songé alors, à une valise de survie à la portée de la main, sous le siège de la table à carte. En cas d'urgence, il s'agissait simplement de soulever le siège et de s'emparer de cette valise d'une seule main et de l'apporter avec soi, dans le Zodiac. Elle contenait une foule d'articles de qualité et indispensables en cas d'urgence. Elle était rassurante quant à la possibilité de passer trois ou quatre semaines et même plus dans un pneumatique en haute mer, avant d'avoir la possibilité d'être récupérés...

Elle contenait entre autres: du filin de nylon, des aiguilles et du fil, des couteaux, des ciseaux, des outils: tourne-vis, pinces etc. une trousse de premiers soins, des lignes de traîne, des hameçons, un réchaud à l'alcool, de l'alcool, des chandelles, une lampe de poche, un réflecteur radar, un transmetteur VHF portable, un sextant, des briquets, des allumettes de cire, des toiles individuelles de survie, un miroir pour faire des signaux, des fusées de détresses lumineuses ou fumigènes, ainsi qu'un pistolet lance-fusées: sans oublier des rations d'eau, de jambon déshydraté, de biscuits secs, nutribars et j'en passe...

Dans une traversée, nous sommes confrontés à six grandes épreuves qu'il nous faut subir sans gémir:

**l'instabilité du bateau,
les entrées d'eau,
le stockage: où chercher... !
l'alimentation,
la fatigue,
l'arrimage et l'espace limitée.**

Quand on fait l'analyse des causes qui ont provoqué un naufrage, les drames révèlent immanquablement une erreur d'organisation, d'imprévoyance à la base.

La navigation n'est pas seulement un loisir, c'est comme au théâtre de marionnettes où il faut savoir tirer toutes les ficelles... Le désordre, plus que toutes autres choses, alors qu'on ne retrouve pas ce qu'on cherche à temps, c'est pire que ne pas avoir la pièce du tout...

En tous cas, il ne faudrait pas se baser sur la traversée des Alizés pour se convaincre que la navigation hauturière est paisible et sans problème...

CHAPITRE IV

L'entretien et les réparations à bord.



C'est incroyable, la quantité de petites choses qui te laissent toujours tomber, au moment le plus mal choisi, à bord d'un bateau en croisière... Il y a cette petite vis (de vil métal platiné) qui a lâché, dû à la rouille et le panneau d'armoire pend désespérément sur sa penture du bas. Il y a cette ampoule du feu 360 degrés en tête de mât, qui a un mauvais contact et elle s'allume quand elle le veut bien la nuit et le tuyau du renvoi d'eau du lavabo de cuisine qui est bouché ! Nous passons des heures à réparer ce genre de petits troubles qui ne peuvent pas attendre sans oublier de mentionner les gros problèmes comme un injecteur bloqué sur le moteur auxiliaire ou encore, un court-circuit dans le contrôle du groupe électrogène à la table à carte qui peut, à lui seul vous tenir très occupé pendant plus d'une semaine...

Il faut bien se mettre dans la tête qu'il y a une grande différence entre la navigation du dimanche, qui dure au plus trois mois par année (ce qui représente environ trente jours de navigation) et la navigation hauturière douze mois sur douze, où le matériel, l'accastillage et l'équipement sont sollicités avec une certaine frénésie...

Il faut s'attendre aussi, personne n'y échappe, à ces troubles en électronique, en électricité ou les conducteurs alimentant divers circuits seront la bête noire. Vous avez un ennemi implacable qui attaque pernicieusement, sans avis: c'est l'atmosphère saline et la corrosion qui en découle. Toutes boîtes de jonctions doivent nécessairement comporter des joints soudés plutôt que des joints mécaniques, sur un bateau et nous sommes toujours perplexes en examinant certaines de ces boîtes dans des endroits les moins exposés au salin... On se rend compte que le vert-de-gris bouffe complètement les fils. Il y a une règle générale qu'on est parfois tenté d'outrepasser dans certaines installations électriques, soit qu'on choisisse le chemin le plus facile ou parce que c'est en attendant de faire mieux... et c'est justement ce fil temporaire oublié, qui vous cause des ennuis ! La règle, c'est qu'il ne devrait jamais y avoir aucun fil pour quelques raisons que ce soient, d'installé à l'intérieur d'un bateau sous la ligne de flottaison, sans l'utilisation d'un conduit étanche spécial...

Le lecteur pourra se rendre compte par lui-même, en lisant le contenu intégral de notre journal de bord, de la quantité incroyable de métiers qu'il faut pratiquer, pour entretenir soi-même un bateau. Parfois, c'est le charpentier, le peintre, l'ébéniste, l'électricien, le plombier. D'autres fois, c'est le technicien en électronique, le spécialiste en voilerie, en accastillage, à moins que ce soit en fibre de verre, en ajustage mécanique, en réparations d'appareils domestiques, en chauffage ou encore que ce soit infirmière, cuisinière, professeur ou agent de relations publiques en passant par le diéséliste ou le mécanicien d'entretien...

Notre première traversée nous a particulièrement marqués; nous pensions avoir un bateau en excellentes conditions et j'étais très exigeant sur les performances. Donc, plus de fatigue pour l'accastillage, la voilure, le gréement ! Je ne suis pourtant pas un amateur de courses, mais j'ai mis beaucoup de temps à comprendre qu'on ne se mesure réellement qu'avec soi-même et qu'il ne fallait pas toujours exiger le maximum. Le fait d'arriver une journée plus tôt ou plus tard ne changeait pas grand chose au plaisir, que dis-je, à la fureur de naviguer.

Il y a également beaucoup de trucs que nous avons appris par nous même ou encore au contact des autres navigateurs.

Ces trucs justement, nous ont rendu la vie plus facile pendant les deux autres grandes traversées ainsi que sur la Méditerranée. À titre d'exemple; gare au fuel malpropre ou contenant de l'eau si vous voulez vous éviter des ennuis avec les moteurs et les injecteurs... Méfiez-vous des stations installées sur les quais; si vous n'êtes pas rassurés faite plutôt quelques milles à pied ou en taxi, pour trouver un fournisseur qui vend de plus grandes quantités de fuel à tous les jours, pour les voitures... Le carburant sera plus cher mais plus propre (surtout pas d'eau) et c'est encore moins dispendieux que quatre injecteurs à remplacer...

Un autre bon conseil, pour votre 18 ième trou à travers la coque: la toilette ! Pendant quelques années avant notre départ, je devais démonter la W.C. au complet, nettoyer les valves et les diaphragmes en caoutchouc du calcaire qui les durcissait et les rendait inopérants, à moins de les changer au complet pour un kit de 80\$, quand ça me répugnait trop. Un vieux navigateur rencontré dans la Manche, m'avait donné cet excellent conseil: il s'agit de mettre deux cuillerées de vinaigre de vin (ou ordinaire) le soir dans votre W.C. et le lendemain, tout le calcaire a disparu en redonnant au caoutchouc des valves et des soupapes, toute leur souplesse et l'efficacité... ! Simple, n'est-ce pas ? Vous n'avez plus besoin de vous astreindre à cette tâche de nettoyage ou encore à changer la W.C. complètement au coût de 300\$...

Le carénage est une corvée bien nécessaire. Après six mois de navigation, l'enduit anti-salissure devient inefficace et l'accumulation de bigorneaux sous la ligne de flottaison, diminue le rendement du bateau. Pendant deux ans de navigation intensive nous avons fait quatre carénages complets, soit le lavage à haute pression, le grattage et deux couches "d'anti-fouling" de haute qualité chaque fois. Le coût de cette

peinture est excessif mais notre carène mérite bien cela; elle a besoin de cette protection. La coque a aussi besoin d'être cirée avec une cire spéciale pour le gel-coat et être gratifiée d'un polissage. Cela vous

évitera les horribles "yellow stains" qui ne sont ni plus ni moins que des algues microscopiques qui pénètrent le gel-coat. (Certains disent que ce sont des particules de métal contenues dans le gel-coat qui rouillent...)

Lors de notre passage à Porto-Rico, nous avons tenté de faire un gros nettoyage des oeuvres mortes en apnée. Cela s'est avéré assez difficile et très épuisant même en utilisant cette poignée ventouse à succion

qui vous permet d'avoir un point d'appui sur une main. Nous pouvions, Alex et moi procéder à ce genre de

nettoyage pendant plus d'une heure et demie par jour. À cause du manque d'oxygène, nous prenions plusieurs heures afin de récupérer après avoir fourni cet effort pour le moins inhabituel... Mais je crois

qu'au fond, on est un peu masochiste sur les bords; tous ces travaux pour garder le bateau en bon état,

nous fascinent autant que de naviguer avec...

Les mouillages forains ainsi que dans les petites baies tranquilles des îles sont vraiment passés dans les

habitudes européennes. D'abord c'est une façon agréable de vivre, même avec beaucoup de bateaux autour; votre intimité est toujours sauvegardée et vous êtes en sécurité. Vous n'avez pas la sensation d'être coincés dans les accostages en épis ou ennuyés par les crissements du parebattage sur des quais rudes. Un autre point important: les insectes et vermines qui pullulent, le long de ces quais vermoulus, prennent sans votre consentement votre bateau d'assaut...

Sur le Cap-au-Lest, nous devons utiliser un guindeau manuel pour remonter notre ancre... devant les navigateurs bien nantis qui souriaient avec condescendance devant les efforts physiques qu'on fournissait;

eux avaient le pouce sur un gros bouton rouge: R-R-R-R-R et l'ancre reprenait sa place sur le gaillard d'avant, sans autre grimace...

Cependant, j'ai remarqué que sept guindeaux de ce type sur dix, avaient des problèmes, des pannes ou

étaient simplement en réparations... hors service... Si un jour je me décide à acheter un de ces guindeaux,

il faudra y mettre le prix (3000\$ et plus) sinon, c'est de la camelote... D'une certaine façon, en plus de m'attirer des applaudissements de la part de mes voisins au mouillage, mon sacré guindeau me permet de

rester en excellente forme physique malgré certains repas plantureux que je ne méritais pas toujours dans

ces îles qui favorisent l'indolence...

Chauffage, Ventilation, Réfrigération.

Jusqu'en mai 1990, nous avons utilisé notre réserve de propane originelle que nous conservions depuis le Canada. Donc, deux réservoirs de 25 lb. chacun pour une année complète d'utilisation. Il faut cependant expliquer ici que Gabrielle utilisait le four à convection et à micro-ondes pendant six mois (pour la première année), alors qu'on pouvait s'alimenter en électricité à partir du service du quai, en Espagne (du 20 volt que j'abaissais à 110 volts pour notre équipement canadien). Comme il était impossible de trouver du propane en Europe et plus tard dans les îles, j'ai dû prévoir quelques changements, pour utiliser le butane (camping gaz). Avec un régulateur spécifique pour ce gaz que j'ai trouvé sans difficulté, dans une ferreteria; j'ai pu me raccorder au système haute sécurité situé à l'extérieur du bateau qui comporte un solénoïde permettant de fermer le gaz directement à la bouteille, à partir d'un petit interrupteur situé près du poêle, à l'intérieur. Ces changements de régulateurs et de gaz ne nous ont pas causé de souci sauf que la pression du butane étant moins haute que le propane, il fallait secouer un peu la bouteille le matin ou c'était plus frais, pour faire descendre le gaz jusqu'aux brûleurs; quand le soleil montait à l'horizon, il n'y avait plus de handicap.

Nous consommions une bouteille de deux kilos par mois pour une utilisation normale, avec trois personnes à bord.

Chauffage.

Le Cap-au-Lest vient du nord, ne l'oublions pas. Aussi, il est équipé de trois systèmes de chauffage différents: d'abord, nous utilisons le liquide pour le refroidissement du Perkins à travers un petit radiateur derrière lequel, un petit ventilateur pousse de l'air qui en sort réchauffé par la circulation du "prestone" à 180 degrés. Ceci est très efficace. Une double valve permet le by-pass du système, pour le prestone quand on n'a pas besoin de chaleur.

Nous utilisons également quatre chaufferettes électriques à air pulsé (représentant 2000 watts sur 110 volts, en tout) et contrôlées par thermostat dans chaque pièce. Ce système électrique est alimenté par la génératrice ou simplement par le service du quai (à condition qu'il y ait assez d'ampérage sur la prise).

On ne saurait passer sous silence ici, l'excellence du système allemand Espar alimenté au diesel et qui fournit de l'air chaud pulsé (132,000 BTU) à partir d'un "intake" en air frais situé à l'extérieur du bateau.

L'air qui réchauffe la cabine est continuellement renouvelé en air frais et son utilisation élimine également

toute condensation dans des conditions d'humidité très élevées. L'installation doit être faite avec soin car le contrôle électronique est assez sophistiqué.

J'ai eu des tracas lors de l'installation mais là, j'ai dû faire mon mea culpa car tout était entièrement de ma

faute. j'avais pris soin d'isoler avec de l'amiante, le système d'échappement à partir de la sortie du brûleur

jusqu'en arrière de la cloison extérieure du bateau; avec le résultat que la chambre à combustion du brûleur augmentait sa température d'un dixième de degré seulement, ce qui suffisait pour déclencher le

système d'arrêt automatique de la boîte électronique de contrôle (qui soit dit en passant, est une merveille

de précision et de sécurité). Il fallait laisser environ un pouce à l' "exhaust", sans isolation, afin de ne pas

changer le seuil de tolérance de la température de fonctionnement.

Il faut aussi signaler que le tube d'admission est extrêmement petit (le trou d'une aiguille) pour le fuel et

que la moindre saleté dans le carburant peut le rendre inutilisable. L'idéal, c'est encore un filtre de bonne

qualité, installé avant la pompe d'admission. Cette fameuse pompe à pulsation a également certains caprices; elle doit être fixée penchée à 45 degrés et ne pas être située plus haute que le dessus du réservoir à diesel: autrement rien ne fonctionnera, soyez-en assurés...

Mis à part tous ces petits trucs, l'Espar nous a donné plusieurs années de bon rendement et fonctionne

toujours très bien. On peut aussi utiliser seulement la ventilation si c'est nécessaire. j'avais même pensé

utiliser la penderie. pour les manteaux de pluie, sous l'escalier du carré, comme séchoir ! Rien de plus facile que de détourner le tube à air chaud de l'Espar dans celui-ci. Avec la porte de l'écouille ouverte pour

laisser s'échapper l'air humide, on pouvait suspendre sur les crochets du placard, une grande quantité de

vêtements, de draps etc. et les faire sécher en quinze minutes, efficacement et sans aucun inconvénient.

Dans les zones plus chaudes et mêmes torrides, vous aurez prévu ces petits chapeaux au-dessus des écoutilles, très commodes pour empêcher les rayons de soleil trop ardents de pénétrer à l'intérieur. De même la nuit, ils feront un bon abri provisoire pendant les petits grains (qui sont parfois abondants) sans

avoir à fermer les capots et couper ainsi la ventilation. Ces entonnoirs (ou) fantômes) qu'on place, en les

orientant au vent pour défléter les rares frises alors que la chaleur est intense vers l'intérieur, sont aussi

merveilleux qu'indispensables.

Le froid à bord.

La conservation des aliments à bord a toujours représenté le souci numéro un des plaisanciers. Au Québec, on n'est pas assez exigeant sur l'épaisseur d'isolation pour les parois du réfrigérateur étant donné qu'on n'est pas soumis à des températures excessivement chaudes.

La première chose qui tombera en panne sur votre bateau, dans une croisière vers le Sud, ce sera votre congélateur ou votre réfrigérateur. D'abord, ces appareils ne sont pas habitués à fonctionner en continu dans des conditions de chaleur variant de 28 à 40 degrés pendant la journée.

Ce n'est pas facile de trouver des techniciens et encore moins des pièces quand vous êtes dans les îles; pourtant nous en avons déniché un très compétent, Dieu merci !

Ses services ainsi que les pièces (2 jours de travail) nous ont coûté 1450\$... Le jeune antillais nous a affirmé être surpris; il était souvent appelé pour réparer des unités de réfrigération venant du nord et il ne comprenait pas pourquoi on mettait autant de fréon dans les conduits du compresseur... ? Il nous a informés qu'il en avait mis le 1/3 de la quantité originelle... et... dame... je dois bien avouer que nous n'avons plus eu le moindre problème avec ces appareils, depuis décembre 1990... (Je dois ajouter ici que j'ai remplacé la pompe à eau de mer par un ventilateur silencieux qui est beaucoup moins ivrogne sur l'ampérage et qui, en plus, est pratiquement aussi efficace si on oublie le fait qu'il rejetait l'air chaud dans le carré alors que nous étions dans un climat subtropical...)

Les annexes en caoutchouc.

Par leur définition même, les annexes en caoutchouc sont capables d'en prendre ! Passer des journées sous un soleil torride qui les chauffe à blanc, les traîner à l'arrière d'un voilier sans respect, les bousculer quand elles nous embarrassent sur le ponton, les traîner sur le sable, les laisser raguer des jours complets le long de vieux quais, les laisser se remplir d'eau de pluies, à moins qu'on les surcharge de passagers ou de stock de toutes sortes et... j'en passe ! Il se trouvera toujours quelqu'un après cela, qui vous dira en faisant la grande gueule: Cela ne vaut rien, ces maudites annexes-la... !

De plus en plus, lors de l'achat d'un gonflable, les fabricants vous remettent des brochures comportant plusieurs pages de petits dessins et de textes concernant la fabrication et l'entretien. Mais voilà, on n'a pas le temps, on lira ça plus tard... et puis il est neuf; donc on n'a pas de problème pour le moment... ! Pourtant, c'est cette même annexe qui vous permet d'atteindre la rive dans les mouillages, c'est elle aussi qui vous supporte quand vous avez des réparations autour du voilier ou un gros nettoyage... Ce sera elle aussi peut-être un jour qui vous sauvera la vie dans un naufrage...

Dans les îles, en observant la navette qu'effectuent toute la journée, les annexes en caoutchouc, on

comprend peut-être plus leur importance et la façon dont elles sont traitées... ! La plupart du temps elles sont mal gonflées et c'est là un fait probant de leur usure prématurée au niveau du tableau arrière et des joints autour des planchers. Les hors-bords utilisés pour les pousser sont, la majeure partie du temps, trop forts et trop lourds pour leur capacité. Ces pauvres embarcations ne sont pratiquement jamais nettoyées, remplies de sable et encore pire, de minuscules coquillages sous les planchers où la moisissure et le manque d'entretien a déjà fait son oeuvre en dédoublant le contreplaqué... ! J'ai vu de ces annexes d'un modèle de moins d'un an, avoir déjà l'air vétuste et être à moitié dégonflée après quelques mois d'utilisation seulement ! Oui voilà... ça dépend du propriétaire et du soin qu'il apporte à son embarcation qui, en somme est aussi fragile que les autres en plastique...

Notre Zodiac (quatre personnes) a résisté pendant cinq années sur le Cap-au-Lest. Mais nous avons aussi commis une foule d'erreurs qui ont fini, avec l'usure normale, d'en venir à bout; nous avons dû lui faire un enterrement de première classe dans le conteneur à déchets en arrivant à Chicoutimi...

Je me demande encore comment il se fait que les fabricants mettent sur le marché, des gonflables de couleurs foncées: noir, bleu foncé, rouge vif... alors que l'on sait si bien que ces couleurs attirent les rayons ultra violets qui chauffent le hyppalon et le détruisent complètement. Quant à moi, le prochain que je choisirai sera blanc ou de couleur très pâle, c'est assuré !

Votre Zodiac, Lombar, Zed ou Profile (ce dernier est d'excellente qualité et fabriqué au Québec) peut se détruire en quelques jours: il vous suffit de le laisser raguer le long d'un quai de pierres. Le hyppalon sera enlevé et la toile deviendra poreuse; il s'ensuivra une perte graduelle d'air; vous ne pourrez pas déterminer l'endroit où il se dégonfle ou vous poserez des pièces dans des conditions hygrométriques élevées, ce qui rendra la réparation désastreuse et puis, vous prendrez l'habitude de l'utiliser à moitié gonflé. Votre hors-bord trop puissant, fera le reste; en quelques semaines votre annexe ne vaudra plus un rond...

Si vous trouvez que votre annexe de caoutchouc est dispendieuse, qu'elle vaut la peine d'être bichonnée

alors n'hésitez pas trop avant de la mettre aux petits soins ! Nettoyez-la au moins une fois par semaine, à l'eau douce avec du savon à vaisselle. Démontez souvent le plancher, nettoyez le fond et enlevez le sable. Gonflez-la convenablement. L'huile à bronzer et les fonds de culottes de bain, l'eau salée, le sable sous les pieds et le soleil sont un curieux mélange qui provoque, sur toutes les annexes, peu importe la marque

et toujours aux même endroits, des traces de décoloration et d'usure irréparable: pourquoi ne pas y poser des pièces carrées, à ces endroits précis tout de suite après l'achat, alors qu'on est dans des conditions idéales. Je parle ici de conditions idéales car la plupart du temps, on exécute des réparations, on pose des rustines avec un résultat très discutable. D'abord, nous sommes en vacances ou dans une île et voilà que le Zodiac se dégonfle... On sort le kit fourni par le fabricant, inclus dans un tube de plastique contenant: des flacons de trichlo, un pot de colle, une spatule, un pinceau, un grattoir, du papier sablé, un chiffon, des ciseaux, des pièces rondes et des bandes de tissu... !

On trouve enfin le trou (s'il est très petit on peut éprouver de la difficulté à le localiser; on utilise alors du savon à vaisselle aux endroits soupçonnés de fuite: on repère ensuite facilement les bulles... et le trou...). Mais avant tout cela, la plupart des gens ne le font pas; il faut à tout prix s'éloigner de l'eau et trouver un endroit où l'hygrométrie est la plus basse possible: c'est d'une importance capitale pour réussir à poser votre pièce... !

Voici en résumé, ce que conseillent la plupart des fabricants de pneumatiques de renommée internationale:

A.- Vous avez marqué l'endroit de la fuite et inscrit un large cercle autour !

Il est maintenant nécessaire de rincer méticuleusement à l'eau douce, la zone à encoller. (Il faut absolument enlever toutes traces de sel).

B.- Vous devez assécher complètement pour qu'il n'y persiste aucune trace d'humidité. Ne pas utiliser de diluant comme de l'acétone qui en s'évaporant, refroidirait l'hyppalon et ferait déposer une couche de condensation sur la surface à encoller.

C.- Poncer avec soin autour du trou. Utiliser du papier de verre ou une râpe: attention de ne pas endommager les fibres de nylon. Essuyez bien pour éliminer la poussière, en utilisant un chiffon propre et sec.

D.- Après le frotage, le néoprène n'est plus protégé par la couche d'hyppalon. Il s'oxydera sous l'effet du soleil; il deviendra poudreux...

E.- Appliquer trois couches très minces de colle avec un pinceau propre, à quelques minutes d'intervalle.

Évitez les traînées sur la pièce et aussi à l'endroit de la réparation.

F.- Attendre que la colle n'adhère plus aux doigts. Allez-y avec minutie, en tenant compte de la pièce à encoller et de sa forme.

Il faudra ici, éviter obligatoirement toutes bulles d'air. Exercez une forte pression sur les deux parties à

encoller, en frottant énergiquement à partir du centre (surtout si la pièce est galbée) pour que l'adhérence soit totale.

Cette opération est évidemment faite après avoir entièrement dégonflé le pneumatique.)

Évitez de laisser sécher au soleil; la colle cuirait plutôt que de sécher.

G.- Attendre deux ou trois jours avant de gonfler l'annexe. Il s'agit ensuite, de nettoyer au trichlore ou au toluène, les résidus de colle indésirables autour de la pièce.

En suivant cet ordo scrupuleusement vous pourrez venir à bout de petites réparations même si elles se produisent plusieurs fois, sans trop de problèmes et garder toute la valeur de votre pneumatique intacte.

En fin de saison, rincez-le une dernière fois à l'eau douce, faites disparaître les traces de goudron et d'hydrocarbures, séchez et enduisez de poudre de talc tous les replis et surtout, ne le laissez pas plié dans un coin en cas de remisage prolongé. Au contraire, laissez-le gonflé légèrement, dans un endroit assez sec et surtout pas trop chauffé.

Les hors-bords.

Pour les hors-bord, on leur fait également la vie dure. Encore faut-il qu'on n'oublie pas de changer l'huile du pied de temps à autre et puis s'assurer aussi qu'on fait un mélange carburant et huile dans les bonnes proportions.

Soulevez le pied hors de l'eau quand il reste sur l'annexe en non utilisation. Ceci diminuera l'électrolyse...

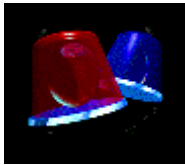
et puis, un bon rinçage à l'eau douce avant de le remiser sur le pont, pour la durée d'une traversée, augmentera d'autant la durée de vie de cet autre négligé... !

Si vous avez la malchance de l'échapper dans l'eau salée, lavez-le immédiatement à l'eau douce... Enlevez immédiatement la bougie; actionnez la corde du démarreur plusieurs fois pour faire sortir l'eau.

Essayez de le faire démarrer immédiatement. S'il démarre, c'est que vous êtes très chanceux... Sinon, il

faudra l'apporter chez un réparateur qualifié dans les heures qui suivront. Si votre hors-bord est tombé à

l'eau en marche, vous êtes quitte pour une réparation coûteuse... Si vous ne pouvez pas trouver de spécialiste sur-le-champ, laissez le moteur complètement immergé dans un baquet d'eau douce pour éviter tout contact avec l'air... L'eau salée peut causer en quelques minutes des dégâts pratiquement irréparables sur les pièces internes en ce qui concerne les métaux et des pièces du système électrique si vous retardez ou omettez de le faire...



En terminant ce chapitre, ne perdez pas de vue que le vol des annexes (et hors-bords) est chose courante;
ce peut être l'oeuvre d'autochtones, mais aussi d'autres navigateurs (sans scrupules) de passage. Mais avant de rechercher un coupable, il serait préférable d'utiliser un bout de filière assez long avec un anneau à chaque bout pour permettre d'attacher le gonflable et le hors-bord du même coup sur un taquet avec un bon cadenas... ça enlève les tentations !

CHAPITRE V

Le mal de mer et les maladies



Avez-vous déjà eu le mal de mer ? Oui... Non... ! Hé ! Bien, rassurez-vous: tout le monde y est passé, un jour ou l'autre. Ça vous prendra le jour où vous vous en douterez le moins, un soir à la table à cartes où vous aurez travaillé plus longtemps que d'habitude. Ce jour-là où vous serez un peu plus fatigués et que vous aurez développé une certaine inquiétude. Évidemment, cela ne se traduit pas toujours par les vomissements. Il y a cette explication logique de l'excitation anormale des canaux semi-circulaires de l'oreille interne qui semble régler notre équilibre ! Mais ce mal, on le sent venir; quand on n'en peut plus... quel soulagement après avoir dégueulé... à condition de ne pas être sur le côté au vent... hi !

Dans mon cas, mis à part le manque de sommeil et une certaine tension, les odeurs ont joué un rôle bien

particulier: un bocal de sel d'ail était tombé de l'armoire à épices et s'était cassé dans le fond en assaisonnant copieusement l'eau qui ballottait sous le plancher. Je me sentais amorphe, vidé, voir écoeuré... J'ai été deux jours sans pouvoir entrer dans la cabine (et un an sans vouloir goûter de l'ail)...

Mais il faut continuer de s'alimenter et boire en très petite quantité pour éviter la déshydratation; quand ça

va trop mal, l'idéal est de s'étendre avec un sac de plastique (pour utiliser quand l'estomac renvoie la

marchandise), dans le sens longitudinal du bateau, le plus près possible du centre. Essayez autant que possible de ne pas trop y penser, de vous occuper, de faire vos quarts comme d'habitude. Tâcher de se décrisper, barrer, faire n'importe quoi excepté lire ou écrire. La pire chose à faire est que cela devienne le

sujet de conversation de tous les jours; n'en parlez même pas; on finit par s'y habituer. Il ne faut pas se

moquer ou faire des railleries vis-à-vis des autres mais dans notre cas, nous éclatons de rire tous ensemble et c'était contagieux même pour celui qui dégueulait... Le rire était vraiment une détente pour nous tous !

Il y a ces médicaments, du gravol en comprimés ou suppositoires; mais attention, ils vous rendent somnolents et si vous sortez prendre une bouffée d'air à l'extérieur, vous ne penserez pas à attacher votre

harnais et... passer par-dessus bord ne vous fera pas de différence... on prend ses habitudes: toujours au

même endroit, les deux jambes autour de la grosse winch du côté sous le vent ou encore les deux pieds bien ancrés sous un taquet au balcon arrière et... Hugues... ·Hugues... ! Vous voyez le tableau... Hi !

Il y a aussi ces diachilons à coller derrière les oreilles. Ils contiennent de la scopolamine qui diffuse directement à travers la peau, sur les centres d'équilibres... Il s'agit de TRANSDERM-V de Giba Geigi.

Mais demandez plutôt à votre médecin qui vous connaît bien et qui pourra vous indiquer ce qu'il y a de mieux, dans votre cas particulier.

Attention à ces diachilons d'apparence anodine, mesdames... Ils peuvent vous perturber sérieusement pendant vos périodes menstruelles; si vous êtes portée à faire des hémorragies, ces "plasters" peuvent bien déclencher chez vous, ce genre de problème qui peut être en certains cas, pire que le mal de mer !

Aucun de tous ces médicaments contre la nausée ne peut être pris conjointement avec de l'alcool: tenez-en bien compte...

Nous avons fait l'expérience de bracelets d'acupuncture sur le point NAÏ-KAN.



Cela a été pour nous très efficace, mais sans pour cela, crier au miracle ! Gabrielle avait fabriqué, à l'aide de bandes élastiques et de gros boutons, (ronds) ces petits bracelets magiques qui appuient sur le point NAI-KAN situé entre les deux gros nerfs du poignet, environ un pouce plus haut que le début des paumes de la main. Il ne faut pas s'attendre à une guérison immédiate, mais un soulagement des nausées se fait sentir après quelques heures. L'idéal, c'est d'installer les bracelets six heures avant de partir en haute mer... De toute façon, la majorité des cas de malaises causés par le mal de mer, disparaissent complètement en moins de quatre jours. Vous n'aurez plus alors que le mauvais souvenir et serez amarins pour tout le reste de la croisière sans aucun autre inconvénient...

La préparation d'un bon spaghetti (dont les pâtes cuisent dans 1/3 d'eau de mer) servi avec sauce tomates nous avait permis de nous remettre complètement après deux jours et nous avons continué à la suite de nous alimenter sans problème. Alexandre avait trouvé moyen de se soulager des nausées, en s'installant les écouteurs avec une excellente musique sur les oreilles... Donc, peu importe votre activité alors que vous avez le cœur sur la main, mais réagissez, restez actifs, demeurez à l'extérieur autant que possible et cette maladie (qui n'en est pas une) un peu mystérieuse repartira aussi vite qu'elle est venue !

Beaucoup d'européens se disaient très surpris de savoir que nous n'avions pas subi l'ablation de l'appendice... ! Pour eux, c'est d'une importance capitale et six personnes sur dix, en Europe, ont eu besoin, un jour ou l'autre de subir cette opération.

Dans ma famille, celle de Gabrielle et parmi nos enfants, une seule personne sur seize a eu ce genre de chirurgie et en Amérique du nord, ce n'est pas une chose courante. C'est vraiment une question pertinente, selon l'incidence dans la parenté. Aussi, je dirai que ce serait bien ridicule d'aller mourir d'une péritonite aiguë, au milieu de l'Atlantique alors qu'il s'agit d'une intervention mineure, en somme, quand on est à terre... Mais cela reste quand même une question de choix personnel...

Lors de notre passage en Guadeloupe, Gabrielle a dû consulter un médecin, pour une poussée douloureuse d'urticaire sur les deux mains. Nous avons cru tout d'abord, à une contamination, parce qu'elle avait touché des plantes vénéneuses; mais le spécialiste a bien ri en voyant que nous étions québécois. Il nous a informé que beaucoup de touristes qui viennent d'Amérique du nord font la même réaction allergique contre de trop longues expositions au soleil. (Nous ne sommes pas habitués à des rayons aussi ardents). Donc, il est très important d'avoir un taud, de préférence blanc, pour vous protéger contre les U.V. autant qu'il vous sera utile dans les petits grains, comme abri !

Beaucoup de gens naviguent pieds nus (sous les tropiques) et c'est bien la principale raison des fractures

d'orteils notamment la nuit, sur un bateau.

J'ai vu souvent aussi, des hauturiers être obligés de rester au port pendant de longs mois à cause d'une malencontreuse fracture d'un bras, d'un poignet, ou d'une jambe. Soyez prudents et ne prenez pas de risques inutiles...

Inutile d'ajouter ici les cas de brûlures sérieuses causées par le l'eau bouillante; dans le gros temps, ne courez pas après les problèmes avec les réchauds sur cardans. Gardez vos pantalons de pluie pardessus vos bottes et si vous renversez la soupière accidentellement vous serez ainsi protégés...

J'ai comme accident, la mauvaise idée de me fouler la cheville gauche, très sérieusement ! Je trouvais ça assez douloureux mais je me disais que cela finirait par guérir; j'ai continué à marcher dessus sans me poser de questions ! Dix mois après, j'avais cette même cheville dans un état lamentable ! C'est seulement aux Canaries que j'ai rencontré un gars formidable: Jackie, sur le Lou Gabian.



Il m'a indiqué comment soulager et guérir ce genre d'entorse avec le bandage de support adhésif Elastoplast. Il s'agit simplement de poser les diachilons dans le sens des tendons du pied et de les porter jusqu'à la guérison. Jackie avait soigné de nombreux athlètes de cette façon, en France.

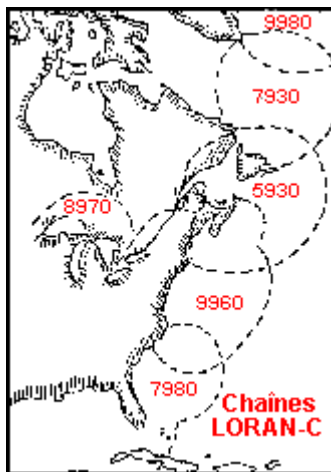
Établir sa position.

Depuis les cinq dernières années, faire le point sur un navire n'a plus le rituel auquel nous avait habitué la marine professionnelle alors que le capitaine, en présence de ses officiers au garde-à-vous sur la passerelle, tirait le sextant du précieux coffret cousiné de velours et faisait le point... Aujourd'hui, grâce aux satellites, faire un point à l'aide du sextant ressemble à ce cultivateur qui labourerait son champ avec une paire... de boeufs attelés à une couche... !

Évidemment, en cas de panne électrique totale, cet instrument qui est l'enfance de l'art en navigation, reste important à bord, voir indispensable. Je ne saurais conseiller à quiconque, peu importe son expérience de marin, de s'aventurer sur l'océan s'il n'est pas familier avec son application pour tirer des droites de hauteur. Même si l'usage du sextant est de plus en plus relégué au placard ou à la valise de survie, il faut quand même se faire la main et s'obliger à faire le point de temps à autre, histoire de ne rien oublier dans le processus... C'est toujours sur le capitaine et sur la précision de ses résultats en tirant les droites de hauteur que reposent la sécurité de son bateau et de ses passagers. Le second objet indispensable sera la montre-chrono réglée sur l'heure GMT. Également, les éphémérides nautiques et les tables de navigation seront nécessaires; on pourra les trouver dans n'importe quel almanach nautique de bonne renommée.

Pour ma part, j'avais deux sextants à bord: un dans la valise de survie; l'autre, un MK-25 de Davis en topoplastique que j'aimais bien quand même; je le gardais précieusement et ne le prêtais même pas à ma blonde...

Faire un point astro les deux pieds sur le sol au bout d'une jetée n'a rien de comparable avec l'instabilité du pont d'un voilier en haute mer. J'ai déjà réalisé des visées qui me situaient à un mille de mon point réel dans les meilleures conditions mais sur le bateau en mer, le mieux que j'ai pu faire représentaient de trois à six milles du point réel... Certaines personnes affirment que c'est un jeu d'enfant; quelques additions et soustractions et voilà le résultat en quelques minutes... ! D'autres disent que c'est un casse-tête; que les difficultés et les dangers d'erreurs le rendent difficile à utiliser; mais je pense qu'en faire l'utilisation très souvent nous familiarise et beaucoup plus sûr de nos résultats... !



Les chaînes Loran-C pour l'Amérique du Nord.

En ce qui concerne les instruments comme le Loran-C, nous avons été très surpris de la distance parcourue par les émetteurs, dans les secteurs des Bancs de Terre-neuve. Également en approchant de l'Europe, nous avons commencé à capter des signaux alors que nous étions à plus de 500 milles de l'Irlande...

On a pu lire au chapitre II, des détails concernant les satellites en commençant par le Sat-Nav et enfin, cette dernière technologie de pointe du "Global Positionning System" qui sera pendant plusieurs années à venir, je présume, ce qu'il y a de mieux et de plus précis.

Les relations inter personnelles
et l'aspect psychologique d'une traversée.

Il faut bien dire que le développement et l'intensification de la navigation à voile sont faibles ces dernières années en raison de la dégradation de la conjoncture économique. Mais notre projet, nous l'avions longuement nourri, caressé, mûri avant de le vivre passionnément !

Le voilier, pour nous, représentait une ouverture sur la nature, la liberté... Ce n'était pas un engin pour la compétition ni un gadget de snobs pour ceux qui préfèrent cette sorte de résidence secondaire sur l'eau...

Pourquoi avoir abandonné une maison confortable et douillette pour aller vivre l'aventure, l'inconnu... De plus en plus à l'avenir, on verra des gens partir, sur de minuscules voiliers, ouverts à tous les vents et dans l'inconfort de l'humidité, pour une raison simple: la société moderne les écoeure... cette société qui ne s'est élaborée que sur une seule facette: la facilité. C'est de là même que découle la dégénérescence du sens des valeurs et l'insipidité des mœurs modernes. Le bien-être social a détruit dans le coeur de nombreuses personnes le rêve et l'aventure, dans la tiédeur d'une assistance permanente qui enlevé le goût à toute personne de s'organiser, de relever des défis, d'affronter des difficultés, de s'en sortir soi-même...

Naviguer, c'est apprendre à comprendre et réussir une croisière n'est pas vraiment une question d'argent.

L'important, c'est la préparation, le coeur qu'on met pour s'organiser ! Quand on est enfin sur l'eau, le plaisir et la fierté qu'on éprouve de ses exploits devant les éléments qui composent avec la mer, n'ont pas besoin d'être gazettés pour être gratifiants. Nous rappellerons, dans le journal de bord, de nombreuses expériences personnelles et il tiendra lieu parfois, de notes de voyages, grâce aux souvenirs et aux

renseignements que j'ai pu y noter. Ces expériences n'ont pas toujours affaire avec la navigation tout court
comme un vrai journal de bord devrait être, mais il y a l'importance de ces états d'âme; c'est justement
ces petits détails, ces situations parfois confuses qu'on rencontre souvent en navigation et qu'on aurait aimé connaître avant de partir pour notre périple; mais on n'en retrouvait pas les traces dans les nombreux
volumes traitant de traversées et écrits par des professionnels de la mer...

Nous sommes trois à nous serrer les coudes et à nous amatelotter dans un espace de quelques mètres cubes. Notre Dufour 39 est un sloop sans prétention mais il est solide... et la sécurité, c'est avant tout connaître ses capacités, ne pas outrepasser ses limites...

Pendant le gros temps qu'on a connu sur les Bancs de Terre-neuve, je me suis posé la question: Qu'est-ce qu'on est venu faire ici... ? Dans quel pétrin on s'est fourré... ! Mais les meilleurs équipages, ceux qui réagissent les mieux en traversée, ce sont les équipes mari et femme ou encore toute la famille; le "leadership" n'y est tout d'abord pas contesté. Il y a aussi la même motivation, des buts, un programme, une organisation commune, un itinéraire: tout cela s'amalgame facilement.

La vie pratique à bord est plus facile avec un certain confort, bien entendu; une nourriture saine qui maintient le moral sans oublier l'utilisation rationnelle d'un équipement que nous avons préféré robuste
plutôt qu'esthétique...

Nous n'avions pas de vocation spéciale pour la souffrance et le malheur. J'ai toujours en mémoire cette
vieille maxime chinoise:

-

Si tu veux être heureux pendant un jour, connais une jolie blonde... !

Si tu veux être heureux une saison, plante un jardin... !

Mais si tu veux être heureux toute ta vie, achète une jonque !

Le degré de culture ou le quotient intellectuel n'a pas grand chose à voir avec l'harmonie qui règne parmi
les équipiers, dans une traversée... À trois, père mère et fils, on navigue plus ou moins en solitaire; on est
tellement occupé qu'on ne se voit presque plus... mais on résiste bien aux épreuves de la mer. Avec un équipier étranger, c'est du deux contre un seul... ce qui est très mauvais, inutile d'en discuter... !

On a entendu ou lu des histoires d'équipages qui sont revenus haineux, rancuniers et frustrés...
D'autres
et pas les moins nombreux, en sont venus aux coups; on a oui-dire de ces bagarres au couteau qui terminaient une discussion qui avait mal tourné... ! Et ce type qui est revenu... seul d'une croisière à trois:
les deux autres, tués dans des cas de légitime défense ! Mais là... la preuve est impossible à établir:
il n'y a plus de témoin... et le bateau, selon les termes de la loi, appartient au survivant... !

On a vu parfois des équipages de deux couples ou les femmes ne se sont plus adressé la parole pendant trois longues semaines... Quel enfer comme atmosphère ce dut être pendant cette traversée...

Il serait utopique de penser pouvoir améliorer les relations entre deux époux qui peuvent à peine se supporter, en entreprenant un projet de croisière. Ce serait, à mon avis, le plus court chemin pour arriver au divorce. Il faut mettre beaucoup d'eau dans son vin, être à l'écoute de l'autre et respecter les goûts, la personnalité du conjoint.

Avant de choisir un équipier, pensez-y à deux fois et prévoyez le pire ! Dans la promiscuité permanente, le manque d'intimité, les problèmes ou incidents mineurs prennent une ampleur démesurée, comme un simple cheveu malencontreusement laissé sur le bord du lavabo... la moindre chose devient un sujet de chicane et... on ne peut plus se supporter !

Il ne peut y avoir qu'une personne qui commande et elle doit être reconnue compétente; il ne saurait y avoir deux patrons... On ne peut arriver à s'entendre s'il n'y a pas de respect, d'estime réciproque, de compréhension et de dialogue. Tout cela, c'est beaucoup plus que de la simple amitié développée avec un équipage, pendant une compétition d'une fin de semaine...

Gabrielle avait réussi à s'intégrer à bord en tant qu'équipière à part entière et non pas comme bonne à tout faire. Il faut dire que ce genre de rôle ne l'a jamais attirée, pas plus d'ailleurs celui de Marie-frotteuse... !

Elle prenait donc ses responsabilités en ce qui concerne quarts, des décisions à prendre et s'intéressait avec passion au report sur les cartes et à la navigation en général. Elle a en plus, porté une attention particulière à notre façon de nous alimenter en prévoyant l'avitaillement du bateau aux départs et la préparation de menus appropriés aux conditions de navigation (en traversée). Il est important de souligner ici que le fait de réussir une traversée se situe à 50 % autour de... la table du carré... surmontée d'une bonne bouffe !

Alexandre qui n'avait que douze ans au départ, était un enfant un peu surprotégé par ses parents. C'est aussi un garçon très calme qui aime bien son indépendance de décisions. Il adore naviguer, rentrer dans les ports inconnus. Il est bonne fourchette mais pas difficile et la gâterie n'est pas son fort. Il est excellent en natation et en plongée; il aime aussi les automobiles et écouter de la musique pour les jeunes. Il a toujours eu un intérêt très marqué pour les cartes, les instruments de navigation, l'électronique et la mécanique. Il s'est avéré un excellent collaborateur pour la réparation de tout ce qui clochait à bord en plus de devenir, grâce à l'expérience, un excellent équipier. Une fois rendus aux Bermudes, j'aurais eu assez confiance en lui pour lui demander de ramener le voilier tout seul de St-Georges à Canso, une distance de 800 milles...

Après la traversée, ses joies, ses aléas, c'est l'escale: le relâchement des tensions et des contraintes. On

récupère de la fatigue. On est heureux d'être partis sur la mer pour exercer le vieux métier de marin et avoir atteint le but... sans avoir utilisé de fusées de détresse ou hélé les garde-côtes pour se faire remorquer... hi ! Il y a aussi la vie à bord avec des voisins de passage qui ont connu eux aussi, les joies et les misères; c'est un rapport amical, éphémère et égoïste parfois... Heureusement pour la majorité de ces hauturiers, c'est le savoir-vivre qui prime et on voit de moins en moins ce genre de bateaux ventouses (ils sont inexistants au Québec, heureusement !) qui vivent aux dépens des autres... L'accueil des autres hauturiers est bien caractéristique et toujours excellent: leur bateau et l'équipement qu'ils utilisent démontrent facilement qu'ils naviguent plus loin qu'à 25 milles de leur port d'attache. La seule étiquette qui se pratique encore de nos jours avec ces gens qui ont connu les mêmes joies et les mêmes appréhensions c'est la courtoisie, la chaleur, la solidarité qui naît de ces rencontres et qui tissent des liens d'amitié beaucoup plus fort que de la sympathie...

De nombreux bateaux attendent encore aux Canaries le temps propice pour un départ... qui ne vient jamais ! Mais nous c'est sur la table du salon, bien au chaud en hiver, à la maison qu'on a planifié et détermine le trajet que nous voulions parcourir sans oublier les routes de dégagements possibles en cas de mauvais temps ou de difficultés.

Nous avons toujours eu la chance de notre côte et souvent, nous l'avons saisie au passage... De cette façon nous avons réussi à nous rendre à peu près partout où nous le souhaitions !

Superstition, prémonition et manies de navigateurs...

Les navigateurs depuis des siècles, en remontant dans les temps les plus reculés, ont toujours eu des manies concernant les croyances populaires, voir même la superstition. Les histoire de dragons, de monstres et d'abîmes sans fond ou se seraient engloutis des navires et leur équipage continuent d'agrémenter les conversations souvent le soir, après un bon repas entre amis.

Les dernières en tête de liste: les mystères et disparitions dans le Triangle des Bermudes; les dents de la mer, dernière facétie étant de nature à faire frémir les plus crédules... Et puis il y a ces maximes prémonitoires:

-Il ne faut jamais partir en mer un vendredi sinon le malheur s'abattra sur le navire et son équipage...

-Nul ne doit changer (rebaptiser) le nom d'un navire sous peine de malheur à venir...

-Casser un miroir, sur un bateau, équivaut à sept années de malheur...

-Ne pas passer sous l'échelle d'un bateau, car vous serez la victime d'un malheur très prochainement...

-Trouver une araignée sur un bateau:

*le matin, ce sera un gros chagrin,
le midi, beaucoup d'ennuis,
le soir, une situation de désespoir...*

Il ne faut jamais dire au revoir à des marins qui partent en bateau: cela porte malchance...

-Il ne faut jamais ranger les deux rames en sens inverse dans l'annexe: cela porte malheur...

-Il suffit d'écouter, l'oreille collée sur un gros coquillage, pour entendre le bruit de la mer...

-Il est dangereux de se diriger dans le sens opposé au soleil dans une annexe...

-Quand une hirondelle se pose sur les barres de flèches, elle annonce un malheur dans un proche avenir...

-Ne jamais laisser un enfant jouer avec un sifflet à bord: cela attire la tempête...

-Il ne fut jamais porter de gants noirs en mer; cela porte malheur...

-Un objet qui tombe tout seul dans le bateau alors que la mer est calme, est un signe qu'un malheur imminent surviendra...

-Avoir dans sa poche un os provenant de la tête d'un poisson, empêche le mal de dents, pour un marin...

-Si on oublie quelque chose en partant en mer, il ne faut jamais retourner pour aller la chercher; sinon il y aura de mauvais présages...

-Si le premier poisson qu'on a pêché demeure immobile au fond du bateau, la pêche sera très mauvaise...

-Fixer un point à l'horizon dans l'obscurité attire le diable...

-L'absence de rosée du matin sur le pont engendrera une dispute parmi l'équipage...

-Siffler attire le diable et la tempête...

-Renverser le sucrier: joie et bonheur...

-Ne jamais se coucher la tête vers le sud si on veut être en bonne santé et bien dormir...

-Les femmes accouchent pendant les grosses tempêtes...

-En météo, on dit que c'est le trois qui fait le mois...

-Il ne faut pas partir à treize équipiers sur la mer: quelqu'un mourra...

-Casser un verre sur le rouf est signe de grandes joies...

-Ne jamais prononcer le mot l.... (enfin, je ne suis pas superstitieux) mais, vous savez, les grandes oreilles... heu ! le cousin du lièvre... !

Cette histoire de lap... ops ! grandes oreilles... part de très loin. On retrouve déjà ses origines au temps où

on croyait que la terre était plate (c'était même une question de religion... !). Les navires dans ce temps-là

devaient s'avitailler pour plusieurs mois parfois et le meilleur moyen de conserver la nourriture était encore

d'emmener les animaux vivants ! Des marins avisés avaient songé au fait qu'il serait facile d'élever à bord,

quelques couples de l.. grandes oreilles; ils se reproduisaient rapidement et pouvaient constituer une excellente nourriture pendant des périodes très longues !

Mais, voilà, les l.... grandes oreilles avaient aussi de grandes dents; ils mangeaient tout ce qui leur tombait sous la dent, y compris les barreaux de leur cage; tant et si bien qu'ils rongèrent même les membrures du navire ainsi que les cordages de chanvre qui soutenaient la mâture. En quelques jours à

peine, les mâts s'abattaient sur les ponts, les membrures se brisaient d'elles-mêmes et les navires coulaient dans des conditions horribles à cause de ces maudites grandes oreilles qui apportaient la poisse

et tous les malheurs qui survenaient aux pauvres marins. Plus ils se multipliaient plus les malheurs augmentaient... Aujourd'hui encore, on devient blême de peur si quelqu'un ose prononcer ce nom sur un bateau...

D'aucun d'entre-nous n'ont-ils pas déjà senti ces présences autour du bateau, quand nous sommes en haute mer. La nuit, qui n'a pas entendu une voix qui l'appelait à travers les bruits du clapot et du vent dans

le grément... S'agit-il de fantasmes qui se matérialisent comme cela tout à coup, profitant d'un son familier qui frappe nos oreilles et notre subconscient ? Est-ce le fait que nous soyons seuls, la nuit dans le

cockpit et que notre réceptivité est à son maximum face à la nature qui n'a jamais été aussi près de nous,

loin de la ville, de la pollution et de l'activité humaine...

Un excellent ami hauturier, (Psychiatre de profession) de nationalité suisse, me confiait un jour que pour lui, ce genre de situation lui causait la gorge sèche parfois la nuit lorsque c'était très noir et la mer

plus houleuse qu'à l'habitude. Il avait alors l'étrange sensation que quelque part, à peu de distance en avant du bateau, il y avait... un trou... une abîme et que nécessairement, il fonçait dessus... Souvent cette

sensation désagréable le forçait à se tenir sur la pointe des pieds pendant de longues minutes, à lever la

tête et à s'écarquiller les yeux hors des orbites pour tâcher de voir, en avant le bord du trou noir...
afin de
l'éviter... !

J'ai eu aussi une expérience semblable, il y a quelques années de cela. Je naviguais de nuit, dans le golfe Saint-Laurent en direction des Îles-de-la-Madeleine. Le ciel était noir comme de l'encre et la mer forte avec un vent Nord-Ouest. Le froid était vif et les mains m'engourdisaient sur la barre... (Nous n'avions pas de pilote automatique à cette époque). Ma femme et mon fils prenaient quelques heures de repos, dans leur cabine. Les vagues écumantes jaillissaient de chaque côté du bateau sous la faible lumière du feu arrière. Notre avance était rapide. Soudain, il m'a semblé que le bruit des vagues qui déferlaient avec une certaine cadence avait subitement changé... J'ai alors eu une réaction à laquelle je n'ai pas résisté un seul instant: j'ai tourné... tourné jusqu'à la butée, la barre à tribord sans trop savoir ce que je faisais et pourquoi... quand j'ai vu passer juste sur l'arrière de la jupette, un énorme tronc d'arbre qui faisait 15 mètres à la dérive, dans cette lumière blafarde du feu de poupe...

Le bateau s'était mis au portant et je dus le ramener sur le bon cap au vent de travers, vers les îles... Je me mis à transpirer sous ma lourde veste caoutchoutée, en réfléchissant aux malheurs encourus si j'avais heurté cet obstacle inusité: défoncer l'étrave, casser le safran... ? Je m'y perdais en conjectures, y compris sur cette prémonition de danger en avant, alors que j'étais un peu paralysé par le froid et inapte à prendre des décisions rapides...

Je me permettrai ici, de reproduire un extrait du livre "Autant en emporte le temps" qu'à écrit Gabrielle en 1988, sur les mémoires de ses parents:

Il faisait un temps radieux sur le golfe Saint-Laurent alors que nous naviguions à pleines voiles en fin d'après-midi; je prenais tranquillement un café dans le grand carré de la cabine. Mon mari manoeuvrait avec aisance dans le cockpit, lorsque je fus arrachée à ma sérénité par une étrange impression. Tout se passait dans ma tête... C'était un choc d'une violence inouïe... J'entendais mon père qui demandait du secours... Je me sentie secouée par un tremblement impossible à contrôler... et comme un soudain soulagement, je me mis à pleurer. Croyant peu à mon hallucination, je suis allée me laver le visage et l'eau froide finit par me calmer...

Une demi-heure plus tard, le processus recommença... cette fois les cris déchirants de mon père en détresse, se firent plus pressants et même en me lavant le visage à l'eau froide je ne pouvais contrôler les

tremblements qui me secouaient tout le corps... Je sortis précipitamment sur le pont, pour tout raconter cette étrange prémonition à mon mari... Pour me rassurer il me dit qu'il essaierait, en passant à une trentaine de mille marins du petit village de Marsouï, de faire un téléphone à Port-Alfred, en passant par le service aux navires commerciaux de la Garde Côtière Canadienne.

Comme de fait, la communication fut établie par Radio Sept-Îles: Solange, ma soeur répondit avec calme à nos questions et ne comprenait pas vraiment nos inquiétudes: J'ai vu papa et maman ce matin et ils sont en pleine forme... Profitez de vos vacances et cessez de vous inquiéter inutilement... !

Quelques jours plus tard cependant, alors que nous terminions notre périple sur le Saint-Laurent en entrant à Tadoussac, je m'empresse de téléphoner à ma fille Annie: elle m'apprend alors que sa grand-mère Yvonne, est à l'hôpital... en danger de mort. Il va sans dire que mon retour à Ville de la Baie se fit rapidement en voiture...

Ma vision prémonitoire avait vingt-quatre heures d'avance sur les événements fatidiques qui devaient se produire le lendemain seulement... !

Maman tomba par terre, atteinte d'une thrombose au cerveau, un peu avant le dîner. Papa qui était seul dans toute la grande maison, s'est mis à crier demandant du secours dans sa panique jusque dans la rue où enfin, une personne vint le secourir dans sa grande détresse...

Ces appels devaient être semblables à ceux qui m'avaient bouleversé le coeur, la veille, en me faisant vibrer de tout mon être... !

Permis, douanes et douaniers...

L'accueil dans les pays étrangers et les îles nous cause parfois des inquiétudes. Mais le plus souvent, les tracasseries d'administration seront la règle générale partout où un petit voilier étranger s'arrêtera. Souvent, ce sera un contrôle d'identité. Le fait d'exhiber le "Blue Book" officiel de l'enregistrement émis par le gouvernement canadien éliminait dès le départ, toute ambiguïté concernant la propriété du bateau. Et puis j'avais trouvé une bonne façon de les épater ! Quand arrivait le moment où on me demandait de signer les nombreuses déclarations, je sortais un petit coffret qui contenait un "pad" d'encrage de couleur rouge et une grosse étampe de caoutchouc que je frappais avec insistance sur leurs papiers, avant de les signer avec cérémonie... Cela les impressionnait très fortement en leur démontrant hors de tout doute, qu'ils étaient les douaniers les plus importants au monde !

Il est nécessaire avant de partir pour une longue croisière, de monter un dossier complet de lettres de recommandation, de dossiers négatifs auprès de la Gendarmerie Royale du Canada et de la Sûreté du Québec. Il faut aussi s'assurer d'avoir un bon passeport qui sera valide pendant toute la durée du voyage et pour chaque membre de l'équipage. (Il est bon aussi d'avoir le baptistère de chacun).

Nous avons commis une erreur pour Alexandre: il était sur mon passeport (en tant que mineur) et n'avait pas le sien en propre... ! Ceci lui a valu de rester plus de deux ans, sans aller au Québec pour voir ses soeurs et son frère ! Je ne pouvais pas donner mon passeport à Gabrielle et elle ne pouvait pas emmener Alex avec elle, puisqu'il n'avait pas de passeport à son nom.

Attention, en cas de perte, les passeports canadiens sont alléchants pour les voleurs qui en tirent des profits incroyables, sur le marché noir... N'acceptez jamais pour quelques raisons que ce soient, de vous séparer de votre passeport ! Personne n'a le droit de le retenir, ne serait-ce que pour une journée... !

Il est bien utile d'avoir un certificat médical de bonne santé en mains, avant de partir. (De date récente, il va sans dire...).

Vos cartes de crédits seront-elles en vigueur pour le temps de votre absence du pays; votre marge de crédit est-elle suffisante... ? Sinon, voyez-y immédiatement pendant qu'il est temps. Nous avons eu énormément de difficultés à faire comprendre à Visa que le renouvellement de notre carte devait se faire en Espagne, près de Malaga... Nous avons attendu plus de deux mois pour régler cette affaire... ! Sans compter que le service postal espagnol est d'une lenteur et d'une crédibilité très douteuse...

Pour la question des douanes, n'oublions pas qu'un douanier par définition, c'est quelqu'un qui cherche des... poux ! Ne lui donnez pas la chance de trouver quelque chose qui cloche car vous n'êtes pas sortis du bois ! N'allez pas croire qu'ils sont intelligents et qu'ils comprendront facilement ce qui est simple à expliquer... (La seule preuve qu'ils ont une tête, c'est qu'ils portent une casquette...). Et puis, cela n'est pas normal de se donner tant de peine, sur un petit bateau à peine capable de tenir la mer pour faire des traversées... Il y a selon eux, sûrement quelques choses à cacher... un trafic quelconque... de la drogue, des armes... quelques noirs complots... que sais-je... ! Il ne faut pas oublier non plus que ce sont des subalternes qui doivent eux aussi justifier leur salaire. Retarder les gens dans leurs déplacements entre les pays... ils en font leur affaire.

Je pense à de bons amis français qui étaient passés aux douanes, en entrant à Dakar, au Sénégal. Ils n'en croyaient pas leurs oreilles, d'entendre gueuler par trois fois, l'officier, devant tout le monde dans le bureau officiel: ...Et mon petit cadeau, alors, hein... patron... allez... mon petit cadeau... ! (Attention: ce même petit cadeau, s'il n'est pas remis discrètement, dans d'autres pays, ou encore si vous exprimez

simplement le désir d'en offrir un peut vous valoir l'emprisonnement pour tentative de corruption de fonctionnaires... !).

Surtout, ne vous avisez pas de les enqueuler ou même d'être simplement impatients avec eux: ils sauront d'une façon ou l'autre, vous tomber sur les nerfs et vous mettre dans l'embarras si vous osez perdre votre bonne humeur... mais n'attendez pas d'eux qu'ils sourient... en faisant leur boulot... ce serait trop leur demander !

Lors de son voyage de San Juan, Porto Rico et le Québec, en avril 91, Gabrielle avait pris un billet aller et retour. Donc, lors de son retour pour revenir au voilier à San Juan, la douanière à Montréal avait posé des tas de questions; ensuite elle l'avait fait passer dans un petit bureau, consulté son ordinateur et enfin son supérieur qui, lui non plus ne comprenait pas qu'elle n'avait qu'un billet pour aller à Porto-Rico et pas de billet de retour vers le Québec. Ils avaient tous les deux des "guns" à la ceinture et ce ne fut pas une mince affaire de leur faire comprendre que le retour s'effectuerait par une traversée océanique, en voilier... Cela ne leur entraînait pas dans la tête: qu'une dame de 53 ans se lancerait dans une telle aventure... ! ? Les navigateurs ne sont pas des gens ordinaires qui répondent à des critères standards: la brique de 6 pouces, par 3 pouces, par 2 pouces dans le trou du mur... quoi ! Ils voulaient absolument qu'elle prenne les billets aller et retour pour se conformer à l'ordinateur et qu'elle fasse la demande de remboursement à la compagnie d'aviation, à son retour au Canada dans six mois, pour le billet non utilisé, moins les frais... évidemment ! Finalement, dans un éclair de génie (surprenant de leur part) ils l'ont laissée prendre son avion de justesse... Elle fut la dernière passagère à embarquer, vous l'avez deviné... !

Pour les permis de séjour de plus de six mois en pays étranger, il est nécessaire de faire les démarches très tôt car ce n'est pas facile de faire bouger rapidement un fonctionnaire: il doit justifier son salaire et bloquer la paperasse le plus longtemps possible sur son bureau pour bien démontrer son importance au près de ses supérieurs, dans les rouages administratifs...

En arrivant en France, à la préfecture de Saint-Malo, l'officier de l'Immigration nous a informé que pour valider notre séjour de plus de six mois, en entrant à Marseille (dans le midi de la France) nous devions revenir nous rapporter à Saint-Malo dans les 24 heures soit à l'endroit de notre entrée officielle au pays.

Il fallait également au départ de Marseille, nous présenter de nouveau à cette même préfecture pour les

**papiers de sortie; or, il faut traverser la France d'un bout à l'autre et cela demande au moins trois jours
chaque fois, soit deux longs voyages de plus de 1200 milles chacun pour aller seulement... !**

**L'administration française est une grosse machine complètement paralysée par sa paperasserie... Je crois
que c'est la pire au monde, en matière de formules. Nous avons donc abandonné notre projet de séjour en
France si près du but, et opté pour l'Espagne qui a des structures beaucoup plus souples et plus accueillantes.**

**Donc, lorsque vous entrez dans un pays, vous devez arborer le pavillon Q de la quarantaine aux barres de
flèches; ils sont très chatouilleux sur ce chapitre. (Gabrielle avait pris soin de faire elle-même, les pavillons
de courtoisie pour entrer dans les ports étrangers. Même s'ils n'ont résisté que quelques jours au vent, c'est ce petit détail qui fait parfois toute la différence d'accueil de la part des autorités...). Vous devez
vous
présenter immédiatement aux bureaux des Douanes et Immigration pour les formalités et déclaration d'entrée... Si l'envie de rire vous prend quand vous apercevez ces "tonton-macoutes", Gardez-vous en bien
car eux, ils se prennent au sérieux et la liste des ennuis qu'ils vous causeront est très longue... (La même
longueur qu'un rouleau de papier hygiénique déroulé... Hi !).**

**Souvent on vous remet un carnet de séjour que vous devez garder sur vous, avec votre passeport. Vous
devez également le présenter à tous les autres endroits que vous aborderez dans ce même pays... !
Attention pour les formalités de sorties: vous devez obtenir votre "clearance" dans un port officiel de sortie
où il y a un bureau officiel de Douanes et Immigration sinon... mal peut vous en cuire; ceci peut aller jusqu'à la saisie de votre bateau...**

**Dans tous les livres d'instructions nautiques on trouve tous les détails concernant les Douanes, l'Immigration et les coutumes pour chaque pays et chaque île. Même si cela vous apparaît un peu ridicule
dans certains endroits, n'oubliez pas que ce sont des officiers de la loi et qu'ils peuvent vous mettre sous
arrêts, au moment où vous vous n'attendez le moins... Ils peuvent vous jeter en prison à quelques minutes
d'avis; pendant le temps que ça vous prendra pour vous expliquer, des voleurs à l'affût auront tout le temps
nécessaire pour vider votre bateau alors sans surveillance.**

**Heureusement que l'accueil de nos douaniers canadiens à Canso a été irréprochable, à notre retour ! Ceci
nous a permis de réaliser qu'il pouvait y avoir encore des gens qui peuvent s'acquitter de leur tâche avec
sévérité mais en conservant une éthique professionnelle indiscutable... Si on en juge par la quantité illicite**

de drogues, de cigarettes, de boissons, qui entrent illégalement au pays à coups de millions de dollars, on se demande à quoi ça sert de faire ouvrir les sacs à main des dames aux frontières alors que des camions complets évalués à plusieurs centaines de milliers de dollars passent les lignes facilement comme des passoires... Il y a des gens influents dans les hautes sphères politiques qui sont des têtes dirigeantes de tout ce réseau de trafiquants; c'est évident, même pour les citoyens les plus naïfs... Pour ma part, je vais encore voter en temps d'élections, mais j'ai de moins en moins confiance dans un système où les scandales éclatent trop souvent pour nous porter à faire des jugements amers sur les politiciens et les policiers...

CHAPITRE VI



Extrait du Journal de bord du Cap-au-Lest
Première traversée de l'Atlantique
d'Ouest en Est: de la Nouvelle-Écosse
à l'Angleterre, en passant par les Açores.

Dimanche, 28 mai.

-Vent 25 n. avec bourrasques à 35 n. soufflant du Nord. Marée descendante.

C'est le jour "J" que nous avons choisi en vue de notre "grand " départ. Plusieurs parents, des amis, des navigateurs, des radio amateurs, sont venus pour nous souhaiter bonne chance, en assistant à notre départ.

9h15 - Départ de Chicoutimi au portant. Nous avons levé les voiles et nous sommes partis sous bonne allure, à plus de 7.5 noeuds...

11h15 - En contournant le Cap à l'Ouest, nous avons rencontré le "Pierre-Hélène" ainsi que l'ami Bernard, qui remontaient la "dalle" avec leur puissant moteur: ils nous ont souhaité bonne chance...

15h30 - Nous avons atteint l'embouchure de l'estuaire du Saint-Laurent en 7 heures; ce qui fait 10 n. de moyenne, notre meilleure performance à date sur ce parcours, depuis fort longtemps. (Il faut dire qu'on avait la marée dans les fesses, en plus d'un vent frais, force 6...)

16h15 - Avons tourné le Récif du Prince, surmonté de son énorme toupie...

22h00 - Entrés dans le Chenal du Bic, entre l'île du Bic et Biquette.

Lundi, 29 mai

03h00 - Navigué à moteur, pour entrer au bout de l'Ile Saint-Barnabé, dans Chenal de Rimouski.

Nuit très froide: 3 d.

Trouble électrique, dans tableau de bord, avec solénoïde du propane; aussi fusible du VHF brûlée. (À revoir d'urgence !)

Loran-C: bon, mais donne des différences en latitude...

Sat-Nav: excellent.

Troubles avec la transmission sur HF: radio fréquence partout dans les instruments. Nettoyé les connexions pleines de salin, pour la Hustler: transmet OK sur 40 et 20 mètres.

Mardi, 30 mai.

-Vent variable à 5 n. de l'Est. Pluie, nuages opaques.

8h00 - Départ de Rimouski. Navigation à moteur. -Vérifié le fonctionnement de l'hélice Max-Prop à basse

vitesse, en reculant: la tendance à bâbord est beaucoup moins marquée q'auparavant, sur le pas de l'hélice.

Batterie "deep cycle" à 10.8 v. et 11 v.:opéré génératrice pour 1/2 h. Millage sur la console Nav-5: 5479 m.

et NKE: 100 m.

Avons parlé à Guy, VE2FZA, de radio station Mont-Joli Garde Côtière.

Transmis avec VE2FK et sur RCG (et RPS) FK via Vald ou FK v RIKI.

16h00 - Doublé la bouée de Matane par le travers tribord.

Mercredi, 31 mai.

- Vent léger Ouest et variable à 6 n.

7h30 - On s'est rapporté avec Mont-Joli Radio Garde Côtière, à la Pointe du Gros-Morne.

Marée montante de 06.00 à 12.00 h.

Avons hélé un pêcheur, à Saint-Maurice-de-l'Échouerie, pour acheter deux grosses morues fraîches, pour notre dîner. -Gros "swell" de marée.

13h30 - Arrivée dans l'enrochement de Rivière-aux-Renards, où nous avons passé deux jours.

Changé courroie de l'alternateur (presque cassée) pour une de qualité industrielle.

Fait le plein de diesel: 3 bidons de 5 gal.

Samedi, 3 juin.

-Vent Ouest de 20 à 25 n. Vagues de 2 à 3 mètres. Mer très formée le long de la péninsule gaspésienne. Temps très froid.

11h05 - Départ de Rivière-aux-Renards. -Avons communiqué avec Daniel, VE2MOI, à la Garde Côtière de Rivière-aux-Renards.

Avons établi grande voile et grand génois tangonné en ciseaux, vitesse de pointe à 8 n.

Millage au départ: 5641 m. au Nav-5

" " 246 m. au NKE

16h00 - Avons rapporté notre position à Riv.-aux-Renards après avoir parcouru 25 m.

**Lat. n. 48 d. 40 N.
Long w. 63 d. 52 O.**

-Loran-C clignotte sur "course & Speed" Position: à 2 ou 3 milles de différence avec le Sat-Nav.

17h00 - Le vent s'est encalminé: Avons déployé le spinnaker et gardé la grande voile.

19h00 - Vent devenu petite brise. Mer plate. Avons affalé grande voile qui déventait le spi.

De 19h00 à 20h00 - Tentative de transmission sur HF: très difficile en raison de l'interférence causée, sans doute par les aurores boréales.

19h30 - Avons ramené le spi dans sa chaussette: calmasse: complètement déventés, après avoir parcouru 50 milles.

**00h00 - Navigation à moteur. (Loran-C clignotte toujours sur c & s.). -Avons pris nos quarts, tels que prévus (3 heures de travail, 3 heures de repos).
Dimanche, 4 juin.**

-Mer très calme, aucun souffle de vent. Le jour se lève à 03h30.

13h30 - En côtoyant la côte de Havre Aubert, en direction de l'île d'Entrée, nous avons donné en plein secteur de pêche aux homards: partout à tous les 10 mètres, il y a un flotteur avec une corde en polypropylène qui reste en surface, tout en retenant les casiers au fond... Ces cordes sont difficiles à repérer et constituent un danger pour l'hélice. Nous avons du faire du slalom, sur une distance de 7 milles, au large et c'est un vrai miracle de s'en être sorti sans problème...

16h30 - Avons atteint la Passe de l'Ile d'Entrée et contourné Havre Aubert vers Cap-au-Meules qu'on a atteint à 17.45 h.

Gaby avait fait des prouesses et un excellent souper au poulet frit, avec patates au four, nous attendait, en arrivant...

Nous avons parcouru, en ligne droite, 190 milles de Riv.-aux-Renards jusqu'à Cap-aux-Meules.

Fait le plein du réservoir Tribord: 5 gal.

Réservoir bâbord: 15 gal.

Etabli contact par radio avec VE2ED. (Difficile).

Fréq. très bruyante: QSO avec VE2AAI sur son pbbs; il m'a informé des conditions détériorées de propagation.

Mercredi, 7 juin.

-Vent nul, ensoleillé, mer très calme. Très chaud.

5h00 -Départ de Cap-aux-Meules.

Le traversier de l'Île du Prince-Edouard nous a doublé. Fort courant de dérive vers bâbord, -Nous n'avons

pas rencontré un seul bateau sur tout le trajet.

Sat-Nav absolument hors service: vérifié l'antenne (sur 400 mhz) en tête de mat: tout est normal et aussi

les jonctions sous le plancher.

Prévoyons arriver à l'écluse de Canso à 23h00.

22h00 - Vent Sud-Ouest à 10 n.: complètement de face. -Entrée dans le goulot de Canso-lock.

23h00 - Avons corrigé notre ETA avec Sydney Coast Guard Radio.- Batteries "deep-cycle" complètement

vidées. -Avons dû suppléer avec les accumulateurs du Perkins. (Congélateur et auto-pilote: trop de charge;

devrai subdiviser la "demande").

Jeudi, 8 juin.

04h25 - Arrivée à l'Ecluse de Canso, jeudi avec l'aurore. -Avons accosté au quai d'attente des gros navires

pour prendre un peu de repos, jusqu'à 10.30 h.

Un autre voilier est arrivé vers 11.00 h. et il est entré immédiatement dans l'écluse.

Vendredi, 9 juin.

-Ce matin, on est descendu dans le détroit jusqu'à Port Hawkesbury, où on s'est accosté au quai public !

-Avons expédié le Sat-Nav par autobus, pour être vérifié par un technicien, à Québec. (Il nous est parvenu

seulement vendredi le 16 juin: l'unité était en bon état mais l'antenne pré-amplifiée s'avérait défectueuse).

J'ai installé la mise à la terre du Sat-Nav sur le réservoir de rétention, qui est en contact avec la mer, par le tuyau de cuivre; ce qui élimine tout le magnétisme engendré par les instruments du bord.

J'ai refait la jonction de l'antenne en tête de mât et aussi installé la nouvelle antenne, (que m'ont envoyée les techniciens de Boulet & Lemelin), sur le balcon arrière. Aussi, la jonction du coax de l'antenne pré-amplifiée, est toujours en place sous le plancher, si besoin est.

Samedi 10 juin.

-On pratique le sextant, en tirant des méridiennes: on a des différences de 1 à 3 milles. C'est quand même assez précis et cela pourrait être "drôlement" utile, si on doit partir sans avoir le Sat-Nav. : de plus, il faut se garder l'oeil et le chrono alertes...

Dimanche, 18 juin.

-Tout est réparé, on attend maintenant le vent ouest ou nord pour appareiller.

J'ai installé l'alternateur de secours en permanence, avec pinces alligators pour charger batteries "Surret" à partir du Perkins.

Avons contacté CU7AB à Horta dans l'île de Faïal, aux Açores. Son nom est Victor Sylva (portugais) sur 14.104.93: il dit qu'il va nous accueillir à notre arrivée.

Mercredi, 21 juin.

-Vent du Nord de 20 à 30 n. Mer houleuse, ciel très nuageux avec pluies sporadiques.

Dans la fébrilité du départ, Gaby ayant mal calculé son élan, tombe à l'eau entre le bateau et le quai: l'eau est à 4 d. Elle n'a pas trouvé cela très drôle et ceci aura été une bonne leçon pour nous trois. Du coup nous avons décidé de toujours utiliser nos harnais, pendant les préparatifs d'un départ...

9h00- Départ de Hawkesbury (Nav-5:5969 m., NKE: 562 m.)

Le fort vent du Nord nous poussait au bout des haussières et le mécanicien du bateau-pilote est venu nous aider à larguer les amarres.

Avons atteint le milieu du chenal et hissé la voile.

10h00- La pluie se met à tomber en crachin et finit par abattre le vent. Visibilité: 0.

Vers midi, le vent n'est plus qu'une légère brise. On a du faire du slalom pour trouver les risées de surface.

12h00- Avons atteint la Pointe de Jeanrin Island et rencontré le bateau pilote de Hawkesbury. Ils nous font de grands signes avec les bras pour nous souhaiter bonne route.

13h00 -Le vent s'est finalement établi à 15 n. Nord et il est maintenant beaucoup plus consistant. (Visibilité: 0, très couvert. Température: 17 d.)

14h00- On ne voit plus la Pointe de Canso déjà et nous sommes bien entourés d'eau: plus de terre ou de montagnes en vue.

00h00 -La nuit tombe et s'étiole très longtemps dans un crépuscule interminable, avec cette brume épaisse.

Vent très mou et variable: ajustement de voilure fastidieux et peu efficaces. -Taux d'humidité de 95 pour cent.

Jeudi, le 22 juin.

09h30- Le soleil réussit un peu à percer sur la tête du mât et donne une lumière blafarde sur le pont.

Depuis notre départ de Hawkesbury, nous avons parcouru un maigre 90 m. en 24 h., ce qui est quand même bon, compte tenu de la brise mal définie et les périodes de calmasse. Nous suivons également notre route idéale, malgré les nombreux changements d'amures, dus aux vents instables.

J'ai programmé la direction manuelle "heading" du Sat-Nav ainsi que la vitesse estimée: bons résultats, il fait maintenant sa propre estime et corrige son dernier point à partir de la vitesse et direction du bateau, mais cela exige un "up-dating" qui demande beaucoup de surveillance la nuit, surtout.

10h00- Le vent a beaucoup augmenté, et il souffle de l'Est à environ 23 noeuds, nous naviguons au près...

Ce matin, la génératrice a bien démarré, mais le courant s'est coupé, sans raison tout à coup, sans crier gare. J'ai vérifié le gros coupe- circuit sur le générateur; tout est correct mais l'armature ne produit plus de courant.

Après vérification, j'ai vu du vert-de-gris sur le rotor. Il a dû se produire un court- circuit sur l'armature et les diodes sont "sautées".

**Impossibilité maintenant de transmettre sur HF et d'utiliser les cartes météo, pourtant fort utiles...
Nous
n'aurons plus de 110 v. pour toute la traversée...tant pis...**

-À partir de maintenant, nous serons coupés de toutes communications avec la terre. Il restera toujours un moyen en phonie, en branchant le transmetteur sur 12 volts, sur la prise d'urgence que j'avais prévue à cet effet...

**Position: 44 d. 53.63 lat. Nord
8 d. 52.81 long. Ouest.**

17h00 - Le vent s'est maintenu en force toute la journée de 25 à 30 n. de l'Est; actuellement on est au près serré, tribord amure.

19h00- Excellente comparaison de précision entre le Sat-Nav et le Loran-C.

Batterie #1 Delco, tombée à plat.

22h30 - J'ai fait tourner le Perkins pendant une heure à 1200 rpm, embrayé, pour recharger les 4 batteries en même temps. (Système sur deux alternateurs différents, qui représente maintenant à nos yeux, une petite merveille...)

Vendredi, 23 juin.

-Vent Est 35 n., brume épaisse et forte pluie.

04h00 - J'ai fait tourner le Perkins de nouveau, de 4 h. à 5.30 h., la batterie # 1 est encore à plat (il y a un court-circuit quelque part: ce n'est pas normal... ?)

**09h00- Millage parcouru: 216 m.
Milles en 24 h.: 126 m.**

**Position: 44 d. 31.17 lat. Nord,
57 d. 04.78 long Ouest.**

10h00- Vagues très fortes 3 mètres, et pluie dilluvienne, vent 36 n. avec rafales à 40 n., de l'Est, (force 7 sur l'échelle Beaufort) visibilité si réduite, que je ne vois plus le devant du bateau...

Impossible de ne faire aucune réparation, nous sommes au près serré depuis 2 jours, avec un fort vent est et nous devons naviguer sans arborer nos feux de navigation réglementaires, dans le crachin et l'obscurité.

Nous passons toutes nos journées dans le cockpit, ficelés comme des saucissons sur nos harnais de

sécurité; impossible de vivre à l'intérieur à cause du mal de mer; impossible de s'alimenter non plus...

16h00- Vent de 38 à 40 n., force 8, cela ne s'améliore pas... on est dans la merde...

Le voilier enfourne à toutes les 5 vagues, tant et si bien que notre pauvre "Zodiac" s'ouvre en deux, les deux boudins de chaque côté: Il faudra réparer aussitôt que possible, car il s'agit de notre embarcation de sauvetage... Ce n'est pas une mince affaire que d'aller sur le gaillard d'avant pour passer une sangle tout autour et l'attacher sur un chandelier afin de conserver... ce qu'il en reste...

Position: Lat. Nord 44 d. 21.06

Long. Ouest 55 d. 30.92

23h00- Le vent continue toujours à s'intensifier, toujours de l'Est de 43 à 47 noeuds: force 9...

La vague est extrêmement forte; les paquets de mer roulent par-dessus le rail de fargues qui est pratiquement toujours dans l'eau, et des rouleaux s'engouffrent sur le pont en mugissant pour exploser littéralement sur le pare-brise du "dodger" (qui est vraiment efficace)... Les déversoirs du cockpit suffisent à peine, à rejeter l'eau...

La nuit sera très longue et l'occupation causée par les alarmes du Locata-Wachman sur les navires rencontrés, nous rend vigilants et nerveux en même temps: vont-ils nous voir ?

Samedi, le 24 juin.

01h00- Vent force 10, rafales à 53 noeuds.

Nous avançons péniblement, grande voile complètement débordée avec 2 ris de pris.

Mer déchaînée, vagues à la hauteur des barres de flèches (bas haubans) 30 pieds (10 m.) et plus... Je n'ai jamais vu cela de toute ma vie... !

02h00- Vent de face à force 10 sur l'échelle Beaufort, rafales à 57 noeuds, les haubans "jouent du violon"...

03h00 - À 02h25, un bruit sec, comme un coup de pistolet suivi d'un deuxième, me tirent du sommeil. En quelques secondes, je grimpe l'escalier et je suis dans le cockpit avec Gaby: elle a eu une excellente réaction, elle change de direction en abattant sur tribord, la bôme traverse en sifflant sur son frein, au-dessus de nos têtes... Sur le passe-avant bâbord, deux haubans se sont abattus, pêle-mêle, dans un bruit de "broche-à-foin"...

Avec un pincement au coeur, je réalise qu'il s'agit des deux bas haubans... ! Nous l'avons échappé

belle...je me demande combien de temps auraient pu tenir les deux galhaubans qui restent...en tous les cas, je ne tiens pas à en faire l'expérience, pour le savoir. À moitié habillé, je saute sur les deux drisses du spi et je monte aux barres de flèches pour les fixer avec trois bons tours, autour du mât, ensuite je redescends en vitesse, les fixer solidement au rail de fargues, à l'aide de manilles.

La réparation d'urgence est convenable, et pourra tenir facilement jusqu'au lever du jour, au moment où la vague sera un peu moins forte.

Il y a déjà deux ris de pris dans la grande voile. Si j'en avais un troisième, je le prendrais avec "plaisir"...

04h00 - Avons essuyé vent force 10, crachin et bourrasques de 51 à 57 n. de l'Est, toute la nuit.

05h00 - Avant de partir de Canso, j'avais dit à Gaby et à Alex que rien au monde ne me ferait revenir en arrière, peu importe la situation: aussi, instinctivement, je cherchais dans leur regard une sorte de reproche, de les avoir fourrés dans ce sale pétrin...Mais ce reproche n'est jamais venu...elle m'a rassuré en me disant que c'est la vie qu'elle avait, elle aussi choisie de vivre, pour le moment et que ce n'est qu'un incident de parcours...

Nous grignotons nos "nutribars", assis au pied de l'escalier: c'est le seul endroit où on ne risque pas de se faire assommer...

Ce matin, à 05h00, Gaby a sorti un sac de biscuits de l'armée et j'étais tellement crevé que j'en ai mangé une dizaine...cela m'est apparu comme un vrai festin...et dire que j'ai déjà qualifié ces biscuits, durs comme du fer, de "dégueulaces". Pas de café, impossible d'allumer le réchaud, trop dangereux, mais un peu d'eau fraîche nous apparaît comme un gros luxe...nous avons encore l'estomac encore très délicat.

C'est Alexandre qui s'est remis le premier du mal de mer. Ensuite, Gaby. J'ai vomi pendant deux jours, même avec rien dans l'estomac sauf une sorte de liquide brunâtre, amer comme de l'acide et qui donne une haleine de...cheval...

06h00 - Le vent a commencé à baisser un peu, mais la mer est encore déchaînée, les rafales vont en diminuant et le loch se stabilise vers les 45 n.

07h00 - Je remarque que 3 mousquetons ont cédé dans la têtère de la grande voile...Nous décidons de nous mettre en fuite. Nous affalons la grande voile et enroulons le grand génois: Le bateau ralentit en moins de temps qu'il n'en faille pour le dire et roule dangereusement; après s'être retourné sur la réciproque, le bateau se calme et reprend son assiette: c'est très curieux que c'est tranquille tout à coup.

Le bateau file à 5 noeuds avec le mât seul, à sec de toile...Nous changeons les mousquetons et changeons aussi une latte de cassée dans la grande voile. Dans des conditions difficiles, (une main pour

l'homme, une main pour le travail) il nous faut plus de 2 heures avant de pouvoir reprendre la route dans le bon sens.

Nous hissons de nouveau, la grande voile et ramenons le bateau au près bon plein, mais sous grande voile arisée seulement en se déroulant d'une vingtaine de degrés. Notre vitesse est considérablement réduite, mais le bateau souffre beaucoup moins...

**09h00 - Milles parcourus: 342.
Milles en 24 heures: 127 m.**

**Position: 44 d. 11.57 lat. Nord
55 d. 15.53 long. Ouest**

10h00 -Le vent a baissé: toujours de l'Est, maintenant à 42 n.

11h30 - La mer ne déferle plus, le pont est ruisselant de sel tout blanc, et le vent est tombé à 35 noeuds.

Le vent est en train de se calmer, on sent bien qu'on pourra maintenant prendre un peu de repos. Maintenant il est de 25 à 28 n.

14h00 -Plus que 15 n. de l'Est, on n'entend plus que le bruit de la mer, le vent ne siffle plus...

14h30 - Le vent s'est complètement essoufflé maintenant et la mer s'est apaisée en une longue houle (encore très haute) qui ne déferle plus, à tel point que les voiles se mettent à claquer: plus rien, encalminés, juste sur la limite des Bancs de Terre-neuve.

On en a profité pour refixer le poteau de l'éolienne qui avait rompu ses attaches, ensuite j'ai découvert, dans le puits à chaîne, la boîte de jonction des feux de navigation: la boîte est pleine d'eau salée et de vert-de-gris...Voilà le trouble de la batterie toujours à plat et des feux inopérants. (merde)

15h30 - On affale la grande voile, trois mousquetons ont lâché, on les avait attachés avec des boutes en attendant, pendant la tourmente et la tête à également rompu ses fixations de nylon: il faut réparer le tout avec soin, et remplacer les mousquetons avec du neuf...

Pendant qu'on s'affaire fébrilement, tout en titubant sur le rouf qui n'en finit plus de rouler, le voilier s'étant mis en travers de la houle, les dauphins sont venus autour de nous, en bondissant hors de l'eau, comme s'ils avaient voulu nous faire comprendre que la vie était belle et que nous sommes des gens "libérés"... ?

17h00 - Le vent sur commande...mais oui, juste comme nous avons terminé nos réparations d'urgence, une brise Sud-Est se lève et s'établit de 8 à 15 n.; c'est un cadeau du ciel, la brume est maintenant par

bancs d'épaisseur variable et il y a même des percées de soleil, à la hauteur du mât.

18h30 - La voilure est installée maintenant normalement, mais légèrement débordée.

22h00 - On s'est écarté de plus de 68 milles pendant la tempête, de notre route idéale (CMG): ceci comprend la mise en fuite et les écarts de course pour négocier les vagues en diagonale, toujours du côté Est...

Dimanche, 25 juin.

-Le vent permet toujours de naviguer vent de travers et la nuit à été de tout repos à comparer avec ce qu'on vient de passer.

**09h00 - Millage parcouru: 450 m.
Millage en 24 heures: 108 m.**

10h00 - Rencontré gros navire de bauxite des Guyanes. -Le Locata-Wachman a bien fonctionné à plus de 5 milles de distance avec les navires rencontrés.

**Position: Lat. Nord 43 d. 48.83
Long. Ouest 54 d. 04.24**

Lundi, 26 juin.

-Vent Sud-Est, de 5 à 8 n.

09h00 - Nous avons parcouru 550 m. en tout et 100 m. en 24 heures, mais nous sommes satisfaits compte tenu de la fatigue qui commençait à nous accabler. -Il y a 1300 milles en ligne droite, pour atteindre les Açores et nous en avons parcouru 300 (plus de 600 m. en surface), il reste donc encore 1000 m. soit environ 10 jours de navigation, si tout va bien.

**Position: Lat. Nord 43 d. 53.08
Long. Ouest 53 d. 08.57.**

10h40 - Le Loran-C a cessé de fonctionner, il ne reçoit plus ses stations no 5930 ou 7950 ?

21h45 - Le Loran-C a recommencé à lire les coordonnées: j'ai l'impression que le "black-out" a été provoqué par l'effet du coucher de soleil sur la propagation des ondes VHF...

Mardi, 27 juin.

-Vent plus fort de 15 à 20 n. Nord-Est. Brume toujours épaisse, visibilité 0. Navigation au près serré.

00h15 - La nuit est noire comme de l'encre.

02h00 - Avons rencontré énorme chalut usine, loin de la limite des 200 milles de la zone de pêche

canadienne.

Le Locata-Watchman m'a averti de sa présence, une heure avant que je puisse le voir de visu. Il s'est écarté de notre route (il venait sur notre bâbord) et nous a donné le droit de passage, ensuite il est passé juste derrière nous, à une distance d'un mille. (Excellente performance du Locata...)

06h00 - Bonne vitesse de croisière (7 n.) toute la nuit. Mer légèrement formée ce matin. -Avons tourné sur tribord amure afin d'éviter l'épave de gros navire, indiquée sur la carte à l'extrémité des Bancs terre-neuviens.

Tenant compte du "mille marin gratuit" du Gulf Stream, dont nous profiterons très bientôt, je prévois arriver aux Açores entre le 3 et le 5 juillet, à conditions que le vent collabore toujours comme cela.

09h00 -Millage parcouru: 675 m. sur le fond. Millage parcouru pour les 24 dernières h.:125 m.

11h00 - Avons localisé gros chalutier dans le brouillard grâce au Locata-Watchman.

Position: Lat. Nord 43 d. 28.38
Long. Ouest: 50 d. 03.67

16h00 - Grosse houle, vent de 24 à 27 n. direction est.

18h00 - Avons dû avaler notre souper debout au pieds de l'escalier, dans des plats creux en raison du "pitch & roll" et de la forte gîte.

19h00 - Nous avons atteint le site "épave" indiqué sur la carte marine et nous sommes passés enfin, au-dessus de la plaine abyssale. Nous laissons, une fois pour toutes, les fameux Bancs de Terre-neuve. Nous profiterons donc, à partir de maintenant, du noeud gratuit du Gulf Stream qui nous accompagnera jusqu'aux Açores.

20h00 - Avons fait tourner le moteur auxiliaire Perkins, plutôt que la Vétus; en raison de la forte gîte, l'huile de la panne du Mitsubishi se ramasse en arrière et le relais de protection (situé à l'avant) arrête le moteur.

-Je dois faire tourner un des 2 moteurs à toutes les 4 heures, pour charger les 4 batteries.

20h45 - Nous avons perdu le signal "master" du Loran-C (888-32-21-54) après avoir parcouru 560 milles; la course magnétique clignotte sans arrêt...

-Vitesse 7 n., le vent se maintient à l'est de 18 à 20 n. -Magnifique coucher de soleil, brume légère.

Mercredi 28 juin.

-À partir d'ici, nous utilisons exclusivement le Sat-Nav, pour faire le point.

09h00 - Millage à 09h00, mercredi: 837 m. en surface. Millage parcouru en 24 heures: 162 m.

Vent de travers, même conditions de route.

Position: Lat. Nord 42 d. 51.41

Long. Ouest 46 d. 27.12

4h00 - À partir de cette position, la température a fait un bond de 10 d.: l'humidité ne suinte plus de partout, dans la cabine et nos vêtements ont commencé à sécher. On fait maintenant, la manoeuvre habillés d'un simple T-shirt.

16h00 - Je fais une installation, dans la penderie sous l'escalier de la coursive, pour faire sécher le linge et

tous les vêtements qui étaient rangés dans les équipets de la pince avant; tout est complètement trempé.

En déviant le conduit du chauffage Espar dans le bas, l'air est forcé vers le haut et fait évacuer l'humidité

par l'écouille, en séchant ainsi le linge. Quatre heures de ce manège, nous permet d'avoir des vêtements

secs et une literie confortable, pour dormir...

23h00 - La nuit, il n'est plus nécessaire de chauffer la cabine, il fait un confortable 20 d. à l'intérieur, maintenant.

Jeudi, 29 juin.

00h00 - Nuit assez claire et...chaude !...

-On peut pour la première fois admirer les étoiles et le spectacle nous apparaît grandiose: Nous avons l'impression que notre bateau "rapetisse" à mesures qu'on avance et que nous sommes des Lilliputiens...

01h00 - J'ai maintenant la certitude que la vie ne sera plus jamais la même que celle que j'ai connue à

date...La voûte céleste est comme je ne l'ai encore jamais vue...Je dois avoir la même réaction que les cosmonautes dans leur habitacle, à travers l'espace sidéral. Ils étaient là pour observer quelque chose de

nouveau, plus loin dans le ciel... et ce qui les a épatés...ce fut de réaliser...comme elle était belle, notre "sacrée" boule bleue... !

02h30 - On approche du 45 ième parallèle: il faudra changer nos montres en les avançant d'une heure si

on veut garder une bonne précision dans les données de navigation.

Position:42 d. 13.56 Nord

44 d. 27.68 Ouest

09h00 - Nous avons parcouru à 09.00 h. :1018 milles, en surface.

Millage parcouru en 24 h.: 181 milles

Millage en distance vraie sur pilot-chart" : 690 milles.

Prévoyons arriver à Horta, Faial dans 5 jours et demi, soit mardi le 3 juillet, si on garde ce rythme de croisière.

Vendredi 30 juin.

-Forte pluie et coup de vent, vagues de 3 mètres.

Lumière blanche dans tête du mât: inopérante

Éolienne sur batterie du pilote.

Essayé de faire fonctionner fer à souder sur courant continu: trop faible en ampérage...(80 volts seulement).

Avons avancé nos montres d'une heure pour, le midi local et ajoute 2 heures au LMT du Sat-Nav.

09h00 - Millage total: 1148 m. (en surface). Millage parcouru en 24 heures: 130 milles,

Position: 41 d. 55.09 lat. Nord,

43 d. 06.71 long. Ouest

16h10 - Pluies sporadiques, vent 15 à 20 noeuds. (Sud-Est). Vitesse du bateau: 7 noeuds.

Samedi, 1^{er} juillet.

-Nuit très noire, ciel couvert.

Génératrice de 1h10 à 2h30.

À partir de maintenant, j'utilise le "pilot-chart" # 4074 pour le pointage de la route, au milieu de l'Atlantique.

Ai trouvé le trouble sur lumière de navigation dans le mât: fil coupé a l'entrée de la douille.

Ai enlevé le "sensor" à la sortie du "manifold" de la Vétus: elle ne s'arrête presque plus...

Ai resserré les 4 tiges du générateur qui étaient complètement lâches.

11^{ième} jour en haute mer.

**-Naviguons toujours avec voile avant réduite de 40% en raison de l'installation des haubans de fortune,
pour remplacer ceux cassés.**

Millage parcouru: 1326 milles (en surface).

Millage en 24 h.: 178 milles.

Position: 39 d. 55.29 lat. Nord,

36 d. 10.91 long. Ouest.

Dimanche, 2 juillet.

-Fait tourner le Perkins de 06h30 à 07h30 et la Vétus de 08h15 à 09h15.

14h00 -Nous avons resserrés les 72 boulons des fenêtres du roof. Les vitres faisaient de l'eau de tous les côtés: le problème est temporairement réglé.

Ai changé la fixation du Zodiac sur le pont: il est maintenant attaché à partir du balcon du mât.

Millage parcouru au total: 1475 milles

Millage parcouru en 24 h.: 164 milles

Lundi 3 juillet.

-Un gros navire, tout illuminé, est passé sur notre travers bâbord à 00.00: il suivait une route vers Halifax. -

On ne l'a pas vu, ni détecté...ce fut une surprise...dangereuse. (Il venait sûrement des Açores.)

Gaby a aussi aperçu un gros navire vers 04.00 h., suivant la même route que l'autre plus tôt.

Alex a commencé à capter des postes portugais des Açores sur son récepteur transistors...

Avons réparé le Zodiac à l'aide de colle contact et vis inoxydables: il est maintenant comme un neuf...

Position: Lat. Nord 39 d. 26.31

Long. Ouest 33 d. 06.34.

6h00 - Correction de cap de 130 d. à 131 d.

Millage parcouru au total: 1651 milles

Millage parcouru en 24 h.: 176 milles.

Mardi 4 juillet.

02h30 -Ai aperçu un navire, 40 milles avant d'arriver à l'île Flores, (Açores). Il se dirigeait vers l'Ouest, d'après son feu rouge.

04h30 - Gaby a enfin aperçu les deux îles Corvo et Flores qui se sont découpées dans l'horizon brumeux du petit matin.

Avons fermé grand-voile et grand génôis: avons établi le spinnaker à 09.30 h.: très efficace, au vent de travers qui est très mou.

Progressons tribord amure, à la vitesse du vent variable de 5 à 6 noeuds.

Remise en marche de la pompe à eau du congélateur.

Poser latte manquante à la grande voile, Gaby l'a ensuite cousue, sur le gousset. On l'avait perdu pendant la nuit.

Millage parcouru au total: 1780 milles (en surface).
Millage parcouru en 24 h.: 129 milles.

Position: Lat. Nord 38 d. 47.08
Long. Ouest 30 d. 25.13.

23h15 -Gaby me réveille en panique: elle a de sérieuses difficultés avec le spi. Le vent est devenu capricieux et s'est établi avec des pointes à force 6, du Nord-Est... Je lance le moteur et nous manoeuvrons pour soulager la voile légère et enfin redescendre la chaussette avec succès. En quinze minutes, tout est rentré dans l'ordre et le grand génois est établi à 100%. Nous filons à 5 noeuds sur cette voile d'avant, seulement. On s'en tire avec deux chandeliers croches dans les contre-coups.

- Cette nuit, nous naviguons bâbord amure et soulageons d'autant les haubans tribord, surtout ceux de fortune qui grincent tout le temps (comme la voix de ma conscience: pas trop de toile, pas trop de toile, pas trop de toile...)

Mercredi 5 juillet.06h00 -Très tôt ce matin, on hisse la grande voile et filons maintenant avec un magnifique vent Est qui se maintient à un solide 20 noeuds.

06h45 - D'après notre position, nous sommes précisément à 42 milles de Horta, Faial. Il serait facile de manquer les îles; elles sont si petites dans cet océan énorme... un demi-degré (30 milles) et on passerait à côté sans les voir.

09h00 -Millage total: 1910 milles (en surface).
Millage parcouru dans petite brise en 24 heures: 130 milles.

- Prévoyons rentrer à Horta Faïal à 14h00.
- Il nous vient des odeurs de pollution de pétrole: cela sent "l'autobus"...

10h00 -Tentative pour réparer le système linéaire du pilote automatique en raccourcissant le bras du safran: infructueux.

10h30 -Nous avons enfin aperçu Faial grâce au sommet de son volcan très élevé, qui dépasse la brume...

11h00 -Beau soleil, très chaud, vent de l'Est de 15 noeuds avec tendance à s'établir Nord-Est.

Position à 14h00: lat. Nord: 38 d. 32.57 m.
long. Ouest: 28 d. 36.88 m.

14h30 -Nous sommes arrivés dans le port de Horta sur l'île de Faïal aux Açores, ce mercredi 5 juillet 89
après avoir parcouru 1956 milles (en surface) depuis Canso, Nouvelle-Ecosse.

-À partir de 09h00 ce matin, nous avons parcouru plus de 46 milles. C'est curieux comme nous nous

sentons en pleine forme; il n'y a plus aucune trace de fatigue suite au gros temps qu'on a subi sur les Bancs de Terre-neuve...

-Avons présenté nos passeports et le "Blue Book" du voilier aux autorités du port et on est allé s'installer au quai #6, pour quelques semaines de repos.

Deux couples québécois nous ont accueillis sur le quai des douanes: il s'agit de Gérard et sa copine du voilier "Mobydick" ainsi que Gilles avec son épouse du voilier "Solarium", tous deux de Montréal.

-Avons contacté "Peter" au "Peter's coffee", pour être capables de changer des chèques American Express en Escudos. Ce "Peter's coffee" est aussi le seul endroit où on peut téléphoner d'un pays à un autre. Peter est le seul à pouvoir donner des renseignements de toutes sortes dans plusieurs langues. C'est un type vraiment spécial et qui règle tous les problèmes des étrangers dans l'île de Faial; une sorte de "toubib"...

-Après avoir pris des informations, nous avons chargé le Senor Martins (un garagiste) de souder les embouts en inoxydable des haubans cassés. Impossible de trouver des pièces de remplacement ici...

-Avons commandé le bras linéaire du pilote automatique, en Angleterre. Confirmation reçue par télex, par Senor Louis qui se tient dans le bureau du port.

-J'ai démonté la génératrice afin de la remettre au technicien de la centrale de Faial, le Senor Manuel Antonio (electricista). Il n'est jamais venu pour la chercher et j'ai dû la remonter en désespoir de cause... ?

Pendant plusieurs jours, nous parcourons l'île avec une auto louée dans tout son circuit routier. Nous visitons des villages charmants; partout de grandes haies de fleurs font figure de clôtures. Nous sommes également allés voir cette montagne qui est apparue en une seule nuit, du fond de la mer après une grosse éruption volcanique, masquant ainsi les rayons d'un phare désormais inutile, situé pourtant sur un cap très élevé... Ces événements se produisirent en 1957.

-Nous sommes également montés jusqu'au cratère du volcan principal, ce qui m'a permis de faire quelques observations sur les origines des Açores en vue d'écrire un prochain roman ésotérique dont les événements principaux se dérouleraient en Atlantide...

-Le coût de la vie est très bas aux Açores. Il n'y a pas grand chose sur les tablettes: ils n'importent rien et on ne trouve que ce qu'ils produisent dans l'archipel. Je pense qu'ils agissent sagement et qu'ils s'en sortent très bien, sans l'aide de personne. À mon avis, les açoriens (des portugais) pourraient devenir un exemple d'auto suffisance et d'organisation pour les sociétés occidentales qui développent une manière de vivre entièrement axée sur la consommation et l'assistance sociale des basses classes, par les gouvernements.

Mercredi 19 juillet.

09h00 -Nous appareillons du port de Horta sur l'île de Faial, Açores, en direction de Plymouth, en Angleterre.

-Ensoleillé, très chaud avec de forts vents de 25 à 30 noeuds, la mer est très houleuse, des vagues de 4 à 5 mètres.

-Le Sat-Nav n'est pas fonctionnel...

-ATTENTION: le boyau de l'anti-siphon de la génératrice s'est coupé sur la poulie de l'alternateur: réparation de fortune. (À revoir).

20h00 -Le Sat-Nav s'est enfin remis en marche en "auto-locate mode"...

21h15 -Un voilier deux mâts, 60 pieds, gréement goélette, battant pavillon hollandais nous a dépassés "orgueilleusement", en naviguant voiles et moteur... hi!

Jeudi 20 juillet.

-Vent 15 à 20 noeuds, Nord-Ouest, pluies sporadiques, périodes éclaircies.

-134 milles de parcourus en 24 heures.

-"Georges", notre pilote automatique avec son nouveau bras de 1200\$, garde un bon cap: il fait des prouesses.

-Tous, nous avons dégueulé cette nuit: mal de mer.

**Position: 39 d. 37.56 lat. Nord,
27 d. 5.25 long. Ouest.**

11h00 -Nous avons rattrapé le deux-mâts hollandais et nous l'avons semé "orgueilleusement" dans la brume... et cela sans l'aide du moteur, avec nos voiles seulement, contrairement à ce qu'ils avaient fait... !

Vendredi 21 juillet.

-Rencontré gros porte-conteneurs ainsi qu'un pétrolier.

09h00 -Millage total parcouru: 278 milles (en surface).

Millage parcouru en 24 heures: 109 milles.

**Position: 40 d. 01.14 lat. Nord,
26 d. 31.28 long. Ouest.**

6h30 à 09h30 -Calmasse: complètement déventés...

09h30 -Le vent s'établi enfin à 10 n. de l'Est.

-Difficultés à corriger la course pour la route idéale ("course make good") en raison du vent peu courageux

et en naviguant très serré au près.

Samedi 22 juillet.

**-Millage total parcouru: 387 milles.
-Millage parcouru en 24 heures: 109 milles.**

**Position: 41 d. 48.12 lat. Nord,
23 d. 12.61 long. Ouest.**

5h00 -Expérience d'acupuncture sur les deux poignets d'Alexandre: il ne se remet pas de ses vomissements depuis deux jours et ne peut même pas avaler de l'eau... A l'aide de deux tarots de "stainless" et de tape d'électricien, je lui installe deux bracelets aux poignets, sur le point "NAï-KAN":

RÉUSSITE À 100 %.

-Après deux heures, il a avalé un gros spaghetti à la sauce tomate, sans problème ainsi qu'une "nutribar" et un verre d'eau. Il a repris des couleurs et se dit guéri à 100 %.

16h30 -Rencontré gros navire à bâbord: le Locata-Watchman l'a détecté après que Gaby l'a aperçu.

17h00 à 19h00 -Encore déventés, plus un souffle, seulement une grosse houle qui fait claquer notre grande voile...

21h00 -Trouble: entrée d'eau salée sous le lavabo du carré: le conduit d'égout semble fissuré ? (On peut couler pour moins que ça...) J'ai fermé la valve pour ce soir et attendrai à demain pour vérifier, avec la clarté du jour...

22h00 -Vent 8 à 10 n. du Sud-ouest, naviguons petit large.

Dimanche 23 juillet.

-Trouvé erreur sur le calcul de la table de déviation du bateau: à 70 d., ainsi que la réciproque, correction

faite sur route "connue"... (3 degrés).

-Vent portant de 5 à 7 noeuds, plutôt "mollo"...

-Danger d'empennage toujours présent. Frein de bôme serré au maximum.

09h00 -Millage total parcouru en surface: 525 milles.

-Millage parcouru en 24 h.: 138 m.

(Distance mesurée sur la carte, au total: 1200 milles en ligne droite).

-Attention: la déviation du lieu géographique est maintenant de 12 d. Ouest.

**05h42 -Position: lat. Nord 43 d. 44.55
long. Ouest 18 d. 38.70**

**Conditions de navigation: mer agitée, vagues de 2 à 3 mètres, vent arrière Sud-ouest de 20 à 25 noeuds,
ensoleillé et très chaud.**

Lundi 24 juillet.

09h00 -Millage total parcouru: 690 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 h.: 165 milles.

-Reste 720 m. avant Plymouth (Angleterre) sur 1200 en ligne droite au total.

-Reste 6 jours de route. Prévoyons arriver dimanche le 30 juillet, peut-être le samedi si le vent continue à collaborer...

Position: 44 d. 02.48 lat. Nord 18 d. 04.31 long. Ouest

11h00 -Premier essai sur Loran-C: station 9980, Iceland... une seule station captée sur 3.

12h30 -Beaucoup d'eau qui clapote sous les planchers, dans les coups de gîte: j'ai fait fonctionner la pompe d'assèchement pendant 25 minutes...

-Vérifié et resserré le joint du presse-étoupe à l'étambot et resserré aussi, fixations d'anodes par l'intérieur...

17h38 -Petit coup de vent à 32 noeuds et pluie abondante.

21h02 -Après la grosse pluie, le vent a subitement tourné de 90 d., en dedans de 3 minutes: maintenant

établi Nord-ouest de 15 à 20 noeuds.

Mardi 25 juillet.

-Mer houleuse, vagues 2 1/2 mètres, ensoleillé, vent Nord-ouest de 15 à 18 n.

-Voile d'avant réduite pour la nuit et grande voile légèrement débordée...

06h30 -Rencontré 4 chalutiers portugais, d'après le modèle d'étrave: ils naviguent en forme de "V" en tirant

leurs filets. on les a laissés par le travers bâbord... C'est la première fois qu'on voit des bateaux depuis plus de 3 jours.

07h30 -À moitié assoupi dans le cockpit, je me réveille en sursaut, reniflant une forte odeur de diesel; un

chalutier nous rencontre sur le travers bâbord, à une encablure de distance à peine... Il y a beaucoup de

monde sur la rambarde, avec d'énormes cannes à pêche pour le thon... à 350 milles des côtes du Portugal... Ah! Ces maudits touristes... !

08h00 -Aperçu voile blanche en arrière de nous qui semble progresser dans notre direction (à environ 8

milles) sur une route quelque peu différente: ils semblent viser l'Espagne-nord.

09h00 -Millage total parcouru: 861 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 h.: 171 milles.

Position: 45 d. 18.26 lat. Nord,

15 d. 32.60 long. Ouest

12h00 -La génératrice se ne comprend plus: elle s'arrête continuellement: elle est complètement hors d'usage... Merde !

13h00 -En sortant sur le pont, nous avons réalisé avec surprise, qu'une mouette siffleuse s'est prise par le bec à l'hameçon de notre ligne de traîne... Elle a sauté sur le leurre comme une gloutonne... On l'a remontée à bord: elle était complètement épuisée. On l'a prise dans nos bras, elle était effrayée mais en sentant la chaleur dont on l'entourait, elle s'est calmée... On l'a ensuite relâchée et elle a pris son envol comme si rien ne s'était passé... ! Nous avons changé l'appât rouge par un calmar vert, mais notre succès à la pêche n'est pas évident...

20h00 -Un "tanker" nous a dépassés à bâbord sur une même route, à environ 3 milles.

22h00 -Nuit très claire et très chaude, vent très "mollo" de 5 n. Ouest. Longue houle d'un mètre.

23h10 -Le loch de vitesse et millage parcouru a cessé de fonctionner...

23h15 à 05h30 -Le vent ne semble plus se tenir et la voile faseye souvent...

Mercredi 26 juillet.

01h00 -Sorti le loch du passe-coque: j'ai enlevé une algue qui l'enrayait, Remis en marche.

06h00 -Vent s'établit plus régulier 8 à 10 noeuds au Nord. Naviguons près bon plein, bâbord amure.

09h00 -Millage total parcouru: 1000 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 heures: 139 milles.

Position: 46 d. 21.96 lat. Nord,

13 d. 04.89 long. Ouest.

11h00 -Expérience sur Loran-C: station Iceland à 450 milles, chaîne 9980: secondaires = 1 et 3... 8-7-8 (28-11-48) station secondaire faible...

22h15 -Navire de pêche nous a dépassés sur le devant à 1/4 de mille.

Jeudi 27 juillet.

02h45 -Rencontré deux chalutiers, par le travers tribord.

06h25 -Vent léger du Nord de 5 n. Vagues de 1 mètre. Ensoleillé.

09h00 -Millage total parcouru: 1139 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 heures: 138 milles.

Position: 47 d. 14.46 lat. Nord,

10 d. 31.04 long. Ouest.

7h00 -Rencontré 2 bouées rouges de cages à homards à la dérive dont une s'est accrochée à notre ligne

de traîne...

21h00 -Gros chalutier sur route perpendiculaire, nous a doublés sur l'arrière.

22h30 -Deux gros chalutiers sont passés juste en devant de nous...

Vendredi 28 juillet.

02h00 -Avons aperçu gros navire sur notre avant bâbord.

08h00 -Complètement déventés... encalminés à 290 milles au Sud de Plymouth et à 240 milles de Brest, en Bretagne-nord.

09h00 -Millage total parcouru: 1213 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 heures: 77 milles.

Position: 47 d. 45.46 lat. Nord,

10 d. 06.23 long. Ouest.

10h30 -Les dauphins sont venus à la douzaine pour nous remonter le moral: des petits, des moyens, des gros... très enjoués; on dirait qu'ils ont un regard humain...

16h30 -Un léger souffle se présente de travers: en désespoir de cause, nous avons envoyé le spi pour courir les risées... un excès de confiance peut-être... Cela réussit: on atteint une vitesse de 2.5 à 3 n.

17h00 -Une énorme baleine vient souffler autour de nous pendant plus de 15 minutes. Alex évalue sa longueur à trois fois celle du bateau.

-Une goupille s'est démontée toute seule dans la poulie d'écoute de la grande voile... Je l'ai aperçue juste à temps, heureusement...

21h30 -Enorme pétrolier avec butoir à l'avant, rencontré, venant d'Angleterre (le "Liban") sur route parallèle avec nous, à 2 encablures seulement, sur bâbord... ouf!

23h00 -Vent s'établit Ouest enfin (très très léger), naviguons au portant, avec voile d'avant seulement.

Samedi 29 juillet.

02h00 -Les dauphins sont en cavale... On dirait une vraie fête foraine autour de nous...

-Un poisson aiguille est venu mourir sur le pont: Alexandre l'a identifié facilement... On retrouve tous les matins, des poissons volants qui viennent s'écraser sur le pont au cours de la nuit.

06h45 -Nous entrons sur le banc de la Petite sole dans la zone de pêche des 200 milles de l'Angleterre...

09h00 -Millage total parcouru: 1293 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 heures: 80 milles.

**Position: 48 d. 25.61 lat. Nord,
08 d. 39.27 long. Ouest.**

12h00 -Le vent se met enfin à collaborer: de 10 à 15 noeuds, au portant S.V.P. (venant du Sud-Ouest).

**13h00 -Expérience de réception sur Loran-C: -La seule station opérante à plus de 250 milles des Scilly:
station de Norvège: la meilleure, #7970. sous station 2+5... *8*8*8.**

14h00 -Un chalutier nous a dépassés sur l'arrière, dans la ligne des 200 milles (Angleterre).

**15h00 -Formation nuageuse inquiétante: grande traînée de nuages se terminant en peau de maquereau...
Pas besoin d'être météorologue pour extrapoler...**

**16h10 -Superbe avion blanc nous survole: 2 moteurs à hélices, quatre personnes à bord: elle a tourné 4
fois autour de nous en rase-mottes pour nous observer: le Cap-au-Lest filait allègrement ses 7.5 n.
avec un
ris de pris dans la grande voile et le génois tangonné mais réduit à 60%. (L'avion nous a survolés à 50
pieds de hauteur... hi !)**

**17h00 -Le baromètre est descendu et remonté en quelques heures: c'est un signe inquiétant d'une
dépression certaine... Les nuages sont noirs et très bas.**

**18h00 -Nous pourrions éviter le gros temps en changeant de cap vers le Sud et atterrir à Belle-Île, sur le
territoire français: mais, après discussion avec l'équipage nous décidons de foncer dans le grain. La
seule
pensée fuir devant les éléments nous fait chier et le bateau est solide: on en a vu d'autres... Nous
arrimons
donc avec soin tout ce qui est sur le pont et on passe deux nouvelles sangles sur le Zodiac.**

**22h00 -Gros vent: cela tourne au vinaigre... Le vent est passé au Nord-Ouest et souffle complètement
de
travers.**

**Bourrasques à plus de 38 noeuds, mer très hachurée. Les vagues montent jusqu'à 3 1/2 et 4 mètres;
petites déferlantes, rafales de pluie...**

**-Le tangon qui est installé sur le génois, donne du fil à retordre, pendant le quart de Gaby: elle
échappe
l'écoute et manque peu de se faire coincer deux doigts dans le gros winch.**

**-Nous réduisons la grande voile d'un deuxième ris et enroulons complètement à l'avant, pour
continuer
seulement sous grande voile.**

Dimanche 30 juillet.

06h00 -Nous n'avons pas pu prendre de repos de la nuit ni l'un ni l'autre.

-Heureusement, nous avons réussi à garder notre cap pendant la plus grande partie de la dépression. Elle

a perdu de la force maintenant et commence à s'essouffler...

09h00 -Millage total parcouru: 1,444 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 heures: 151 milles.

Position: 49 d. 28.16 lat. Nord,

05 d. 43.32 long. Ouest.

9h30 -La dépression a duré 10 heures; le vent s'est assagi à des proportions plus acceptables. Il s'est transformé en bonne brise: toujours Nord-Ouest et stable à 18 noeuds.

10h45 -Avons rencontré environ une quinzaine de gros chaluts et transatlantiques, depuis tôt ce matin. Il

faut dire que nous avons les îles Scilly par le travers bâbord, mais elles sont à 40 milles de nous; on ne les

voit pas. Nous venons donc de pénétrer dans la Manche et le goulot va maintenant se rétrécir pour la circulation des navires. On dirait une autoroute; il en vient de partout qui entrent et qui sortent...

15h00- Terre * Terre * Terre...

-Nous avons aperçu la côte d'Angleterre pour la première fois, dans la lumière éclatante d'un soleil qui va

toujours en s'améliorant.

15h45 -Le "Krystel Kvan", un magnifique chalutier battant pavillon anglais, nous a salués de trois coups de

sifflet en remorquant ses filets juste derrière nous... (A moins qu'il ait voulu nous signaler qu'il allait nous

laisser sur tribord... Hi !).

16h15 -Nous avons Lizzard Point par le travers bâbord.

17h00 -Le vent a lentement tourné au Nord avec une tendance à l'Est. Il est entre 10 et 15 noeuds et nous

naviguons maintenant au près serré, bâbord amure.

Lundi 31 juillet.

00h30 -Après avoir tourné le dangereux rocher (pourtant bien indiqué par un phare visible à 10 milles)

d'Eddystone, nous avons mis le cap au nord vrai en direction de Plymouth dont nous apercevons le phare

et les lumières de la ville. D'après la carte, nous avons 12 milles à parcourir jusqu'au brise-lames.

02h00 -Nous avons affalé les voiles et démarré le diesel; nous préférons entrer en sécurité et même avec

l'utilisation du radar, nous n'avons pas pu repérer la position exacte du brise-lames: les lumières nombreuses ainsi que les phares des automobiles nous aveuglent. Très difficiles à repérer, les bouées du chenal de la marina à travers les bateaux au mouillage.

03h10 -Rentrés dans la baie de Plymouth; la fatigue qui commence à nous peser et devant les incertitudes d'un port encombré et inconnu, nous décidons de jeter l'ancre dans la petite Anse de Cowsand, dans 34 pieds d'eau.

-Nous avons parcouru 1644 milles en surface, depuis les Açores.

**Notre position: Lat. nord: 50 d. 20.46 m.
Long. ouest 04 d. 09.78 m.**

9h30 -Après quelques heures de sommeil bien méritées, nous avons remonté l'ancre et nous nous sommes engagés dans l'étroit Chenal de Plymouth jusqu'à la marina Queen's Ann Battery, située en plein coeur de la ville.

-Notifié les autorités douanières de notre arrivée: ils viennent vérifier le bateau et le "Blue Book".

Mardi matin, premier août.

-D'autres officiers de l'Immigration surviennent à 08h00 et nous réveillent du sommeil profond ou nous étions tous plongés... Il y a 4 officiers, 2 hommes et 2 femmes ainsi qu'un chien "sniffer" qui répond au nom de "Whisky"... Nous les recevons avec condescendance, sachant bien qu'au fond, ils travaillent à la protection de notre petite famille en tâchant de contrôler le trafic des drogues. Ils se sentent un peu mal à l'aise, voyant tout le tralala qu'ils ont mis en oeuvre, pour rien... Ils s'excusent et nous expliquent que les Açores sont une plaque tournante, pour le trafic des drogues vers l'Europe...

Le fait qu'on se soit ancré avant d'avertir les autorités du port les avait rendus soupçonneux. Ils nous autorisent à enlever notre pavillon "Q" (quarantaine). Ils nous offrent de nous reconduire à la banque pour l'échange d'argent canadien en livre sterling ainsi qu'au grand "market": ils se font un devoir de nous indiquer les endroits historiques et nous donner un tas d'informations utiles.

Excellent séjour, nous avons eu droit au "tapis rouge" de la part des anglais, qui ont été très courtois avec nous; jamais aucune remarque comme l'épithète: "frog" (surnom que nous donnent parfois nos concitoyens de l'Ontario), en somme une atmosphère amicale et reposante (ils semblent avoir un respect

ancestral pour tout ce qui vient de la mer). Après avoir traversé l'Atlantique, leur amabilité nous était sans doute due...

CHAPITRE VII



La Manche, la Bretagne-nord, le golfe de Gascogne, l'Espagne Nord et le Portugal.

Dimanche, 6 août.

12h00 GMT -Nous appareillons en mettant le cap sur Saint-Malo, une distance de 120 milles en ligne droite sur la carte, pour traverser la Manche ainsi que le Golfe de Saint-Malo au complet.

-Il y a une marée de 42 pieds à Saint-Michel, situé juste à quelques kilomètres de Saint-Malo; il faut bien

calculer les heures du marnage si on veut éviter des surprises déplaisantes... Heures des marées hautes à

Saint-Malo: GMT+ 2 heures:

Donc, environ 120 milles à 5 noeuds (moyenne) nous prévoyons donc arriver aux roches Douvres à 04h00 du matin.

Il y a de nombreux voiliers dans la baie de Plymouth: plus de 150 dont la plupart semblent participer à une compétition...

-Rencontré plusieurs océaniques sur les voies désignées, montantes ou descendantes, le long de la côte british.

-Courant de marée extrêmement important...

-Vent 7 à 10 noeuds de l'Ouest, ensoleillé et très chaud.

22h00- Le vent a encore molli. Nous n'avancons plus qu'à 3 n.

Lundi, 7 août.

-Rencontré et croisé nombreux navires de pêche anglais d'abord et ensuite, français.

02h00 -Avons doublé l'île de Guernesey et aperçu son phare à plus de 20 milles de distance.

**05h45 -Position: 49 d. 21.13 lat. Nord,
02 d. 49.59 long. Ouest.**

06h50 -Déventés complètement: nous devons continuer à moteur, à une vitesse constante de 5 n. si on veut atteindre la Passe, avant la renverse de la marée qui est très violente à ce qu'on dit...

07h00 -Nous avons le gros phare des Roches Douvres par le travers tribord; il était déjà visible à une distance de 15 milles.

15h30 -On s'est finalement retrouvé devant la bouée de mi-chenal de la Petite Porte et on a pris l'alignement entre les deux phares et le Gros Caillou. On a progressé ainsi à travers un groupe de bateaux de toutes tailles jusqu'à l'énorme brise-lames (datant du temps de Jacques Cartier).

-Avec tous ces écueils ou la mer écume, pas surprenant que Saint-Malo était un repaire de corsaires imprenable pour les Anglais qui organisaient des assauts punitifs contre les tendances à la piraterie des malouins...

-Nous nous sommes ensuite attachés à un tangon près des "ferries" pour souper et attendre l'ouverture de l'écluse afin de remonter le bassin Vauban jusqu'au pied des Vieux Remparts de Saint-Malo. Quel éblouissement, quelle euphorie que cette cité malouine... !

-Millage réel parcouru en surface: 167 milles nautiques de Plymouth, Angleterre à Saint-Malo, France.

-Fuel dépensé: 10 gallons.

-Les murailles rappellent un peu Québec, avec le Vieux Port. Les Malouins sont des gens sympathiques et nous avons l'impression d'être revenus chez nous après si longtemps... 1537.

Vendredi 06 août.

07h00 -Départ du quai et rentrés dans l'écluse du Bassin Vauban.

-Marée montante pour encore deux heures.

-Après les écluses, on s'est engagé dans le chenal jusqu'aux deux tours, verte et rouge, dont les phares sont alimentés par des "Winbugger" comme éolienne, S.V.P. !

08h00 -Ensoleillé, mer plate, vent de l'Ouest de 3 à 5 noeuds; nous naviguons voiles et moteur.

-Avons rencontré le "Britanny Ferry" qui, voyant notre cône noir vers le bas, (nous l'avions installé aux barres de flèches pour bien indiquer qu'il allait nous doubler sur notre feu rouge: on n'a pas discuté (hi !) et on s'est écarté sur tribord; les autres voiliers qui nous suivaient ont tous fait de même...

-Un autre superbe "ferry hydrofoil" est passé à haute vitesse tout près de nous...

09h45 -Encalminés; courants très vigoureux provenant de l'abbaye Saint-Michel; navigation rectiligne très difficile.

-Complètement déventés; nous avons dû faire le trajet jusqu'aux Roches Douvres, à moteur, soit environ

40 milles.

14h40 -Le vent se lève, très instable, de 4 à 5 n. de l'Est.

-Avons contourné les Roches Douvres et installé le spi à 15h00.

17h00 -La toilette est bouchée et j'ai essayé de la débloquer sans résultat... J'ai dégueulé mon dîner par-dessus bord et mis les bracelets d'acupuncture... Hi !

-Rencontré nombreux voiliers et bateaux divers.

21h00 -Avons affalé le spinnaker par prudence et remis la grande voile seule.

22h50 -Nuit très claire: pleine lune, grosse marée et courants très forts et imprévisibles; le bateau fait des embardées...

-Le vent reste très léger et variable, toute la nuit.

Samedi 19 août.

09h00 -Millage total parcouru: 120 milles.

-Les voiles ont fassé toute la nuit. Ce matin, on a remarqué une usure importante, au point d'amure sur le génois, dans la bande U.V.

-Rencontré gros chalut blanc qui nous a doublés à une demi-encablure de distance.

-Plusieurs bateaux de pêche dans les environs; on a aussi aperçu la côte et les villes illuminées le long du littoral ébréché de la Bretagne-nord. Nombreux phares d'entrées de ports.

-Courants de marée très forts.

**Position: 48 d. 50.68 lat. Nord,
04 d. 16.63 long. Ouest.**

9h30 -Trois heures de calmasse...

12h30 -Vent frais et léger venant des Scilly (Nord) de 5 à 7 noeuds: remis en route au près serré, tribord amure.

17h30 -Brume légère le long de la côte; visibilité de deux milles.

-Nombreux voiliers le long de la côte et un transatlantique.

-Beaucoup de phares et bouées d'entrées de chenaux: côte très accidentée...

20h00 -Courant excessivement fort: nous naviguons à 5 noeuds et nous reculons sur le fond à la même vitesse...

-Super coucher de soleil.

23h00 - La brume s'épaissit, jusqu'à visibilité zéro... Je n'aime pas cela...

-Nous surveillons avec attention et le Locata-Watchman est opérationnel, car nous sommes sur la route

des grands navires.

-Rencontré plusieurs cargos faisant route vers Pas de Calais.

23h15 -Pleine lune, la brume s'est enfin dissipée, une brise venant du large des Scilly est devenue subitement froide.

Dimanche 20 août.

02h30 -Contourné l'Ile d'Ouessant à 01h15, gros phare très visible à 20 milles. Nombreux transatlantiques:

véritable autoroute à quatre voies...

-Navigation difficile à travers le gros trafic, mais bonne visibilité; courant excessivement fort: nous naviguons sur place depuis plus de 4 heures à une vitesse de 4 noeuds...

-Mer agitée, la génératrice ne veut plus fonctionner sans s'arrêter, à cause de la gîte...

09h00 -Vent s'établit définitivement Sud (en pleine face) nous devons louvoyer en prenant des tacs...

-Millage total parcouru: 198 milles, en surface.

-Millage parcouru en 24 heures: un maigre 78 milles...

Position: 48 d. 29.36 lat. Nord,

05 d. 34.31 long. Ouest.

0h00 -La sortie de la Manche le long de la presqu'île du Quiberon, au large d'Ouessant est très éprouvante; forte houle, vent de face, gros trafic de navires et courants de marée excessivement forts: le

flux nous refoule sans cesse vers Brest ou Ouessant.

-La toilette est complètement bouchée dans le coude du passe-coque: impossible de réparer en haute mer, conditions hygiéniques difficiles dans... un seau... ! ? !

11h15 -Le vent toujours de face, a renforcé: 20 à 25 noeuds du Sud, mer très formée; vagues de 3 mètres.

La marée doit continuer de monter jusqu'à 19h00.

12h30 -Courants de marée démentiels qui nous refoulent à des vitesses incroyables, soit de 4 à 5 noeuds...

-Avec une telle force de marée, une quantité incroyable d'eau de l'Atlantique pénètre dans la Manche et

remplit toutes les échancrures du littoral de la Bretagne-nord comme des goulots et ce, jusqu'à l'Abbaye

Saint-Michel à 10 kilomètres de Saint-Malo ou dit-on, la marée monte à la vitesse d'un cheval au galop.

C'est la deuxième plus forte marée au monde (avec 40 pieds de hauteur) après la baie de Fundy en Nouvelle-Écosse, Canada, qui étale à 52 pieds. - Pas étonnant que les français aient songé à installer une

usine marémotrice près de Saint-Malo, au Barrage de la Rance (Bas sablon, Dinard).

17h00 -Nous avons parcouru 20 milles en surface et on s'est retrouvé (sur le fond) 3 milles plus haut d'où on était parti... ?

**18h50- Position: lat. Nord: 47 d. 58.53
long. Ouest: 05 d. 15.82**

Avons décidé de nous dérouter vers l'intérieur du golfe de Gascogne dans l'espoir de nous arracher du refoulement excessif et trouver une mer moins agitée... (les navigateurs français eux, jettent la pioche à toutes les six heures pour attendre le descendant... Maintenant, je comprends mieux que ce n'est pas de la frime...).

Lundi 21 août.

01h30 -Ciel devenu très nuageux, sentons les perturbations du vent qui vient de terre...

05h45 -Le vent vire brusquement au Nord-Ouest: nous sommes maintenant au portant; il se maintient de 10 à 13 n.

07h00 -Nous sommes à 28 milles de notre course idéale (CMG).

-Difficultés à se libérer de l'emprise des goulets de la Pointe du Raz et de Penmarch.

**09h00 -Millage parcouru: 314 milles (en surface).
-Millage parcouru en 24 heures: 116 milles.**

**Position: 47 d. 27.31 lat. Nord,
05 d. 44.85 long. Ouest**

Vent portant: grande voile et génois (à 60%) tangonné en ciseaux.

10h00 -Avons affalé la grande voile et enroulé le génois pour déployer le spi car le vent a molli passablement...

12h00 -Pluie abondante...

13h00 -On a affalé le spi et envoyé le grand génois (seulement) à cause de la forte houle et d'un coup de vent: le spi devenait difficile à contrôler...

-La console Nav-5 a terminé un tour complet: 9,999.99 milles...

15h20 -Il nous reste 240 milles nautiques avant la Corogne (en Espagne-nord) en ligne droite.

18h00 -Avons enfin échappé aux forces incroyables des forts courants de marées qui nous refoulaient au point de reculer sur le fond ou faire du sur-place pendant des heures...

19h00 -Vent du Nord-Ouest de 17 à 23 n., très instable, naviguons au petit large, température très chaude, nuages épais: nuit très noire; pluie légère...

21h00 -Complicé de naviguer en droite ligne: on doit négocier les vagues et la forte houle de 3 mètres venant sur tribord, de l'Atlantique, additionnée à une vague courte et cassante qui nous tape sur l'arrière

venant du nord... difficile à imaginer et à comprendre...

23h00 -Conditions de voilure: 2 ris de pris dans la grande voile et le grand génôis réduit à 40%.

-On aperçoit de nombreux transatlantiques qui se suivent à la file, sur leur voie (vers l'Angleterre) à environ

8 milles, sur notre tribord...

Mardi 22 août.

-Coup de vent: d'abord des bourrasques de 30 à 37 noeuds sur tribord; puis pendant une demi-heure, des

pointes jusqu'à 47 noeuds... Absolument sans pré avis, aucun changement sur la pression atmosphérique... J'ai dû enrouler le grand génôis et enlever le tangon de justesse... La bôme a traversé le

pont en sifflant sur son frein et la bastaque bâbord en a pris pour son rhume... sans gravité heureusement.

03h15 -Tout est redevenu normal, comme si de rien n'était et j'ai rétabli mes voiles en ciseaux de manière

identique, comme elles étaient auparavant...

09h00- Millage total parcouru: 432 milles (en surface).

-Millage parcouru en 24 heures: 118 milles.

-Il nous reste 177 milles à parcourir (en ligne droite) pour rentrer à la Corogne, en Espagne-nord...

Position: 45 d. 48.65 lat. Nord, 06 d. 53.57 long. Ouest

0h00 -Au cours de l'avant-midi, mardi, le ciel commence à s'éclaircir un peu et laisse parfois passer quelques rayons de soleil.

11h30 -Avons rencontré le premier voilier depuis qu'on a réussi à s'arracher de la Bretagne-nord et cela à

165 milles de la Côte espagnole. Il s'agit du "Dycoy" (gypsy) un couple anglais, professeurs de profession,

en croisière depuis six ans, autour du monde: ils revenaient chez eux, pour la première fois depuis 1983.

Ils nous ont fait signe de communiquer sur VHF... Nous avons donc échangé des informations sur nos bateaux respectifs...

15h40 -Le vent a forci de 25 à 35 noeuds; mer très formée, force 7, la crête des vagues commence à déferler.

-Réduction de voilure: voile d'avant enroulée et 2 ris de pris dans la grande voile.

20h00 -Gaby a entendu un bruit sourd, suivi d'un choc à l'étrave: nous avons dû heurter quelque chose à l'avant, peut-être un mammifère... Les deux lochs se sont immobilisés: plus de lecture de vitesse et millage parcouru sur la surface... ?

-Après avoir retiré les "sensors" des passes-coques, je réalise que la petite hélice du NKE est complètement cassée: irréparable... Il ne reste plus qu'un bout de fil... Je réussis cependant à redresser celle de la console Nav-5 et à la remettre en marche.

23h30 -Nuit très dure pour le bateau: il est rassurant de pouvoir compter sur les bastaques, par gros temps...

Mercredi 23 août.

07h00 -Vent toujours assez fort à 28 noeuds; périodes ensoleillées avec gros nuages.

08h00 -J'ai réussi à remettre la toilette en fonction, sur le réservoir de rétention... Ce sera ma meilleure performance de cette traversée du golfe de Gascogne... Fini, le seau à.. crottes... hi !

-Toujours 2 ris de pris dans la grande voile.

-Les deux mousquetons dans la têtère de la grande voile ont encore cédé...

09h00 -Depuis 84 jours que nous sommes partis de Chicoutimi, nous avons maintenant passé plus de 45 jours en mer.-Millage total parcouru: 568 milles, en surface.

-Millage parcouru en 24 heures: 136 milles.

Position: 44 d. 08.80 lat. Nord,
7 d. 58.92 long. Ouest.

11h20 -Avons enfin aperçu les plus hautes montagnes au nord de la Corogne, dans la brume...

14h50- Le voilier français "Juhail" nous suit, mais le long de la côte, à une bonne allure toutes voiles dehors. Un peu avant de nous aligner sur la tour d'Hercule pour entrer dans le chenal de la Corogne, nous avons réduit la voilure et indiqué sur le tableau noir à l'intention de l'équipage du "Juhail" (On n'entend rien avec le hurlement du vent dans le gréement) de nous parler sur le canal 10. Ils nous ont informés que le chenal était assez étroit et pas très bien défini, pour y être entrés plusieurs fois: on leur a alors demandé de prendre les devants et nous les avons suivis jusqu'à la marina de la Coruna...

-Très fort vent de face: il faut louvoyer...

19h45 -Arrivée à la Corogne en Espagne-nord.

-Millage total parcouru: 632 milles en surface.

-Millage parcouru en 24 heures: 64 milles.

-Nous sommes attachés au tangon du "Casino" après avoir fait une tournée de la baie de la Coruna (il est 21h45 soit l'heure locale de l'Espagne).

-Nous avons profité de nos quelques jours d'escale pour visiter un peu ce magnifique endroit et nous habituer au contexte espagnol...

Dimanche 27 août.

07h30 -Départ de la Corogne, Espagne-nord. Nous sommes en route vers Porto, au Portugal, une distance de 180 milles environ (en ligne droite).

-Nous larguons le tangon du Casino et contournons le vieux mûr du brise-lames.

-Nous traversons plusieurs bancs de brume pour sortir de la Passe, jusqu'à la Torre d'Horacles (tour d'Hercule), la plus vieille tour de navigation au monde: encore en service après 2000 ans. Les romains l'avaient construite pour guider leurs navires, le long des brisants.

-Ensoleillé, le vent est de 10 n. Nord, la marée est descendante. Visibilité faible, bancs de brouillard...

-Partis avec la grande voile et le génois, nous avons maintenant envoyé le spi à 10h30 en naviguant au près bon plein mais le ragage a fini par esquinter la bordure de la voile légère...

14h50 -Vent devenu Nord-Ouest et beaucoup plus fort de 25 à 28 noeuds.

16h00 -Le vent a considérablement forci devant Cabo Vilano et le spi a failli éclater. On l'a rentré dans la chaussette de peine et de misère (en m'agrippant à la drisse, mes deux pieds ont quitté le pont; j'ai vu l'eau et puis le pont est revenu... Alors, j'ai sauté sans attendre plus... hi!). La voile avait commencé à se déchirer au bas... Coup de vent à 33 noeuds.

-Nous avons renvoyé le grand génois (non tangonné) et nous filons à la vive allure de 7.5 n.

8h00 -Doublé le Cap Tarifian et enfin le "terrible" cap Finistère avec ses déferlantes et ses coups de vent...

C'est vraiment le petit "Cap Horn" de l'Espagne... Hi!

19h00 -Avons croisé le "Mare Nosso", un chalut espagnol dont l'équipage nous a salués chaleureusement, comme si nous étions des phénomènes venus d'une autre planète...

Lundi 28 août.

02h45- Pendant la nuit, 9 chaluts se sont alignés derrière nous et nous ont causé un certain émoi... Mais... il semble que nous étions juste sur leur site de pêche...

**07h00 -Le Sat-Nav déçoit beaucoup sur l'efficacité... on dirait qu'il ne donne qu'un seul point fixe valable
qu'à toutes les 4 ou 5 heures maintenant.**

**Position: 41 d. 52.31 lat. Nord,
08 d. 57.26 long. Ouest.**

8h00 -Vent devenu très "mollo", de l'Ouest de 3 à 4 noeuds.

-Doublons le Cabo Montedor et continuons à pointer sur carte avec grande échelle (détails #3634 et l'entrée de Porto: #3254).

-D'après la quantité de flottilles de pêche que nous croisons tout le long de la côte, aucun doute de la principale activité commerciale du Portugal: la pêche...

Mardi 29 août.

09h00 -Nous sommes allés marcher dans le vieux village accueillant de Leixoes. Les rues sont très étroites et pavées de pierres anciennes. Les gens sont simples et souriants.

11h00 -Nous avons profité de la fin du montant, pour lever la pioche et parcourir les trois milles qui séparent Leixoes du Rio Douro.

-Entrée prudente à travers les bancs de sable et de l'autre côté, les roches à fleurs d'eau près du brise-lames...

**-Bouées très mal définies et tellement rouillées, qu'on ne saurait plus deviner si elles sont noires, rouges
ou vertes...**

**-Alignements des feux, sur le chenal, complètement faussé... ils conduisent directement sur les cailles...
!**

Tant et si bien, qu'au premier pont de béton qui enjambe le Rio, on décide de faire demi-tour et revenir à

Leixoes...Mais le catamaran de style prao polynésien (le "Aynura" avec à son bord: Raphael, Kia et son

bébé blond, de 9 mois) qui nous suivait, décide de continuer à remonter quand même, étant donné qu'il a

un très faible tirant d'eau, comparé à nous...Il s'est engagé sous l'énorme arche de béton !

-Alors...nous sommes de nouveau retournés sur nos pas et nous avons remonté le Douro jusqu'à la vieille

ville de Porto, juste sous l'énorme pont à deux étages (pour la haute et la basse ville): une réalisation de M. Eiffel, qui a aussi donné son nom à une autre réalisation que je vous laisse deviner...

-Nous y avons retrouvé nos amis parisiens du "Juhail", Guy, Isabelle et Jean-Pierre qui étaient là, depuis la veille.

-La ville de Porto dont le vin célèbre est connu du monde entier, était aussi la cité du grand explorateur

Magellan. Cette vieille cité, qui date du 11 ième siècle, est vraiment charmante, avec ses vieilles rues aux boutiques diverses et bigarrées. Il y a encore des petits "chars" et des autobus électriques.

-Nous avons été accueillis par le "capitaine du port", Antonio, qui s'est avéré n'être rien d'autre qu'un clochard et pourtant, il se donne un mal de chien pour aider les bateaux à accoster, à donner des informations. Il parle plus de cinq langues. A la fin de chaque après-midi, il vient vers nous en disant: "Captain, captain, Antonio a soif...très soif... !" Alors on lui donne une lampée de porto et il repart, heureux...

-Les formalités des douanes sont longues et du même type que pour les gros navires de commerce...Et encore...Une journée après que tout est réglé, deux autres carabiniers se présentent et il faut tout recommencer; je ne suis pas sûr qu'ils savent lire...! Cette fois, les passeports sont estampillés; tout cela nous coûte: 147 escudos, soit environ 1.47 \$.

-J'ai fait le plein de fuel en allant de l'autre côté du Rio Douro en Zodiac, avec Alex et Guy (du "Juhail") à une station de service, à l'entrée du pont.

-Jeudi, on a remonté le Rio Douro sur une distance d'environ 6 milles, en Zodiac. Il faisait un soleil de plomb. On est redescendu avec le flot.

-Étonnante rivière sinueuse, avec un chenal bien balisé, (les bouées sont fraîchement repeintes, contrairement à ce qu'on a remarqué à l'entrée: c'est à croire qu'ils ne veulent pas voir de bateaux étrangers, dans leur Rio...!).

Cette rivière est bordée d'anciennes constructions fortifiées où les villas des riches contrastent avec les bidonvilles et les détritrus de toutes sortes qui jonchent les flancs des rochers...

-L'eau potable de Porto est de qualité douteuse (de couleur rouille) et on l'a utilisée avec circonspection, il va sans dire...Mais, leur porto de renommée mondiale est excellent, heureusement... hi !

Samedi 2 septembre.

15h00 -Nous avons quitté le quai vermoulu de Porto pour sortir du Rio Douro et son seuil (barre) ensablé, profitant de la marée haute, nous sommes descendus à Leixoes, pour prendre place au quai commercial jusqu'à demain, pour être capable de partir très tôt, en direction de Lisbonne, sans avoir à passer le seuil du Rio, dans l'obscurité.

Dimanche 3 septembre.

**04h30 -Départ de Leixoes en direction de Lisbonne, la capitale du Portugal.
-Vent Nord-Ouest de 25 à 28 n., le ciel est sans nuages...**

08h00 -Plusieurs ajustements de voilure, le vent va en s'affaiblissant...

de 09h00 à 11h00 -Ensoleillé, très chaud. Calmasse, nous sommes condamnés à la navigation à moteur...

11h18 -Nous avons Furadouro, par le travers bâbord.

11h54 -Le vent fini par s'identifier au portant, naviguons avec grande voile et grand génois tangonné.

18h00 -Gabo Montego difficile à passer avec gros "swell", sur le flanc tribord.

20h24 - Notre position est Lat. Nord: 39 d. 58.04

Long. Ouest: 9 d.02.99

Prévoyons encore 9 heures de navigation avant d'atteindre Gabo Calvoeiro, soit entre 4 et 5 heures du matin, au petit jour...

Lundi 4 septembre.

02h00 -Vent léger Nord-Ouest, au portant.

**-Nous avons Nazaré, par notre travers bâbord. Nous avons prévu d'y faire escale seulement si nécessaire,
comme abri par grosse mer...
comme abri par grosse mer...**

05h30 -Nous avons les phares des îles Farilhoes, par le travers tribord ainsi que l'île Belenga.

06h00 -À la fin de son quart, Gaby me dit avec inquiétude que nous filons directement sur le Cap Calvoeiro.

-Il s'agit bien du Cap Calvoeiro: pas rassurant de voir déferler les vagues sur ces rochers acérés et menaçants; l'écume jaillit à plus de 50 pieds de hauteur, sur les brisants et on peut entendre déferler les lames, dans un bruit de tonnerre.

-On aperçoit les barques des marins pêcheurs, ce qui est rassurant pour nous qui sommes déjà plus au large, mais ils sont d'une témérité excessive, dans cette clarté matinale peu définie...

07h00 -Nous sommes à 57 milles de Lisbonne.

-Un petit oiseau, épuisé, est venu se poser sur l'écoute de la grande voile...Alexandre s'en occupe avec soin et lui donne des miettes de pain.

12h00 -Nous avons découvert, dans la brume, le Gabo Roca; ensuite le Gabo Raso, qu'on a contourné pour pénétrer dans la baie de Cascaïs.

15h30 -Vent très fort du Nord, 30 à 35 noeuds.

-Nous remontons le Rio Tejo rapidement, grâce au coup de vent de travers et au fort courant de marée montante.

16h30 -Notre moineau clandestin est reparti vers la terre, très reposé. Il s'est envolé en déployant une énergie insoupçonnée, après être resté à bord plus de 9 heures, avec nous...

18h00 -Nous entrons dans la marina de Belem, à Lisbonne. Magnifique sculpture sur l'entrée du brise-lames. Elle représente la venue des immigrés au Portugal.

-Marina surpeuplée de bateaux: nous accostons à l'épaule avec un Dufour 28, au bout du quai flottant.

-Nous avons l'électricité pour la première fois depuis un mois, et l'eau sur le quai: quel luxe !

-Millage parcouru: 167 milles (auquel il faudrait ajouter 3/4 de noeud à l'heure (soit environ 13 milles) du Golf Stream qui nous poussait tout le long de la Côte du Portugal.

-Nous avons dépensé environ 13 gallons de fuel pour la navigation à moteur; ce qui a été nécessaire pendant environ 16 heures, en raison de la calmasse...

-Nous avons mis 36 heures en tout pour parcourir 180 milles, mesurés sur la carte.

-Nous sommes allés rencontrer la Policia del Gardia fiscal, avec les passeports et enregistrement du bateau; au bout d'une heure, nous avons obtenu les papiers de séjour...enfin!

-On a pris le train pour remonter en haut du Taje et vérifier de visu, l'allure des autres marinas: on a décidé de rester à Belem...

-Lisbonne est une ville bruyante, très impersonnelle, achalandée et sans caractéristique spéciale...Mais, il faut bien avouer qu'il y a aussi des avantages: comme la proximité des services et des commerces. Autre chose importante aussi: c'est le seul endroit, dans tout l'hémisphère nord, où les bureaux de postes sont ouverts sept jours sur sept...

-Partout où nous étions passés à venir à date, nous avons toujours été reçus avec empressement, surtout dû au fait qu'on arbore le drapeau canadien, (ils sont plutôt rares, en Europe) mais ici, au Portugal, en plus de ne pas se prendre pour "d'autres" il ne faut surtout pas se prendre pour soi-même...! Peu importe d'où tu viens, tu as l'impression de les déranger, de les ennuyer...On te demande de vider la place au plus tôt, sans autre façon, voilà... ! Pourtant les Portugais sont d'un naturel hospitalier et courtois. Ils ont un niveau de vie très bas, comparé à tous les autres pays de l'Europe. Ils n'ont pas encore découvert, comme en Espagne, par exemple, que le tourisme pourrait leur apporter une "manne verte". En effet, si on sait que

sur 40 millions d'Espagnols, la population double, pendant plus de 8 mois, grâce au tourisme!

Pourquoi

n'en serait-il pas de même pour eux, au Portugal...Je crois qu'ils ont 20 ans de retard, sur les autres nations...

Mardi 5 septembre.

09h00 -Ce matin, on a fait le plein de fuel au quai spécial dans la marina. (très commode...)

-Nous devons quitter la marina, car nous sommes accostés à un endroit qui bloque la circulation (Les bateaux sont amarrés d'en avant et embossés d'en arrière).

-On nous suggère d'aller jeter l'ancre dans la baie de Cascaïs, un endroit magnifique devant une superbe

plage...Mais il y a un "swell" incroyable qui entre directement de l'Atlantique; on va se faire "baratter"...

-Heureusement, on est rentré à l'autre marina et après avoir discuté avec le capitaine des quais, il a accepté qu'on s'accoste à trois, au même quai; on n'a pas eu d'autre problème.

-J'ai pu procéder au nettoyage des deux cotés de la coque et même cirer la partie bâbord...

Jeudi 7 septembre.

07h00 - Beau temps pour sortir du Taje, mais vent absolument inexistant. On part à moteur et descendons

le Rio à partir de Lisbonne vers la haute mer (c'est-à-dire l'Atlantique).

-Beaucoup de trafic de gros navires, montant et descendant...

08h15 -Vent léger qui se lève à 3 n. de l'est. Le ciel se couvre...

10h45 -Gabo Espichel par le travers tribord, il est très caractérisé par des énormes stries obliques, le long de ses falaises...

11h15 -Un voilier battant pavillon américain, nous suivait depuis un bout de temps, mais maintenant, il

semble se diriger vers les îles Canaries.

16h00 -Gabo de Sines, par le travers bâbord.

17h30 -Le vent s'est enfin levé au portant, de 8 à 10 n. - Avons arrêté le moteur et ouvert la grande voile et

le grand génois en ciseaux.

19h30 -L'obscurité tombe très vite...

23h15 -Pendant des heures, nous entendons des bruits sourds de moteurs, sans jamais rien apercevoir autour de nous, pourtant la visibilité est bonne.

-En vérifiant sur la carte, nous réalisons que nous sommes dans un secteur de pratique, pour sous-marins

militaires...! Espérons qu'ils ne nous utilisaient pas comme... cible de pratique... Hi !

Vendredi 8 septembre.

01h00 -Avons prévu 2 escales possibles si pris dans gros temps, soient: Atalaia ou Portimao, abris faciles d'accès...

02h00 -Le vent refuse, nous devons marcher à moteur. -Nuit très noire, sans lune: obscurité pratiquement totale.

04h55 -Le vent s'est à nouveau présenté venant de terre et soulève maintenant une forte vague...environ 3 mètres. Nous avons établi la grande voile, seule.

-Un voilier, qui nous suivait sur un même cap nous a dépassés (c'est un "deux mâts" et il a tourné le Gabo Saint-Vincent, vers Villamoura.

**-Position: Lat. Nord: 36 d. 58.58
Long. Ouest: 9 d. 01.65**

6h00 -En face de Gabo Saint-Vincent, nous avons fait un bon détour au large, en raison de la proximité de brisants et de la forte houle.

06h45 -Avons doublé le Gabo Sagres : nous avons l'isophare rouge, par le travers bâbord.

07h30 -Après avoir tourné le Gabo Sagres, on est entré dans le goulot Atlantique qui se prolonge vers la Méditerranée, jusqu'aux "Colonnes d'Hercule" (Gibraltar).

09h00 -La mer s'est calmée après avoir tourné le Gabo et nous avons maintenant une belle brise à 10 n. qui nous fait glisser, au vent arrière, vers Villamoura, à une vitesse de 6 n. et plus...

Nous avons maintenant un vent qui collabore et nous avançons très vite...

Il reste encore 27 milles nautiques pour parvenir à Villamoura, que nous prévoyons atteindre, vers 4 heures.

17h00 -Rentrés à Villamoura, notre dernière étape avant de sortir du Portugal. Il n'y a aucune comparaison à faire avec tout ce que nous avons vu, dans ce pays...!

Très belle marina: eau et électricité; il y a un gros contraste, entre cette ville magnifique, mais un peu artificielle et les bidonvilles du voisinage...

-Nous sommes donc dans la dernière ville du Portugal que nous allons visiter, avant d'atteindre Gibraltar, qui est à 154 m. d'ici.

Après les vérifications d'usage avec les douanes, la Guardia Fiscal et les autorités du port, on nous assigne le quai #47: très bon endroit. J'en profite, après un repos de deux jours, samedi et dimanche, pour faire le changement d'huile de la Vétus et du Perkins. (J'ai fait aussi le plein de fuel)

Gaby s'occupe de recoudre les goussets des lattes de la grande voile, qui ont commencé à donner des signes évidents de fatigue...

Nous avons téléphoné à Martine: elle nous a annoncés une bonne et une mauvaise nouvelle: La bonne: la maison de la rue de l'Aunis est vendue et c'est un M. Pellerin qui s'en est porté acquéreur... a mauvaise nouvelle: grand-papa Larouche est décédé, il y a 2 semaines environ...

La nouvelle de la vente de la maison donne un coup à Gabrielle, car elle s'y était attachée depuis 30 ans, mais la perte de son père âgé de 94 ans, alors qu'elle était partie du pays, lui a causé beaucoup de peine...

-Nous avons trouvé une voilerie, près du ponton où nous avons acheté des mousquetons de rechanges, pour la grande voile, qui donnaient des signes de faiblesse...

Nous avons décidé de faire grûter le voilier et de procéder à un bon carénage: mercredi à 15h00. Coque très sale, mais en excellent état, l'anode de la Max-Prop: perdue, celle de la Vétus, complètement grugée par l'électrolyse. Pour ce qui est du Perkins, le fil qui la reliait à la masse, était coupé... Remis à l'eau: jeudi à quinze heures, il est propre comme un sou neuf; on dirait qu'il sort du "magasin" ...!

Samedi 16 septembre.

07h00 -Brume épaisse, vent nul. Navigation à moteur.

Après avoir remis notre papier de départ à l'officier de garde, au quai de contrôle des Douanes, nous sommes sortis de la marina de Villamoura, en direction de l'entrée de la Méditerranée, vers Gibraltar.

Pas l'ombre d'un souffle ride la surface de l'eau. Nous partons à moteur. Le bateau file à 5.5 noeuds. Grâce au carénage, la coque glisse bien et n'offre pas de résistance.

09h30 -Avons rencontré un voilier battant pavillon british, venant de la baie de Cadix, allant en direction de Villamoura.

0h00 -Avons passé à côté d'un net maintenu par trois grosses bouées jaunes ayant des réflecteurs radars, sur chacune d'elles. (Vérification faites sur la carte: il s'agit d'un équipement de recherches, sur les

pêcheries.)

10h30 -Le "Litwana Ferry" nous a doublés, sur une route parallèle, vers Gibraltar.

La température est excessivement chaude et humide: il y a de l'orage dans l'air, d'après les éclairs qui traversent le ciel...

16h00 -Aucun vent: calme plat, très chaud et brumeux.

Il nous reste environ 50 milles, avant d'arriver à Trafalgar; nous prévoyons passer le phare, vers 04h00 du matin.

18h00 - Notre position est: Lat. Nord: 36 d. 31.11

Long. Ouest: 6 d. 57.34

-Rencontré nombreux chalutiers espagnols (cette fois) car nous sommes maintenant au large de la baie de Cadix (Séville en Espagne).

9h00 -Nous avons doublé un gros porte-conteneurs en attente, sur son erre.

Dimanche 17 septembre.

01h30 -Avons passé Trafalgar et changé de cap vers Tarifa.

03h00 -Le tonnerre et les éclairs ont précédé bruyamment la pluie qui tombe abondamment, maintenant...

Le Sat-Nav ne fait presque plus de point fixe: il est paresseux et il prend seulement les "High/low fix", qui doivent être considérés comme douteux (depuis 01.14 h.).

04h30 -Nous n'avons pas pu apercevoir le phare de Trafalgar: visibilité très réduite, sous les précipitations et la chaleur engendre la brume...

05h00 -Gros orages électriques...Le phare de Tarifa est "flashing" 10 sec, 25 mètres de haut, visibilité à 25 m.; nous l'avons clairement identifié, dans cette brume...

Le Sat-Nav déçoit beaucoup, on ne peut plus s'y fier ?

Navigation difficile à l'estime: visibilité 0...

Le Sat-Nav rejette les "fix" et réussit à en faire un bon, seulement à toutes les 6 heures.

07h00 -Nous devons utiliser le radar, beaucoup de trafic de gros navires...

Nous avons dépassé un "deux mâts" qui nous précédait...

07h30 - Enfin, pour la première fois, un groupe de montagnes très élevées nous apparaît au-dessus de la

brume: nous sommes près de la côte: en nous approchant davantage, on réalise qu'il y a de nombreuses

épaves qui pourrissent, le long des brisants...

08h00 -Enfin on pénètre dans la baie de Gibraltar: le soleil réussit à peine à percer la brume; on aperçoit

l'énorme rocher seulement une fois rendus devant le port de commerce...

08h30 -Beaucoup d'activités dans le port de Gibraltar, dans le matin humide: on doit s'écarter d'un "tanker"

qui sort vers le large et évitons de justesse les "ferries" et les hydroglisseurs qui circulent à plus de 50 m.

à l'heure...

Également, une grande surprise pour Alex: Un sous-marin militaire américain s'avance lentement en surface...

09h00 -Nous accostons au quai des douaniers qui nous ont fait signe, en voyant notre pavillon "Q".

Après

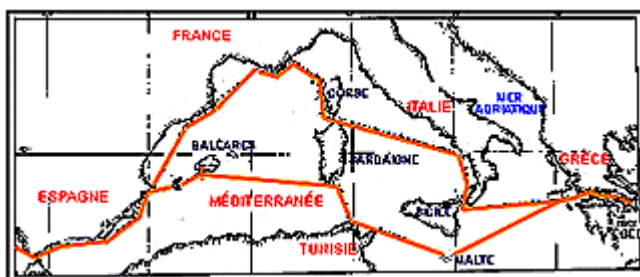
un quart d'heure, on s'est dirigés vers le quai d'accueil de la marina où nous avons déjeuné, avant d'aller

s'attacher en épi.

Pour atteindre Gibraltar, nous avons parcouru 170 milles (on avait mesuré 154 m. sur la carte, en figurant

des courses droites) et on est arrivé 4 heures plus tôt que prévues; probablement à cause des milles gratuits du Gulf Stream, qui nous avantageaient ! Le trajet s'est fait en 27 heures. Nous avons dépensé 15

gallons de fuel.



Vendredi 21 septembre.

10h00 -On a quitté Marina Bay, endroit très bruyant parce qu'il est situé près de la piste d'atterrissage. On

est allé s'accoster au quai du "Gun Wharf Yacht Center", soit un port moitié public, moitié militaire de

Gibraltar, pour tenter de faire réparer la génératrice Vétus qui nous a lâchés dès le début de la traversée,

sur les Bancs de Terre-neuve.

Voici ce que le technicien a trouvé:

La vibration a fait court-circuiter quatre fils qui se sont dénudés par frottement...

Trou dans les bobines de fil du Rotor...

De l'eau salée qui aurait pénétré par la grille de ventilation du générateur, a provoqué l'électrolyse du cuivre: les fils sont pleins de vert-de-gris...

Armature OK...

Nous attendons l'évaluation des réparations par télex, pour les pièces, à partir de la Hollande.

Monsieur

David Muckart, le gérant de "Gun Wharf", doit nous donner des nouvelles dès lundi...

En attendant, on en profite pour essayer le téléphérique et nous rendre au sommet du Rocher de Gibraltar.

Visiter de la caverne Saint-Michel, là qu'on a retrouvé le crâne de l'homme de Néanderthal (qu'on a d'ailleurs pu examiner attentivement, au petit musée plein d'intérêts, de Gibraltar). Également, la magnifique salle de concert, sous la montagne, décorée de stalactites féeriques...sans oublier les chimpanzés, qui viennent manger dans nos mains...

Vendredi 22 septembre.

On s'est rendu chez "Bond Instrumentation Gibraltar Ltd. Yacht Instruments and Radio Service":

Ils ont reconditionné notre "Linear Drive Unit" du pilote automatique en remplaçant complètement le bras

et les "bearings": coût 70 ll. (140\$)

Ils ont également posé un autre capteur avec hélice, pour le loch de vitesse NKE, Il s'agit d'un capteur Brookes & Gatehouse (très dispendieux, pour de l'usagé): 72 ll. (144\$), le tout fonctionne bien.

Les tentatives pour réparer le "deep sounder" de la console Nav-5, sont un échec...

Samedi 23 septembre.

-Je fais des vérifications sur la génératrice qui ne veut plus démarrer: j'ai saigné les deux filtres primaires et séparateurs d'eau ainsi que le filtre de la pompe à main sur le moteur pour faire monter l'huile, jusqu'aux injecteurs...

J'ai installé une "loop" pour alimenter le solénoïde du fuel...(miracle) le moteur a démarré...!

Le moteur s'est arrêté une minute après que j'ai débranché le solénoïde. Il a ensuite démarré sur son ancienne connection, à partir de l'alternateur...

Mercredi 4 octobre.

-Le nouveau générateur tout neuf est arrivé par avion de Hollande. Pendant la manutention, il a du faire

une chute importante, car le bâti et le "housing" sont complètement croches...Les techniciens viennent l'installer vendredi en prenant les vieilles pièces pour remplacer les neuves esquinées et à 11.30 h., elle tourne très bien: le nouveau système, connecté en parallèle donne un 110 v. beaucoup stable...

Vendredi 6 octobre.

-La génératrice fournit un courant très stabilisé à 110 v./50 hertz, mais le Mitsibushi continue à s'arrêter ainsi, sans raison apparente...

Samedi 7 octobre.

-Samedi matin, je commence une vérification complète du tube d'amenée du fuel à partir du réservoir...

-Voilà le problème: le tube est bouché à la sortie du réservoir. A l'aide d'une broche, je réussis à débloquer le tuyau qui est obstrué par des peaux de silicone, des fibres de verre et du sable...un trouble que je remorquais depuis 2 ans...

" -La génératrice tourne maintenant sans s'arrêter...Le trouble n'était pas électronique ni mécanique, il se résumait à un vulgaire trouble de plomberie...

Pour ce qui est du "manifold" (heat exchanger) on a fait procéder à de la soudure pour refaire la surface de la partie où l'électrolyse avait grugé la paroi d'aluminium...On a confié à un mécano arabe, le soin du remontage...Mais il avait les mains "pleines de pouces" et il l'a remonté à l'envers...Je l'ai remonté moi-même et j'ai inséré une anode (de Perkins) comme protection...Maintenant le tout marche assez normalement.

Au total, je dois payer une facture de 1258 livres sterling, ce qui représente environ 2,566\$, avec en plus les droits de quaiage, électricité et eau pendant 23 jours, ce qui fait une autre facture d'environ 325\$... Ah! Ces british... !

En contrepartie, nous recevons des mains du directeur général de "Gun Wharf" lui-même, une très haute marque d'appréciation, en tant que voilier canadien en visite chez eux: le "sifflet de l'Amiral", une coutume très british... !

Je profite du temps d'attente du nouveau "Heat exchanger" pour fabriquer des moustiquaires...très utiles !

"Gun Wharf" commence à nous tomber sur les nerfs, avec leurs opérations militaires...Ce matin, on s'est

**fait interdire la voie qui mène au bout du quai, par un officier. Il y a un cuirassé au quai ("top secret")
et on ne peut même plus faire notre jogging, le matin...Egalement, on doit s'identifier chaque fois qu'on
entre ou qu'on sort de "Gun Wharf"...**

**Nous avons commandé de Hollande, un autre "heat exchanger" pour remplacer celui qu'on a tenté de faire
souder, sans grand succès...**

Il arrive enfin sur l'avion et on peut repartir le lendemain soit samedi...On n'attendra pas que les mécaniciens le posent: je le ferai moi-même, lors de notre longue escale de six mois, en Espagne...

Samedi 14 octobre.

**05h30 -Le jour n'est pas encore levé; il fait nuit noire. Le vent et les orages électriques, accompagnées de
bourrasques à 40 noeuds nous ont secoués contre le quai pendant plusieurs heures, au cours de la soirée...Mais ce matin, pourtant, un calme apparent semble vouloir se rétablir. Le vent est à 25 noeuds et
semble indiquer une provenance Sud-Ouest, je dis bien "semble" car le long du gros "Rocher" de Gibraltar,
les vents sont la plupart du temps détournés et capricieux...**

**Après avoir évité les gros navires, ancrés dans la baie de Gibraltar, nous contournons la pointe de l'énorme
rocher: la vague est très forte et le vent changeant...**

**07h00 -Nous parcourons donc environ sept milles avant de prendre notre cap de 55 d. en ligne droite avec
Benalmadena, notre destination finale pour 89, sur la Costa Del Sol...**

Le vent est très fort et une fois écarté du gros "Rocher", on l'a en plein dans le "pif"...

**La vague est haute et courte; le bateau roule comme une barrique, n'étant pas appuyé par la voilure qu'on
a dû affaler (on n'a que 55 milles à faire après tout). Comme résultat, je laisse mon déjeuner à la flotte...Nous continuons, quand même notre route, sans trop d'enthousiasme, dans la mer en furie...Il n'est
pas possible d'envoyer de la voilure sans doubler, voir tripler notre distance à parcourir, en tirant desbords...**

La mauvaise saison est vraiment en train de s'installer, dans le Détroit de Gibraltar.

13h00 -La visibilité, dans l'après-midi, devient pratiquement nulle. La pluie se met à tomber de façon sporadique. Les embruns d'eau salée et le crachin nous détrempent jusqu'à la moelle, mais heureusement, la température n'est pas froide, avec 19 d.

Les points satellites sont de plus en plus rares et je dois "pitonner" sur le Sat-Nav à plusieurs reprises, les

paramètres: je corrige l'heure LMT en reculant sur l'heure normale de l'Espagne, et l'installe en "Auto locate mode"...

Cela réussit et j'ai maintenant des fixes plus rapprochés: on s'est éloigné de notre course idéale (CMG) d'environ cinq milles, vers la côte espagnole.

La pluie est maintenant ininterrompue et très abondante.

La mer est si forte, qu'il ne nous sera pas possible d'ingurgiter plus de deux bonbons au sucre chacun, comme nourriture, pendant toute la journée...

**Position: 36 d. 30.17 lat. Nord,
04 d. 38.48 long. Ouest**

17h45 -L'obscurité tombe très vite et la lune ne réussit pas à traverser les épais nuages noirs, chargés de pluie...

18h30 -Nous n'aurons pas d'autre point satellite. Notre approche de la pointe de Callaburas se fera par tâtonnement, le long de la côte. Le phare, normalement visible à 18 m. ne sera aperçu qu'à trois milles seulement, dans le crachin.

À partir de ce point, 8 milles seulement à parcourir, avant l'abri portuaire et la tranquillité...

La vague continue de nous balloter comme un bouchon, pendant plus de deux heures, avant qu'on aperçoive enfin la pointe de Torremolinos.

19h30 -Les lumières du môle d'entrée sont loin d'être évidentes et nous avons fait une approche parallèle à la côte (sur une distance de trois milles) pour tâcher d'identifier la bouée, sur un banc de roches à fleur d'eau qui est indiquée sur la carte, à 500 mètres de l'entrée (une caille où déferlent les vagues, dans un mugissement sourd).

Impossible de détecter la bouée, même au radar...

Pourtant, dans l'obscurité, à travers les lumières diverses des "buildings" et des voitures, Gaby aperçoit le feu rouge d'un bateau qui semble contourner le môle; ce sera un excellent guide pour nous en nous permettant de découvrir le feu vert indiquant l'entrée du port, à travers tout ce "fouillis" de lumières...

20h15 -C'est avec un soupir de satisfaction que nous avons pénétré dans l'enrochement de la Punta Deportivo de Benalmadena. Nous avons longé le quai d'attente des douanes du port.

Nous avons été bien accueillis par les autorités du port; Ils sont gentils, souriants et pas tracassiers du tout.

Nous avons parcouru 78 milles en 16 heures. C'est la croisière à moteur la plus dure de toute ma vie...!

Nous resterons au quai des douanes toute la nuit. Après s'être mis des vêtements secs, Gaby nous a fait

un "super spaghetti" qu'on a avalé en moins de deux, pour se remettre l'estomac à l'endroit, avant d'aller

au "dodo" !

CHAPITRE 1X



La Costa del Sol et les Espagnols.

Dimanche 16 octobre.

-Ce matin on s'est levé vers neuf heures, frais et dispos. On est allé voir sur les quais, pour les places disponibles: nous avons retenu le # 455.

-Comme il faut entrer à reculons entre deux bateaux et prendre un orin pour attacher la proue au large, nous évoluons avec grande prudence. Le tout se passe bien. Nous avons l'électricité, du 220 volt (que je transforme à 110 volts) ainsi que l'eau courante.

On est allé à la messe dans une église un peu vieillotte, en bas de la montagne, puis on est allé se rendre compte sur le bout de la jetée, de l'état du chenal qu'on avait parcouru en entrant, la veille. Pas surprenant qu'on n'ait pas vu l'espar indiquant les roches à fleur d'eau... La bouée a été enlevée et elle gît là, toute inutile sur l'asphalte dans la cour à bateau... Ah ! Ces espagnols !

Vendredi 3 novembre.

-Coup de vent. Le vent est très fort le long de la jetée et le gros "swell" qui entre dans la marina nous ballotte sans arrêt jusqu'à samedi midi.

Lundi le 13 et mardi le 14 novembre.

Le vent est de 28 à 35 noeuds. Toute la journée de l'Est et les vagues sautent par-dessus le brise-lames en nous éclaboussant de sable salé de couleur rougeâtre (on nous a informé qu'il s'agit du sable du Sahara qui traverse la Méditerranée par gros vents; elle n'est pas large à cet endroit).

Pendant la soirée, le vent forçait encore et je dois ajouter trois autres orins à celui qu'on avait déjà sur le devant. Il faut également surveiller les deux bateaux de chaque côté qui sont laissés à eux-mêmes et menacent de rompre leurs attaches et nous esquinter sérieusement.

Le vent augmente jusqu'à 47 noeuds et le crachin se met à fouetter violemment. Le "dodger" est littéralement arraché; la fermeture éclair n'a pas tenu le coup.

Le courant électrique sur les quais ainsi que partout en ville, est interrompu...

Pendant plus de deux heures, je dois faire tourner le moteur embrayé d'avant pour éviter de démolir la juquette du voilier contre la structure du quai.

Nous passons pratiquement la nuit debout, habillés de nos cirés et bottes, à surveiller notre bateau... et celui des autres, en plus.

Cinq bateaux en tout, ont coulé dans la marina, attachés à leur quai...

Tout près de nous, un longue vedette menace elle aussi de s'enfoncer... Nous avertissons les autorités du port... qui nous répondent: "Est-ce à vous le bateau ?" Non!... Eh bien... laissez-le couler!"... Voilà... la phrase préférée des espagnols: "Manana"... et le 6 ième bateau a coulé à son tour...

Notre bateau, pas plus que celui de nos voisins les Joséaume, n'a souffert... sauf qu'il est affreux à voir dans toute cette crasse jaune... et les voiles qui sont à poste, sont dans un état pitoyable avec de grands cernes jaunes.

Dans le Pueblo et à Malaga, c'est le chaos le plus indescriptible: les rues qui n'ont pas de drains (les maisons n'ont pas de dalles non plus) deviennent inondées et la route qui mène à Malaga reste fermée pendant plus de huit jours. Ailleurs, des routes se sont effondrées. C'est l'état d'urgence et l'armée s'active dans les rues, pour déblayer la vase qui provient de partout. Les viaducs se sont remplis d'eau et des automobilistes se sont noyés. Les trains ne circulent plus. Des panneaux publicitaires ont été emportés par le vent et des troncs d'arbres se sont abattus sur les voitures: il y a eu plusieurs pertes de vie. Les écoles sont fermées.

Cela prendra plus de 15 jours avant que la situation redevienne à la normale...

Des gens âgés qui demeurent le long des rias, n'ont jamais vu d'eau dans leur rivière asséchée... mais là, ils en ont beaucoup trop...

L'eau potable devient contaminée et on en fait la livraison aux maisons, avec des camions citernes...

Dans nos bateaux, c'est le grand confort. Nous sommes déjà à la flotte, avec de bonnes réserves d'eau...

Alors pas de problème pour nous...

Vendredi 17 novembre.

-Pendant la nuit, le vent d'Est s'est intensifié et on a entendu les vagues déferler pendant des heures dans l'obscurité sur le brise-lames, avec des pluies diluviennes. Les habitants de l'Andalousie n'ont jamais vu une chose pareille. Les inondations causent de graves problèmes à ces braves gens habitués à la vie calme et paisible.

Le reste de novembre continuera à être très pluvieux avec des températures très perturbées pour la Costa del Sol qui, normalement bénéficie du calme des anti cyclones des Açores...

Lundi 18 décembre.

-Nouveau coup de vent à 35 et 40 noeuds. Notre ami Jean-Pierre vérifie les manilles qui retiennent le quai aux ancrages: elles sont complètement "bouffées" par la rouille et ne sauraient retenir la douzaine de voiliers de 10 tonnes chacun, pendant un autre cyclone... On avertit les autorités du port qui viennent constater... mais ils s'en moquent... "Manana...!" Nous décidons donc, d'un commun accord de changer de place. Pas très loin du "Don Quichotte", à l'intérieur du premier bassin près des condos. Mais mon bateau qui tire huit pieds d'eau, touche le fond à chaque marée (marée d'un mètre, en eau vive) et je dois me résigner à prendre le #259.

Il y a un bloc de béton au fond et la quille vient frapper dessus, quand cela brasse un peu: aussi je jette une ancre en plein milieu du bassin pour me haler dessus et le problème est réglé.

Quand René revient de Belgique, il réalise qu'il s'est fait voler un afficheur NKE... Le voleur a tout arraché les fils... Tout le monde se fait voler, ici et on est averti de ne jamais rien laisser sans surveillance... Il y a pourtant une patrouille qui fait sa ronde 24 heures par jour. (Le trafic de la drogue est très intense le long de cette côte). D'ailleurs, toutes les maisons (partout en Espagne) ont des barreaux aux portes et aux fenêtres. Les magasins sont équipés de barricades métalliques sur les vitrines, la nuit !!!!

Dimanche 24 décembre.

-Le soir du réveillon de Noël, on est allé à la messe de minuit dans la jolie église de Benamiel. L'ambiance était superbe: un groupe de chanteurs et musiciens habillés en gardiens de moutons, ont agrémenté la cérémonie par des chants très entraînants du beau folklore espagnol...

À notre retour, on a fait un dépouillement d'arbre de Noël dans notre bateau, avec un petit goûter soigneusement préparé par Gaby. Alex avait décoré l'intérieur avec des lumières multicolores et des boules de Noël. L'ambiance était chaleureuse: il y avait Catherine et Jean-Pierre, Emmanuelle et Pascale ainsi que Liliane et René.

Au Jour de l'An, on est allé sur "l'Anthyllide" pour prendre le verre de l'amitié et échanger les bons vœux traditionnels. C'était très excitant à minuit, quand toutes les sirènes des bateaux se sont mises à hurler... en même temps!

-Tous les jours de la semaine, on se rend à la capitainerie pour ramasser notre courrier et la venue d'une simple lettre nous cause toujours une grande joie...

-Ceux qui naviguent en hauturier depuis plus d'un an, savent une chose que les nouveaux venus ignorent: le courrier est extrêmement important. Ne vous fiez jamais aux responsables dans les "Club-houses"; ils s'en désintéressent et d'ailleurs, n'importe qui peut prendre le courrier qui vous est adressé, sans s'identifier et sans aucun problème... L'adresse de retour à l'expéditeur, ne servira absolument à rien car personne ne se souciera jamais de le retourner...

-Si vous devez quitter votre bateau, à quai ou au mouillage, méfiez-vous du flâneur qui se tient près de votre bateau. Méfiez-vous des personnages qui sont trop courtois, trop prêt à vous aider. Ne créez pas d'habitudes; changez vos heures pour les courses; vos horaires et vos parcours. Si vous connaissez bien un autre hauturier, mettez-vous à couple et surveillez-vous réciproquement pour les sorties, ce qui rend alternativement, un grand service... Le pire, c'est encore les vols d'annexes et de hors-bords... Pensez-y bien !)

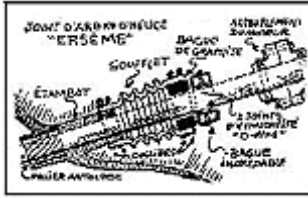
Réparations:

-Vers le 15 janvier 90, j'ai dû faire une nouvelle installation, avec deux bouteilles de butane (camping gaz) pour remplacer le propane qu'on ne trouve pas ici en Europe. Le tout marche assez bien, en passant par le "solénoïde" de contrôle extérieur comme auparavant... c'est sécuritaire.

Avec l'aide de René et de Jean-Pierre, on a changé deux injecteurs qui étaient défectueux sur le Perkins.

L'échappement des gaz se faisait dans le compartiment du moteur (pas rassurant). J'ai pu trouver deux injecteurs neufs à Estepona, situé à plus de 80 km d'ici. Ce fut une chance exceptionnelle, car les pêcheurs n'utilisent pas les moteurs anglais ici... J'ai pu remettre l'injecteur que René m'avait prêté et Gaby doit rapporter les deux qui sont fautifs à Chicoutimi, pour les faire réparer par Jean-Yves Villeneuve, un diéséliste... (Ici, à moins d'être extrêmement mal pris, on ne doit pas faire appel aux techniciens espagnols: ils sont tous d'une négligence impardonnable...)

Le moteur tourne maintenant comme une toupie et l'aide de nos amis nous a encore une fois, été d'un précieux secours... Je fais tourner le moteur une fois par semaine, pendant une heure, l'hélice embrayée pour garder les pistons en bon état et renforcer les batteries.



J'ai fait venir de Brest, directement du fabricant, un joint d'arbre d'hélice ERCÈME. L'ancien presse-étoupe n'a jamais cessé de fuir depuis 4 ans; même en changeant le joint d'étoupe, il coule toujours et il y a toujours un peu d'eau dans les fonds, ce qui est très désagréable. Avec ce nouveau joint qui tourne sur bague de graphite, le problème sera enfin résolu lorsque l'on fera le carénage, à la fin de mars.

-Gabrielle se prépare à partir pour le Canada, ce jeudi premier mars à 14.20 heures. Elle s'embarque sur "British Air Lines" et doit coucher une nuit à Londres, à son arrivée à l'aéroport Gatwick et repartir de Heathrow vers Montréal, le lendemain. Elle reviendra en Espagne le lendemain de sa fête, le 17 mars à 15.20 heures (heure de l'Espagne).

Vendredi 16 mars.

-Gaby revient de Chicoutimi vers Montréal en autobus. Le 17 mars, elle s'embarque sur l'avion à Mirabel en direction de Heathrow en Angleterre et prend ensuite une correspondance pour Malaga où elle parvient à 15.30 h. (heure d'Espagne GMT + 2).

Mercredi 21 mars.

-Sorti le voilier en cale-sèche: nettoyage à l'aide de la machine à pression. Changé l'anode de la Max-Prop. -Changé l'ancien presse-étoupe pour le nouveau joint Ercème. - Repeint "l'antifouling". -Cirage de la coque.

Réparations du "gelcoat", à l'étrave.

Vendredi 23 mars.

-Remis bateau à l'eau, coût: 410\$. -Accosté au quai # 254, comme auparavant.

Samedi 24 mars.

-Etude des cartes marines pour nouvelles routes projetées, sur la Méditerranée. -Posé oeilletons sur toile

(protège soleil) que Gaby a cousue, pendant son séjour au Canada.

Vendredi 30 mars.

-Gros vent de l'Est à 50 n.

Samedi 31 mars.

-Le vent a baissé, mais il pleut très fort toute la journée. -On a téléphoné à Martine et envoyé un fax pour le renouvellement de la carte Visa.

Lundi 2 avril.

-Nous avons revoilé le bateau et changé les mousquetons de la grande voile, au complet.

Nous avons mailé la demande pour la nouvelle assurance hospitalisation: "Voyage Nomad-International" et défrayé le tout sur la carte American Express.

Mardi 3 avril.

-On est allé chez "Cusa", pour les pièces du Moteur Evinrude. Réparations non satisfaisantes... Le moteur ne tourne pas.

Envoyé télécopie à Electromed. -Reçu visite du skipper du "Jack and Gill" (un gars qui a inventé des échelons de mât en inox. escamotables). Il est venu nous interviewer, pour la revue américaine "World Sails", un numéro qui paraîtra dans les mois à venir.

Mercredi 4 avril.

-Première croisière en 90, vers Gibraltar. Départ de Benalmadena à 15h00.

Navigation à voiles et moteur.

-À une heure du matin, on a tourné la pointe du Phare qui marque l'énorme rocher et on est entré dans la baie de Gibraltar.

-Nous avons parcouru 75 milles. Nous avons mis 10 h. 20 m. pour faire le trajet.

Nous sommes entrés à Marina Bay et l'officier des douanes est venu nous rencontrer alors que nous étions accostés au quai.

Vendredi 6 avril.

-Gros vent du Nord de 30 n. et le bateau tangue si fortement qu'on doit enlever la passerelle. René et Liliane sont venus passer la journée avec nous à Gibraltar. -On a vu un énorme catamaran jaune, en alu

qui vient buter contre le quai de béton, dans sa manoeuvre pour accoster dans le gros temps. Alex va aider les deux types de la marina, pour prendre les aussières. Il s'agit d'Antoine, chanteur et auteur de volumes bien connus sur la navigation de plaisance.

Samedi 7 avril.

-Départ de Marina Bay à Gibraltar. Il y a un gros "swell" de l'Atlantique et nous naviguons voile et moteur. -
On voit très bien les montagnes du Maroc.

À partir de Pointe Callaburas, nous terminons le trajet jusqu'à Benalmadena entièrement au vent de travers et nous rentrons au port à 17 h.

Lundi 9 avril.

- Révision complète du GP 500. Fixé antenne au balcon arrière sur tubulure ABS.

Problème de la jonction influencée par l'eau de mer. J'ai fait un joint étanche et je l'ai éliminée, tout simplement. -Les points fixes rentrent continuellement, pendant la période de couverture des satellites américains disponibles pour le moment, soit 19 h. de couverture en tout et 5 h. de "black-out" environ pendant lesquels l'appareil reçoit l'almanach.

Mercredi 18 avril.

-Souper d'adieu sur le Cap-au-Lest, avec René et Liliane.

Vendredi 20 avril.

-Changé les deux batteries Surret (3 ans d'utilisation) pour deux batteries espagnoles de 128 amps.

Dimanche 22 avril.

- Départ de Benalmadena à 7.30 h. Première étape pour notre longue croisière sur la Méditerranée, soit 2100 milles jusqu'en Grèce et retour le long de la côte: au total environ 4200 milles en tout. - Ce matin, c'est le calme plat dans la marina; il fait encore noir quand nous commençons les préparatifs du départ. Le Suisse du catamaran "Privilège de Jeannot" vient nous assister sur le quai. -Nous avons trouvé le vent à 4 milles au large après s'être éloignés du brise-lames. - Le Sat-Nav et le GPS fonctionnent comme deux frères siamois et concordent en tout point.

09h45 -Nous avons sorti le spi et rentré le grand génois. - On aperçoit sur les hautes cimes de la Sierra Nevada, la neige encore toute blanche au soleil.

13h10 -Nous avons rentré le spi en raison des coups de vent et la voix de Gabrielle qui a monté de deux octaves... Le tout s'est bien déroulé. -Beaucoup de gros navires circulent dans les deux sens. -Le vent a fait le tour de nous... (Hi !) depuis ce matin...

Naviguons sous grande voile et grand génois tangonné.

Problème avec la valve d'arrêt de la génératrice (elle est grippée: à revoir).

16h10 -Avons Motril par le travers bâbord... -Eole ne nous lâche pas heureusement, mais il est très changeant !

21h00 -Alexandre fait son premier quart (depuis qu'on est parti du Canada) de nuit, soit de 21 h. à minuit. -
Le vent devient très capricieux et finalement, mollit encore. -Le bateau perd son cap et nous sommes déventés.

23h00 -Le GPS reçoit son almanach des satellites: il ne donne plus de position à partir de 23 h.

Lundi 23 avril.

04h00 -Nous sommes entrés dans le port de commerce d'Almería. -Nous sommes accueillis par un gardien et son berger allemand: "Pas de place... ! Allez au quai des gros navires... ! ...Quel accueil ? C'est un vrai "bordel"... -On va tenter de s'attacher au quai des douanes: mais on nous explique qu'il faut aller de l'autre côté, près des grues... ! C'est là qu'on a passé le reste de la nuit, après avoir rempli les formules de douanes (comme les gros navires; quels empotés... !). On nous avertit de tout barrer, car il y a des voleurs partout... !

09h00 - Ce matin, dès 09h00, un autre policier se présente: il faut remplir le même papier que pendant la nuit... ! - À dix heures, un autre officier nous demande de remplir un autre papier: encore le même que la nuit passée... ! Ecoeurés, nous décidons de partir avant dîner, pour la Punta de Gata: sinon, on va remplir des papiers toute la journée durant... !

12h30 -Départ d'Almería en direction de Gabo de Gata. -Vent de travers, sous grande voile et grand génois. -Changements de voilure époustouffants, toute la journée.

21h00 - Quart d'Alex. Grand génois tangonné seul; bon vent portant et bonne vitesse.

22h30 -Alex vient me réveiller: un navire s'approche droit sur nous, dans un gisement de collision certain. J'éclaire le grand génois à l'aide du "spot" halogène et je transforme le mât en arbre de Noël: ils ont compris et changent de route en passant sur notre tribord. Il s'agissait d'un chalutier qui remorquait ses

filets....

Alex fait un excellent quart. Ses décisions sont bonnes; il est prudent et précis dans ce qu'il fait.

Interruption des données: le GPS s'arrête à 23 h. et reçoit l'almanach.

Mardi 24 avril.

-La nuit est glaciale et on doit utiliser le chauffage au diesel dans la cabine, pour ne pas grelotter.

07h30 -On voit dans la brume matinale, les hautes montagnes qui bordent la mer: on aperçoit les phares de Mazarroz, de Carthagène et du Cap Palos. -Le port de Carthagène (qui date de 900 ans avant J.C.) est un port de commerce très achalandé par les gros "tankers" ainsi que les navires de guerre. De plus, les raffineries de pétrole crachent leur pollution qu'on peut renifler à plus de 20 milles, au large. -On décide donc d'atteindre le Gabo de Palos qui représente un point plus accueillant, sur notre route vers Ibiza, même si la marina est très peu profonde: 2 mètres d'indiqués sur la carte. -On entre prudemment sur le phare de Palos et on s'avance vers le môle en se méfiant des cailloux sur tribord. -Un voilier allemand sort et nous fait signe de serrer à gauche... Trop tard, la marée est très basse et on vient s'enfermer dans le détour du chenal (1.5 mètre seulement). Nous tournons sur nous-mêmes et nous revenons nous accoster au quai du môle non sans buter, encore une fois contre des cailloux... -L'eau est très claire; on trouve un endroit un peu plus profond et on passe enfin la nuit dans un calme reposant.

Mercredi 25 avril.

-Départ de Gabo de Palos, pour tâcher d'atteindre Ibiza: un parcours de 112 milles, mais le vent du Nord-Est de 15 à 20 n. avec une mer formée, a tôt fait de nous forcer à prendre le cap plutôt vers Calpé qui est à une distance de 70 m. le long de la côte espagnole.

En sortant de la passe de Palos, on a encore accroché le fond; on a ensuite navigué voile et moteur, pour prendre le passage étroit derrière Isbas Hormingas. -Malgré toute la bonne volonté, nous ne pouvons pas serrer le vent plus près et nous devons nous résigner à rentrer à Alicante, soit à 45 milles de Palos. Nous prévoyons y entrer vers 18.45 h. (La génératrice fonctionne bien).

16h45 -Nous devons nous engager entre l'île de Tabarca et le Gabo de Santa Paula où il y a des hauts-fonds à surveiller de près. Heureusement, le GPS confirme notre position avec une exactitude de 10 mètres et le passage se fait en douce, dans des profondeurs de 5 à 9 mètres... -Nous entrons ensuite dans la Bahia d'Alicante, vers le port des gros navires et la marina où nous accostons à 19h00, au quai

d'un gros cruiser (qui est en cale-sèche). Le capitaine des quais nous accueille avec un large sourire et beaucoup de gentillesse. -On a parcouru 45 milles au près serré, depuis Gabo de Palos. On a retrouvé ici

des anglais (un Gibsea) qu'on a connu à Benalmadena: ils se dirigent vers les Baléares, eux aussi.

Dimanche 29 avril.

12h00 -Nous larguons les amarres pour tâcher d'atteindre l'île d'Ibiza, à 90 milles à l'Est d'Alicante, au près serré.

Impossible de lever les voiles dans les conditions, nous essayons de passer la pointe d'Alicante à moteur et ensuite prendre un cap soit vers Calpe ou bien Altéa; ou en dernier ressort, Villajoyosa à peine à 15 milles d'ici....

14h00 -Nous devons nous résigner à revenir à Alicante devant la pointe du cap Las Huertas: nous avançons à 0.80 n. avec le moteur à 3000 tours. Les vagues se creusent davantage et le pilote est incapable de garder son cap, dans les bourrasques. On fait demi-tour, on envoie le grand génôis et on rentre à Alicante, De nouveau. Nous mettrons à peine 27 minutes, le vent dans les fesses, pour faire le même trajet qu'on a parcouru en deux heures....

15h00 -Nous jetons l'ancre à droite de la marina où il y a déjà plusieurs bateaux ancrés: le fond est de bonne tenue mais nous devons nous y prendre à deux fois, afin d'avoir un meilleur rayon d'évitage avec les autres voiliers autour (touée: 6 à 1).

16h00 - J'installe le système "Anchor Watch" sur le GPS: c'est de la tranquillité d'esprit, s'il y a un dérapage car le vent Est encore très fort dans la baie... (Nous avons parcouru 11 milles en tout).

Lundi 30 avril.

-Cette nuit, le calme s'est rétabli pendant plusieurs heures, mais le gros vent d'Est qui souffle depuis plusieurs jours, a repris des plus belles. -On a annoncé force 7 encore, à la TV espagnole: la

Pluie persiste et de gros nuages roulent, menaçants... -J'ai fait tourner la génératrice toutes les 3 heures, cette nuit: selon toutes apparences, le trouble persistant qui arrête le Mitsibushi semble être la sensibilité du disjoncteur 15 amps qui accepte très mal le système de batterie tribord ainsi que les retours de courant sur "l'inverter" (installation de charge rapide). Au moment de démarrer, tout circuit complémentaire doit être ouvert et le ground principal débranché: La génératrice a tourné de façon très satisfaisante depuis 12 heures.

-J'ai fait une vérification de l'éolienne: elle ne produit pas de courant ? (à revoir).

Mardi 1 ier mai.

-Ici, en Europe, tout est fermé: c'est la Fête du Travail. -Pluie persistante, gros nuages noirs et vent d'Est à 40 km h. -On est allé marcher sous la pluie jusqu'au El Corte English. -Pluie abondante pendant toute la soirée, visibilité 0.

Jeudi 3 mai .

-On encore perdu le gros parebattage au cours de la nuit. -Test sur Mitsubishi: connecté le solénoïde d'entrée du fuel, sur le positif du ventilateur: le moteur démarre facilement au quart de tour... tout est OK... - Un officier de la Guardia Civil est encore venu à bord pour nous faire remplir la même "fichue" formule: on lui a fait comprendre qu'on l'avait déjà remplie, il y a 8 jours de cela... ! -On est allé porter le 2 chevaux du Zodiac, chez le concessionnaire Evinrude: on nous l'a promis pour demain. -Le vent commence à mollir un peu...

Vendredi 4 mai.

-Gaby a oublié son passeport à la banque BBV.

Réparé les deux rames du Zodiac et dames de nages. -La pompe de refroidissement du congélateur est en trouble ? -On est allé chercher le petit hors-bord: ils ont changé les joints, les boulons cassés et la vis excentrique, aux pointes: le tout fonctionne très bien. Coût très raisonnable: 107\$. -On s'est rendu au quai des pêcheurs pour remplir 3 bidons de 5 gl. de fuel.

Samedi 5 mai.

-Très chaud et ensoleillé. -Le vent semble tourner au Sud enfin à 5 n.

Nous sommes allés à la banque pour récupérer le passeport de Gaby: cela aurait pu tourner au vinaigre... - Remis la pompe du réfrigérateur en marche, mais le moteur ne tiendra pas longtemps... -On est allé faire le marché au E-C English. -Alex a ajouté 15 gl. d'eau potable dans les réservoirs souples, en allant trois fois au quai de la marina. -Installé transfo réversible 125\220 v. pour la TV: système parfait, quand la génératrice tourne avec 110 v. -Bonne météo à la TV espagnole: nous décidons de partir en direction d'Ibiza, à 16.30 h.

17h00 -Nous passons enfin la pointe du Cap Las Huertas: la mer devient de plus en plus forte.

20h00 -La vedette de la Guardia Civil vient sur notre tribord et s'informe de l'endroit de notre départ et notre destination... ! Ils se retirent ensuite, en nous saluant cordialement.

21h00 -Le vent revient à l'Est et on doit vraiment trop le serrer.

Nous décidons donc de rentrer à Calpe.

Il nous reste 21 m. à parcourir.

-Nous sommes sur le point 0 d. de Greenwich.

22h40 -Nous longeons la Punta Del Abir, il reste 7 m. à parcourir. Le GPS reçoit l'almanach à partir de 21 h.

Dimanche 6 mai.

-Rentrés à Calpe à 00h15; nous avons parcouru 42 milles.

10h00 -Après avoir pris un peu de repos, j'ai réparé et démonté la pompe à pression d'eau douce: filtre bouché, valvules en caoutchouc: coincés et les "thrust bearings" grippés dans la saleté: je les ai graissés avec du lithium (tout fonctionne maintenant bien).

-Rempli les réservoirs souples et traité l'eau au chlore... (on nous a averti que l'eau ne doit pas être consommée telle quelle). -Tenté de refaire branchement de la sonde du Nav-5: résultats peu satisfaisants.

-Alex a sablé le fond du Zodiac et Gaby l'a repeint en blanc. -J'ai posé des lattes sur la passerelle pour éviter des glissades inattendues... !

CHAPITRE 1X



Croisière sur la Méditerranée, les Baléares, la Sardaigne, la Tunisie, l'île de Malte, les îles Ioniennes, La Céphalonie, le golfe de Patras, la Péloponnèse, le canal de Corinthe et la mer d'Égée jusqu'à Athènes L'Italie, la Sicile, la Corse, la Côte d'Azur, le golfe du Lion.

Commentaires.

Mardi 8 mai.

20h00 -Départ de Calpe en direction d'Ibiza (Baléares). Le GPS doit s'interrompre pour l'almanach à

21h03. -Alexandre prend le quart de 21h00 jusqu'à minuit. -Nous naviguons voiles et moteur.

23h50 -Rencontré gros navire se dirigeant sur Alicante. - Le GPS s'est remis à fonctionner à minuit. - J'ai

noté une importante chute de potentiel sur l'ampèremètre de la batterie # 3; je fais quelques vérifications

mineures mais tout est rentré dans l'ordre au bout d'une heure... ? !

Mercredi 9 mai.

01h00 -Reste 40 milles à parcourir, avant Ibiza.

3h00 -Pendant la nuit, un gros navire nous a dépassés à 3 milles sur notre bâbord, sur route parallèle.

6h20 -Fort courant de face à 1.5 n.

6h30 -J'aperçois pour la première fois, le très haut pic de l'île Vedra au matin, au-dessus de la brume matinale.

6h40 -Avant de déjeuner, j'ouvre le robinet pour me laver les mains... pas une goutte d'eau qui en sort ? Je

vérifie le premier réservoir... il est vide; le deuxième: vide; le troisième, complètement à plat ? ... Plus une

goutte d'eau douce dans le bateau... ? Que s'est-il passé ? ... Après deux heures de vérification, je trouve

un boyau qui alimente un des quatre évier en eau chaude; complètement fendu sur une longueur de deux

pouces... La toile s'est probablement déchirée sous l'effet de la gelée, au Québec et le caoutchouc a tenu

pendant tout ce temps, jusqu'au moment où il a éclaté complètement: l'eau s'est déversée dans le fond du

bateau et a déclenché la pompe automatique de cale qui a rejeté les 90 gallons d'eau douce par-dessus bord... ! Tout cela sans avis... ? !

07h00 -Etabli le grand géniois, après correction de route. Nous naviguons tribord amure avec voile et moteur, compte tenu du vent très faible qu'on doit remonter à 30 d..

Très fort courant de surface. Vitesse du bateau: 5.10 n. Vitesse sur le fond: .98 n.

08h25 -Phare en vue à 5 milles en avant: île Ahorcados et île Puercos.

09h00 -Mer très houleuse. -Bouée noire du haut-fond avec écran radar, à 4 milles.

Bouée cardinale jaune et noire.

On passe le seuil de 6.5 m. avec un fort courant de surface.

09h35 -On s'engage le long des hauts-fonds en direction de la baie d'Ibiza.

Naviguons vent de travers avec le grand géniois. -Nous rencontrons les premiers bateaux de touristes et

puis les gros traversiers pour l'île Formentera et Espalmador.

La carte qu'on a calquée dans le livre d'un ami à Benalmadena, nous a été fort utile pour rentrer.

Quelques voiliers sortent de la baie d'Ibiza et les hydroglisseurs nous croisent à des vitesses vertigineuses...

10h30 - Nous vérifions notre route à toutes les demi-heures pour s'assurer d'une bonne précision parmi les écueils des îles. A bâbord, il y a les brisants Malvin North et Malvin South, Ila Negra East et Negra West.

À tribord, les Dado Grundi et Dado Pequeno. Enfin, l'îlot Botafoch qui borde l'entrée de la partie est de la baie.

11h30 - Nous entrons dans le Puerto Nueve d'Ibiza où on se présente aux douanes. Les formalités ne sont pas longues. On fait le plein de diesel (3 X 5 gl.). Nous avons parcouru 75 m.

On nous assigne le quai # 462, au tarif de 46\$ par jour.

On s'installe mais le temps se gâte et le bateau danse le tango toute la nuit dans le bassin....

Jeudi 10 mai.

-Nous sommes dans un nouveau bassin bordé par quelques condos et le fameux casino "Jackpot" d'un côté et de l'autre une installation de port très bruyante et des hautes clôtures (avec barbelés S.V.P.). Nous sommes loin de la ville et à 1/2 mille des toilettes et services. À ce prix, les quais devraient être en bronze pur... et nous sommes très inconfortables à cause du "swell" qui entre dans le bassin et nous baratte sans cesse....

11h30 - Nous décidons d'aller au vieux Yacht Club d'Ibiza où on s'ancre à l'avant et on s'attache avec une aussière au quai (qui sert de brise-lames) à l'arrière: nous avons l'électricité et les services du club (qui sont très bien), au coût de 32\$ par jour...

Vendredi 11 mai.

-Nous avons visité la très vieille citadelle, la cathédrale d'Ibiza ainsi que le musée archéologique. Très impressionnante, cette vieille cité qui date de 694 ans avant J.-C.

J'ai installé une nouvelle pompe sur le congélateur: très efficace mais deux gros défauts: elle tire 3 amps et elle est très bruyante (coût 150\$). - Il y a ici des "shiphandlers" où on peut trouver à peu près de tout...

Marché de fruits et de légumes: bon choix, propre et... gens sympathiques...

J'ai fait une installation à partir du contrôle automatique de la pompe de cale, directement sur le gros klaxon de l'Autohelm (qu'on n'utilisait pas parce qu'il était trop bruyant, quand il y avait un changement de cap accidentel...). Il nous avertira clairement si jamais un problème de perte d'eau douce (ou si une voie d'eau survient dans la coque) se reproduisait... Nous avons eu une bonne leçon, heureusement que nous n'étions pas en traversée océanique ! ... Mais tout est bien qui finit bien.

Samedi 12 mai.

-Nous décidons, après consultation de la météo à la TV à 15h30, de mettre le cap sur l'île de Malorca. Il y a en ligne droite, 68 m. à parcourir et le vent du Sud-Ouest de 10 n. est favorable.

Le GPS est dans son "black-out", il recevra l'almanach jusqu'à 23h35.

01h00 -Alex prend son quart.

03h16 -On aperçoit le phare de l'île Togomago sur l'avant, du côté bâbord: ce sera le dernier amer identifiable à l'oeil nu; après, c'est la haute mer. -Le GPS s'est remis en marche.

Dimanche 13 mai.

-Il est minuit. La lune s'est levée très rouge comme une pizza. La nuit est très claire et le vent se maintient... -Rencontré un voilier à trois milles sur notre tribord.

03h00 -Deux gros navires sur notre tribord, vont sur même route parallèle, vers Palma.

04h50 -J'ai aperçu le phare du Gabo de la Cala Figuera, sur la pointe Ouest de la baie de Palma (Malorca) pour la première fois.

07h30 -Deux porte-conteneurs nous dépassent, pour rentrer dans la baie de Palma. -L'extrémité Ouest et les brisants de Malorca sont visibles dans la brume...

Nous avons affalé la grande voile et enroulé le grand génôis. (le vent s'est encalminé). On navigue pendant une heure pour rentrer à Palma et le brise-lames est difficile à identifier dans le brouillard. Mais le clocher de la cathédrale représente un bon amer, pour l'atterrissage.

10h15 -Nous rentrons dans la marina "Real Club Nautico" de Palma, au quai #43.

Nous avons parcouru 83 milles nautiques dans d'excellentes conditions: mer et météo...

Le bureau de la marina est fermé le dimanche. Nous avons connecté l'électricité et installé la passerelle.

Lundi 14 mai.

-Les batteries espagnoles sont complètement à plat.

Allés à la banque et fait des achats au marché public.

13h00 -Travail sur la génératrice. -Raison de la panne: le réservoir est vide. Impossible de la démarrer. Les batteries sont trop faibles.

Mauvais codes sur le Sat-Nav. Je devrai faire un "clear memory" et initialiser de nouveau les entrées (les batteries affaiblies, ont causé le trouble.)

Jeudi 24 mai.

-Très chaud, ensoleillé, vent Nord-Est à 25 km.

Réparé circuit imprimé "bousillé" dans le tableau de contrôle de la génératrice. -Soudé à l'étain: tout est OK: les batteries chargent normalement.

10h45 - Départ de Palma, Malorca (Baléares) pour la Sardaigne.

Sorti de la baie de Palma au près, grande voile et grand génois.

Loran-C et GPS fonctionnent avec précision.

15h00 -Nous doublons le Cap Blanc et rencontrons une bonne douzaine de voiliers.

16h00 -Doublons Gabo Salmas et naviguons grand largue maintenant avec le grand génois tangonné.

Il nous reste au-dessus de 350 m. avant de rentrer en Sardaigne (Italie) à Gabo Spartivento.

20h00 -Le Loran-C a perdu sa station "master" (il est inopérant) et le GPS est dans la période de "black-out". Il reçoit son almanach (inopérant lui aussi...).

Gaby a le mal de mer (très indisposée). Alex prend le quart de 21h00.

Vendredi 25 mai.

03h00 -Un gros voilier nous suit, sur route parallèle.

07h30 -Avons envoyé le spinnaker.

11h00 -Nous avons parcouru 145 milles en 24 heures.

-Météo: ensoleillé vent du Sud, avec tendance Ouest. Vague d'un mètre.

**15h15 -Ce n'est vraiment pas achalandé sur cette route, nous n'avons pratiquement rien vu, rien aperçu:
pas de navire, pas de pêcheur... même pas d'oiseau....**

20h40 -Nous avons rentré le spi: complètement déventés. -Nous faisons appel à la "risée Perkins".

Nous avons parcouru 198 milles, à voile...

Le GPS reçoit son almanach.

-Le mal de mer est maintenant passé: nous avons tous le teint plus rose...

Samedi 26 mai.

02h30 -Rencontré un chalutier.

Beaucoup de condensation: rosée importante sur le pont, tout est trempé.

Réparé la 2 ième prise de ris qui était dépassée dans la bôme: OK.

Voilier sur route réciproque, à la position: 13 heures.

**11h00 -Parcouru 145 m. en 24 heures et 290 m. depuis notre départ de Palma: il nous reste 70 m. avant
d'atteindre le Cap Spartivento et 95 m. avant Gagliari (en Sardaigne).**

15h30 -Fait le plein: 2 bidons de fuel.

Vérifié le niveau d'huile du Perkins: O.K.

**17h35 -On aperçoit, pour la première fois depuis Palma, un transatlantique qui descend le long de la côte
(côte qu'on ne distingue toujours pas, dans la brume).**

Le Loran-C nous donne un bon positionnement sur la chaîne 7990, stations sec. : 1 et 5.

18h30 -Le vent semble vouloir enfin s'établir Sud, à 6 n. On envoie le grand génôis et la grande voile.

Black-out du GPS de 20h16 à 02h24 du matin...

Nous prévoyons passer le cap Spartivento à 04h00 et rentrer à Gagliari vers 09h00, dimanche matin.

Deux sternes pierre grain sont venues tournoyer autour du mât: elles nous indiquent du même coup, mieux

que n'importe lequel instrument électronique, que nous approchons de la terre: c'est la première fois depuis deux jours, qu'on aperçoit enfin des oiseaux.

23h00 -Coup de vent intempestif: Alex enroule le grand génois à 40 % et déborde la grande voile: il s'en tire bien et tout rentre rapidement dans l'ordre, après quelques coups de gîte...

Dimanche 26 mai.

-Rencontré gros chalut au large du Cap Tenada.

Le phare du Cap Spartivento est encore à 16 m. (feu 3 éclats, visible à 10 m.) et ensuite 10 m. à parcourir avant le Cap Dipula.

Brume, visibilité très réduite.

4h45 -Après avoir contourné le dernier phare pour entrer dans la baie de Gagliari, nous avons longé à quelques milles au large, de gros pétroliers ancrés devant une raffinerie.

08h00 -Nous avons maintenant le vent en pleine face et à l'aide du moteur, nous nous dirigeons vers le môle d'entrée, en même temps que plusieurs bateaux de pêche.

09h30 -Alors que les cloches de la vieille cathédrale italienne sonnent pour annoncer la messe, nous accostons enfin à la marina de Gagliari. Ici, c'est la fiesta: l'équipe de football locale s'est classée pour la grande finale du "Mundial" de l'Europe et toute la population est en liesse. Coups de klaxon, cris, pétards et agitation de drapeaux multicolores: ils en auront pour deux jours à être bruyants.

Rencontré le commodore de la marina, un ancien capitaine au long cours sur un navire marchand.

Jeudi 28 mai.

-Grosses pluies abondantes.

-Impossible de trouver une carte du secteur Tunisie/Malte dans les cartes italiennes. Nous avons donc dessiné la carte: Sardaigne, Gagliari, Bizerte, Pentelleria, Malte sur le "plotting" chart # 4073.

Allés à la banque Sardinia: gens très affables et souriants.

Trouvé quincaillerie, pour acheter "rod" filetée pour faire un support sur la boîte métallique de la génératrice et empêcher la vibration. Ce n'est pas un succès: l'armature touche au boîtier...

Le prix de la marina: 30\$ par jour: pas de service, pas d'eau, pas d'électricité, pas de douche... très cher....

Mardi 29 mai.

-Ensoleillé, vent Sud-Est 5 n.

11h30 -Départ vers la Tunisie (distance mesurée sur la carte: 122 m.).

Cap sur Bizerte, la plus vieille ville de Tunisie (10 siècles avant J.-C.).

Naviguons sous grande voile et grand génôis.

18h35 -Déventés: navigation à moteur (grande voile qui claque).

19h40 -Petite brise de l'Est qui semble vouloir s'établir. -Voilier deux-mâts, passe à deux milles en avant de nous, en direction de la Sicile. -Gros porte-conteneurs; nous a doublés sur l'avant, suivant route perpendiculaire, en direction de Palma (Malorca).

Gros navire nous a croisés avec cap sur Gagliari.

Mercredi 30 mai.

-Nuit claire, le ciel s'est maintenant dégagé. Quartier de lune.

04h43 -Dérouté pendant 30 minutes. -Auto-pilote inopérant (tombé au "stand by" sans avis)...

05h30 -Gros pétrolier juste en avant de nous. -Avons fait le plein du réservoir du Perkins. - Navigation avec grand génôis seulement. -Vent du Sud-Est à 15 n. qui a repris.

06h40 -Avons enfin aperçu les premiers goélands: signe évident que la côte est proche mais on ne la voit pas encore.

09h00 -Gros navire militaire: très rapide, il nous a coupé, sur le devant.

10h20 -On aperçoit maintenant la côte tunisienne et le Cap Blanc.

12h00 -On aperçoit la pointe Farina. -La vague roule assez forte et le vent s'engouffre dans la baie.

13h45 -Après avoir parcouru 152 milles (normalement 122 m. en ligne droite), nous entrons enfin à l'intérieur des trois brise-lames de Bizerte. -Ancrés pendant deux heures dans la baie puis, accostés à la marina d'une trentaine de places, mais très propre. Douche avec eau chaude, bar-restaurant. Les gens sont sympathiques et accueillants. (Il vente très fort actuellement). -Les officiers du port sont polis et souriants.

Jeudi 31 mai.

-Trois bateaux sont arrivés aujourd'hui, battant pavillon allemand. Deux british sont déjà ici.

Posé toile blanche anti-soleil. - Allés à la Banque tunisienne: notre carte Visa a été refusée, ils n'ont pas encore fait le changement pour la nouvelle carte au 31 mai 90... -Changé chèque American Express: 100\$.

Ici c'est le dinar soit 1000 D = 1.25\$ en argent canadien.

Fait des achats au marché public: très achalandé, femmes voilées, chevaux, ânes, volailles vivantes...
-Fait le plein de fuel: on vous le livre à partir d'un réservoir mobile, tiré par un tracteur de ferme: prix 14,500 dinars pour 5 gl.

Le caissier de la banque revient nous voir au bateau: il a fait une erreur en nous donnant le taux américain sur l'argent canadien (AX). Nous le remboursons, ce qu'il semble apprécier grandement (car autrement, il aurait remboursé de sa poche, sûrement). En plus, il nous invite à le revoir à la banque, demain pour demander à Visa, par télécopie, de changer les codes de la nouvelle carte, à Montréal. Nous lui offrons un café et l'entretien s'avère très cordial.

Vendredi 1^{er} juin.

-Vent de l'Est de 25 à 35 n.

10h00 -Installé pompe d'assèchement sous l'évier où l'eau s'accumule (point le plus bas quand le bateau est très chargé).

Rempli le réservoir de la génératrice et du Perkins. -Fait venir deux autres bidons de fuel: réserve au maximum.

Travail sur génératrice: enlevé boîte électrique soumise aux vibrations excessives (sur le générateur) .
-
Rallongé les fils.

Samedi 2 juin.

-Allés au marché public pour acheter des viandes.

Travail sur génératrice: installé rondelles de cuir sur pattes du moteur (au générateur) pour tâcher d'éliminer la vibration. -Le "housing" qui soutient tout le générateur est complètement coupé... (l'armature a frotté sur le rotor et l'a fait chauffer: elle est foutue...). -De 20 à 22 h., on est allé dans un atelier de soudure où un jeune homme a réussi à nous faire une soudure plutôt artisanale, sur l'aluminium.

Dimanche 3 juin.

-La génératrice ne produit plus de courant et j'enlève l'armature pour la laisser tourner allège, ce qui me permet de baisser le régime à 1500 rpm, sans vibration. Maintenant elle ne produit plus que du 13 volt, grâce à l'alternateur. Je n'ai plus l'intention de changer de générateur avec les pièces d'origine hollandaises: trop dispendieuses et qualité très discutable. -J'envisage de trouver un générateur de type industriel sur deux "bearings" et l'installer sur un support spécial.

17h00 -Nous décidons de mettre le Cap sur Vallette, île de Malte. -Départ sous gros vent 25 n. du nord. -

Difficultés et cafouillage avec les orins des autres bateaux: paquets de ficelles sous l'eau, en désordre.

Nous avons 105 m. à parcourir avant l'île Pantelleria.

Black-out du GPS qui reçoit l'almanach.

21h00 -Cap Bon (Tunisie), phare en vue.

Deux navires nous dépassent, faisant route vers la Sicile.

Jeudi 4 juin.

-Comme il ne nous a pas été possible de trouver une carte du secteur de la Sardaigne/Tunisie jusqu'à Gozo, nous avons donc tracé nous-mêmes, sur une "plotting chart" (que j'ai toujours sur le bateau, au cas

où...) le trajet à partir des latitudes 36 d. Nord jusqu'à la longitude 10 d. Est, soit près de l'île Zembra (position réelle: 37 d. 08.78 lat. Nord sur 10 d. 52.20 long. Est) qui se situait à trois milles au sud de notre route après le Cap Bon qui marque l'extrémité du golfe de Tunis.

Hors, nous avons navigué dans ce secteur la nuit, sans lune et il soufflait une brise Nord-Est, à 23 noeuds.

Heureusement, la manoeuvre de notre allure au près serré, me gardait l'oeil vif et bien éveillé...

Soudainement, j'entends le bruit de déferlement de vagues, faiblement d'abord, puis de plus en plus fort...

Je réalise que je suis à trois encablures des gros brisants de Zembra qui logiquement, devait se trouver

trois milles plus au sud. Je fais une abattée rapide, j'enroule le grand génôis à toute vitesse et je change

d'amure... Le coeur me débat et je suis essoufflé... ! Haletant, je ne peux pas m'empêcher de penser à ce

qui aurait pu se passer si j'avais eu un moment d'inattention... Ma femme et mon fils qui dorment, dans

leur cabine... Je viens d'avoir 56 ans et je crois bien que j'aie vieilli un peu car, pendant cinq grosses minutes... j'ai eu la trouille....

Le lendemain, quand j'ai discuté de cela avec eux, Gaby m'a dit qu'elle s'était réveillée dans le coup de gîte

mais en entendant grincer les winches, le bateau a repris son assiette et elle s'est endormie, se disant que tout était sous contrôle....

Voilà, et moi qui ai enseigné au cours des ECP qu'on ne devrait jamais naviguer sans cartes officielles... et

puis une publication maritime, même de bonne qualité comporte toujours des imperfections qui peuvent

causer de gros problèmes... Néanmoins, j'ai relevé plusieurs fautes graves, notamment sur les distances

entre les ports et je me suis empressé d'écrire une lettre à l'éditeur pour lui signaler ces anomalies.

D'autant plus que c'est plus facile pour moi de vérifier ces distances, sans erreur, avec l'utilisation du GPS de Furuno qui me donne une précision de 10 mètres. (Ce qui n'a pu être fait par l'auteur du livre; cette technologie de pointe américaine vient à peine d'être mise en application par la NASA pour le positionnement des navires).

03h05 -Gros navire, progressant sur même cap que nous; nous a dépassés à courte distance: j'ai éclairé la voilure pendant de longues minutes, pour bien signaler notre présence.

05h30 -Le GPS a brûlé son fusible... ?

Naviguons maintenant avec moteur et grand génois tangonné.

Forte houle, mais le vent a molli beaucoup; il est de 5 à 7 n. du Nord, maintenant.

07h00 -Rencontrons nombreux navires de fort tonnage.

08h55 -Gros porte-conteneurs de Hambourg, vient sur nous dans un gisement de collision: on s'est dérouteré de 30 degrés pour l'éviter.

10h00 -Enlevé grand génois et établi le spinnaker.

11h00 -Alexandre a aperçu l'île de Pantelleria pour la première fois, dans le brouillard.

2h00 -Affalé le spi, déventé; on continue à moteur.

7h00 -135 m. de parcourus en 24 heures, il reste 127 milles, avant Vallette.

Position: 36 d. 48.52 lat. Nord,
12 d. 10.18 long. Est.

19h00 -Black-out du GPS. -Pas de rencontre de navire en après-midi, mais ce soir il y a plus de trafic.
-Le vent a repris du Sud-Est et augmente graduellement.

Mardi 5 juin.

-Perdu le signal Loran-C à 01.15 h. (il est revenu à 01.45 h.).

06h00h -Fait le plein avec difficultés, dans mer hachurée... Le vent souffle de l'Est à 25 n. (pratiquement en plein dans le pif...) vagues de 3 à 4 mètres...

07h00 -Il nous reste 68 m. à parcourir. - La mer est très forte et les "moutons blancs" déferlent en rouleaux. -Un gros chalutier sur notre avant, se dirige vers Gozo. -Notre vitesse sur le fond est très lente: 2

noeuds, nous sommes voiles et moteur pour serrer le vent encore plus.

10h00 -Il y a de l'eau de mer qui entre par le puits à chaîne dans l'équipet de la pince avant, du côté tribord... ? -Perdu le signal "master" du Loran-C.

14h00 -Rencontré deux "tug-boats" qui remorquent une énorme plate-forme de forage pétrolifère qui dérivait dans le sens du vent.

7h00 -242 milles de parcourus (en surface).

**Position: 36 d. 15.60 lat. Nord,
13 d. 41.76 long. Est.**

20h00 -GPS dans son black-out (il reçoit son almanach).

Le pilote automatique se dérouté souvent (à pleine sensibilité); le bateau qui roule sans cesse, est difficile à ramener.

22h45 -Alex a aperçu le phare de l'île Gozo...

Mercredi 6 juin.

07h00 -Le sac du spi qui était resté sur le gaillard d'avant, est tombé par-dessus bord: plein d'eau, j'ai eu, avec Alex, beaucoup de difficulté à le récupérer. Très lourd (au moins 150 kg) à soulever. C'est une voile légère qui nous a coûté 3000\$ et on a bien failli l'esquinter sérieusement.

08h00 -On décide de trouver refuge dans un abri rocheux contre les vents d'Est. L'enclave porte le nom de "la Roche Fungus" (île Gozo).

Nous avons parcouru 281 milles. -La vague à l'extérieur de l'abri, est encore de 2 à 3 mètres, mais ne déferle plus....

Après avoir subi des vents de 35 noeuds de l'Est et une mer formée, c'est un vrai paradis ici... Il y a des bergers avec leur chien et leurs brebis, sur le sentiers de la falaise; ils nous regardent l'air hébété comme si on arrivait d'une autre planète et nous, on revient 2000 ans en arrière. Nous prenons quelques heures de repos puis après le dîner, on va découvrir à terre, un village de pêcheurs et un bassin dans un cratère qui communique avec la haute mer par une caverne qui date des phéniciens et autres civilisations antiques. - En bordure de la crique, nous avons découvert des grottes féeriques à demie submergées et aux couleurs lumineuses où l'eau de la mer fascinante, rend tout son harmonie aux coraux éclatants, fourmillants de créatures aquatiques de toutes teintes inimaginables, dans un fluide cristallin verdâtre....

Jeudi 7 juin.

-Départ de Gozo: notre abri, pour le vent d'Est, est devenu très inconfortable depuis 05h00 ce matin. Le vent est tourné Ouest et souffle maintenant aussi fort, dans la direction opposée.

08h00 -Vent Ouest de 30 n., ensoleillé. Départ de notre "hurricane hole" et cap sur Vallette dans l'île de Malte, par le chenal Comino du Sud.

12h00 -Rentrés dans le port commercial de Vallette. -Après le dîner, les autorités du port nous demandent d'entrer dans l'autre baie et de rejoindre la marina "Manoël", sur l'île Jezura. -Nous remplissons les formalités des douanes au bureau des "Customs", juste en face de notre quai #50.

Vendredi 8 juin.

-Allés à la banque pour échanger de l'argent en livres maltaises. -Allés faire un marché. -Connecté l'eau, (sur même boîte que l'électricité). -Fait un gros lavage du bateau (en ménageant l'eau): très sale de sable jaune du désert... -Rempli 7 jerry-cans de fuel pour la réserve de carburant (en vue de notre route vers la Grèce).

-J'ai changé l'huile du Perkins et changé le filtre, pour un plus gros.

-Les deux batteries espagnoles sont tombées à plat... ?

Dimanche 10 juin.

-Allés visiter la cathédrale Saint-Jean de Valette: magnifique architecture.

-Visite du marché public.

-Réparé l'éolienne: le fil, dans le poteau avait été arraché à Benalmadena, lors du carénage et je n'avais pas réussi à trouver le trouble, depuis ce temps... ! Maintenant, elle fonctionne normalement et la charge est O.K.

-Programmé le Loran-C sur les stations secondaires 1 et 3 (3 est la Turquie). Réception et positionnement parfait.

Lundi 11 juin.

-Acheté filtres de Perkins ainsi qu'une courroie d'alternateur qui était complètement usée...

-Allés à la banque de Valette: retrait de 450\$ avec la carte "Master Card".

-Fait le tour de la "chic" marina du bout de la baie: pas de commerce important.

Mardi 12 juin.

-Posé fil de masse sur "inverter" pour batteries espagnoles: le fusible grille continuellement.

-Tenté l'installation d'une diode destinée à prévenir les retours de courants...

-L'éolienne fonctionne toujours très bien maintenant et elle commence à charger à 200 rpm environ et à 5

n. de vent mais ce n'est évidemment pas très fort...

Mercredi 13 juin.

-Installé le panneau solaire pour pouvoir l'orienter à l'aide de la barre de secours du gouvernail. Le support est ajustable sur 360 degrés verticalement et horizontalement.

-Passé fil d'alimentation jusqu'aux batteries bâbord. Posé interrupteur sur positif avec diode; le tout fonctionne très bien.

-Fait le plein d'eau douce.

Jeudi 14 juin.

-Vérification du panneau solaire et nouvelle installation: tout est O.K. Installé grosse diode en pont sur

"inverter": tout fonctionne mais la batterie #4 se vide complètement et sans raison apparente...

Vendredi 16 juin.

-La météo sera bonne pour deux ou trois jours; une zone de haute pression qui part de l'Espagne se dirige

de notre côté avec des vents Ouest et tournant Nord-Ouest: nous préparons donc notre départ.

10h30 -Nous mettons donc le cap sur l'île de Céphalonie, dans la mer Ionienne.

-Le vent est Nord-Ouest à 8 n. Navigation à moteur pour sortir de la baie seulement.

-Grande voile et grand génois établis. Il y a de nombreux navires de gros tonnage en transit.

-Expérience sur la charge des batteries avec éolienne et panneau solaire, simultanément: excellent.

-Nombreux navires sur route transversale se dirigeant vers la Sicile.

18h00 -Nous avons parcouru 45 m. avec peu de rendement. En doublant la pointe de la Sicile au cap Passeri, nous déventons lentement. Le claquage des voiles nous force à descendre la grande voile et à tangonner le grand génois. -La houle de travers est très inconfortable et le bateau roule beaucoup.

20h00 -Reprise du vent: grand génois tangonné travaille bien. Beaucoup d'oiseaux en face de la Sicile.

21h00 -Gros transatlantique nous a passé juste en avant.

-Nos feux de navigation sont inopérants: nous avons éclairé nos voiles avec le phare halogène. Le navire nous a fait un signal lumineux représentant deux fois la lettre "R" ce qui signifie "roger" ou la confirmation qu'il nous avait bien vus.

**23h45 -Déventés mais fortes houles. On doit faire appel à la "risée" Perkins...
Dimanche 17 juin.**

**-Rosée importante sur le pont. Navires très nombreux. Loran-C dans l'erreur: il clignote continuellement.
Nuit très noire, jusqu'à 01h00 alors que la lune se lève enfin....**

05h00 -Nous avons rencontré un navire sur notre tribord.

06h30 -Ouvert le grand génôis à 60%.

**07h30 -Réparé lumière de navigation; le fil à l'entrée du "socket" était coupé et attaqué par le vert-de-gris:
tout fonctionne maintenant O.K.**

**10h30 -Nous avons parcouru 125 milles en 24 heures. Le panneau solaire entretient la batterie du pilote à
13 volts.**

13h00 -Reprise du vent. Installé grande voile et grand génôis.

**14h00 -Le ciel s'ennuage très haut dans le ciel. Courant assez important nous déporte vers le détroit de
Messina.**

15h00 -Fermé le grand génôis. on doit faire appel à la "risée" Perkins encore une fois...

-Nous avons droit à un spectacle aux premières loges: une douzaine de dauphins autour de nous qui plongent et replongent gaiement pendant une demi-heure, au grand plaisir d'Alex...

**Position: 36 d. 45.83 lat. Nord
16 d. 35.25 long. Est.**

7h15 -Le GPS reçoit son almanach. le ciel est clair et sans nuage.

-Voilier qui navigue au fanal, à quelques milles de nous: Alex croit qu'il s'agit du "Puffin", un voilier british qu'on a rencontré dans l'île de Malte.

Lundi 18 juin.

01h45 -Ouvert le grand génois, reprise du vent. Le Loran-C a toujours une différence de 5 milles avec le GPS.

-Nous avons rencontré deux navires au cours de la nuit.

06h00 -Reste 124 m. à parcourir avant la Céphalonie. Nous prévoyons arriver mardi, vers 11h00.

08h00 -Pendant qu'un gros porte-conteneurs nous rencontre à bâbord en faisant route vers Trieste, en haut de la mer Adriatique, un autre gros navire nous dépasse sur tribord, avec un cap sur l'île de Crète (Grèce).

09h00 -Fait le plein de fuel pour les deux réservoirs.

10h00 -Les différences entre les positions GPS et Loran-C diminuent graduellement. -Le panneau solaire fourni le pilote automatique et le congélateur en électricité. -Ciel sans nuages toute la journée: c'est très chaud...

**Position: 37 d. 24.00 lat. Nord,
18 d. 24.76 long. Est.**

9h00 -Reste 70 milles à parcourir.20h00 -Superbe coucher de soleil: on a vu le premier oiseau, annonciateur de la terre !

Mardi 19 juin.

-Beaucoup de rosée sur le pont. La lune en quartier, s'est levée à 02h30.

-Aperçu une lumière à tribord (ce qui semble être un bateau de pêche).

-La mer Ionienne est absolument désertique (rien en vue). Il reste encore 25 milles à parcourir.

06h15 -Le "Seaking" un énorme navire arrivant sur notre tribord, dans un gisement de collision; il n'a pas fait aucune correction de cap et j'ai dû pousser l'accélérateur à fond ! Il nous a doublés à une encablure en arrière, seulement....

07h55 -J'aperçois la terre pour la première fois: aussi un gros porte-conteneurs monte vers Trieste. - Je vois enfin les premiers groupes d'oiseaux... ! On est à quinze milles de l'île de Céphalonie. -Heure d'arrivée estimée: 11h30. -Deux autres navires sortent du golfe de Patras.

-Le GPS s'avère précis comme la pointe d'une aiguille. Nous pénétrons entre les deux phares et l'îlot rocheux à l'entrée. Deux petits voiliers entrent également et arborent les fanions du Danemark.

09h00 -Nous naviguons à vue dans la baie de Port Argostoli en nous dirigeant sur le château d'eau; nous

contournons la balise cardinale verte et entrons dans le port. L'eau est très claire et on voit le fond à 10 mètres.

-Rentrés à 11h30 à Port Argostoli, île de Céphalonie (Grèce). Nous avons parcouru 380 milles (319 milles

mesurés sur la carte, en ligne droite...).

-Avec seulement une seule journée de bon vent, nous avons fait appel à la "risée" Perkins très très souvent, hélas....

-Nous sommes allés à la banque pour retirer 55,000 drachmes, soit 400\$ en dollars canadiens et ensuite

au bureau des douanes pour les formalités: il nous en coûte 40\$ pour une durée de 6 mois, partout en Grèce et l'accostage le long de la rue principale: 175 drachmes par jour, ce qui est très peu. (Pas d'eau ni d'électricité de disponible).

-À dix-neuf heures, on a accepté l'invitation du bateau anglais (le cruiser "San Feebe", Jersey) de prendre

le verre de l'amitié en compagnie des gens du "Puffin" et leur fils Alex (5 ans). Gens très sympathiques

dont la dame (Beauchemin de son nom de fille) est née à Chicoutimi. Son père était employé du gouvernement et habitait Chicoutimi. Elle est partie à l'âge de 3 ans, avec sa famille pour l'Angleterre. Elle

est maintenant âgée de 72 ans. Elle nous a expliqué son émotion, quand elle a lu le nom de Chicoutimi sur notre bateau, à notre arrivée....

-Acheté fruits et légumes aux nombreux marchés près du port.

Mercredi 20 juin.

-J'ai fait le plein de fuel et le camion est venu nous approvisionner au quai. La dame Beauchemin du "San

Feebe" s'est enfoncé un hameçon dans le doigt: j'ai coupé l'hameçon et Gaby lui a désinfecté sa blessure

à l'alcool. Son mari l'a conduite à l'hôpital.

Jeudi 21 juin.

-Nous avons reçu un cadeau: 5 livres de thon frais pêché du matin. J'ai fait quelques réparations sur le

voilier français "Endymion", un First 32. J'ai reprogrammé leur Loran-C Furuno qui donnait des positions

erronées. Ils étaient très heureux de voir leur petite boîte fonctionner à merveille. Il s'agit de Jean-Claude

Lorry qui nous a bien fait promettre de nous rendre chez lui, lors de notre retour du côté d'Hyères.

Vendredi 22 juin.

-Retrait Visa: 400\$ ou 55,000 drachmes.

-Visite du Musée archéologique. Visite du musée historique (l'histoire du tremblement de terre qui a tout détruit, en 1953).

Samedi 23 juin.

05h00 -Préparations pour le départ vers Navpaktos, très tôt ce matin, dans le golfe de Patras. Longé la baie Loortha, vers le Cap Monda.

08h00 -Cap Monda en vue. Nous faisons la moitié du tour de l'île de Céphalonie.

10h00- Nous avons tourné avec une "sainte" prudence, les brisants du cap Monda (tel que stipulé dans "Greek Waters Pilot Chart").

-Changé le "way point" pour le Cap Papas, sur le GPS.

-Nous allions donner sur le bout du Banc Kakova (brisants sous l'eau), nous avons tourné de 90 degrés tribord et retrouvé la ligne des 20 mètres... On voit encore très bien le fond, même à cette profondeur. 13h00 -On aperçoit dans le halo (brouillard dû à la chaleur sur la Méditerranée) les pics de l'île d'Ox et Capte Nord, à l'entrée du golfe de Patras.

-Millage parcouru: 46 milles.

-On entre dans le golfe de Patras.

-La Céphalonie et les îles Ioniennes ne sont plus visibles derrière nous ! -Il reste 11 milles avant le Cap Papas; on ne le voit toujours pas...

13h10 -On aperçoit enfin le cap Papas, à 9 1/2 milles de distance.

-Nous avons décidé de rallier Patras au lieu de Navpaktos; ce qui nous permet de rentrer avec la clarté.

-Nous avons établi le grand génois au maximum.

-Difficile d'apercevoir la ville de Patras, mais nous réussissons une approche assez précise du brise-lames, pour entrer dans la marina. On nous fait signe que les bateaux étrangers doivent aller au quai des "ferries". Nous retournons du côté des gros navires non sans avoir accroché deux orins, dans une "orgie" de ficelles....

-Nous avons parcouru 80 milles de l'île de Céphalonie à Patras.

20h00 -Nous sommes finalement entrés au quai des "ferries" (il y a plus de 12 ferries, ici) et on s'est accosté sans trop de problèmes. C'est très achalandé par le va-et-vient des gens qui attendent les

départs ou simplement, se promènent sur les quais. Il y a aussi de nombreux vendeurs de cacahuètes et des roulettes itinérantes qui donnent une atmosphère de foire, à l'ensemble....

-Nous avons contacté la police du port qui doit nous remettre nos papiers de douanes, demain matin.

-Vérifié l'huile du Perkins (ajouté une pinte). Fait le plein de fuel.

Dimanche 24 juin.

-Nous avons récupéré notre "transit log" aux douanes.

-Départ de Patras à 07h00 pour la baie de Corinthe (environ 65 milles à parcourir).

09h00 -Courant très fort dans le détroit de Lepante: 1 1/2 noeud. Rencontré beaucoup de gros navires qui entrent et qui sortent, dont un énorme cuirassé de la marine américaine équipé de lance-missiles etc....

-Entrés dans le golfe de Corinthe sans histoire: brouillard persistant...

15h00 -Pointe Akrata en vue. 34 milles de parcourus à moteur. le halo continuuel tout le long du parcours, rend la visibilité très faible et nous progressons avec une certaine monotonie car on ne peut identifier que quelques villages sur la rive droite; elle est pourtant à faible distance de nous.

-Cap Melanfavi par travers bâbord: il sépare la baie de Corinthe et la grande baie Livadostro.

17h30 -On a ouvert le grand génois.

19h00 -Rentré la voile: nous sommes déventés; navigation à moteur.

-Passé la Pointe Kiato (une excellente marina selon les documents nautiques).

21h00 -Entrés dans la baie de Corinthe dans l'obscurité.

-Beaucoup de gros navires ancrés; il est très difficile de s'y retrouver avec les lumières de la ville. Nous avons vérifié l'entrée du port sur le radar....

22h30 -Rentrés dans l'enrochement de Corinthe Harbour. Nous avons parcouru 80 milles. On s'est attaché au môle du feu rouge. Le tracé du brise-lames est très différent de celui sur la carte ?

Lundi 25 juin.

Départ de Corinthe Harbour, vers l'entrée du célèbre canal. Nous avons 36 milles à parcourir avant Kalamaki (Athènes, dans la mer d'Égée).

09h00 -Nous sommes en attente, au mouillage à l'intérieur du môle (le drapeau rouge est hissé sur le quai

et les deux lumières indiquent que l'accès du canal est interdit, pour le moment).

10h00 -Les gardiens du canal hissent le drapeau bleu; ce qui représente le signal officiel pour lever l'ancre pour nous engager dans le canal.

-Il y a un "Amel" en premier et nous sommes le deuxième suivi d'un danois, ensuite deux autres voiliers, un "trawler" et un énorme "ferry"... Très impressionnant, ce canal creusé de mains d'hommes en 1895....

11h15 -En sortant du canal, on accoste au quai de contrôle. On nous charge selon le tonnage de 0 à 10 tonnes: 12,800 dr. et de

10 à 15 tonnes: 28,900 dr, ce qui fait 222\$ pour le canal le plus court et le plus dispendieux au monde, soit trois kilomètres pour 444\$ (en dollars canadiens): aller et retour...

12h00 -On quitte le quai de contrôle de la baie de Megara. Cap sur l'île Salamine et la baie du même nom jusqu'à Kalamaki, soit environ 30 milles à parcourir.

-On a mis la toile du "dodger"; impossible de résister à ce soleil de plomb: il fait 42 degrés...

-Ouvert le grand génôis: nous sommes au près serré et le vent nous pousse sur la pointe de l'île Salamine.

14h00 -Le Meltemi: nous ne connaissions pas ce vent mais maintenant qu'on a tourné le Cap Salamine, on y goûte vraiment, complètement de face... Le Meltem nous fouette de 25 à 32 n., les embruns salés nous lavent dans le poste de pilotage et le bateau fait à peine 1 1/2 n. avec le moteur à 3000 tours. Il ne nous reste que 10 milles à parcourir et pourtant, nous avançons à peine....

-Plusieurs gros transatlantiques dans la baie Salamine: il y en a au moins une douzaine.

-Des traversiers et bateaux de croisière s'entrecroisent à pleine vitesse, sans oublier les "hydrofoil" (véritables araignées) qui passent en avant et en arrière de nous, à des vitesses fulgurantes dans un vrombissement continu et assourdissant....

20h00 -Le GPS a recommencé à fonctionner en interrompant la réception de son almanach pour nous donner l'information précieuse de notre cap sur Kalamaki (soit le secteur Alimos, à 5 kilomètres d'Athènes).

20h30 -Enfin, nous pénétrons avec précision dans l'abri du môle et on accoste au dernier quai des visiteurs près du feu rouge du port: il n'y a pas de place et la marina est bondée: plus de 6000 bateaux. Nous avons parcouru 45 milles depuis Corinthe Harbour.

Mardi 26 juin.

-Nous contactons les autorités du port et on nous fait remplir les formalités: on exige une garantie de notre argent grecque et nous présentons le reçu de Visa concernant le retrait qu'on avait fait, dans l'île de Céphalonie; papier qu'ils ont accepté et estampillé... Les douaniers surveillent de près, ceux qui viennent en Grèce pour "blanchir" de l'argent provenant du trafic des drogues de partout dans le monde.

-Nous avons fait remplir 3 bidons de fuel pour être prêts à partir, le 3 juillet...

-Révisé l'installation de l'éolienne.

-Nous sommes allés dans Alamos, pour faire un marché de fruits frais.

-Pendant l'après-midi, le cata qui était près de nous, est parti, tout en arrachant l'ancre du "Amel" et après nous avoir bousculé trois ou quatre fois.

-Notre ancre semble déraiper un peu, mais après plusieurs ajustements, on décide de passer la nuit à la même place.

Jeudi 28 juin.

-Ce matin nous sommes partis à 08h00 avec les sacs au dos, pour nous rendre au centre d'Athènes et monter sur la Mesa où se trouve l'Acropole.

-La déesse Athéna a été remplacée par la déesse "automobile" qui règne en maîtresse ici: si le système de démerite par points était instauré à Athènes, il ne resterait pas 10 voitures en un mois sur les routes...

Nous avons détesté cette grande ville: Athènes est horrible; elle vient en fin de liste et bien après New-York, Boston, Montréal, Paris, Londres... L'air est pollué et le bruit est extrême: le trafic est congestionné, en désordre et on ne voit aucun agent de police... C'est un véritable suicide de vouloir traverser la rue... Les trottoirs sont étroits et la circulation automobile prime sur tout: les Grecs, qui sont des gens paisibles, souriants, gentils voir même dévoués, deviennent des enragés, des chauffards meurtriers qui ne tiennent absolument aucun compte de l'être humain. Les aires de piétons sont embarrasées de conteneurs, de débris de construction et les arbres ne sont pas émondés de telle sorte que tu dois te plier en deux, pour passer en dessous et si on s'avise de marcher en bas du trottoir, on réalise très vite que ces "fous furieux" n'ont pas de frein sur leur voiture, mais d'énormes klaxons.... Les autorités grecques devront rétablir l'ordre dans leur grande cité et redonner un peu plus de place à l'être humain (comme au temps de la Grèce antique) s'ils veulent garder le titre de "grande métropole du monde". La marina du Pyrée, en plein coeur de la ville est une véritable fosse sceptique puante à ciel ouvert... Ils devront aussi contrôler cette "exploitation" des touristes à "plumer" et coffrer leurs filous car déjà, leur réputation est plutôt ternie auprès de bien des navigateurs hauturiers que nous avons rencontrés... Ils sont en train de brûler leur essor touristique, car les prix vont devenir exorbitants si la

courbe continue.

-La Turquie est actuellement le pays le plus accueillant et les coûts sont tout à fait raisonnables. La plupart des navigateurs passent maintenant devant Athènes sans s'arrêter pour se rendre dans les îles ou encore directement vers la Turquie... !

-(En Grèce, les noms des villes et des golfes changent et, chose surprenante, ne correspondent pas du tout avec les cartes: une ville peut avoir deux ou trois noms...)

Mardi 3 juillet.

07h00 -Nous levons l'ancre et nous quittons la marina de Kalamaki (Alimos)...

Nombreux navires à l'ancrage et plusieurs "ferries" déjà en service.

Nous nous dirigeons vers la pointe Salamine.

10h30 -Passons la pointe Salamine.

Un sous-marin est passé sous l'eau, en avant de nous: il soulevait une vague de fond qui nous révélait sa direction.

14h45 -Rentrés au quai d'attente du canal de Corinthe.

7h30 -Pénétrés dans le canal.

8h30 -Sortis du canal. -Ouvert le grand génois.

11h00 -Affalé grand génois: complètement déventés, nous devons utiliser le moteur.

13h50 -Le vent s'est levé au bout de la pointe, très fort du Nord: nous avons rétabli la voilure.

Mercredi 4 juillet.

-Le vent devient assez violent; on tente de se laisser dériver, mais c'est aussi inconfortable.

Les deux voiliers qui nous précèdent, se sont mis en fuite et retourné en arrière.

06h00 -Le vent souffle toujours en rafales jusqu'à 30 n., du Nord. La mer est très formée. La brume rend la visibilité très mauvaise.

Nous passons la pointe Salmeniko. -Navigation difficile. On a pensé plusieurs fois gagner la rive et jeter l'ancre. Mais le fait qu'on n'ait pas de carte de détails (il y a des épaves et des hauts-fonds à plusieurs endroits...) la sécurité nous oblige à affronter les éléments adverses....

12h30 -Nous entrons enfin dans le port des "ferries" de Patras.

Derrière le brise-lames, la mer est tout à fait plate à l'intérieur et la chaleur, sous ce soleil de plomb, augmente à plus de 40 degrés.

Nous avons parcouru 122 milles depuis Kalamaki (Athènes).

Plusieurs "ferries" faisant la navette entre Kéfalonia, Corfu, Venise et la Crête viennent déverser leurs touristes ici; l'activité est bourdonnante....

Nous terminons la journée en nous reposant et en allant marcher sur la promenade aménagée le long du port: atmosphère de fête foraine et vendeurs itinérants. Beaucoup de gens à l'allure paisible, engagent la conversation avec nous en voyant notre drapeau canadien. Surtout les Grecs qui sont polis, fins causeurs et s'expriment en anglais très aisément.

Jeudi 5 juillet.

-Aujourd'hui, je me fais réveiller à 7 heures du matin par le "bonhomme" à moto qui nous avait offert la veille, de nous apporter 70 litres de fuel à 4500 dr. plus 3,000 dr. pour le transporter. J'ai refusé, c'était vraiment exorbitant (ah! Ces grecs !) je lui ai offert 10 dr. qu'il a accepté rapidement (c'était déjà deux fois le prix normal). Je transvide ses deux bidons et il en rapporte un troisième... Il me demande 6,000 dr. pour le nettoyage de son pantalon (qu'il dit avoir sali) en plus: je refuse net et il est très fâché... Il me dit: "Canadian is not nice !"...

Sous le soleil de plomb, on fait un petit marché et visitons les rues et les boutiques... Les prix en Grèce sont vraiment très élevés et ceux qui sont venus ici il y a trois ans et plus et qui affirmaient que ça ne coûte pas cher en Péloponnèse, sont beaucoup mieux de ne pas y revenir... Ils auront des surprises... !

- Gaby a acheté quatre côtelettes de porc et 1/2 kg de steak haché: cela lui a coûté la somme de 2400 dr. ... ! -Nous avons dîné en ville à cause de la chaleur, dans un "Houno" (l'équivalent d'un McDonald, mais avec plus de choix dans les plats).

Le camion qui livre le fuel aux bateaux est enfin arrivé... mais trop tard pour nous... On s'était déjà fait "fourrer" par le "bonhomme" !

Beaucoup de gens aimables viennent nous voir et engagent la conversation avec nous: entre autres, des personnes de Montréal (anglophones) et aussi un couple de chypriotes.

Coup de vent entre 20 et 22 h.: force 5, Sud-Ouest.

19h00 -Gros "charter", "l'Autrichian", vient de rentrer au port: c'est un ancien "schooner" de 75 pieds de long.

Samedi 7 juillet.

04h30 -Le temps est clair, c'est la pleine lune, bonne visibilité et le vent tourne légèrement Sud-Ouest, de 6 à 10 n..

Départ de Patras et cap sur la Céphalonie: ce qui représente environ 60 milles.

Nous devons d'abord naviguer sur le cap Papas (18 m.) puis, vers le cap Mondas (au bout de l'île de Céphalonie).

L'étoile du berger s'est levée à 04.30 h.

05h30 -Ouvert le grand génois en plus de la grande voile. La Péloponnèse s'estompe rapidement dans la brume légère. Le soleil s'est levé à 06h30 et le baromètre est descendu et remonté rapidement, sans raison...

Un bon coup de Meltemi...

Dès le lever du soleil, on voit déjà le haut sommet du Cap Monda qui se détache au-dessus de la brume matinale. Pendant plusieurs heures, la navigation est facile, voir un peu monotone. Deux voiliers nous suivent, pas très loin.

En fin d'après-midi, après avoir contourné avec prudence, les hauts-fonds du Cap Monda, nous donnons tout à coup dans un secteur très houleux: une vague de 2 à 3 mètres... Pourtant, le vent diminue. Les deux voiliers qui nous suivaient affalent et rentrent dans un port de pêche.

Soudain, après avoir passé le cap, un très fort vent Nord-Ouest se met à souffler et prend rapidement, à partir de 40 noeuds, des proportions de fort coup de vent. Voilà l'énigme de la baisse de pression atmosphérique et de la forte houle. Nous prenons un ris dans la grande voile et réduisons le génois à 60 % puis, un 2 ième ris dans la grande voile et peu de temps après, nous enroulons à l'avant complètement.

Le voilier avance difficilement maintenant au près serré. 1/2 noeud à l'heure sur le fond, pourtant il ne nous reste que 12 milles avant d'atteindre Port Argostoli, ce qui veut dire 24 heures pour rentrer... ! C'est vraiment trop !

Je demande à Gaby de nous trouver un abri, quelque part sur la carte de détails de l'île Zakynthos située du côté sud-est de l'île de Céphalonie. On pourrait s'y abriter; sinon il faudra se mettre en fuite sous

tourmentin et revenir sur nos pas: la vague est de 3 à 4 mètres; le vent fait vibrer le mât à 48 noeuds. On embarque d'énormes paquets de mer, ce qui ne nous dérange pas trop car la chaleur est torride, mais l'eau est extrêmement salée et nous brûle les yeux...

Le ciel est d'un bleu pur et toujours aussi limpide. Aucun nuage pour nous avertir des perturbations du vent... Je comprends maintenant, les deux voiliers grecs qui nous suivaient, d'être rentrés dans un port de pêche: ils ont dû prendre un avis de coup de vent sur la VHF grecque que nous, on n'a pas compris... et pour cause... !

Nous décidons donc de nous dérouter sur l'île Zakynthos (Xantes), vers un abri rocheux situé derrière la petite île Nicholas (une sorte de "hurricane hole" de pêcheurs). Nous virons donc vent de travers tribord et le voilier part comme "un coup de fusil"... Nous parcourons environ 8 m. à plus de 8.5 noeuds, avec 2 ris de pris sous grande voile seule presque complètement débordée. Nous tournons le Cap Skinari à une portée de gaffe, pour ne pas avoir à remonter le vent en longeant l'île Zakynthos. Les vagues écumantes viennent se fracasser sur les rochers et les embruns nous éclaboussent de toutes parts. Nous longeons les rochers dénudés, usés, mais le vent nous fait encore gîter à plus de 30 degrés. Nous atteignons enfin la passe et on pénètre dans l'abri rocheux... Quel abri... ! ? Le vent dévale la pente rocheuse entre deux pics, entraînant avec force, des nuages de sable et de petits cailloux qui nous piquent le visage. Nous pénétrons jusqu'au fond de la baie jusqu'à une profondeur d'eau de 5 mètres et nous jetons la grosse ancre CQR de 45 lb, puis la petite de 35 lb avec 250 pieds de chaîne... Bon les problèmes vont maintenant se régler d'eux-mêmes... Non... pas encore cette fois... ! Les deux ancres se mettent à déraiper toutes les deux et la petite île Nicholas se rapproche trop rapidement, à mon goût, en arrière de nous. Nous décidons de mettre le Zodiac à l'eau pour nous permettre de rallonger la touée des ancres, avec 2 gros câbles de nylon.

Au moment où Alex détache un côté du Zodiac, l'autre bout arrache complètement la main courante et je suis projeté par-dessus bord... comme une balle de tennis... ! Pendant qu'Alex reprend tout seul le contrôle, grâce aux manilles rapides sur le Zodiac en "lévitation", je m'agrippe à l'écoute de génois qui pend à l'eau et me hisse vigoureusement sur le gaillard d'avant... Alex me hurle: "Papa, les rochers, les rochers... !"

Je me dirige en rampant vers le cockpit, pour m'emparer des grosses pinces-coupoirs que j'ai toujours à portée de la main, en cas de panique. Pas de temps à perdre, il faut couper les 2 chaînes et les envoyer au fond... mais avant d'envoyer 1800\$ d'équipement par-dessus bord, on y pense en deux fois... Aussi j'embraye le Perkins et je pousse la manette à fond... Je n'entends rien à cause du sifflement du vent dans

le grément mais, la grosse fumée noire qui sort de l'échappement et la vibration excessive me renseignent rapidement sur l'effort fourni par le cher "vieil" ami... Le bateau se redresse, commence à avancer... pique du nez puis s'arrête net... relève tout à coup le nez et repart en avant avec force... C'est du jamais vu ! L'impossible se produit: les deux ancres se mettent à glisser comme sur des pelures de bananes... Nous tentons de nous approcher près du môle de grosses pierres, pour y jeter un grappin... Un pêcheur saute d'une roche à l'autre, en nous faisant de grands signes... Il a compris notre manoeuvre et nous lui lançons un bout de nylon qu'il s'empresse d'attacher autour d'un énorme bloc de pierre... Puis nous lui en lançons un deuxième qui ne sera pas de trop ! ... Voilà on peut souffler un peu, notre situation est maintenant plus confortable mais encore précaire car nous ne sommes pas attachés d'en arrière. Le vent continue de souffler en rafales de 30 à 45 noeuds. Nous décidons donc de continuer chacun nos quarts pendant la nuit; soit un dehors, un autre à l'intérieur au "stand-by" et l'autre qui peut dormir.

Heureusement pour nous au matin, le vent a diminué beaucoup et c'est maintenant une bonne brise de 20 n. qui n'a pas changé de direction. Nous avons pu prendre ainsi chacun, un peu de repos et la brise va en s'essouffant. Le pont et le cockpit sont ruisselants de sel ! Plusieurs bateaux de pêche italiens sont venus également, au cours de la nuit, trouver refuge dans "l'hurricane hole" !

09h00 -Le vent n'est plus qu'à dix noeuds maintenant et nous avons commencé à récupérer nos ancres, à force de bras. Le fond de notre baie n'est ni plus ni moins que l'ancien cratère d'un volcan et la roche semble coulée d'un seul morceau sur le fond, recouverte ici et là de longues algues la rendant ainsi très glissante et de ce fait, de pauvre tenue pour une ancre si efficace soit-elle...

Enfin, après avoir pris un bon dîner, on est débarqué pour la première fois sur le môle et nous avons visité notre "abri" dans le calme plat. Ce genre de baie à servi pendant 300 ans, de repaire aux pirates vénitiens qui écumaient la mer Ionienne. Les ruines de forteresse sur la petite île Nikolaus, témoignent que la loi du plus fort régnait ici en maître...

20h00 -Petite soirée très calme, un vent très léger de l'Est s'est établi. Nous projetons de partir vers l'île de Kéfalonia (Céphalonie) soit Port Argostoli, demain matin.

Lundi 9 juillet.

10h00 -Nous quittons donc notre "hurricane hole" en remorquant le Zodiac sur l'arrière. Nous hissons la

grande voile et le grand génois. Il y a quelques nuages ce matin mais il fait très chaud et le vent est à 10 n. de l'Est avec une vague légère.

Les bateaux de pêche italiens au nombre de cinq, sont également partis derrière nous et ils ont mis le cap

sur le bas de la "botte" de l'Italie.

12h30 -Le vent a baissé au point de devenir débile et on a rentré les voiles qui commençaient à claquer.

Navigation à moteur.

13h20 -Le vent semble vouloir repartir de l'arrière (Sud) et on déroule le génois.

Les Monts Kastelli et Monda font d'étranges couloirs pour le vent... Nombreux ajustements de voilure.

14h00 -Déventés, nous enroulons à l'avant et continuons à progresser à l'aide du moteur à vitesse économique (1,500 tours) vers le phare d'Argostoli.

15h00 -Nous avons tourné le joli phare de style dorique, datant des années 1800 et mis le cap sur la bouée verte.

Finalement, nous entrons sans histoire à port Argostoli, à 16h00.

Nous passons aux contrôles du port et douanes.

Nous avons fait le plein d'eau potable en utilisant la chantepleure devant la banque en construction, comme la dernière fois.

Mardi 10 juillet.

-Nous avons acheté le fuel du petit camion qui alimente les bateaux: 48 litres pour 25,000 drachmes.

Le vent souffle en majorité Nord-Ouest ici à Argostoli, dans l'île de Céphalonie.

Mercredi 11 juillet.

-Aujourd'hui, nous avons acheté chez le "shiphandler", un grappin du genre de ceux qu'utilisent les pêcheurs. Il est de format assez gros, pliant, mais solide et il est peu encombrant ! ... Nous avons vu comment cela pourrait être utile pour s'agripper aux rochers en panique, dans le gros temps, parfois...

Également, nous avons remplacé la ligne d'attrape que nous avons perdue. Aussi nous avons ajouté une

ligne à lancer pour la pomme de touline en polypropylène évidemment pour la raison qu'on connaît: elle

flotte...

14h00 -Nous décidons de partir d'Argostoli en direction de Luxuri: un petit port charmant protégé par un énorme brise-lames qui facilite l'accès aux traversiers.

Nous parcourons quatre milles pour traverser la baie d'Argostoli et pénétrons dans le port facilement. On a

accosté au bout de la jetée à 15h00.

Plusieurs restaurants et bar-terrasses ainsi que quelques commerces, le long du port. Le douanier est à faire la sieste. On l'a trouvé, allongé sur son lit, ronflant à faire trembler les murs; on n'a pas voulu troubler son sommeil...

18h00 - On a enfin rencontré le douanier: il fumait comme une cheminée, en regardant la télévision. - Il a refusé de nous permettre de quitter la Grèce sans avoir à revenir à Argostoli: nous avons payé les frais de douanes soit environ 4.50\$ et à 19h00 h., on s'est remis en route vers Port Argostoli qu'on a atteint trop tard malheureusement, pour que nous puissions obtenir nos visas de sortie vers l'Italie.

Jeudi 12 juillet.

-Ce matin, on nous a donné notre "clearance" pour partir, mais le vent est tombé et cela suppose un atterrissage de nuit dans le détroit de Messina: ce qui n'est pas rassurant avec le trafic qu'il y a, à cet endroit... - Nous décidons donc de rester encore quelques jours ici à Argostoli, pour attendre le vent et... de plus, demain c'est le vendredi 13... Alors, nous partirons dans la nuit de vendredi à samedi vers 4h00 du matin...

Nous sommes allés à la banque pour retirer 15,000 drachmes.

Nous avons changé les cordes de poulies des bastaques pour du nylon 1/2 pouce de diamètre.

Vendredi 13 juillet.

-Ce matin, les deux batteries espagnoles étaient encore à plat... Pourtant on a bien fait attention pour se lever du pied droit... pour ce vendredi... disons un peu spécial...

On a acheté trois caisses d'eau douce en bouteilles.

On a fait tourner la génératrice pendant 2 heures et 1/2 pour charger les batteries.

Il y a des activités inaccoutumées et militaires, depuis deux jours. Deux contre-torpilleurs et un sous-marin sont dans le port (armés jusqu'aux dents); des avions à réaction patrouillent en rase-mottes très souvent, comme pour effrayer... ! On a appris par RFI que des troubles ont éclaté, actuellement en Albanie et que 100 réfugiés albanais doivent être déportés de Patras aujourd'hui pour réintégrer leur pays à gouvernement totalitaire...

Samedi 14 juillet.

-Départ de Port Argostoli. Sortis de la baie, longé le phare de l'île et laissé le cap Akroteri par le travers bâbord.

06h30 -Ouvert le grand génois et la grande voile.

Le soleil s'est levé à 7h00. -Nous sommes au près serré et on devra se dérouter un peu...

10h30 -Un thon de bonne taille (un mètre) fait des zig-zags dans notre sillage. -La mer est absolument désertique: aucun bateau, aucun oiseau, pas d'avion... rien...

21h00 -Déventés, on doit encore faire appel au Perkins, autrement on va passer le reste de notre vie ici...

Dimanche 15 juillet.

-Il nous reste 130 milles à parcourir.

0h00 -Fait le plein de fuel et vérifié le niveau d'huile.

**Position: 37 d. 57.91 lat. Nord,
18 d. 01.22 long. Est.**

12h00 -Il reste encore 90 m. à parcourir avant le cap Spartivento (au bout de la presqu'île italienne).

Un pigeon voyageur est venu se poser sur le "dodger". Il est reparti quand Alex a tenté de lui donner du pain...

Nous sommes à l'extrême sud du golfe de Tarente, soit à 60 milles de Crotone...

Le premier phare qu'on pourra apercevoir se trouve à l'Est du cap Spartinavo: c'est un feu à éclats, visible à 26 m., à la pointe Calabre (à l'extrémité de la botte de l'Italie).

Alex a aperçu trois gros navires qui nous ont croisés à bâbord, pendant son quart.

Lundi 16 juillet.

00h30 -Un gros navire nous a coupé, à un mille, sur notre feu rouge: d'après ses feux de position, ça semble être un navire militaire. -Nous sommes à 30 m. de Spartinavo. -La lune s'est maintenant levée.

05h30 -Gaby a aperçu le phare du Cap Spartinavo et nous avons rencontré deux gros navires ainsi qu'un voilier.

06h00 -Un beau vent portant de l'Est s'est établi et on en profite.

J'aperçois pour la première fois les montagnes de la côte de Calabre.

Un gros voilier fait route vers Messina en avant de nous.

Nous prévoyons arriver à Naxos en Sicile, vers 15h30.

Nous avons parcouru 257 milles, depuis Port Argostoli.

11h30 -Nous avons vu l'usine désaffectée (indiquée "old factory" sur la carte) de Malito, sur le bout de Calabre et son môle.

12h30 -Nous utilisons maintenant la carte #3790 de l'Amirauté.

Naxos et la baie de Taormina en Sicile, est à 20 m. d'ici, en ligne droite.

7h00 -Nous contournons avec précision le brise-lames énorme qui semble disproportionné pour la grandeur du port, mais nous comprendrons seulement après avoir eu les explications concernant les dépressions et les grosses vagues soulevées par le Bora (qui souffle en hiver sur l'Adriatique) qui brisent tout sur leur passage.

Rentrés dans la baie et accostés à Naxos. Nous sommes ancrés avec le grappin sur l'arrière et attachés au môle, sur l'avant.

Nous avons parcouru 293.5 milles, depuis la Céphalonie.

(Voir: sicile.htm)

-Naxos est une ville sicilienne charmante au pied du volcan Etna, que nous apercevons à peine dans le halo ! Tout autour, il y a les montagnes très hautes avec de petites villes construites sur les pics.

L'eau est très propre dans la baie.

Mardi 17 juillet.

-La journée se passe rapidement.

On est allé chercher le fuel dans une station de service avec le Zodiac, pour contourner la grande plage publique (payante) et à l'aide du "caddie", on transporte les 5 bidons. En repartant de la plage, une vague qui roulait a noyé le petit hors-bord et on a dû revenir au voilier, en ramant... hi !

J'ai fait les changements d'huile du Perkins et de la génératrice.

Mercredi 18 juillet.

-Ensoleillé et très chaud, vent léger de l'Est et mer plate.

-C'est le branle-bas du départ: si le vent le permet, notre destination sera Camarotta, en Lucanie (golfe de Polycastro, dans la mer Tyrrhénienne, soit 132 m.) sinon nous arrêterons à Vibo, Valencia qui est à 60 m.).

-Nous mettrons d'abord le cap sur Péloro en passant le détroit très achalandé de Messine.

Nous tournons le cap Di Taormina et le cap San Andrea.

Un gros navire venant de Palerme, est passé à une encablure en avant.

Rencontré un gros remorqueur.

Nous devons progresser dans le détroit en tirant des bords au près serré et changer d'amures, à travers les "ferries" qui circulent à des vitesses folles.

14h00 -Nous avons choisi d'entrer au port de Messina plutôt qu'à Reggio, où l'enclave est très petite et bondée de bateaux: danger de s'accrocher dans un paquet d'orins.

Nous côtoyons les abords du port de Messina: il y a un dépotoir à ciel ouvert où on brûle les déchets et la senteur nous arrive jusqu'ici: quelle odeur...

21h00 -Rentrés à Messina après avoir passé devant la grande statue du Sacré-Coeur qui surplombe la "mafia" du port avec ses bras ouverts: ah ! Ces italiens sont vraiment sublimes...

Nous accostons au vieux quai de pierres. -Les arrivées et les départs incessants des gros "ferries" sont vraiment étourdissants. -Nous sommes attachés au gros quai de pierres en avant d'un "Moody" (british); il

n'y a pas de bittes en avant et on doit s'attacher avec une longue corde jusqu'au poteau d'éclairage de la

rue. Nous jetons le grappin pour empêcher le bateau de pilonner sur le côté des pierres rugueuses...

Nous

installons les deux planches de protection sur le parebattage.

Sous l'eau, il y a des pierres en saillies pour soutenir le quai et le vent est très fort. La vague nous pilonne

en plus des remous créés par les hélices des "ferries"... C'est l'enfer ! Je ne souhaiterais pas cela à mon

pire ennemi...

Jeudi 19 juillet.

10h30 -Température très chaude, ensoleillé, visibilité 3 m. et vent Est à 5 noeuds.

On a fait le plein du fuel à une station de service... (ce carburant a une curieuse odeur de fuel trafiqué qui

se situe entre l'huile usagée et la gazoline...).

Sorti du port de Messina, on s'engage dans cette impressionnante autoroute, entre la Sicile et l'Italie. Ce n'est pas de tout repos.

Nous allons tenter d'atteindre Camarotta (113 m. à parcourir) d'ici demain matin (dans la mer Tyrrhénienne).

Changé station secondaire (la Turquie) pour celle de la Sardaigne (5) et le Loran-C s'est remis à fonctionner correctement.

Nous bénéficions du courant de sortie qui nous pousse dans les fesses, en plus du vent Est (léger à 5 n.).

14h00 -Nous avons les îles Liparis par le travers bâbord, mais on ne peut pas les voir: elles sont à 30 m.

4h45 -Gros navire égyptien, nous a dépassés à portée de voix sur tribord.

Un voilier se dirige vers les îles Liparis.

8h00 -Un bateau de touristes nous a passé sur l'avant, allant vers Gabo Valencia.

**0h00 -Nous sommes à 10 m. de l'île volcanique Stromboli: nous n'apercevons pas l'île en raison du halo
mais on voit les curieux petits nuages blancs (vapeur ?) que laisse échapper le sommet toujours actif du
volcan bien connu... (coucher de soleil au-dessus du Stromboli...).**

**1h00 -Nous avons 55 m. de parcourus depuis 10.30 h. ce matin, soit une moyenne de 5.5 m., ce qui n'est
pas si mal compte tenu du vent faible et de la grande houle...**

**Alex a aperçu trois gros navires qui passaient au loin.
Vendredi 20 juillet.**

**00h00 -Le vent avait molli depuis quelques heures, mais il semble maintenant se rétablir de nouveau de
l'Est.**

**03h00 -Gros navire vient sur bâbord. -Le Loran-C clignote sur le S2, la station "slave" # 5"...
Réception à
47 %. -Différence de position avec le GPS. -On est au près bon plein et une forte houle rentre de
travers,
sur nous.**

**04h00 -Établi la voile avant: la vitesse a augmenté d'un noeud et le vent est maintenant passé Nord-
Est. -**

Nous avons aperçu le phare de Palerme sur l'avant tribord.

07h30 -Nous sommes à l'ouest du golfe de Polycastro, en Lucanie (115 m. de parcourus, à cette heure).

08h00 -Fait un "clear memory" sur Loran-C et redonné position initiale: OK, il fonctionne maintenant. -On aperçoit la pointe de l'île Licos, dans le halo matinal.

09h00 -Nous avons Camarotta par le travers tribord.

Nous entrons dans le secteur de la Campario.

Un autre voilier nous précède.

On utilise la carte #3745 de l'Amirauté: les brisants et les hauts-fonds de l'île Licos ne sont pas indiqués... Surveillance constante des deux écho-sondeurs...

Nous pénétrons dans le golfe de Salerne.

14h45 -Nous contournons la dangereuse pointe de l'île Licos qui est entourée de brisants jusqu'à 4 milles au large.16h30 -Rentrés dans la marina Agropoli.

(Très peu de place). Nous jetons le grappin et on se faufile entre un Dufour 28 et un autre petit voilier tant bien que mal, en évitant la multitude d'orins flottants...

Nous avons parcouru 156 m. en 30 heures, soit une moyenne de 5.2 m. à l'heure.

Dépensé trois bidons de fuel...

20h00 -Un italien a invectivé Alexandre, pendant qu'on s'était rendus dans la ville, pour découvrir les centres commerciaux: il semble qu'on aurait pris sa place (pourtant, personne ne paie de place ici; c'est supposé être un quai public...).

Dimanche 22 juillet.

04h15 -Cap sur la Corse. Nous sortons du môle des pêcheurs d'Agropoli, en Campani.

Sortis du golfe de Salerne.

Le Loran-C s'est remis en marche seulement au bout de la pointe Tresina; les stations "slaves" # 1 et 5: rapport de réception 97-83-19, ce qui n'est pas très fort pour la station S-2. Naviguons au vent de travers (grande voile et grand génois).

08h00 -On aperçoit sur tribord, le mont Angelo qui s'élève à 1444 mètres de haut.

09h00 -On commence à distinguer l'île de Capri (tribord avant).

On a dû enrouler le grand génois, faute de vent...)

09h45 -Nous avons frappé quelque chose avec l'hélice: le moteur a ralenti, vibré... je l'ai embrayé à reculons et on est reparti... Il peut s'agir d'un bout de câble ou d'un sac de plastique... Ce n'est pas ça qui manque, ici... !

12h15 -Île de Capri par le travers tribord.

14h45 -Nous apercevons l'île d'Ischia qui ferme la baie de Naples, du côté nord; après nous allons perdre de vue l'Italie et tomber en haute mer Tyrrhénienne, en direction des Bouches de Bonifacio. -Bateaux de pêcheurs napolitains qui se dirigent vers Capri.

16h55 -Un voilier passe à trois milles en arrière: il est sous spi et semble venir de Palerme, au nord de la Sicile; il est en direction de Naples.

Le GPS reçoit son almanach. Il reprendra à 18 heures.

19h00 -Il reste 190 m. à parcourir pour atteindre Porto-Cervo.

Gros "ferry" blanc, venant de Messina se dirigeant vers Ischia.

20h10 -Un autre "ferry" passe devant nous, vers la Sardaigne, pendant qu'un gros pétrolier le "Captain Diamantes" fait de même, dans la direction opposée, soit vers Ischia.

23h50 -Il reste 177 m. à parcourir avant l'île de la Corse.

Lundi 23 juillet.

00h00 -81 m. de parcourus.

Tentative pour établir le grand génois... très frustrante; on doit enrôler cinq minutes après.

2h00 -Barque de pêche allant vers l'Est.

Fait le plein de fuel: 3 bidons.

On voit les phares des îles Palmarola, di Ponza et di Zamrone.

Reste 152 m. à parcourir avant Porto-Cervo (côté nord de la Sardaigne).

6h15 -Etabli grand génois au près serré.

Grande voile avec 2 ris, pour l'empêcher de claquer à tout moment...

10h50 -Reste 130 m. avant Porto-Cervo. -Un gros navire nous a doublés, se dirigeant vers le golfe de Gênes.

15h00 -Rome est au Nord de notre position, à plus de 60 milles. Egalement Plumicino et F. Tevere.

22h00 -Un "ferry" fait route vers Bonifacio et un gros navire vient en sens inverse.

Reste 96 m. à parcourir et on en a fait plus de 192.

**Position: 40 d. 30.60 lat. Nord,
13 d. 42.70 long. Est.**

Mardi 24 juillet.

**00h30 -Brouillard assez épais, un gros navire nous a coupé la route à une encablure, j'ai dû éclairer la voile
à trois reprises, il n'a pas réagi...**

2h15 -Fait le plein de fuel.

3h00 -207 m. de parcourus. -Il y a deux chaluts à bâbord et un "ferry" en direction de Rome.

**6h00 -220 m. de parcourus, reste 76 m. avant Bonifacio. -Gros porte-conteneurs nous dépasse à tribord;
se dirigeant sur le même cap.**

8h00 -Pointage sur carte à grande échelle #3675.

**Position: 41 d. 06.16 lat. Nord
10 d. 35.96 long. Est.**

12h15 -Carte #7025 P (la Corse) pour pointer.

**3h00 -Le "ferry Tyrenia Aurelia" en arrière de nous. -Le "ferry Logadoro" avec un cap sur le golfe de Gênes
et le "Car Express" nous dépassent sur bâbord.
Un voilier descend le long de la Corse (qu'on ne voit pas encore) et se dirige vers les Bouches de Bonifacio, lui-aussi.**

**13h45 -On aperçoit la Sardaigne pour la première fois sur notre bâbord. Aussi, les premières mouettes et
quelques dauphins viennent nous saluer. -Etabli grand génois.**

17h00 -GPS dans son almanach, il deviendra opérationnel à 22 heures, seulement.

Nous voyons au loin, un voilier qui tire des bords pour pénétrer dans les Bouches de Bonifacio.

Nous décidons de prendre un grand tac qui nous emmènera jusqu'à 5 m. au sud de la pointe du cap Picolu.

**Le vent est maintenant très fort et la gîte va jusqu'au rail de fargues: il y a de l'eau qui entre dans la cabine
par les boulons de fixations du liston d'écoute (des voiles d'avant); ils ont besoin d'être resserrés.**

20h00 -Nous entrons dans les Bouches de Bonifacio par gros vent, au près serré, de nuit alors que le GPS

n'est pas fonctionnel et le Loran-C inopérant. C'est la navigation à vue (pour ne pas dire au pif) et les bouées entremêlées par les détours ne sont pas faciles à identifier à travers les gros navires qui circulent.

Il nous reste dix milles à parcourir avant de tourner le phare.

22h15 - Le GPS s'est remis en marche.

Mercredi 25 juillet.

01h10 -Rentrés dans l'abri naturel de Bonifacio. -Nous faisons un tour de la baie pour reconnaître les lieux,

puis nous entrons au quai des pêcheurs où deux types nous tendent les bras... Ils nous font signe d'entrer

à côté d'un "cruiser" et il nous demande 300 francs comme dépôt de garantie, en attendant de nous enregistrer à la marina... Gabrielle fulmine; les têtes des deux gars ne lui reviennent pas et nous refusons

de payer ainsi, sans reçu officiel.

-Nous avons parcouru 317 m.. -Nous avons pris quelques heures de repos jusqu'à neuf heures puis, on est

allé à la marina où un autre skipper réalise qu'il s'est fait "plumer" par les deux escrocs...

On nous informe qu'on peut s'installer n'importe où, dès qu'il y aura un départ.

On trouve un quai au # 37: Gaby reste sur place, pendant qu'on va chercher le bateau pour accoster sans histoire.

À treize heures, on a l'électricité et l'eau pour la première fois, depuis l'île de Malte...

On va à la banque pour un retrait Visa de 400\$ sans tracasserie.

On lave le bateau à l'eau douce: quel luxe...

Jeudi 26 juillet.

-Un drame est survenu à deux quais de nous. Les pompiers du service de réanimation et les ambulanciers

sont sur place... Une petite fille dans un Zodiac, est en état de choc... Sur la banquette d'un "cruiser" à

côté, une adolescente est étendue, morte noyée... Des gens autour pleurent à chaudes larmes pendant que les ambulanciers l'enveloppent dans un drap... Cela fait réfléchir sur la sécurité nautique, un événement pareil...

6h00 -Changé le filtre à fuel du Perkins: il est complètement bouché. On fait attention de tout enlever les

bulles d'air et le moteur démarre à la perfection: il ne change plus de régime (sous traction).

Rajustement de la vis du ralenti à 900 rpm; ce qui élimine les vibrations à "idle"...

20h00 -Finalement, on fait le plein des réservoirs à eau potable, ensuite un bon lavage du pont. On projette de partir très tôt, le samedi matin.

Samedi 28 juillet.

-Nous nous levons à 05h30 et nous mettons le cap sur Ajaccio.

Nous naviguons à deux milles de la côte corse.

J'initialise le Loran-C (d'après le GPS): tout est OK sur les stations secondaires 1 et 5. Bonne réception.

06h45 -Cap Feno, par le travers tribord. -Le vent est léger à 5 noeuds du Sud-Ouest. -On a établi le grand génois tangonné.

08h30 -Phare des brisants "Les Moines", par le travers tribord. -Établi la grande voile.

Cap sur la pointe de Senetosa.

10h00 -Nous avons la pointe de Senetosa sur le travers tribord.

14h00 - À la pointe Sanguinaire, le vent refuse et on décide de rentrer à Ajaccio, la ville de Napoléon.

17h00 -Rentrés à la marina Citadelle; pas de place; la rade est très encombrée par les activités d'une course organisée pour la journée. On est allé s'accoster à la marina de l'Amirauté (encore en construction). -C'est une véritable tour de Babel: le responsable de la marina est dans un bar et on ne réussit pas à le retrouver... -Il y a ici à Ajaccio le musée de Napoléon, mais ça ne nous dit absolument rien d'aller le visiter.

Dimanche 29 juillet.

-Vent Nord-Est 15 noeuds, nuageux avec périodes ensoleillées.

Nous quittons Ajaccio, en direction de Calvi. Nous avons pris la passe des Sanguinaires entre les brisants de la pointe Parata et l'île Porré: on a sauvé ainsi un trajet de plus de 10 kilomètres; ce que nous n'aurions certainement pas fait de nuit, à travers tous ces rochers...

Plusieurs voiliers se rendent à Calvi et on se talonne les uns et les autres à cinq noeuds, dans le golfe de Sagone.

11h30 -Nous voyons la pluie pour la première fois depuis l'île de Malte ! C'est merveilleux à voir tomber...

Elle est chaude et nos voiles, toutes raidies par le sel et les sables du désert, vont se nettoyer toutes seules, grâce... au ciel.

11h40 -Nous doublons le cap Rossu et le golfe Porto. -Il reste 8 m. avant l'île de Gargalu (où on doit changer de cap).

12h15 -Pointe Gargalu par le travers tribord.

14h10 -Nous passons au large de la baie d'Elbo.

16h00 -Pointe de la Revelatta par le travers tribord. -Changé de cap pour entrer à Calvi, complètement au nord de la Corse.

17h00 -Nous contournons la Citadelle et entrons dans une superbe marina mais très encombrée, surpeuplée avec des centaines de bateaux à l'ancre (tenant compte de la saison).

Nous avons parcouru 57 milles.

Après avoir fait du "sur-place" devant le quai d'accueil (tous les quais libres sont libellés: réservé !). - J'aperçois enfin un responsable et je lui crie: "Vous avez une place S.V.P. ?". -On me répond d'attendre un peu et on nous fait signe d'entrer au # 108... Juste ce qu'il nous faut...

Lundi 30 juillet.

-Après s'être informés à maints endroits, on découvre enfin un vendeur de matériel de bureau "A-Z Bureau" qui envoie un fax pour notre fille Martine, avec une grande gentillesse... Le numéro du Canada pour sortir de France est: 19. -Après, on a trouvé un "super gros" marché, le meilleur depuis l'Espagne, avec un bon choix de victuailles, enfin... !

12h00 -Un peu avant le dîner, une dame vient nous saluer. Notre drapeau canadien l'avait fascinée... Il s'agit d'une dame native de Terre-neuve, accompagnée de son mari. Ils ont un voilier dériveur intégral en alu, du nom de "SeaWicth, Halifax, N.B.". Leurs noms: Jannet et Jacques Renou. Elle poursuit des études en lettres en Espagne mais pour le moment, ils doivent faire les Alizés en passant par Cadix, Madère, les Canaries, les Iles du Cap Vert et ensuite les Antilles, pour Noël... On espère bien se revoir... !

Mardi 31 juillet.

-Changé l'écoute de la voile d'avant: très usée, après 6 ans (dont une année de navigation intensive).

J'ai réparé les endroits échauffés et j'en ai fait un câblot d'ancrage.

Fait un marché de légumes. -Pas reçu la réponse du fax.

On a fait photgraphier Alex pour faire émettre un passeport canadien quand Gabrielle ira au Québec.

Mercredi 1 ier août.

-Temps clair, ensoleillé, très chaud, vent Nord-Est de 15 à 20 n., mer légèrement formée. -Loran-C sur stations 1 et 4: OK. -Départ à 10 heures (Cap sur Antibes). -Nous sommes à l'extrémité sud du golfe de Gênes.

11h00 -Décidons de mettre le cap sur Gogolin (marina moins achalandée peut-être), dans le golfe de Saint-Tropez. -Navigation au près bon plein, avec grande voile et grand génôis.

16h00 -Le GPS est dans son almanach. -Il reste 54 milles à parcourir.

Jeudi 2 août.

01h00 -Il y a de nombreux voiliers et traversiers en direction de la Corse. (Ils sont en sens inverse avec nous !)

06h00 -Vent mistral difficile à remonter, mer forte. -Le phare du Cap Camarat est en vue. -Il reste 18 milles à parcourir pour Gogolin qui est situé au fond du golfe de Saint-Tropez.

09h00 -Entrés dans le golfe de Saint-Tropez (mer moins forte maintenant).

Beaucoup de voiliers sortent du golfe; ils font route vers l'île d'Hyères.

Le Loran-C a clignoté pendant trois heures puis s'est remis à fonctionner avec un bon signal... en entrant dans la marina.

11h00 -Nous pénétrons finalement dans la marina Sainte-Maxime. -Nous avons parcouru 124 milles depuis Calvi. -Excellente marina, accueil chaleureux: ville bien pensée en fonction du tourisme, avec rues piétonnières où on accorde beaucoup d'importance aux clients et visiteurs... Décidément, les Grecs ont encore beaucoup à apprendre des français. (Eau, douches, électricité, shipchangers, etc.).

Nous avons envoyé à Martine, les photos afin de faire émettre un passeport canadien pour Alex.

15h00 -Trouvé enfin un système de voyants "leds", chez un shipchanger du port (pour vérifier l'état des deux batteries espagnoles). -J'ai installé le tout sur le gros coupe-circuit du pilote Autohelm: j'ai ainsi une lecture individuelle sur chaque batterie. Le tout marche très bien.

Vendredi 3 août.

-Nous avons décidé de passer une autre journée à Sainte-Maxime. Nous avons donc laissé le quai où on ballote beaucoup au passage des bateaux et on jette la pioche, en face de la plage.

-Pendant la soirée, au moins six voiliers font la même chose que nous. Excellent endroit, bonne soirée et nuit très calme.

Samedi 4 août.

-Nettoyé l'hélice Max-Prop, en apnée. -Activités nautiques de toutes sortes.

Dimanche 5 août.

07h00 -Mer très calme. Vent nul. -Nous remontons l'ancre et quittons Sainte-Maxime au lever du soleil. -

Naviguons à moteur et mettons le cap sur Camarat.

07h30 -Nous passons le phare de La Motte qui marque la sortie de la baie de Saint-Tropez. -Au-dessus du littoral on aperçoit dans le halo, le massif des Maures.

09h00 -Contournons le cap Camarat (ses îlots et son phare) et nous faisons route sur le cap Bénat, soit 16 milles à parcourir.

Nous passons Cavallaire, Mimosas et le Lavandou où se trouvent trois excellentes marinas, à ce qu'on nous a dit.

11h30 -Nous avons l'île Levante par le travers bâbord et l'île du Port Cros, en avant. -Une quantité impressionnante de bateaux circulent tout autour de nous.

11h50 -Cap Bénat par le travers. -Cap sur le Port d'Hyères.

Gros port de plaisance: beaucoup de voiliers, des centaines et des centaines, partout jusqu'aux îles d'Or (Porquerolles, etc.).

14h00 -Entrés dans le premier brise-lames du port d'Hyères. -Nous avons parcouru 37 milles le long de la côte Varoise. -On a mouillé l'ancre juste devant la plage près de deux gros catamarans.

-On s'est rendu dans une librairie maritime. Nous avons trouvé les cartes "Shom-P" de Madère, des Canaries et du Cap-Vert.

Lundi 6 août.

-Passé une excellente nuit à l'ancrage dans l'avant-port.

Coup de mistral en après-midi, à 30 noeuds.

Nous avons trouvé des filtres à l'huile pour le Perkins. -Nous avons fait un marché et magasiné: les prix

sont très élevés. -Nous avons fait le plein de fuel.

- Un voilier (deux-mâts) est entré dans le port, dans un piteux état: la grande voile est déchirée et l'enrouleur complètement hors service. En voyant manoeuvrer l'équipage pour prendre un orin, nous avons

vite compris qu'il s'agit de non professionnels (du type amputés...).

-La météo pour mardi n'est pas très bonne, pour aller en direction ouest car les vents passeront de Nord-

Ouest à Ouest et se calmeront en avant-midi: enfin, on verra...

Mardi 7 août.

05h30 -Ce matin, très tôt avant le lever du soleil, le vent Nord-Ouest est encore très fort et nous tirons sur

notre chaîne d'ancre avec force; ce qui nous fait différer notre départ d'Hyères, d'une autre journée.

Les vents très fort du Mistral nous permettent de régénérer les batteries espagnoles à pleine capacité. L'éolienne et le panneau solaire à eux deux, équivalent à une prise de 110 volts à 20 amps: pourtant ces

deux batteries sont soumises à une demande très forte sous cette chaleur pour l'utilisation du congélateur, etc...

18h00 -Le vent a tourné de 180 degrés en 30 minutes et souffle maintenant à 25 noeuds dans la direction

opposée... (C'est à n'y rien comprendre... ?)

Mercredi 8 août.

05h30 -Ce matin avant le lever du soleil, je vérifie l'état de la mer et du vent... et je vais me recoucher sans insister.

07h00 -Je sors de ma couchette: un "swell" important m'y oblige un peu d'ailleurs. Le vent s'est quelque

peu assagi et une pluie fine s'est mise à tomber. La mer est formée et de gros nuages noirs roulent... - Nous levons l'ancre, le fort roulis aidant notre décision.

7h30 -Nous mettons le cap sur l'île des Porquerolles et nous allons nous engager dans la petite Passe.

Nous traçons une route sur le cap Sicié. -En sortant de la petite Passe, on prend le vent grand large ainsi

qu'une forte houle.

Le Loran-C fonctionne sur les stations secondaires 1 et 4.

Nous avons rapidement le port de Toulon par notre travers tribord. -Petit grain qui mouille à peine le pont maintenant. -Nombreux voiliers cheminant le long de la côte.

11h10 -Nous faisons maintenant le cap sur l'île Rioux. -On bénéficie d'un courant d'un noeud.

13h10 -Bandol par le travers tribord.

15h30 -Tourné en direction de l'île Maire.

16h00 -Nous avons l'île Rioux par le travers tribord.

16h45 -Nous avons tourné de 45 degrés après l'île Maire.

On est passé devant le Château d'If.

17h30 -Nous sommes finalement rentrés à Frioul, île de Ratonneau (en face du Château d'If) et nous sommes attachés à la digue Berri. Nous avons rempli les formalités à la roulotte des Douanes et Immigration, juste en avant de nous sur le quai. -Nous avons l'électricité et l'eau. -Nous avons parcouru 51 milles.

Jeudi 9 août.

**J'ai fait le plein de fuel. -Changé l'huile et les filtres du Perkins (il a tourné 149 heures avec la même huile). -Vérifié le niveau du liquide refroidisseur. -Nettoyé le filtre à charpie du moteur. -Vérifié le joint
Ercème à l'étambot: tout est OK.**

-J'ai fait des contacts intéressants sur ondes courtes en Angleterre, en Ukraine, en Italie (sur RTTY) sur la bande des 10 mètres.

Vendredi 10 août.

-Nous avons pris ce matin à 9h30, le "bateau passeur" pour aller à Marseille. -La vieille ville n'a pas beaucoup changé, sauf la partie Est qui s'est développée beaucoup. -On a retrouvé la vieille tour à l'entrée de la baie et le port de mer. La marina est maintenant surpeuplée avec plus de 18,000 unités: on dit que ça double en saison. -On s'est rendus (en taxi) à la superbe basilique Notre-Dame de la Garde, que nous avons retrouvée telle quelle, après treize ans.

-Nous remplissons les réservoirs d'eau potable et nous préparons l'oringage pour pouvoir partir tôt demain à l'aube, sans difficulté...

Samedi 11 août.

-On s'est levé à cinq heures. Le soleil apparaît à six heures.

Temps clair, vent très léger à 8 noeuds du Sud-Est, avec une mer calme.

(Voir: [frioul.htm](#))

06h00 -Départ de Frioul en direction de Palamos, en traversant le golfe du Lion. -Naviguons sous grande voile seule.

Contourné le cap de Croix de l'île Ratonneau.

Le Loran-C est difficile à remettre en marche.

Nous avons passé l'îlot Téboulen et le phare.

07h25 -Nous avons le phare de l'île Planier (gros rocher) par le travers bâbord.

Le Loran-C se met encore à clignoter.

09h45 -Nous ajoutons le grand génois, nous sommes au vent de travers (vent Sud-Est à 10 n.).

Il y a de nombreux navires en direction de Marseille.

10h30 -On aperçoit encore la montagne Sainte victoire, au-dessus de Marseille.

15h15 -Le GPS reçoit son almanach.

16h10 -Entré la correction magnétique qui est maintenant de 3 degrés Ouest.

21h00 -Reste 51 milles à parcourir. -Notre heure d'arrivée estimée à Palamos (Espagne): demain à sept heures.

22h30 -Nous avons rencontré un gros navire et le vent a forci, nous obligeant à réduire le grand génois.

Dimanche 12 août.

02h00 -Rencontré un gros navire en direction des Camargues.

Nous avons enroulé complètement la voile d'avant.

2h30 -Nous avons le phare de Saint-Sébastien en vue, devant nous. -Le vent est en train de s'encalminer lentement.

6h00 -C'est maintenant le calme plat: il y a beaucoup de rosée sur le pont. -Nous devons faire encore appel au Perkins.

8h00 -Nous avons passé la Roca La Sardena: rocher à fleur d'eau; pas rassurant du tout dans la brume.

9h00 -Nous sommes rentrés dans la baie de Palamos, sur la Costa Brava en Espagne. -Nous avons parcouru 143 milles depuis Frioul.

-Nous avons jeté l'ancre en face de la plage ainsi que le grappin pour nous retenir d'en arrière et éviter ainsi le roulis rythmique qui vient du large. -Le vent entre assez fort du Nord-Ouest et il y a plusieurs nuages dans le ciel. En après-midi, après avoir dormi trois bonnes heures, on s'est rendu place du marché. Alex est revenu seul au bateau pour surveiller car le vent est très fort. -Au moment où je l'appelais sur la VHF portative; il m'informe que le voilier a chassé sur son ancre: les équipages des deux bateaux de chaque côté, ont paniqué et ont offert leur aide. Mais Alex a refusé car il était maître de la situation. Aussi, à notre retour, nous avons enlevé le grappin avec le Zodiac, non sans difficulté ensuite on a remonté la CQR pour s'ancrer de nouveau et cette fois sans problème. (On a également remis le grappin en arrière, pour garder l'étrave au large.)

Lundi 13 août.

-Ce matin, on est allé chercher le fuel dans les jerry-cans, aussi 15 gallons d'eau potable. -On s'est rendu place du marché pour faire un retrait Visa mais devant la lenteur du téléx, on a annulé. Puis on s'est rendu à la banque d'en face, avec la carte Mastercard: 40,000 pesetas sans problème et rapidement. (1\$ canadien = .840 pesetas).

On fait un gros marché de boustifaille et on a aussi acheté une valve en "Y" pour le système d'eau de mer, sur l'unité du congélateur: le tout fonctionne maintenant et on peut amorcer la pompe sans rien mouiller. - Alex s'est équipé d'un nouveau masque de plongée et d'un tuba avec balle de ping-pong. Il le trouve très efficace: pas d'eau salée à avaler...

-Fait un joint de silicone entre le pont et le plat bord, dans le puits à chaîne: il y a encore de l'eau salée qui pénètre dans les équipets quand on est en mer.

Mardi 14 août.

-Il a plu beaucoup, cette nuit. On s'est levé à six heures, on a préparé le bateau et levé l'ancre. Le grappin était accroché à une chaîne, au fond: on a cassé une griffe; il est foutu.

06h40 -Ensoleillé, le vent est faible du Nord-Ouest et il y a un "swell" qui entre dans la baie.

Départ de Palamos en direction de Barcelone. -Nous sommes partis en même temps qu'une importante flottille de chalutiers de plus de 40 unités; c'était plutôt étourdissant de circuler à travers tout ça... !

-Le Loran-C est en fonction avec un degré en moins, sur la longitude Est.

07h00 -Nous avons établi la grande voile et le grand génois (bâbord amure). -Nous rencontrons beaucoup de voilier.

5h00 -Le GPS reçoit son almanach. -Nous avons vu les trois tours de la centrale thermique Fesca. - Nous avançons très vite au près serré et nous pouvons corriger notre route vers le port, le vent fléchissant comme dévié par la Sierra de San Mateo.

Plusieurs gros navires sont en attente, ancrés à l'extérieur du port de Barcelone.

9h00 -Accostés au quai public dans la Darse Nationale. L'eau y très polluée, on dirait de la sauce aux prunes... -La Plaza di Colomb est située juste à côté de nous.

Mercredi 15 août.

-Nous avons pris un taxi (les conducteurs de taxis sont très honnêtes et serviables) pour nous rendre à l'hôtel Mélia, sur la rue Saria.

-C'est aujourd'hui le 15 août: tout est fermé, c'est la fête nationale. On a réussi à trouver un petit dépanneur et maller une lettre à Annie, au grand hôtel Mélia.

Nous avons fait le plein de fuel.

Un jeune étudiant de Montréal, est venu causer avec nous; il a aperçu le drapeau canadien de très loin, nous a-t-il dit.

Beaucoup de gens viennent nous voir et sont surpris de trouver un bateau du Québec qui a voyagé jusqu'ici.

Barcelone est une grande cité propre, fonctionnelle avec des espaces verts où l'être humain a préséance.

Même les vieux quartiers de la vieille ville ont été repensés et adaptés: stationnements, plaza, etc... (Ce sera certainement une "plus-value" pour les touristes des Olympiques 92...)

-Mais l'eau du port est très polluée. Dommage qu'on n'ait pas pensé encore au traitement des eaux usées; pourtant, il y a deux plages publiques de chaque côté du port. Aussi comme toutes les grandes villes du monde, il y a un "smug" au-dessus de la ville.

Autre chose à souligner: il y a un téléphérique qui part de la montagne et qui circule par-dessus le port; ce qui est très apprécié des visiteurs.

Mercredi 15 août.

19h00 -Etant donné que la météo sera bonne avec vent du Nord 15 à 20 n. cette nuit et Sud-Ouest demain matin, nous décidons de larguer ce soir pour San Carlos de la Rapita. Le Loran-C est toujours à une minute de moins en longitude est; le GPS est en opération normale.

Il y a beaucoup de gros navires et de "ferries" en circulation.

2h00 -Le Loran-C reçoit très mal la station "master"...

23h15 -Le phare de Villanueva y Geltru est maintenant visible sur l'avant tribord.- Nous rencontrons beaucoup de navires.

-De nombreux feux d'artifices du 15 août, crépitent dans les villes côtières que nous longeons.

Nous avons mis la voile d'avant au maximum.

Il nous reste 66 milles à parcourir.

Jeudi 16 août.

02h00h -Nous avons enfin Villanueva y Geltru par le travers tribord et puis Colafell.

5h00 -Phare de pointe Salou à tribord.

Nous laissons une plate-forme de forage, par le travers tribord.

Nous rencontrons une importante flottille de pêche au "fanal"

6h15 -Reste 33 milles à parcourir (nous en avons fait 65). -Le Loran-C s'est remis à fonctionner après l'avoir initialisé de nouveau. -Le soleil s'est levé à sept heures seulement, ce matin.

9h30 -C'est le calme plat: nous sommes complètement déventés. Nous progresserons maintenant à moteur.

Nous avons Gabo Tortosa et Isla Buda par le travers tribord. -Nous avons actuellement atteint la limite du golfe de San Jorge.

11h00 -Nous naviguons dans la zone des 14.8 mètres. -Le Loran-C ne reçoit plus la 2 ième station esclave # 4 et il s'est interrompu: je l'ai fermé.

12h10 -Punta de la Bana (tour de 27 mètres, noire et blanche) par le travers tribord.

13h10 -Nous entrons dans le Puerto de Los Alfaques en contournant la longue pointe ensablée et

pénétrons à l'intérieur du brise-lames.

14h15 -Rentrés à San Carles de la Rapita. -Nous avons parcouru 106 milles. -Le prix de la marina est de 40\$ par jour (exorbitant), pas de fuel à moins de 8 kilomètres, sur l'autoroute. De plus les services sont plutôt médiocres: une seule douche payante avec l'eau "rationnée". -Nous avons fait un bon lavage du pont et de la coque du voilier à l'eau salée et nous avons trouvé un endroit pour nous accoster demain. Ce matin, nous avons pu faire remplir 4 jerry-cans de fuel par la petite camionnette qui transporte un réservoir pour le service aux plaisanciers.

Vendredi 17 août.

-Nous avons quitté la marina pour accoster au quai commercial, à l'épaule avec un "tug-boat" de la Compagnie Techno-sub.

-Nous passerons la journée à couple sans inconvénient et pourrons partir demain, sans avoir le problème des nombreux orins à éviter, dans la marina...

Samedi 18 août.

-Ensoleillé avec vent léger du Nord à 10 n., vague d'un mètre.

9h00 -Branle-bas de départ pour atteindre Javéa (si on le peut...) soit presque sur la pointe de La Nao.

-Nous établissons la grande voile et le grand génois tangonné. -Nombreuses bouées d'entrées dans les ports de pêche.

-Nous entrons dans le golfe de Valencia que nous tenterons de traverser d'un bout à l'autre, au large.

13h00 -On ne voit plus la côte.

13h50 -On a enlevé le tangon sur le grand génois.

14h40 -Le GPS reçoit son almanach.

16h30 -Il nous reste 73 milles à parcourir, pour atteindre Javéa.

18h15 -Nous avons rencontré trois "cruisers": ils semblent provenir des Ilots Columbretas. Nous doublons

les îles La Ferrera, El Bregantin et Columbrette Grande.

18h30 -Affalé la voile: déventés, nous naviguons à moteur.

21h30 -Il reste 55 milles à parcourir avant Javéa. Notre HAE: midi.

Dimanche 19 août.

01h00 -Nous avons vu deux voiliers qui ont croisé notre route, en direction de Valence.

01h30 -Enorme "ferry" blanc venant de Valence, allant en direction des Baléares, nous a passé à 1/2 mille en avant: il est tout inondé de lumières.

2h50 -Reste 34 milles à parcourir.

04h20 -Phare du cap de La Nao en vue au plutôt, celui de San Antonio puisqu'il y a un feu à éclats: 4 éclats, puis il s'arrête.

06h00 -Il reste 22 milles à parcourir, nous en avons fait 102. -Le jour se lève à sept heures seulement.

08h00 -J'aperçois enfin le Cap de San Antonio dans le halo matinal. Il reste 13 milles avant d'atteindre le phare la pointe du phare, perché sur le haut rocher et visible à plus de 25 milles, en mer.

11h00 -Rentrés à Javéa. Nous avons parcouru 125 milles. Nous avons mouillé l'ancre en face du môle Poniente. Il y a 5.6 mètres d'eau et la plage est à gauche du môle.

Au moment où nous commençons à dîner, une course de rameurs en équipes se déroulait là, juste devant la jetée et... nous étions aux premières loges !

Pendant la soirée, le vent Sud et le "swell" se sont accentués pour ensuite se calmer complètement, au cours de la nuit.

Lundi 20 août.

-Aujourd'hui, la mer est plutôt calme, le vent léger Nord-Est et notre mouillage est confortable.

Nous avons fait le plein de fuel: quand on est allé sur le quai des pêcheurs au poste Campsa, le préposé nous a répondu: "Seca... seca... Manana !" (Comme tout bon espagnol... "Vide, à sec... Demain... peut-être... !").

Nous avons trouvé une excellente boucherie et un marché d'alimentation. Également, un marché de livres à échanger... Nous commençons à manquer de lecture !

Mardi 21 août.

-Vent du Nord de 10 noeuds, mer houleuse.

Partis de Javéa à 06h00, nous avons eu un gros "swell" ce matin; nous avons levé l'ancre avec plaisir car notre mouillage devenait inconfortable.

Nous mettons le cap sur Gabo de la Nao puis, Calpe et enfin Alicante. -Nous naviguons sous grande voile et grand génois, au vent de travers.

07h00 -Nous passons Gabo de la Nao.

7h45 -Nous doublons aussi le Gabo Morayra. -Nous prenons maintenant le vent au portant et devons tangonner le grand génois.

9h00 -Nous avons la pointe de l'Ifach par le travers tribord et après c'est Calpe qui était notre point de départ vers les Baléares, en mai dernier.

11h00 -Nous sommes passés maintenant à la longitude Ouest (au lieu d'Est) de Greenwich.

12h10 -Doublons l'île Benidorm.

14h25 -Le GPS reçoit l'almanach: il sera opérationnel à 15h57.

15h00 -Nous avons doublé le cap de la Huertas.

16h00 -Nous sommes enfin rentrés au quai Campsa de pétrole, pour les pêcheurs et nous avons fait le plein de fuel (à Alicante).

16h45 -Nous sommes ancrés près de la bouée jaune, dans la rade du club nautique. -Nous avons parcouru 57 milles.

Les deux batteries de marque espagnole sont à plat... -Il y a un trouble sur le contrôle extérieur du pilote Autohelm...

Vendredi 24 août.

-Nous avons trouvé une bibliothèque qui vend des livres usagés.

La police du port est venue pour nous remettre un papier nous indiquant qu'on avait une taxe de port à payer qui est de 11 pesetas par pied, par jour, soit environ 6\$ canadiens par jour pour avoir le droit d'être ancrés ici. Nous nous rendons donc au commissariat du port pour nous acquitter de cette taxe de 30\$ environ pour six jours, ce qui est relativement peu pour un ancrage grande sécurité.

Dimanche 26 août.

-Plusieurs voiliers british sont arrivés aujourd'hui. -Grosse pluie avec tonnerre. -Des grêlons de 3/4 de pouce de diamètre sont tombés sur le pont; on les a photographiés...

Lundi 27 août.

-Ce matin, le vent est léger de l'Est à 8 noeuds et c'est plutôt brumeux. La mer est calme. Nous avons levé l'ancre à 05h25 et nous avons mis le cap vers l'île de Tabarca.

Le loch de vitesse est enrayé. Je l'ai débloqué, en marche: des algues s'y étaient infiltrées.

La pluie et l'abondance des égouts fluviaux qui se déversent dans le port, a été la cause d'une pollution

horrible et tout le port dégage une senteur de... m.. ! Bref, nous sommes heureux de partir...

7h30 -Nous sommes passés entre l'île Tabarca et le cap Sancta Pola, dans 6 mètres d'eau. Ensuite, on a

mis le cap sur Islas Hormingas et ses brisants.

13h15 -Nous avons tourné les brisants Hormigas, en direction de Gabo Negrete.

14h00 -Gabo de Palos, par le travers tribord. C'est là qu'on avait touché le fond, par deux fois, en avril dernier.

16h35 -Le plus vieux port sur la Méditerranée: Carthagène (par le travers tribord).

18h00 -Nous passons le Cap Tinaro et ensuite La Punta del Azohia, avant de mettre le cap sur Mazaron.

19h30 -Nous longeons l'île et pénétrons dans la marina de Mazaron. Nous avons parcouru 85 milles. - L'endroit nous semble un peu étouffant dans l'enrochement ! Nous contournons le brise-lames pour nous

diriger vers la petite baie de deux kilomètres de largeur et nous jetons l'ancre. De nombreux baigneurs

viennent nous saluer. Nous en profitons pour faire du tuba en toute quiétude dans cette eau claire comme du cristal.

Mardi 28 août.

-J'ai vérifié le niveau d'huile du Perkins: il manquait une pinte.

Allés chercher deux bidons de fuel et fait le plein. -Il n'y a pas d'eau de disponible ici et les robinets sont cadenassés.

-Une dame est venue nous saluer, en nageant jusqu'au voilier. Elle est espagnole et a épousé un français.

Elle est déjà allée, avec son fils ambassadeur en France, à Chicoutimi et elle a tenu absolument à engager la conversation avec nous, en lisant l'inscription "Chicoutimi" en arrière du voilier.

Nettoyé les bigorneaux et les coraux qui se forment à l'étambot. -On a fait du tuba.

Sur la TV de l'Andalousie, on nous a montré des images de dauphins mourants: victimes de la grande pollution de l'eau, en Méditerranée: je ne suis pas autrement surpris...

Mercredi 29 août.

-Ce matin, le vent de terre s'est établi de l'Est à 10 n. -Nous avons levé l'ancre à 05h40. -Départ de

Mazaron vers San Jose, que nous prévoyons atteindre, vers 18h00.

Nous progressons lentement, sous grande voile et grand génôis.

07h35 -Pointe del Cerro de la Cruz par le travers tribord. -À partir de ce point, on s'écartera de la côte

d'une dizaine de milles jusqu'à la Pointe Media Naranja et enfin, San Jose.

8h45 -Il nous reste 47 milles à parcourir dans le golfe de Vera. -Le vent est devenu très léger.

12h45 -On a passé les deux usines Carbonneras avec ses mouillages abrités de brise-lames.

12h50 -Nous avons la pointe de la Media Naranja par le travers tribord. Il nous reste 15 milles à parcourir.

16h00 -Nous avons Punta Javana par le travers tribord.

17h00 -Punta Polacra.

18h00 -Punta de Loma Pelada, la dernière pointe avant San Jose.

18h35 -Nous entrons dans l'enrochement de San Jose. -Nous avons parcouru 72 milles. -Pour la deuxième

fois seulement dans la Méditerranée, quelqu'un nous attend les bras ouverts (la première fois c'étaient des

escrocs à Bonifacio...). C'est le capitaine des quais qui est un type accueillant et débrouillard...

-L'accostage a été facile et il y a de bonnes installations, très propres: douches, électricité: tout cela, pour

15\$ par jour seulement.

Jeudi 30 août.

-Nous en profitons, ce matin pour faire le plein d'eau. - Également, nous allons faire quelques emplettes au village.

Le baromètre fait une chute et une remontée prodigieuse; le vent a du caractère et les goélands sur le môle, sont tous alignés vers la même direction: ils n'aiment pas avoir les plumes à contre-vent...

Vendredi 31 août.

-Vent de l'Est de 20 à 25 noeuds. -On se glisse entre les bateaux accostés en épis et on met le cap sur Gabo de la Gata. -Les vagues sont de deux mètres.

5h20 -Nous sortons de la marina de San Jose en direction de Motril qui est à 68 milles nautiques.

Nous traversons le golfe d'Almería après avoir passé le phare du Gabo de la Gata.

Nombreux chalutiers à la hauteur du Gabo.

10h00 -Nous bénéficions d'un courant dans les fesses de 3/4 noeud, pour deux d'heures.

11h00 -Nous passons le phare de Sabinal puis le gros "building" sur le bout de la pointe de Las Entenas.

Vers midi, on passe la pointe d'Almerimar.

12h00 -Changé de cap pour nous diriger maintenant vers Motril.

13h00 -Nous avons Adra par le travers tribord.

14h00 -Il nous reste 20 milles à parcourir pour rentrer à Motril.

Nous avons 60 milles de parcourus.

Le vent continue de mollir et n'est plus que de 5 à 8 noeuds, du Sud-Est-Est.

15h00 -Il y a quelque chose qui semble être une longue algue d'accrochée dans le safran.

17h30 -Nous tournons le cap Sacratif et suivons les longs rochers jusqu'à une bouée cardinale surmontée de deux triangles pointant vers le bas.

Il y a maintenant une bonne brise pour approcher le port.

18h30 -Nous entrons à l'intérieur du port de Motril et nous jetons l'ancre dans la rade en face de la petite marina. Il y a environ 30 unités d'accostées, mais c'est plutôt un port de commerce qu'autre chose.

Nous avons parcouru 84 milles, depuis San Jose... -Nous jetons l'ancre entre deux bateaux hollandais.

- L'hélice en marche arrière provoque de grosses vibrations et je crois que la "chose" qui était dans le safran, aurait été aspirée par l'hélice...

Il y a deux gros pétroliers qui pompent directement leur mazout dans les gros réservoirs sur les quais.
-Un gros navire céréalier quitte le port, complètement allège, vers 21h00.

Samedi 1 ier septembre.

-Avant dîner, on plonge avec les tubas, Alex et moi, pour nous rendre compte de ce qui s'est passé avec

l'hélice. La "chose" s'avère être un bout de polypropylène de 3/4 de pouce qui s'est enroulé autour de l'hélice et de l'arbre: il a complètement esquiné le palier "auto-lube" en néoprène qui a pratiquement fondu

sous le frottement. Ce sera compliqué de changer la pièce car il faudra pour cela, enlever l'hélice
Max-

Prop, lors du prochain carénage à Gibraltar.

Dimanche 2 septembre.

-Dernière étape pour rentrer à Benalmadena d'où nous sommes partis, au début de notre longue croisière de 4300 milles en Méditerranée.

6h00 -Nous avons levé l'ancre du port de Motril. -La mer est calme et un vent léger souffle du Nord-Ouest à 8 noeuds.

6h30 -Nous avons mis le cap sur Bemalmadena.

8h30 -Nous avons la pointe de la Conception par le travers tribord, soit la marina del Leste.

10h00 -Punta del Torero par le travers tribord.

12h00 -Punta de Velez-Malaga par le travers tribord.

14h00 -El Candado par le travers tribord. -Il nous reste 10 milles à parcourir avant Benalmadena. Nous sommes maintenant encalminés et naviguons à moteur.

16h00 -Nous entrons finalement à Benalmadena. -Nous avons parcouru 53 milles. -Nous avons rempli le formulaire des douanes et on est allé s'accoster au quai # 167. -René et Liliane du "Don Quichotte", ne sont pas encore revenus des Baléares.

Lundi 3 septembre.

-Lavage du pont. Très peu de bateaux dans le port. (environ 40 % de moins que l'automne dernier.)

Itinéraire suivi sur la Méditerranée

.

Voici les ports et pays visités en cours de route: l'Espagne: Almería, Gabo de Palos, Alicante, Calpe, les îles Baléares: Formentera: Ibiza, Malorca: Palma, île de la Sardaigne: Gagliari, la Tunisie:

Bizerte, île de Gozo, île de Malte: Vallette, la mer Ionienne, la Grèce: île de Céphalonie, le golfe de Patras, la Péloponnèse, Corinthe Harbour, le détroit de Corinthe, la mer d'Égée, Athènes, Kalamaki (Alamos).

Au retour, nous avons fait escale à Xantes, Luxuri, Port Argostoli, (le bas de la mer Adriatique), l'Italie: la

Sicile, Naxos, le détroit de Messina: Messina, (la mer Tyrrhénienne) Agropoli, la France: (le golfe de Gênes) la Corse: les Bouches de Bonifacio, Ajaccio, Calvi, la Côte d'Azur, (le golfe de Saint-Tropez) Sainte-Maxime, le Port d'Hyères, Frioul (Marseille), (le golfe du Lion) l'Espagne: Palamos, Javea, San

Carles de la Rapita, Barcelone, (le golfe San Jorge) San Jose, Motril, Benalmadena et enfin Gibraltar. Sur ce trajet de plus de 4230 milles que nous avons parcourus en Méditerranée, nous avons donc visité plus de 6 pays et 11 îles en tout.

La Méd.: pas fameuse pour la voile...

Contrairement à ce qu'on s'attendait, la Méditerranée n'est pas le paradis de la voile et sur ces 4230 milles, nous avons dû utiliser le moteur (la "risée" Perkins comme dirait Antoine, auteur sympathique rencontré à Gibraltar) jusqu'à concurrence de 35 %.

Nous avons été en haute mer pendant plus de 55 jours et notre vitesse moyenne a été tout juste de 4.3 noeuds. Les vents sont d'ailleurs assez compliqués et présentent des caractères particuliers qui leur ont valu des noms significatifs. Il y a entre autres, le Mistral: il s'étend dans diverses directions, sur la Méditerranée après être sorti de la vallée du Rhône; le Levant: un vent d'Est maussade qui apporte toujours la pluie; la Montagnère: vent instable du Nord (ou Nord-Est) qui souffle généralement la nuit; le Poulain: en après-midi, du Sud-Ouest à Ouest; le Lagarde: semblable en force, au Cirrocco africain qui est chaud et très sec, toujours en avant des dépressions s'engageant en Méditerranée d'Ouest en Est; le Marin: qui souffle du Sud-Est dans le golfe du Lion et sans oublier le Tramontane qui vient du Nord-Est avec violence; le Meltemi et les vents étiésiens de l'archipel grec... et j'en passe. Il y a des sautes d'humeur du vent à partir de la calmasse, et cela sans avis ni aucun signe dans le ciel ou dans la formation des nuages, à des extrêmes: force 7 et 8 qui durent quelques heures et changent de direction de 180 degrés comme cela, sans raison apparente...

Parfois la nuit, le long des côtes, des vents de terre s'établissent à 20 noeuds; on se dit: "Bon, enfin... !"

Alors, on hisse toute la voilure et... dix minutes après: ploc ! ploc ! ploc ! ... les voiles claquent... On est encalminé... plus un souffle. Là, on regrette notre golfe Saint-Laurent avec ses vents forts et constants sur lesquels on peut se fier...

Cri d'alarme des dauphins...



Nous avons réalisé que l'état de pollution, des eaux méditerranéennes, était beaucoup plus avancé

que dans notre Saint-Laurent. Tous les pays de L'Europe baignés par la Méditerranée sauf la Libye, ont accepté d'investir plusieurs millions, pour tâcher d'éliminer les matières polluantes et de pratiquer une politique d'ensemble à court terme sur l'épuration des eaux...

Mais, ne serait-il pas déjà trop tard. La plupart des grandes villes autour de la Méd. n'ont pas encore agi ou débutent dans leur système de décantation d'eaux usées.

Dans le port de Barcelone en Espagne, l'eau pue tellement qu'il n'est pas possible de demeurer là plus de 24 heures sans avoir la nausée. Pourtant, Barcelone est une des plus belles villes de l'Espagne.

Alors que nous étions ancrés dans la baie d'Alicante pourtant réputée pour ses plages aux eaux limpides, nous avons dû fuir devant une vague d'eau boueuse, nauséabonde qui nous était parvenue (à une encablure de la ville) alors que les eaux fluviales se sont déversées dans le bassin, après une pluie torrentielle.

En Italie, nous avons vu, juste avant d'entrer dans le port de Messina, un dépotoir à ciel ouvert où on brûle encore les déchets et la fumée désagréable nous parvient jusqu'à dix milles de la côte. Avant d'entrer dans la très jolie rade de Naxos, au pied de l'Etna en Sicile, nous avons donné en plein dans un courant qui charriait bouteilles vides, cannettes, sacs de plastiques et immondices;... quelle horreur ! ... À Gagliari en Sardaigne, qui est l'île la plus réputée de la Méd. pour ses superbes marinas (très dispendieuses) nous avons, à 400 pieds de la marina, un dépotoir sur le bord de la mer, à ciel ouvert, avec des animaux morts qui pourrissaient au soleil... et nous avons payé 40 \$ par jour, pour séjourner dans ce bassin d'eau "brune". Si je devais décerner un prix "citron", je le remettrais à l'Italie comme le pays le plus pollueur de la Méd... !

En Tunisie à Bizerte, on déverse les eaux d'égouts dans le vieux port de pêche depuis des siècles ! Résultat: une dégradation qu'il sera difficile à corriger même avec le million de dinars investi par les autorités en place, dans un projet de traitement des eaux usées...

En Grèce près d'Athènes, c'est également le problème de la pollution des contenants de plastiques et cannettes qui mettront plus de 100 ans avant de disparaître. Par contre dans les petites localités comme Port Argostoli, dans les îles Ioniennes, on est beaucoup plus conscient de l'effort à faire et de l'éducation du public. Par exemple il n'est pas permis, aux plaisanciers de laver le pont de leur bateau, en utilisant du savon comme on le fait si couramment dans les marinas du Québec...

En France, les autorités ont réagi plus rapidement qu'ailleurs: des programmes très efficaces ont été mis

de l'avant et surtout... surtout, l'éducation populaire. Ils ont déjà fait un travail important sur la Seine et les spécialistes affirment que l'on y verra avant l'an 2000, des saumons et de la truite... ! Il faut croire qu'ils ont encore en mémoire la grande épidémie de choléra qui leur était venu de ce cours d'eau au début des années 1800; cela s'était soldé par des milliers de victimes...

À environ 30 milles de Gibraltar, nous avons donné en plein dans un secteur d'eau rougeâtre, épaisse en surface, comme une sorte de sauce aux prunes ! Cette substance couvrait plus de deux kilomètres sur trois, au large des côtes...

À la télévision à la fin d'août 90, sur le réseau national espagnol, on nous a montré des centaines de dauphins mourants sur les plages.... Les biologistes les ont examinés et découvert qu'ils étaient tous contaminés et que l'espèce s'éteindrait à courte échéance, dans la Méd. à cause du haut degré de pollution... Cela ressemble étrangement à nos pauvres bélugas sur le Saint-Laurent, atteints de cancers !

Oui... ! Quel beau monde de saleté on prépare pour nos enfants ! ... Pourtant, le souci de son environnement ça regarde chacun de nous, autant que les Moulins à papier ou certaines usines de métallurgie qui jouent la Bardot en disant se porter au secours des bélugas, après les avoir empoisonnés pendant 50 ans. !

Et que dire de ce ministre, à Ottawa, qui a autorisé le bombardement de troupeaux de baleines dans le golfe Saint-Laurent sous prétexte que celles-ci nuisaient aux pêcheries, au début des années 50... !

Mais ce n'est que le juste retour des choses et c'est normal que tout le monde paie pour avoir détruit l'environnement...

Pourtant quand nous étions au milieu de l'Atlantique, nous avons constaté que l'eau est quand même, encore très propre... ! Est-ce que la nature se vengerait en rejetant sur la côte, à la face des humains irresponsables, toute la saleté qu'ils y ont déversée... ?

Mardi 4 septembre.

-Nous avons loué une petite Marbella,- Nous nous sommes rendus à Gibraltar, pour essayer de trouver le palier d'arbre d'hélice hydrolube qui est brisé ainsi qu'une anode sur la Max-Prop. Nous voulons aussi nous informer pour le coût d'un carénage et réserver si possible, pour le mardi 11 septembre, le chariot cavalier de la cour à bateaux Sheppard.

Samedi 8 septembre.

-Mer très calme, nuageux, vent de 8 noeuds du Nord. -Nous avons lavé les voiles à l'eau douce. -

Changé

les mousquetons de la grande voile.

20h30 -Nous quittons Benalmadena (entre chien et loup) en direction de Gibraltar.

Dimanche 9 septembre.

01h30 -Gros navire se dirigeant vers Gibraltar. -Gros orages à terre (éclairs et tonnerre).

05h20 -Correction de route de dix degrés, sur bâbord.

06h00 -Reste 9 milles avant le phare d'Europa Point. - On voit déjà les lumières du Maroc.

09h30 - Rentrés dans la Marina Bay de Gibraltar au quai des douanes. Puis, après les formalités, on s'installe au quai # 207 sur le deuxième ponton.

Lundi 10 septembre.

-Nous sommes allés à la banque. --Nous avons confirmé l'heure de la sortie du voilier en cale-sèche, avec Sheppard.

-Nous avons rencontré un couple sympathique à bord du voilier allemand "Scorpio" (voilier à bouchains en acier).

Mardi 11 septembre.

-Nous avons sorti le voilier ce matin à 09h30, chez Sheppard.

-Le nettoyage de la coque à haute pression a été exécuté sous contrat (55 livres sterling).

-Nous avons fait le nettoyage des oeuvres mortes au savon à vaisselle.

Mercredi 12 septembre.

-Nous avons donné une couche de peinture "antifouling International Micron" sous la ligne de flottaison et également sur la barre rouge, au-dessus de la ligne de flottaison car c'est l'endroit où les saletés adhèrent le plus...

-J'ai démonté l'hélice Max-Prop et installé un nouveau palier hydrolube que j'ai fait machiner à la bonne dimension, soit 30 mm de diamètre intérieur et 40 mm de diamètre extérieur, pour l'arbre de l'hélice.

-J'ai remonté la Max-Prop ((-)=E(*)=K) avec le code qui me permet de remonter à 20 degrés de "pitch" plutôt que 18 degrés soit, 15 % de plus.

Jeudi 13 septembre.

-Deuxième couche "d'antifouling" qu'on a donné au rouleau pour une épaisseur plus importante. - Nous avons ciré et poli la coque du côté tribord avec de la cire liquide spéciale (sans silicone) pour le gel-coat.

Vendredi 14 septembre.

-Terminé cirage et polissage de la coque du côté bâbord.

-Fait machiner et posé une anode (bague) sur l'arbre de l'hélice.

Peinturé les deux ancres CQR.

Samedi 15 septembre.

-Nous avons rempli les réservoirs d'eau potable et fait le traitement au chlore.

-Lancement du voilier à midi.

-Nous avons fait le plein de fuel à la station Mobil marine.

-Test sur dernier ajustement de traction de la Max-Prop: excellent, notre vitesse maxi est à 8.5 noeuds. Le moteur ne chauffe pas, pas de vibration et le joint Ercème est étanche.

Dimanche 16 septembre.

-Jour de repos complet après travail intensif pendant le carénage.

-Je suis très incommodé par des crises d'éternuements. Le camion-citerne a encore épandu son liquide "Birds Repellent" sur la piste de l'aéroport ce matin à cinq heures et il y a une incidence certaine entre ce produit chimique et... mon allergie...

Lundi 17 septembre.

-Nous avons envoyé un fax à notre fille Martine. -Le bateau en acier de nos amis british, est lancé chez Sheppard et ils viennent s'accoster en face de nous.

Mardi 18 septembre.

-Reçu seulement la dernière page de la réponse du Fax à Martine.

Mercredi 19 septembre.

-Envoyé confirmation d'arrivée à Fort-de-France en Martinique pour Martine. -J'ai procédé à des réparations en vue d'étancher et resserrer le liston d'écoute, de tribord. Nous avons fait une grosse réserve de gallons d'eau de source naturelle.

-Avons reçu la confirmation du fax complet de Martine: notre beau-frère, Ernest Salesse est agonisant...

Vendredi 21 septembre.

-Changement d'huile du Perkins ainsi que les filtres à l'huile et à fuel.

-J'ai commencé à gratter le vernis et à retoucher le teck sur les banquettes du cockpit.

-Changé la courroie de l'alternateur et j'en ai acheté une de rechange, au cas où...

Acheté batteries supplémentaires pour la radio cassette d'Alex pour l'écoute de la météo RFI.

-La batterie du congélateur est tombée à plat...

Samedi 22 septembre.

-J'ai installé un "breaker" automatique sur l'inverter pour la charge des batteries. Il s'agit d'un disjoncteur que j'ai prélevé dans l'ancien chargeur à batteries qu'on a jeté. Le tout fonctionne bien et la dispersion de la chaleur se fait mieux (finies les fusibles grillés).

Lundi 24 septembre.

-Nous avons mis le Zodiac à l'eau. -On a fait un retrait de 100 livres sterling à la banque. -On est allé chercher une autre bouteille de camping gaz.

Mardi 25 septembre.

-Lavage du pont.

-Toilette complètement bouchée. J'ai du plonger en apnée en fin d'après-midi, pour dégager l'orifice du passe-coque complètement bloqué par du papier. J'ai ensuite remonté la pompe mais il y a toujours ce problème d'eau qui monte jusqu'à ce que la toilette déborde...

Mercredi 26 septembre.

-J'ai trouvé chez Sheppard, du tuyaux gros calibre et de bonne qualité pour faire une "loop" afin de contrôler la pression dans la toilette, en raison du niveau d'eau à l'extérieur (niveau qui est plus haut que le rebord du bol): le tout fonctionne normalement maintenant.

-Sablage et application de vernis sur les deux sièges du cockpit.

-Fait le plein d'eau et traitement au chlore.

CHAPITRE X

**L' archipel de Madère
et les îles Canaries.**



Commentaires

Jeudi 27 septembre.

-Tout est enfin prêt pour le départ vers l'archipel de Madère et surtout, une météo avec un vent de l'Est à 25 noeuds.

-Nous avons payé la marina et l'eau potable sur le compteur: 88 livres sterling.

09h30 -Départ de Marina Bay. Le vent est de travers à cause de nos différents caps puis se stabilise au portant: nous tangonnons le grand génois. Nous avons cassé accidentellement le support du système d'alarme avec le hale haut du tangon.

11h30 -On est à huit milles seulement du Maroc et même si la visibilité est pauvre, on voit bien les montagnes.

12h15 -Le vent a fraîchi rapidement vis-à-vis Tarifa: nous sommes en plein dans le détroit. -La vague est très forte; nous devons enrouer à l'avant et prendre deux ris dans la grande voile: deux mousquetons ont complètement explosé à la hauteur de la prise de ris.

14h00 -Le vent a diminué de moitié à mesure qu'on sort du Détroit de Gibraltar (on avait annoncé force 7 et 8 à cet endroit et... on l'a eu...).

-16.00 h. Nous sommes à environ six milles au Nord de Tanger (Maroc). -Il y a de nombreux cargos et pétroliers dans les deux sens. -Le Sat-Nav nous situe à une minute de moins, à l'Ouest.

Vendredi 28 septembre.

-Nous avons vu des algues phosphorescentes; elles sont surprenantes...

06h00 -Nous n'avons rencontré qu'un seul chalut depuis vingt heures, hier soir.

09h00 -Vent très puissant et mer moutonneuse.

**Position: 35 d. 28.40 lat. Nord,
07 d. 27.21 long. Ouest**

12h00 -Nous avons parcouru 107 milles en 24 heures, il nous reste 510 milles à parcourir avant Madère.

16h00 -Nous sommes maintenant passés du portant au près serré sans avoir changé de cap, en quelques minutes à peine... (Le vent est tombé en quelques secondes et il y a une longue traînée de nuages au ras de l'eau: le vent a repris complètement à l'opposé, soit Nord-Ouest à 15 noeuds).

23h30 -Les batteries espagnoles fatiguent et on doit couper la dépense en ampérage: nous naviguons avec le feu de tête de mât seulement...

-Il y a un gros navire qui nous dépasse, sur route parallèle.

-Je suis toujours affligé de crises d'éternuements et d'allergies (déclenchées par l'épandage de birds repellent, à Gibraltar...).

Samedi 29 septembre.

07h00 -Nous sommes déventés et nous n'avancons plus qu'à deux noeuds...

09h00 -Nous avons parcouru 100 milles en 24 heures. -Nous serons complètement encalminés jusqu'à 13h00.

**Position: 34 d. 54.18 lat. Nord,
09 d. 18.07 long. Ouest.**

13h00 -Le vent reprend de 8 à 10 noeuds (en pleine face) et on décide de prendre des tacs d'une heure pour ne pas trop s'écarter de notre ligne droite, ce qui signifie qu'on avance en réalité à 2.6 noeuds, dans la bonne direction: la vitesse sur le fond est de 5.2 noeuds.

14h00 -Changement d'amure à toutes les heures. -Le GPS donne l'alarme très souvent... Il ne sait plus à quoi s'en tenir sur notre route...

18h00 -La mer est très forte et le vent à forcé à 25 noeuds, toujours de face. -Nous avons mangé nos spaghettis dans des plats creux, assis par terre au pied de l'escalier... hi !

-Nous naviguons en dents de scie, depuis 13h00.

Dimanche 30 septembre.

**09h00 -Nous avons à peine parcouru 50 milles en 24 heures, vers l'Archipel de Madère.
Il nous reste 360
milles à faire.**

**Position: 34 d. 34.32 lat. Nord,
10 d. 13.27 long. Ouest.**

**19h15 -Le vent s'est placé lentement au Nord-Ouest et nous avons maintenant une
nouvelle allure, au près
serré. -Nous naviguons enfin dans la bonne direction.**

**-Depuis plus de quarante-huit heures, le capitaine n'échappe pas au mal de mer et je suis
le seul à
dégueuler tout son saoul... Je n'ai plus rien dans les tripes... Hi !**

Lundi premier octobre.

**09h00 -Nous avons parcouru 49 milles en 24 heures. Il reste 311 milles en ligne droite
avant Funchal. -**

**Nous n'avons plus notre courant de 3.0 noeuds dans les fesses ! -Je fais des tests de
transmission sur
HF en packet, avec les Açores et l'Angleterre: assez bons.**

**Position: 34 d. 18.76 lat. Nord,
11 d. 06.68 long. Ouest.**

**23h00 -Il y a un gros voilier qui navigue au fanal en avant de nous. Également, un gros
navire qui vient des
Canaries, se dirige vers le Portugal....**

Mardi 2 octobre.

**09h00 -Le vent a faibli et nous sommes maintenant au portant. -Nous lançons le moteur
pour deux heures,
à vitesse économique soit 1,300 tours, afin de recharger les batteries espagnoles et les
Delco en même
temps.**

**-Nous avons parcouru 84 milles en 24 heures, il reste 227 milles en ligne droite, avant
Funchal. -J'ai
changé la hauteur de mon antenne "sloper", pour augmenter l'efficacité.**

**Position: 33 d. 47.96 lat. Nord,
12 d. 58.07 long. Ouest.**

**16h00 - Essais sur HF avec Portet Garonne, soit la station F6CDD-1 et contacté Bob,
F2IG.**

21h30 -Deux gros navires se dirigent vers l'Angleterre et nous passent en arrière.

Mercredi, le 3 octobre.

03h10 -Un autre navire nous passe sur l'arrière, vers les îles britanniques.

-Nous avons actuellement une senteur d'acide: cela sent les oeufs pourris: j'installe une ventilation; les batteries espagnoles sont de plus en plus faibles.

05h15 -Enfin, le bateau file à cinq noeuds, avec le vent qui s'est levé Nord-Ouest, à 15 noeuds. -Plusieurs petits grains sporadiques qui lavent le pont et les voiles...

06h30 -La batterie #3 est encore à plat ce matin, après deux heures de charge...

09h00 -Nous avons parcouru 71 milles en 24 heures, soit la calmasse pendant seize heures et huit heures de belle brise. -Il nous reste 156 milles avant Funchal.

**Position: 33 d. 24.77 lat. Nord,
14 d. 06.29 long. Ouest.**

-Le loch SR était en trouble: il s'est remis à fonctionner ce matin: la petite hélice était enrayée.

09h30 -J'ai vérifié les quatre batteries: les deux espagnoles étaient à sec d'électrolyte. Ce sont elles qui dégageaient les vapeurs dangereuses... Les deux Delco étaient basses aussi, mais pas de façon tragique.

Jeudi 4 octobre.

03h00 -J'ai aperçu pour la première fois le phare de l'île Porto Santo. Des poissons volants se sont abattus sur le pont. -Le vent est à l'Est et souffle assez fort, de 25 à 30 noeuds.

-J'ai aperçu la silhouette de l'île Porto Santo à huit heures, par notre travers tribord. - Nous avons parcouru 112 milles en 24 heures. -Il nous reste 44 milles avant Funchal et nous avons parcouru 715 milles depuis Gibraltar.

09h30 -Nous voyons maintenant clairement avec la levée du soleil, le grand rocher de l'île Déserte ainsi que l'île Madère. Le sommet du volcan est encore dans les nuages. Nous passons l'île Déserte et atteignons l'extrémité Est, de l'île Madeira.



Calme et sérénité dans l'île de Sissy...

13h45 -Un voilier vient sur nous, à partir du bout de la pointe dans notre direction, vers Funchal.

15h30 -Nous entrons derrière la pointe Rocheuse, dans la baie de Funchal; l'eau y est très propre et profonde.

-Le vent est encore très fort et nous affalons les voiles.

16h10 -Nous entrons dans la marina de Funchal (île de Madère); on passe aux autorités de la marina, puis les officiers de douanes, puis la Guardia civil qui nous délivre le carnet de transit: toute cette paperasserie a nécessité quatre fonctionnaires et du travail pour deux heures. -On nous assigne un quai (où la place est libre car le bateau d'un résident sera parti en croisière pour une semaine).

Vendredi, le 5 octobre.

01h00 -À une heure, le bateau revient à cause du gros temps: engueulade avec un huberlulu... À moitié endormis, fourbus de fatigue, nous revenons au quai du "Arabesque". -Nous y serons tranquilles jusqu'à dimanche soir sept heures, soit au moment où il reviendra pour reprendre son quaiage.

Mardi, le 9 octobre.

-Météo ensoleillée, vent de 10 noeuds de l'Ouest, mer peu agitée.

-Nous avons chargé les nouvelles batteries Tudor pendant deux heures.

-Nous avons contacté les douaniers pour notre "clearance" ainsi que l'estampillage de nos passeports de sortie.

-Départ de Funchal Île de Madère à 09h30.

-Les skippers d'un autre voilier british et celui du "Maramu" (un américain) nous aident à sortir de l'étroit passage de ce port encombré et nous souhaitent cordialement bon voyage.

-Nous avons du utiliser la risée Perkins pour nous sortir des brises légères et trop variables des abords de l'île. Une fois qu'on a eu la grande Île Déserte par le travers bâbord, un beau vent Nord-Est s'est établi d'une façon plus stable.

11h30 -Pas de météo à 11h40: il y a une grève des météorologues et RFI diffuse... de la musique... -Un voilier nous suit à quelques milles en arrière. -Un autre voilier finlandais, un "Swan" 55 nous a dépassés, sur bâbord et semble se diriger vers Palmas ou Lanzarote.

20h00 - Tentative de transmission sur HF peu fructueuse...

21h00 - On aperçoit les feux du voilier qui nous précède.

Mercredi 10 octobre.

-La lampe tempête a brillé toute la nuit, pendant 10 heures...

09h30 -Nous avons parcouru 123 milles en 24 heures, depuis Madère. Il nous reste 178 milles à parcourir avant Grand Canaria.

-J'ai changé le programme pour la génératrice: soit une heure toutes les trois heures et elle démarre mieux, sans se désamorcer.

**Position: 30 d. 58.47 lat. Nord,
16 d. 26.11 long. Ouest.**

-Vent a tendance Nord, grand géniois tangonné sur tribord.

-J'ai vérifié le niveau d'électrolyte des batteries.

-J'ai posé des coussinets aux coffres de cockpit qui grincent tout le temps quand on pose les pieds dessus...

-J'ai réparé l'antenne HF qui était cassée.

-Vérifié réservoirs souples: celui de la pince avant se vide... il est perforé quelque part...

**-Il nous reste 43 milles avant les dangereux brisants des îles Salvagem que nous laisserons à bâbord.
Gaby se sent très nerveuse...**

-Nous naviguons au portant.

**21h00 -Nous apercevons le phare de Salvagen Grande qui clignote régulièrement (visible à 13 milles);
c'est la terreur des navigateurs mais nous sommes dans la position prévue et nous procédons avec précision...**

**-Bonne transmission avec F6CDD-1 (René) et message de F2IG de Portet Garonne qui s'inquiète de nous
un peu, étant donné la rareté de nos messages....**

Jeudi 11 octobre.

00h00 -Nous avons Salvagem Pequena par le travers bâbord.

**09h00 -Nous avons parcouru 113 milles en 24 heures, depuis Madère: 236 milles en tout.
Il nous reste
donc 85 milles avant Puerto de la Luz (Grand Canaria).**

**Position: 29 d. 30.80 lat. Nord,
15 d. 55.30 long. Ouest.**

**11h30 -On a aperçu les îles: d'abord Ténérife, pour la première fois surtout le Pico del Teida, à 3718
mètres d'altitude.**

15h00 -On a vu trois gros navires jusqu'à maintenant, venant ou en direction de Grand Canaria.

Vendredi 12 octobre.

00h45 -On utilise la risée Perkins (il nous reste 43 milles avant le phare de Puerto de la Luz).

-La mer est comme un miroir et la brise s'est complètement encalminée...

04h00 -Nous apercevons le phare de la Baca et les villages de montagnes au-dessus de l'île Grand Canaria.

09h30 -Nous entrons le long de la pointe en roche volcanique de Las Bajas.

-Nous contourrons les deux interminables brise-lames.

**10h40 -Au bout du dernier, le vent nous tombe dessus de plein fouet, en descendant des hauts sommets;
mais nous rentrons à moteur dans la baie de Las Palmas.**

**11h30 -Nous pénétrons à l'intérieur du môle et les douaniers nous indiquent un emplacement, au bout de
la marina en forme de V.**

**-Trois officiers dont une femme, sont dans un pneumatique et fixent notre câble arrière à un orin pendant
qu'on s'attache du devant sur le môle: nous avons l'eau, l'électricité pour 8\$ par jour, ce qui est plus que
raisonnable....**

**-Nous passons aux contraintes douanières et découvrons des gens souriants: l'endroit est magnifique. La
baie qui est attenante au port commercial, est très polluée par le fuel et le mazout tel que décrit dans
"Atlantic Crossing Guide"....**

-Nous avons parcouru 290 milles, depuis Madère.

Vendredi 19 octobre.

**-J'ai la cheville gauche bandée selon les conseils d'un professeur en éducation physique, Jackie, du Lou
Gabian... Il m'a convaincu que je n'avais plus le choix: c'est cela ou... le plâtre, pour deux mois....**

**-La Croix rouge a récupéré un navigateur solitaire et son bateau au large de la pointe. Il semble épuisé
et le voilier est dans un état lamentable... -Plusieurs navigateurs sont allés sur le voilier du vieux marin.
C'est une action humanitaire concertée pour l'aider à se réparer, à nettoyer toute cette crasse. Il a peine à
marcher et remercie tout le monde. Il fume comme une cheminée. -Après le dîner, on a fait notre BA (on
n'aurait pas eu le coeur de le faire avant) Alex et moi. Nous avons lavé la coque du voilier appartenant au
vieux monsieur de 76 ans qui se meut à peine. La Croix Rouge a envoyé deux jeunes hommes pour
nettoyer l'intérieur. Le vieux monsieur est allé au marché avec sa canne, péniblement... On ne l'a pas revu
après.**

**-J'ai vidé la lazarette et démonté la boîte isolante du groupe électrogène. -Nous avons fait un retrait Visa de
300\$. -Un voilier français en alu, est venu s'attacher près de nous.
Mardi 23 octobre.**

-J'ai donné une couche de peinture alu au 2 hp.

-Meulé les étriers des deux tangons (hale haut): la manille empêchait la goupille d'ouvrir complètement pour libérer l'écoute (c'est ce qui a du causer le bris au rail du tangon).

-Allé chercher de la paraffine (huile de charbon) pour la lampe tempête. Installé antenne HF en tête de mât: c'est maintenant une "sloper" et les résultats sont, pour la première fois, très probants: message de F2IG sur F6CDD-1, 14,101 mhz, et j'ai passé un message au Québec, pour les "paquettistes" du Saguenay.

-Nous avons reçu le couple belge du "Manoël" ainsi que le couple de "Lou Gabian" pour l'apéro. Cela s'est prolongé tard, en soirée....

Vendredi 26 octobre.

-Nous sommes allés au mouillage ce matin à neuf heures, afin de libérer le quai pour les concurrents de la course des Alizés qui commencent à arriver.

-La service du téléphone est en trouble: on peut faire des appels longues distances... sans payer... on en a profité pour appeler au Canada, plusieurs fois.

-J'ai un trouble avec le Kenwood, sur les 20 mètres: il coupe complètement, sans raison apparente. - Excellente performance en HF après 22 heures. J'ai eu des messages de Bob, F2IG....

Mardi 30 octobre.

-En cette soirée du 30 octobre, j'ai reçu trois gros messages en packet du Québec, dont celui de Rock Gauthier: VE2DU et Michel VE2DDT, qui ont répondu à mon message "forwarded" par F6CDD-1, René de Portet Garonne. -En plus, ils m'ont informé que j'étais reconnu maintenant comme deuxième licence, compte tenu de la nouvelle législation en communication au Canada.

J'ai maintenant droit en phonie sur toutes les fréquences grâce à cette nouvelle loi qui est passée le premier octobre ! C'est un cadeau sur un plateau d'argent pour moi... -Expérience d'un premier contact avec une station de Montréal, en phonie....

Samedi 3 novembre.

-Allés visiter le Musée canarien: excellent musée de la préhistoire des vestiges pré-hispaniques.

Intéressante section d'anthropologie avec momies, crânes (au pluriel) d'aborigènes ou se détache le type Cro-Magnon.

-Collection de céramiques, de pindaras (sceaux en terre cuite). -Excellente bibliothèque de plus de 40,000 volumes.

-Graissé les loquets des tangons. -Installé nouvelle gaffe télescopique. -Nous avons fait un retrait Visa 100 \$ (10,000 pesetas).

-Nous avons reçu les Wallons: Anne et Roger, pour une fondue à bord. -Batterie Delco à plat, à minuit...

Vendredi 9 novembre.

-La météo nous annonce des coups de vent et une mer agitée à forte, pour demain: nous différons donc

notre départ. Contact par radio avec VE2DU, à Chicoutimi sur 14,123 mhz: bonne transmission. Il y avait

J6MUR du voilier Manoël qui transmettait aussi, tout près de nous: on se causait du brouillage mutuellement.

-Nous avons fait le plein de fuel et de gasoline pour le 2 HP et la Honda. -On est allé faire

un tour du côté de Las Palmas, pour magasiner les panneaux solaires: très cher: 800\$ pour un 2.45 amps.

-Le vent est assez fort et la batterie Delco s'est enfin régénérée, grâce à l'éolienne.

Samedi 10 novembre.

-Nous avons fait le plein d'eau potable et Gaby est allée à l'épicerie pour compléter les réserves en vue de

la prochaine traversée. -Nous sommes allés dîner sur le "Manoël": ils avaient hissé le drapeau de

courtoisie canadien, pour nous....

13h40 -Excellent contact en phonie, avec Rock: VE2DU au Québec et un groupe de Bruxelles: ON6LF

Roland et ON4LE Jean. J'ai fait aussi un contact en direct avec Rolande la soeur de Gaby, au lac Otis QC, grâce au raccord téléphonique de Rock.

Les Fréquences de Saint-Lys Radio: 8.8087. Pour les raccords téléphoniques: 13.1659 et avec la France: 8.2067

Les horaires: 05h00, 11h00, 17h00 en GMT.

CHAPITRE XI

**Deuxième traversée de l'Atlantique, du Nord vers le Sud:
la traversée des Alizés de Las Palmas,
Grand Canaria,
avec atterrissage dans les Antilles françaises,
en Martinique.**



Commentaires

.

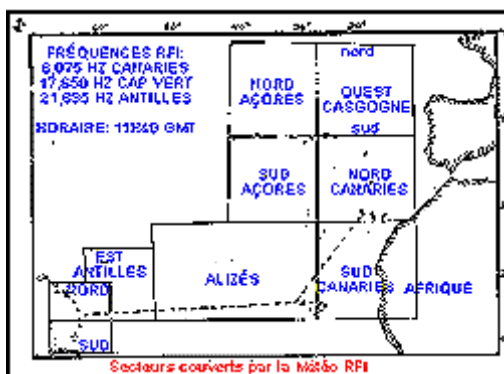
Dimanche 11 novembre.

-Vent de l'Est de 10 à 15 noeuds, ensoleillé avec éclaircies; vagues de 1 1/2 mètre.

10h00 -Branle-bas de départ. -Nous levons l'ancre et contournons le "Solarium" de Montréal et le "Manoël" pour les saluer et leur donner rendez-vous dans les Antilles.

-Il y a deux voiliers derrière nous.

-Nous avons des vues panoramiques de l'île Grand Canaria vraiment exceptionnelles. Volcans, habitations creusées dans le flanc des montagnes par l'homme primitif, plantations de vignes etc... (Il y a aussi l'aéroport...).



Secteurs météo couvert par Radio France International.

14h20 -Nous sommes au vent arrière: il s'agit bien des Alizés, tels que décrits dans tous les documents nautiques. Le voilier se comporte à merveille. -Le panneau solaire et l'éolienne fournissent les batteries en énergie.

12h45 -Excellent contact avec VE2DU, ON6NF, ON4LE, F6CST Mario à Marseille et F2CE Jean-Claude à Paris.

19h00 -Un bruit de sifflement dans un des coffres du cockpit: on croyait qu'il s'agissait d'une fuite de butane... On l'a échappé belle... C'était une cannette pour le remplissage des "lighters". Le fond du récipient était rouillé et il s'est mis à fuir comme ça tout à coup....

Lundi 12 novembre.

-Le quart d'Alex a été difficile, vent variable, calmasse, voiles qui claquent....

-Très peu de navires rencontrés: deux seulement et de très loin, au cours de la nuit. Le ciel était étoilé et un premier quartier de lune rendait la nuit plus claire.

06h00 -La nuit a été plutôt froide et il est tombé une bonne rosée (il fait 18 degrés).

-Nous avons eu pratiquement le vent dans toutes les directions.

**Position: 26 d. 52.93 lat. Nord,
16 d. 22.51 long. Ouest.**

11h00 -Nous avons parcouru 110 milles en 24 heures: ce qui est loin d'être un record mais on est quand même content.

-Nous sommes à 180 milles du tropique du cancer: donc, la température va en se réchauffant pour atteindre le climat des tropiques...

-Essayé de contacter VE2DU sans succès. -J'avais un message de VE2DDT sur F6CDD-1.

Mardi 13 novembre.

00h00 -Vent de l'Est de 5 à 8 noeuds, le ciel est clair et la mer est calme. -Notre avance est très lente et la nuit se déroule sans histoire.

04h00 -La mer commence à être plus houleuse...

09h00 -Ce matin, Alex a relevé notre ligne de traîne: nous avons pris une superbe dorade de 24 pouces.

Gaby se demandait quoi faire pour le dîner: c'est tout trouvé... !

11h00 -Nous avons parcouru 110 milles en 24 heures et 220 milles en tout.

**Position: 25 d. 17.08 lat. Nord,
18 d. 08.89 long. Ouest.**

12h00 -Grande bouffe avec les filets de la dorade.

12h45 -Contact avec VE2DU, j'ai aussi parlé à Rolande au téléphone. VE2ACC, Gérard Duchesne, ON4LE et ON6NF.

-J'ai nettoyé la lampe tempête et fait le plein de la Honda.

Mercredi 14 novembre.

00h00 -Vent Nord-Ouest de 15 à 20 noeuds, mer très agitée.

03h00 -Comme suite à une erreur de veille, on a failli se faire heurter par un énorme transatlantique. Le bateau est passé à quelques pieds de nous et c'est la vague soulevée par sa proue qui nous a fait gêter et ainsi... sauver le mât... et la face ! Il ne s'est pas aperçu de rien, le malade... Lui, il a tous les droits... même celui de t'expédier par le fond ! Je lui ai crié toutes les épithètes possibles imaginables... mais ils n'ont rien entendu... Quels fauchetons... ! Gabrielle m'a appelé; mais le bruit des moteurs du gros navire m'avait déjà réveillé. Je suis sorti précipitamment dehors... Les deux voiles étaient déventées par le mur d'acier et le voilier complètement arrête... Notre Locata-Watchman n'était pas en fonction... La loi de la probabilité sur les collisions en haute mer est beaucoup plus importante qu'on ne le pense....

08h30 -Alex a pêché une autre belle dorade... Quels délices pour le dîner... !

12h45 -Contact avec Chicoutimi: VE2DU et VE2ACC ainsi que J6MUR à Las Palmas.

19h00 -Tentative de contact avec J6MUR très ardue.

-Nous avons passé le parallèle tropique du Cancer: nous sommes maintenant dans la zone tropicale.

20h00 -La nuit couvre rapidement la mer. La vague est très forte avec du vent du nord de 20 à 25 noeuds.

Nous avons 2 ris de pris dans la grande voile et le grand génois en ciseaux est réduit de 30 %. -Nous avançons très vite: 8 noeuds.

Jeudi 15 novembre.

10h00 -Nous avons parcouru 148 milles en 24 heures et 528 milles depuis le départ.

-Aucun navire rencontré. Nous avons été très vigilants et le Locata-Watchman est en fonction 10 heures par nuit.

-Nous sommes vis-a-vis le Cap Blanc, en Mauritanie qui a une bien mauvaise réputation concernant les actes de piraterie le long de la côte...

-J'ai vérifié le congélateur: il ne gèle plus du tout.

12h45 -Contact avec VE2DU et VE2ACC. J'ai parlé avec Martine: elle nous informe des recommandations

de Major Cormier notre assureur: nous ne devons pas aller à Cuba ni en Hispaniola.

Également, nous devons signaler notre passage à New-York lors du retour, pour bénéficier d'un crédit important (en eaux canadiennes).

-J'ai fabriqué une antenne 10 mètres pour le HF.

**-Position: 22 d. 33.70 lat. Nord,
21 d. 13.69 long. Ouest.**

18h20 -Contact impossible avec J6MUR. -Mer houleuse.

Vendredi 16 novembre.

-Mer très forte toute la nuit. Forte houle du Nord-Ouest et gros clapot superposés, du Nord-Est.

-La batterie Delco #2 fatigue; elle est baissée à 50 % de sa capacité initiale. Je devrai donc procéder à une nouvelle gestion des ampères dépensés....

09h00 -Alex a pris encore une belle grosse dorade.

09h30 - Le vent a forcé à 30 noeuds et le ciel est très nuageux. La mer est très forte avec des creux de 3 mètres.

-Une déferlante nous a soulevé par le côté tribord et nous avons pratiquement couché: je me suis ramassé

avec un gros choux entre les deux jambes... venant du ciel... Hi !

11h00 -Nous avons parcouru 145 milles en 24 heures et 1673 milles au total. -Nous devons maintenant reculer nos montres d'une heure, à partir du Cap Vert.

12h30 -Contact avec ON4LE, VE2ACC et VE2DU. VE2ACC a rejoint VE0MAF, Clermont, de Matane, qu'on avait rencontré à un Salon Nautique de Montréal: il se souvenait de nous et également du nom Cap-au-Lest.

17h00 -Pendant 24 heures, on a évolué du gorille au quadrupède: nous marchons maintenant à quatre pattes. -On a aussi embarqué des paquets de mer... Nous qui pensions faire les Alizés sans mouiller le pont... C'est fait depuis longtemps...

Samedi 17 novembre.

00h00 -La mer s'est un peu calmée, mais la vague est toujours très forte. Le vent est à 25 noeuds du Nord-Est et le ciel est plein d'étoiles. -Nous naviguons toujours avec la voilure réduite: le bateau roule et est secoué par des lames transversales: c'est assez inconfortable.

09h00 -Jusqu'à maintenant, on a bien fait de miser sur la droite du créneau, comme route pour les Alizés: les vents sont puissants et nous avançons très vite... -Mais il faut payer la note, soit endurer le roulis rythmique causé par l'état de la mer forte...

10h00 -Nous avons parcouru 167 milles en 24 heures (840 milles au total). Notre record à date dans les Alizés, soit une moyenne de 5.83 noeuds depuis le départ (dont six heures de calmasse). - Nous sommes satisfaits compte tenu de la mer très formée.

-J'ai révisé encore l'unité du réfrigérateur.

Dimanche 18 novembre.

00h00 -Mer toujours très forte, le vent est puissant de 25 à 30 noeuds et nous avons de belles pointes de vitesses.

04h00 -Nuit très mouvementée. Gaby a aperçu une fusée de détresse, à 04h00 GMT. - Nous sommes sous voilure réduite et il n'est pas possible de rebrousser chemin, face au vent et retourner 25 milles en arrière: cela nous prendrait plus de 12 heures...

10h00 - Record de vitesse pour nous, soit 188 milles en 24 heures (1028 milles en tout, soit 1/3 de la traversée Canaries/Martinique).

Position: 18 d. 03.00 lat. Nord,

26 d. 28.06 long. Ouest.

13h00 -Nous avons reculé nos montres d'une heure, pour la navigation sur les instruments avec une meilleure précision.

-Nous avons tourné Sud Ouest Ouest, cap 262 degrés (comparé à 231 degrés) de notre point B à C. -La position qu'on vise est 15 d. de latitude Nord par 34 d. de longitude Ouest, ce qui nous donne exactement 536 milles à parcourir. -Quand on aura atteint le point C, nous mettrons le cap franc Ouest, en ligne droite avec la Martinique (un trajet de 1592 milles sur la 15 ième latitude).

12h15 -Contacte VE2DU, J6MUR, CN8AY, Claude à Casablanca, ON4LE et VE3AUM (Rom à Ottawa)

pour lui signaler la fusée de détresse à la position: 18 d. 40 lat. Nord par 25 d. 45 long. Ouest: il a

immédiatement averti "Search and Rescue" qui m'ont demandé de rester en stand-by sur 2182 mhz.

VE3AUM tient un réseau d'assistance maritime-mobile tous les jours pendant 1/4 d'heure, le matin.

19h00 -La mer s'est assagie. La vague est maintenant à 2 mètres et le vent Nord à 15 noeuds. - On a redonné de la voilure sur l'avant: on est plus à l'aise maintenant.

Lundi 19 novembre.

00h00 -Tout le monde a pu se reposer entre les quarts, l'état de la mer s'étant amélioré.

04h30 - Pendant le quart de Gaby, le pilote automatique s'est mis à claquer. Cela semble être le même

trouble que l'ancien système linéaire, aux Açores.... -Alex a accroché un gros thon avec la ligne de traîne

et il a tout arraché au bout: plus de gréement...

08h40 -La lampe tempête a donné une bonne lumière sans maculer le verre de suie... (J'ai fermé les trous de la tire complètement).

-La manille du hale bas du tangon s'est détachée: elle était tombée sur le pont.

Position: 17 d. 09.40 lat. Nord,

28 d. 38.05 long. Ouest.

11h15 -Transmission: avec VE2DU, VE2ACC, VE2FNS, VE2BLM, VE3AUM, ON4LE: Excellent.

(Le fusible sur le transfo 110/220 volts est brûlé...) -Nous avons parcouru 1222 milles au total et un beau

194 milles en 24 heures (notre record à date). -Il nous reste 316 milles à faire avant de mettre le cap sur la

Martinique (qui est encore à 1572 milles). -La seule erreur qu'on peut faire: tourner vers l'ouest trop vite. -

Notre calcul des courants Nord équatoriaux est très bon à date.

14h00 -Vérifié le support du pilote-automatique: il était en train de déchirer la cloison de fibre de verre qui le

supportait. J'ai fait un angle avec une pièce d'inoxidable d'un pouce sur douze et j'ai renforcé l'endroit

fissuré: la réparation est solide et tiendra bon... j'espère.

18h00 -Alex a pris une belle dorade (c'est une femelle et elle a le ventre bourré d'oeufs).

Il a fait cette belle

prise avec un poulpe qu'il a fabriqué lui-même avec beaucoup de soin...

Mardi 20 novembre.

00h00 -Le ciel est complètement couvert de nuages. La nuit est très noire. Il y a toujours le vent du Nord à

10 noeuds et la mer est peu agitée.

-La nuit a été très reposante pour tout l'équipage.

08h30 -Copieux petit déjeuner devant une table droite, sans avoir besoin de tenir son café à deux mains...

Hi !

10h00 -Nous avons parcouru 161 milles en 24 heures et 1,383 milles depuis le départ des Canaries. -On

est à 435 milles de Dakar, au Sénégal (Afrique).

Position: 16 d. 06 min. lat. Nord,

31 d. 13 min. long. Ouest.

11h45 -Contact avec VE2DU, VE2ACC, VE3AUM et ON4TZ Guy. Raccord téléphonique par VE2ACC avec

Martine: son transporteur pour les Antilles sera Nationair.

-VE3AUM a reçu des nouvelles de "Search and Rescue" de Halifax concernant la fusée de détresse que

Gabrielle a aperçue. Selon eux, il s'agit de débris de satellites qui sont entrés dans l'atmosphère, tout

près de nous.... -Rock, VE2DU nous a donné l'information sur le cycle lunaire:

25 nov.: 1 ier quartier

déc.: Pleine lune
déc.: Dernier quartier
7 déc.: Nouvelle lune

Il y a de nombreux poissons volants qui viennent s'abattre sur le pont à tous les matins...

Mercredi 21 novembre.

-11 ième jour de navigation. -La nuit a été très noire, le ciel est couvert, le vent est plutôt mou, à 10 noeuds du Sud-Ouest et varie un peu. La mer est agitée: on roule beaucoup.

07h00 -Nous devons tirer des bords ce matin, pour nous placer sur les courants du Nord de l'équateur.

**Position: 15 d. 40 min. lat. Nord,
32 d. 43 min. long. Ouest.**

10h00 -Nous avons parcouru 144 milles en 24 heures et 1527 milles en tout.

-Nous avons roulé 250,000 fois depuis 10 jours et il faut s'attendre à rouler 1/2 millions de fois en faisant

toute la traversée.

13h30 -Changé le tangon court pour le long. -Nous avons vu un voilier pour la première fois en cinq jours: il s'agit d'un Jeannot Voyage 12.5 mètres, en direction des Bermudes (venant du Cap Vert).

14h30 -Démonté le compresseur du réfrigérateur... Il est complètement grillé.

-J'ai tenté de faire un joint au coaxial de l'antenne de l'HF: mais le ground est trop pourri par l'électrolyse.

Jeudi 22 novembre.

-12 ième jour de navigation. - Belle nuit, ciel clair, vent fort du Nord-Est à 20 noeuds, mer agitée de 2 à 3 mètres.

00h00 -Nous avons enfin mis le cap sur la Martinique. Le vent est puissant.

**Position: 15 d. 00 min. lat. Nord,
34 d. 47 min. long. Ouest.**

09h00 -Le ciel est dégagé, ensoleillé et très chaud: 33 degrés, le vent est encore à 20 noeuds et la mer toujours agitée.

-Le bateau roule beaucoup: (petit calcul) 25,000 par jour X 10 jours, ce qui donne 250,000... Hi ! On dit dans le livre "Atlantic Crossing Guide" de s'attendre à rouler un demi-million de fois... Donc c'est très proche de la réalité !

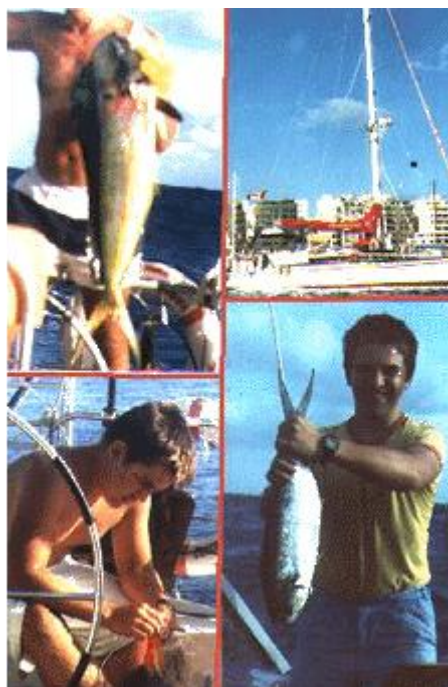
-Tous les matins, on a une dizaine de poissons volants qui sont venus s'abattre sur le pont: ils ont la taille de gros éperlans, ce qui prouve cette théorie qu'on peut s'auto-suffire en nourriture, en haute mer... (en n'étant pas trop exigeant... Hi !).

11h00 -Nous avons parcouru 155 milles en 24 heures et 1664 milles depuis le départ. Donc pour le compte à rebours, il nous reste 1510 milles avant Fort-de-France.

-Nous traçons une belle ligne droite entre Dakar et La Martinique: nous sommes à 1050 milles de Dakar, au Sénégal.

12h15 -On s'approche de l'Amérique: bonne propagation qui va toujours en s'améliorant, sur cette même 15 ième parallèle.

-Pour les longitudes, on va s'approcher jusqu'à une heure de différence avec le Québec.



*Notre plus grosse dorade.
Au mouillage de Las Palmas.
La pêche au thon est bonne.
Alex prépare ses leurres.*

-Stations contactées en phonie: VE2DU, VE2ACC, VE2BDT, VE2FNS, VE2EFL, VE3AUM. -J'ai pu téléphoner à Rolande pour avoir les nouvelles de la famille.

10h30 -J'ai fait le plein de la petite Honda: nous prévoyons avoir du carburant jusqu'au 10 décembre, au maximum. -Nous prévoyons entrer à Fort-de-France pour le 4 décembre.

Vendredi 23 novembre.

00h00 -Le vent forcit à 25 noeuds toujours du Nord-Est, la mer est très agitée et moutonneuse, le ciel s'ennuage graduellement.

09h00 -On a marché très vite cette nuit.

**Position: 14 d. 56 min. lat. Nord,
37 d. 22 min. long. Ouest.**

11h00 -Nous avons parcouru 203 milles en 24 heures (moyenne de 8.4 noeuds): c'est un record pour le Cap-au-Lest. Nous avons parcouru 1,867 milles en tout, depuis le départ (1,354 milles encore, avant Fort-de-France).

12h00 -Au début quand on a changé de cap, nous étions inquiets... Avions-nous fait une erreur de tactique

? Non: tout est exact et le courant est bien présent maintenant. Il nous pousse dans les fesses à 1.5

noeud. -Nous traçons une belle ligne droite sur la 15 ième parallèle.

-Nous allons changer d'heure à la longitude 38 degrés.

11h15 -Contact radio: sur 14.125 avec VE2DU, VE2AKD, VE2ACC, (téléphone à Rémi Gagnon qui m'a

annoncé le décès d'Alphonse Lalancette: la cour à bateau est maintenant fermée et elle disparaîtra).

Également, VE2FNS et le voilier "Manoël" J6MUR qui nous donne sa position.

14h00 -Gaby a fait une cuite de pain: quel arôme de pâtisserie dans le carré... !

18h00 -Cuite assez bien réussie: le pain est un peu croûté, mais il est quand même très bon, comparé au pain moisi qui nous restait....

18h30 -Alex et moi sortons un gros thon de 27 pouces, environ 2.5 kilos... C'est très excitant...

Samedi 24 novembre.

-14 ième jour en haute mer. -Nous avons changé d'heure: GMT moins 2 heures (nous changerons à GMT moins 3 heures, à la longitude 52 d.).

**Position: 14 d. 55 min. lat. Nord,
40 d. 09 min. long. Ouest.**

10h00 -Ensoleillé et très chaud: 33 d., vent Est-Nord-Est à 20 noeuds et mer encore très agitée. -Nous avons parcouru 192 milles en 24 heures. 2,041 milles depuis le départ, soit les 2/3 du trajet que nous avions planifié. Il nous reste 1194 milles avant la Martinique. Nous prévoyons rentrer à Fort-de-France entre le 3 décembre (au mieux) et le 7 (au pire).

-J'ai changé le réservoir de gaz butane.

11h15 -Contact radio: VE2FNS, VE2ACC, VE2DU, J6MUR, ON6NE, VE0MAS (au Venezuela) et VE2BMW, sur 14,118 mhz à tous les jours.

14h00 -Essaye de remettre le réfrigérateur en marche: tentative décevante; il ne gèle plus du tout...

21h00 -La mer est encore plus agitée que ce matin et le vent est maintenant passé à 25 noeuds, toujours dans la même direction.

-La soirée est plutôt mouvementée, mais nous avons des pointes de vitesses fulgurantes: le voilier dérape et fait du "surfing"...

23h00 -Quartier de lune, nuit très claire.

Dimanche 25 novembre.

00h00 -Nous avons profité depuis plusieurs heures, d'un courant d'un noeud et demi qui nous pousse dans les fesses.

10h00 -Nous avons parcouru 206 milles en 24 heures: record jamais atteint avec le Cap-au-Lest... -Ce matin, la mer est un peu moins agitée, mais le vent est encore puissant à 20 noeuds. - Nous avons fait 2,257 milles depuis le départ, le 11 novembre. Il nous reste encore 1,027 milles à faire avant Fort-de-France.

-Ce matin, on a annoncé sur RFI, le départ de la course (l'ARC) des Alizés.

11h50 -Contact radio: VE2FNS, VE2ACC, VE3AUM, VE0MAS et J6MUR (son bateau le "Manoël" est à mi-chemin entre les Canaries et le Cap vert. (La Honda en s'arrêtant, m'a fait passer involontairement en QRT: c'est une panne sèche... Hi !).

**Position: 14 d. 40 min. lat. Nord,
43 d. 29 min. long. Ouest.**

**14h00 -J'ai révisé entièrement l'unité du frigo: le compresseur ne démarre plus, il est complètement grillé.
Maintenant, fini les glaçons; voila un avatar de la navigation et huit bateaux sur dix ont ce trouble sous ces latitudes, avec des températures qui montent jusqu'à 35 d. et plus...**

16h00 -Nettoyé l'ampoule du fanal. -Fait le plein de la Honda.

17h00 -Nous sommes dans un secteur de petits grains et coups de vent qui reviendront régulièrement tout le reste de la journée.

-C'est aujourd'hui la fête de la Sainte-Catherine.

Lundi 26 novembre.

-Mer toujours agitée. -Voilure réduite à l'avant, le ciel est complètement couvert et il fait très chaud et humide.

03h00 -Il y a toujours ces petits grains précédés de coups de vent.

06h30 -Rencontré gros navire sur route perpendiculaire. J'ai éclairé le mât comme un arbre de Noël et j'ai dirigé mon phare halogène sur sa passerelle: il navigue sans utiliser son radar, donc le locata-watchman n'a pas pu le détecter. Ils n'ont donné aucun signe de vie à bord... (La loi de la probabilité en prend un coup sur la possibilité d'être abordés par un cargo en haute mer: c'est la deuxième fois... ! ?).

10h00 -On va bientôt entrer dans le secteur est des Antilles (pour les secteurs météo: voir page 222).

12h15 -Contact avec le réseau du Capitaine VE2BMW, sur l'alimentation des batteries car il pleut trop fort pour démarrer la Honda. Contacté aussi VE2DU, VE2ACC et VE3AUM. Également VE2AKD, VE2AVE et J6MUR.

**Position: 14 d. 50 min. lat. Nord,
46 d. 21 min. long. Ouest.**

13h20 -Peu de temps après le contact radio, le voilier est parti au lof: le cul soulevé par une vague, il a dérape sur le côté, le gouvernail hors de l'eau; il a mis deux minutes avant de reprendre son assiette. J'ai trouvé ça très long... -On a réduit la voilure avant à 40 %.

Mardi 27 novembre.

-17 ième jour en mer.

00h00 -Nuit assez claire (demie lune) jusqu'au quart de Gaby ou l'obscurité se fait complètement...

11h00 -Nous avons parcouru 165 milles en 24 heures. -Nous sommes sous-toilé et la mer est très hachurée dans les coups de vent et petits grains: il y a toujours danger d'aulofée...

-Il nous reste 695 milles avant La Martinique. -Nous avons un total de 2589 milles de parcourus depuis le début de la traversée.

12h15 -Contact avec VE2DU, VE2ACC, VE2FNS, ON4TZ. Je dois faire un contact avec VE2ACC à 21 h. GMT, soit 19 h. heure locale.

**Position: 14 d. 35 min. lat. Nord,
49 d. 07 min. long. Ouest,17h00 -Contact décevant avec VE2ACC, mais non avec VE2BDT.**

18h00 -Les conditions météo se détériorent: le mer est très agitée, le vent toujours Est-Nord-Est à 25 noeuds, maintenant. Le ciel se couvre totalement de nuages noirs en forme d'enclumes. De forts coups de vent précèdent toujours les petits grains qui durent une vingtaine de minutes à chaque fois: la mer se creuse et devient très forte...

21h00 -Pendant le quart d'Alex, les vents montent souvent jusqu'à 30 noeuds, dans les pointes et la mer énorme nous soulève d'en arrière en déroutant le pilote: on part souvent au lof et je dois sortir à l'extérieur pour l'aider plusieurs fois, à redresser le bateau.

Mercredi 28 novembre.

00h00 -J'ai les mêmes problèmes qu'Alex, pendant mon quart...

03h00 -C'est le quart de Gaby et elle ne se sent pas très rassurée: aussi je décide de coucher sur la banquette du cockpit: il fait une chaleur suffocante. La houle qui vient du Nord en se superposant à la vague d'Est-Nord-Est, n'est pas de tout repos.

04h00 -Nous avons eu droit à un bain au clair de lune. Une grosse déferlante nous est tombée dessus par les 3/4 arrière; elle a rempli le cockpit et nous sommes partis en aulofée. Les deux toiles anti-embruns sont en lambeaux et la planche qui retient le petit 2 HP au balcon est cassée... Nous sommes projetés, Gaby et moi au bout de nos harnais sur le passe-avant dans les filières... Le bateau reste sur le côté pendant un temps qui nous apparaît une éternité... Je lâche l'écoute du génois: le gouvernail est hors de l'eau et ne répond plus... Le génois se vide d'eau et lentement, le voilier un moment désarmé reprend son assiette... Un peu haletant, on remet le contrôle au pilote automatique et on entre dans la cabine pour enfiler des vêtements secs quand tout est rentré dans l'ordre.

-Nous réduisons encore la voilure et continuons sous grande voile seulement, avec deux ris de pris...

09h00 -Ce matin, la mer est passée de forte à mer agitée, le vent moins capricieux, est descendu à 20 noeuds. Le soleil réapparaît enfin et il est à 5/8 couvert.

11h00 -Nous avons parcouru 163 milles en 24 heures malgré la mer très formée. -Il nous reste 532 milles avant d'atteindre La Martinique. Nous avons parcouru 2752 milles sans escale, depuis notre départ des Canaries.

Position: 14 d. 34 min lat. Nord,
51 d. 52 min. long. Ouest

13h00 -On a fait le plein de fuel du réservoir de la génératrice, à l'aide d'un siphon: pas une goutte de renversée de cette manière, dans des conditions de mer très moutonneuse.

12h15 -Contact avec VE3AUM, (sur l'alimentation des batteries). Aussi VE2ACC: raccordement téléphonique avec Hélène Francoeur, notre agent de placement. Également sur l'air: VE2DU, VE2EFL et VE2BDT.

14h00 -La journée se passe bien, le vent est beaucoup plus régulier et la navigation est normale. Le vent

est stable à 20 noeuds Est-Nord-Est, la mer encore agitée et c'est ensoleillé à 3/8.

19h00 -Après la mauvaise expérience d'hier nous décidons d'enrouler la voile d'avant pour cette nuit...

21h00 -Deux empannages incontrôlés, pendant le quart d'Alex.

Jeudi 29 novembre.

-19 ième jour de navigation.

00h00 -Encore 4 ou 5 empannages pendant mon quart; ils ne sont pas dûs à la variation du vent mais sont plutôt, un trouble de pilotage automatique...

03h00 -Pendant le quart de Gaby, on change de course pour 319 d. -En somme, la nuit est beaucoup plus normale pour tout l'équipage, comparée à celle très éprouvante d'hier.

-Nous avons changé d'heure à nouveau sur la 52 ième longitude Ouest: GMT -3 heures (soit plus 2 heures avec le Québec).

**Position: 14 d. 34 min. lat. Nord,
54 d. 12 min. long. Ouest.**

11h00 -Nous avons parcouru 162 milles en 24 heures. -Il nous reste 370 milles à faire avant la Pointe des Salines, en Martinique. Nous avons parcouru 2,914 milles depuis le 11 novembre. -Notre date d'arrivée estimée: dimanche, le 2 décembre, vers 11 heures (heure de La Martinique) soit TU + 4 heures.

12h15 -Contact avec VE2DU, VE2FNS, VE3AUM, VE0MAS, ON4LE, et J6MUR qui est rentré à l'île de Sales (aux îles du Cap Vert). -J'ai fait un raccordement téléphonique avec Reynald Claveau et son Xyl, Lise, du "Alexander Peakwick" de Chicoutimi. Ils nous ont donné des nouvelles de Pierre et Gita Legeault concernant leur navigation aux antipodes...

13h00 -La mer redevient encore très agitée, le vent Est-Nord-Est, de 15 à 20 noeuds.

-On monte un peu trop sur la 15 parallèle en raison de la tendance du vent.

20h00 -Le pilote AH 6000 se déroute à tout instant. Alex s'est installé au poste de barre et dirige le voilier manuellement pendant que je tente de remettre le pilote automatique en bonne marche. Vérification

de tous les circuits: enlevé le contrôle extérieur. Mais, ça ne donne rien. J'ai enlevé le "Wind Vane":
insuccès. C'est vraiment le compas électronique Fluxgate qui est défectueux... (J'ai enlevé aussi le gros transfo, au cas où il s'agirait de troubles magnétiques: insuccès...).

Vendredi 30 novembre.

-20 ième jour de navigation.

00h00 -Le vent a molli de 10 à 15 noeuds mais la mer est encore agitée.

-Plusieurs pépins au cours de la nuit: usure de l'écoute qui s'est étirée d'un mètre en coupant son enveloppe (elle a quand même été utilisée sur une distance de 8,000 milles)... Elle est sortie de sa gaine et la voile est venue taper contre l'antenne HF de 20 mètres qui s'est abattue sur le pont...

08h00 -On a barré toute la nuit.

-On a remis le régulateur d'allure Aries en fonction: on a fait plusieurs ajustements pas très satisfaisants, compte tenu du roulis rythmique et du vent qui faiblit.

07h00 -Météo ensoleillé, couvert 3/8, il fait 36 degrés et c'est très chaud: le vent est plutôt Nord-Est et le voilier roule beaucoup, rendant ainsi l'efficacité du régulateur d'allure dérisoire...

12h15 -Nous avons parcouru 131 milles en 24 heures, 3,045 au total, depuis les Canaries. Il reste 239 milles avant la Pointe des Salines (Martinique) que nous prendrons du côté sud, dans le passage de Sainte-Lucie.

-Je suis monté dans le mât, pour refixer l'antenne 20 mètres. -Contact avec VE2FNS, VE2DU, VE0MAS, ON4LE, ON6NF, VE2ACC, VE2AY a Hull et VE2IB, André Lamontagne qui me suggère de me rapporter à Pierre Courtier, FM5FA qui est à l'Office Nationale des Forêts de Fort-de-France: il le connaît personnellement et il doit nous introduire auprès de beaucoup de personnes.

Position: 14 d. 32 min. lat. Nord,
56 d. 59 min long. Ouest.

14h00 -Réparations: deux mousquetons ont explosé dans la grande voile, au niveau de la prise de ris; je les ai changés. -J'ai réparé l'écoute du génois, en faisant deux noeuds de chaise pour la fixer en deux parties, sur le point de tire. -J'ai fait le plein de la Honda.

-On se relaye à toutes les heures et demie pour barrer: l'Aries fonctionne à 30 % seulement; le vent est trop mou...

Samedi premier décembre.

**00h00 -Nous débutons notre 21 ième journée en haute mer. -Le vent est du Nord-Est, à 15 noeuds et la mer est encore agitée.
-Nous avons reculé nos montres d'une autre heure.**

10h00 -Nous avons parcouru 147 milles en 24 heures. Il nous reste 92 milles avant la Pointe des Salines et le Rocher du Diamant en Martinique, plus une distance d'environ 30 milles pour contourner l'île par le sud et entrer au mouillage des Flamands, dans la baie de Fort-de-France. -Nous avons totalisé 3,192 milles jusqu'à maintenant, sans escale. Le trajet représente normalement, environ 3000 milles de Grand Canaria à la Martinique mais nous avons choisi une route plus au sud pour profiter des courants nord-équatoriaux à 100 % à partir du Cap Vert. Cette tactique s'est avérée très rentable, très payante pour l'équation distance/temps. -Également, on a tiré des bords devant les îles du Cap Vert pendant plusieurs heures, ce qui nous a fait parcourir une certaine distance de plus.

**Position: 14 d. 59 min. lat. Nord,
59 d. 15 min. long. Ouest.**

12h15 -Contact avec VE2IB qui nous dit que FM5PA est un excellent électronicien. Raccordement téléphonique avec Martine qui doit s'informer du prix d'un compas Fluxgate chez Nordest Marine, un accastilleur de Chicoutimi. aussi contact avec VE2FNS.

13h00 -Nous avons hissé le drapeau Q et celui de la France.

18h00 -Nous avons pris une énorme dorade corifène: c'est la plus grosse qu'on a encore jamais vue. Elle fait un mètre de long et pèse environ 3.5 kilos.

20h00 -J'ai un trouble sur le GPS Furuno: il ne reçoit plus les satellites...

23h00 -Alex aperçoit les premières lumières de la Martinique.

Dimanche 02 décembre.

**00h00 -Problème cuisant avec le GPS... il ne peut plus acquérir les satellites de la Nasa...
Est-ce un
problème de signaux ? Pourtant, les mémoires sont en fonction...**

**03h00 -Pendant un moment d'inattention, le voilier est tombé sur la fausse panne et j'ai
encore cassé
l'antenne 20 mètres...**

**-L'hélice ne veut plus se mettre en drapeau. Il faut l'embrayer à reculons pour
l'empêcher de tourner. Elle
doit être pleine de bigorneaux...**

**04h00 -Nous parvenons dans la passe, entre l'île de La Martinique et Sainte-Lucie. Il y a
un fort courant de
1.6 noeud qui nous pousse allègrement.**

**-Nous avons barré pendant plus de 72 heures et avec une excellente précision pour les
trois équipiers
que nous sommes...**

**07h30 -Nous entrons dans la baie de Fort-de-France et nous profitons de la clarté de la
lune et du soleil en
même temps, ce matin...**

**08h00 -Nous avons jeté la pioche au mouillage des Flamands en face l'église de Fort-de-
France, en
Martinique.**

**09h15 -Nous avons parcouru 3314 milles en tout, dans cette traversée des Alizés. Nous
avons donc fait le
trajet en 20 jours et 22 heures. Nous avons eu six heures de calmasse maximum et notre
moyenne de
vitesse a été de 6.60 noeuds à l'heure.**

**-Le bateau a été complètement nettoyé cette nuit avec de la belle eau chimiquement
pure, fabriquée par
dame nature, la pluie évidemment...**

**-Contact radio: VE2ACC m'a permis un raccordement téléphonique avec Martine pour
commander la
pompe à eau de mer sur le Mitsubishi et des filtres à l'huile chez Michel Bigras, à
Montréal.**

**Il y avait aussi VE2HB (que je n'ai pas réussi à décoder), VE2FNS, VE2DU, VE2BDT et
VE2IB qui me
signale qu'il y a un réseau entre les îles des Antilles sur 14,300 mhz, avec des stations
très actives...**

**Le réseau de la Martinique: FN5BG: Joseph, FN5BT: ST-Yves, FN5FS: Pierre, FN5FA:
Pierre Courtier,**

FN5FP: Gérard, et FN5BX: un autre du nom de Gérard.

11h00 - Alex a fait une vérification de la Max-prop: elle est couverte de bigorneaux gros comme le pouce.

13h00 -Régulé le problème du GPS inopérant: il s'agissait simplement d'initialiser la position approximative dans le menu (0): initial data (1) et il s'est remis en marche immédiatement. C'est le système de back-up qui s'est mis à déraper à des vitesses fulgurantes, donnant ainsi une position si erronée, que l'appareil rejetait les positions satellites comme n'étant pas acceptables...

CHAPITRE X11

**La vie dans les Antilles
et les Vierges.**



Commentaires.

Mardi 4 décembre.

08h15 -Contact radio avec VE2ACC et raccordement téléphonique avec Martine. Aussi VE2DU, ON4LE, J6MUR, VE2FNS, VE2HB, VE2BWZ et VE2BDT.

17h00 -On a enfin trouvé un technicien en réfrigération à la marina du carénage: Shipelec. Il viendra jeudi, à 09h30 du matin, au voilier, pour vérifier sur place. (Leur compagnie est en faillite... Hi!).

Samedi 8 décembre.

08h15 -Contact avec Chicoutimi: VE2DU, VE2ACC, et essais sur 10 mètres 28,288 mhz: bons résultats:

Gérard me reçoit mieux que jamais, 58 et 59 et ON5TW, Léon en Belgique ne m'a jamais encore entendu aussi clairement, avec un rapport de 59. Il m'a demandé de ne pas oublier de saluer son fils, à l'Hôtel Pullman, à la Grosse-Tour en Guadeloupe lors de mon passage à cet endroit.

11h45 -Je suis monté au mât pour démonter l'anémomètre.

14h00 -Réparé l'anémomètre avec les cuillères Plastimo. J'ai remonté le tout en tête de mât et ça fonctionne normalement: bonne lecture...

16h00 -Nous avons maintenant une adresse chez l'accastilleur pour notre courrier:

**Cap-au-Lest
a/s Ship Shop,
6, rue Joseph-Compère,
97,200, Fort-de-France, F.W.I.**

Mardi 11 décembre.

08h15 -Contact radio: VE2DU, VE2ACC, VE3AUM, VE2BF: Roland à Pointe-Lebel (Baie-Comeau) et VE2FNS.

13h00 -Le technicien en réfrigération Shipelec, nous informe que le compresseur du congélateur est brûlé et il demande une avance de 1,500 francs, pour aller en chercher un neuf: il revient (heureusement pour nous) et il installe le nouveau compresseur: le bloc de glycol semble congeler; il fonctionne bien toute la nuit.

Mercredi 12 décembre.

08h15 -Contact radio avec le réseau du Capitaine VE2BMW, l'ami Jean-Pierre, à Montréal qui fait un raccordement téléphonique pour nos amis du Kelt 39: Daniel et Danny Suire.

-Ensuite contact avec: VE2DU, VE2ACC, VE2FNF, ON4LE, et J6MUR qui est en direction de l'île Fernando de Merovia. Aussi contact avec VE0MAS: le Forillon de Clermont.

10h00 -Le technicien antillais est venu terminer la réparation du frigidaire et du congélateur.

-J'ai pose une diode électro-luminescente comme lampe-témoin d'opération du frigo. - J'ai nettoyé le Perkins. -J'ai soudé la plug du loch de vitesse de la console Nav-5. -J'ai réinstallé le contrôle du "lift pump" du Mitsubishi dans le tableau, sous l'escalier de la coursive.

12h30 -On est allé prendre l'apéro sur le Danny-Dan.

14h00 -Posé le ventilateur dans le compartiment de l'unité de réfrigération.

18h00 -J'éprouve de la difficulté à garder la batterie Delco #2 en bon état: le frigo la fatigue et l'éolienne ne tourne pas assez pour la régénérer...

Samedi 15 décembre.

08h30 -On est allé à l'Abri-côtier pour prendre la livraison de la batterie Varta... Deux heures d'attente et encore, il a fallu téléphoner pour leur renouveler la mémoire... (Ah... ces Antillais...!).

-En fin de compte, j'ai donné ma vieille batterie au vendeur de cocos qui se tient là tous les matins; il semblait y tenir beaucoup et ça nous a fait plaisir... Il nous en a remercié à chaque fois qu'on le voyait, le matin en passant... -J'ai posé la nouvelle Varta et refait les cosses des connections: le tout fonctionne maintenant très bien...

14h00 -Décapé la base du compas magnétique en aluminium et repeint en noir. L'électrolyse était en train de la bouffer...

17h00 -Un empoté a levé notre ancre en essayant de mouiller et il a coulé le Zodiac en le perforant avec sa pioche pendant qu'Alex l'aidait à se démerder...

Mardi 18 décembre.

07h30 -J'ai fait le plein de la Honda.

08h15 -Contact radio: VE2ACC, VE2DU, VE2HB, VE2FNS, VE2BDT et J6MUR qui nous a donné des nouvelles du Lou Gabian ils ont heurté un mammifère et ils ont une voie d'eau importante: Saint-Lys radio demeure, avec plusieurs radio-amateurs maritime-mobiles, à leur écoute: ils ont deux bébés à bord et dans les conditions ils doivent donner 60 coups de pompe à la main à toutes les heures...

11h00 -J'ai fait le plein de fuel de la génératrice (13 gallons).

11h30 -Nous avons gonflé le Zodiac: la pièce que j'ai posée semble OK.

13h00 -J'ai fait tourner le Perkins: la batterie neuve fatigue... Elle n'a pas l'ampérage de la Delco: je devrai alterner 12 heures/12 heures avec la batterie réservée exclusivement au Perkins...

Mercredi 19 décembre.

-J'ai fait le plein de la Honda, le dernier avant de changer l'huile de la panne.

08h15 -Gilles du "Solarium" est venu pour écouter le petit Qso matinal avec Chicoutimi, ce matin... Contact avec VE2ACC, VE2DU, VE2AYT, ON4LE et VE2BDT). J'ai entendu sur le réseau du capitaine: VE0MAS.)

10h00 -Le voilier british Scorpio est arrivé ce main; il a fait la même traversée que nous, en 23 jours.

-Cours de sciences physiques à Alex.

14h00 -Nettoyage du bateau...

Samedi 22 décembre.

08h15 -Contact radio: VE2ACC, VE2BDT, et J6MUR. Je dois transmettre à 19 heures avec VE2ACC.

10h30 -Gaby et Alex vont chercher Martine, à l'aéroport du Lamentin: elle doit arriver sur le vol #NX-600 de Nationair.

15h00 -Alex m'appelle du taxi sur le VHF, en partant de l'aéroport. Tout le monde arrive enfin à 15h30; mais Martine a oublié une valise aux bagages et ils doivent reprendre l'autobus pour revenir une heure et demie plus tard avec le précieux colis...

19h00 -Contact avec VE2ACC: raccordement téléphonique avec Annie...

21h00 -Martine connaît le malaise des nausées: le bateau roule évidemment un peu, à l'ancrage...

Mardi 25 décembre.

00h00 -Messe de minuit à la Cathédrale de Fort-de-France.

01h00 -Réveillon dans le carré qui se termine très tard, au petit matin...

08h15 -Contact radio: VE2ADW, VE2IB, VE2BDT, J6MUR et aussi Claude, en Martinique, dont j'ai oublié les lettres d'appel.

-Excellente journée de Noël pour nous tous. -Souper à l'extérieur dans le cockpit, sous la lumière vacillante de la lampe tempête...

Jeudi 27 décembre.

08h15 -Pendant que Gaby et Martine vont remettre la voiture louée, je fais un contact avec VE2ACC et un

raccordement téléphonique avec Annie, pour confirmer son vol NX-600. Contact aussi avec Roger: HH2RT de Petillanville, à Haïti.

10h00 -Nous quittons le mouillage des Flamands en direction (est) de Sainte-Anne. Nous avons toutes les sortes de températures et de vents: 4 petits grains, après la Passe-des-Fous, entre le rocher Diamant et la côte.

15h00 -Nous rentrons enfin à Sainte-Anne et jetons la pioche, juste en face de l'église. Plusieurs bateaux sont au mouillage...

18h00 -Martine fait une tournée dans le village et elle revient enchantée...

Samedi 29 décembre.

08h15 -J'ai fait le plein de la petite Honda. -Contact radio avec VE2ACC, VE2DU et ON4LE.

09h45 -Martine, Gaby et Alex sont partis avec le taxi collectif vers l'aéroport du Lamentin. Martine a le coeur un peu gros de nous quitter et elle n'a pas trop envie de partir... il y a une course de catamarans ici, dans la baie Sainte-Anne, ce matin et également deux énormes trimarans qui se dandinent juste à côté de nous...

18h30 -Alex m'appelle sur VHF enfin: ils sont arrivés au quai avec notre fille Annie qui a voyagé sur le même avion que devait prendre Martine en direction du Québec. Je vais les chercher en Zodiac sous un gros grain...

20h00 -Joies des retrouvailles...

Samedi 5 janvier.

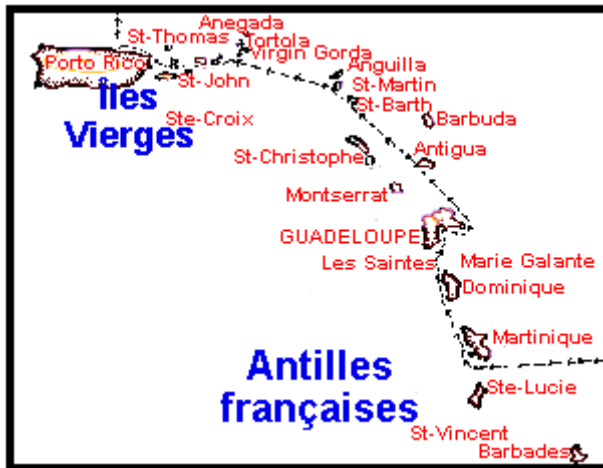
08h15 -Contact radio avec: VE2BMW qui nous a fait un raccordement téléphonique avec Sylvie Jean pour qu'elle aille chercher Annie au terminus Berri-Demontigny à Montréal, à l'heure de son arrivée...

12h00 -Annie est partie en compagnie de Gaby et d'Alexandre pour l'aéroport. (Elle ne quittera la Martinique finalement qu'à quatre heures avec un heure de retard sur l'horaire).

Mardi 08 janvier.

11h00 -Cinq empotés avec les mains pleines de pouces, sur un bateau allemand, ont chassé sur leur ancrage et ils ont levé ma chaîne: résultats, on s'est retrouvés mille pieds plus bas dans la baie...

13h00 -Enlevé le support du pilote-automatique et sablé la surface de la cloison en fibre de verre à l'endroit ou il s'est fissuré sous l'effort. Je vais faire la réparation à la résine, demain...



Carte des Antilles françaises ainsi que le trajet parcouru...

16h00 -Allé chez Ship Shop: nous avons reçu une lettre et une carte postale dans le courrier. -Nous en avons profité pour acheter les deux cartes marines (Imray-Iolaire) qui nous manquaient; soit le secteur Saint-Christopher jusqu'à Saint-Thomas...

Mercredi 9 janvier.

09h00 -Deux bateaux ont chassé sur leur ancre: deux noirs nonchalants sont sortis d'un bateau anglais à moitié endormis, alors que les propriétaires eux-mêmes, couraient après eux en Zodiac; tout le monde autour était en émoi... Ah, ces antillais, quels tempéraments... Hi! -Cours pour Alex.

13h00 -Réparation: 16 couches de mat enduites de résine de polyester, pour renforcer la cloison supportant le bras du pilote automatique: très bien réussi...

Vendredi 11 janvier.

11h45 -Un catamaran a chassé sur son ancre et est entré de plein fouet dans un monocoque juste à côté de nous. Il a détruit entièrement le balcon avant, dans un fracas épouvantable: le propriétaire n'est pas à bord. Les occupants du monocoque ont réussi à attacher le cata derrière eux avec l'aide de plusieurs annexes qui sont venues à la rescousse... le vent ne lâche pas ici, dans la baie de Fort-de-France, il se maintient de 20 à 25 noeuds, toujours venant de la terre...

13h00 -J'ai collé le bloc de bois au support du pilote automatique à l'époxy: le bras linéaire sera prêt à être remonté en place dès demain.

Dimanche 20 janvier.

12h00 -J'ai contacté Joseph, FN5BG, par téléphone, à Shoelcher ainsi que FN5TJ: ST-Yves.

16h00 -Rendez-vous avec Joseph William et St-Yves. Nous nous sommes rendus à l'Abri-côtier où Joseph et St-Yves nous attendaient, dans leur voiture. Nous nous sommes rendus ensuite à la villa de Joseph où on a été accueillis par madame William. Joseph est un ancien diéséliste de la marine nationale. Il est maintenant retraité; il a 75 ans et coule des jours paisibles dans sa magnifique propriété, entourée de verdure et de fleurs. Marie-Sainte Saint-Yves est un sapeur-pompier professionnel à la retraite. Les deux s'adonnent à la radio-amateur et font des contacts dans le monde entier (il faut dire qu'ils sont situés presque sur l'équateur...).

Vendredi 25 janvier.

10h00 -Nous sommes passés aux douanes pour notre départ. -J'ai rencontré Maurice de l'Anthylide, qui est venu ici en touriste par avion (On a passé l'hiver dernier ensembles à Benalmadena).

11h00 -Départ: après avoir obtenu notre clearance des douanes, nous avons levé l'ancre et nous sommes partis en direction de Saint-Pierre.

14h00 -Rentrés à Saint-Pierre: croisière calme et sans histoire. -Nous avons jeté l'ancre une deuxième fois après un premier essai raté, à 50 mètres du quai en construction. -Nous sommes environ une dizaine de voiliers dans la rade.

Dimanche 27 janvier.

09h00 -Nous avons pris des informations auprès d'un groupe de plongeurs, au sujet des épaves de voiliers anciens qui transportaient le rhum vers l'Europe et qui ont coulé ici dans la baie corps et biens, lors de l'explosion de la montagne Pelée, en 1902. Il y en a au moins une douzaine dans 12, 15, 20, 30 et même 60 mètres...

Jeudi 31 janvier.

07h00 -Nous avons quitté l'ancrage de Saint-Pierre en direction de la Dominique. -On s'est traîné littéralement sous les petits grains, coups de vent et calmasse, jusqu'au bout de l'île de la Martinique (après le Prêcheur).

08h30 -Au bout de l'île, le vent, en raison de la déflexion causée par le Mont Pelé, est monté jusqu'à 45 noeuds avec une mer formée de 4 mètres puis, il s'est maintenu de 30 à 35 noeuds avec une vague de 3 mètres jusqu'à 12h30 où nous avons atteint l'extrémité est de l'île la Dominique.

13h00 -Après avoir passé la Soufrière, nous avons fait le reste du trajet à 5 noeuds, avec une mer relativement calme car nous sommes abrités par les très hautes montagnes qui s'élèvent jusqu'à 1446 mètres d'altitude sur cette île...

13h30 -Nous avons enfin atteint Roseau où on a jeté l'ancre devant "l'Anchorage Hotel".

-Nous sommes environ une douzaine de voiliers seulement, ce matin. Sur 10 voiliers faisant le même trajet, nous avons été les seuls à nous arrêter ici; les avis nautiques ne recommandant pas l'endroit: à ce qu'on dit, les natifs viennent à bord de pirogues pour vendre leurs fruits et si on n'achète rien, ils se mettent à taper avec leurs rames sur le bateau, en criant des polissonneries... Pas très rassurant... !

-Pour la première croisière en 1991, elle a été fameuse et très mouvementée: c'est bon pour mes trois kilos de trop accumulés depuis deux mois à Fort-de-France, par des repas non-mérités...

-Nous avons également pu éprouver le matériel: le compas électronique Fluxgate a fonctionné parfaitement. Nous avons navigué en ligne droite sur 47 milles au près, en utilisant les instruments mais aussi, bien sûr à vue...

-On a pu observer la Martinique sur sa silhouette Nord: c'est vraiment une île volcanique. -Les montagnes en Dominique, sont élevées de 50 à 100 mètre de plus qu'en Martinique...

Vendredi premier février.

-La météo est très bonne ce matin: c'est ensoleillé et très chaud (pas de pluie). -Cours pour Alex.

13h00 -On a fait du tuba dans la rade: l'eau est claire, il y a beaucoup de poissons tropicaux de toutes les couleurs; le fond est rocheux et intéressant...

Samedi 2 février.

07h00 -Nous avons levé l'ancre et nous sommes partis à 07h45 en direction des Saintes: un trajet de 40 milles environ.

08h15 - Contact radio: sur l'énergie des batteries; VE2ACC et QSP de VE2JBR Jean-baptiste, en République Dominicaine.

-Nous avons fait du moteur jusqu'à la Rivière Rupert (Portsmouth). La mer est plutôt agitée avec de bons creux. Le vent reprend tout à coup, au bout de la Dominique, de 25 à 30 noeuds et se maintient très fort, jusqu'à la Passe du Sud-Ouest, aux Saintes. Puis, on a mis le cap sur le Pain-de-Sucre pour finalement rentrer à Terre-de-Haut à 15h00.

-On a jeté la pioche près de la jetée des traversiers dans 7 mètres d'eau (très propre). Le bourg est très joli.

-Par la passe de la Baleine, vers la Guadeloupe (1500 mètres) on aperçoit les moutons blancs au large et la mer est encore forte; mais ici, les Saintes sont à 200 et 300 mètres de hauteur seulement, c'est suffisant pour nous donner un excellent abri. Le bourg est très typique: pas de sensation de déjà vu, ici... Nous sommes allés chercher du pain, des fruits frais et leur délicieuse pâtisserie Tourment d'amour. (On est au pain sec depuis 5 jours... hi!).

21h00 -La nuit débute un peu mal, avec de forts vents accompagnés de pluies sporadiques...

Dimanche 3 février.

08h15 -Contact radio: VE2ACC, raccordement téléphonique avec Martine. Contacté aussi FN5BG: Joseph, en Martinique.

09h30 -Nous sommes allés à Terre-de-Haut dans l'archipel Des Saintes. Nous avons fait une magnifique promenade dans le bourg.

14h00 -Nous avons décidé de lever l'ancre et de nous placer dans un endroit moins achalandé au pied du fort Napoléon.

-Nous avons fait du tuba toute la journée. Gaby a essayé cela pour la première fois: elle a trouvé les coraux formidables.

-Les bateaux ancrés évitent très mal ici dans les turbulences du vent chaud qui descend de la montagne; on a du s'attacher d'en arrière jusqu'à une poutrelle, sous la surface de l'eau (probablement un ancien quai démolé).

Lundi 4 février.

-Cours pour Alex. -La météo: c'est super ensoleillé et le ciel est complètement bleu au-dessus de la Guadeloupe. Le vent est très faible du Nord-Est.

11h00 -Gaby est allée au marché (elle a fait une tournée jusqu'en haut du Fort Napoléon).

17h00 -Nous sommes allés en Zodiac, jusqu'au quai des navettes puis à la pointe du phare. Après, on s'est rendus au marché de fruits et de légumes.

Mardi 5 février.

09h00 -On est allé visiter le Fort Napoléon: magnifique construction qui remonte à deux siècles; il y avait certainement un effet de dissuasion puisque la forteresse n'a, en fait, jamais servie militairement... Mais cela aura été une leçon pour les cours d'histoire d'Alexandre qui n'a pas eu d'école aujourd'hui... Nous sommes revenus au voilier à midi.

14h00 -Nous avons fait du tuba au pied du rocher, en bas du Fort Napoléon.

Mercredi 6 février.

14h00 - Nous sommes allés faire du tuba au pied du Pain-de-Sucre: c'est un gros rocher en colonnades de pierres superposées, avec beaucoup de blocs: le fond ressemble à un vieux château dont les pierres se seraient écroulées... Les poissons sont magnifiques... Nous sommes ensuite revenus au voiler en Zodiac; une distance d'environ cinq milles.

Jeudi 7 février.

08h15- Contact radio: VE2ACC, VE2DU, VE2EFL. Raccordement téléphonique avec Martine.

09h30- Départ de Terre-de-Haut vers la Guadeloupe et Pointe-à-Pitre.

-Nous avons levé l'ancre au pied du Fort et on s'est mis en route. Le soleil était de la partie: le vent très léger Nord-Est de 8 à 10 noeuds.

-Nous avons parcouru 20 milles au près puis on a du faire appel au moteur pour pénétrer au fond du petit cul-de-sac marin (sorte d'entonnoir vers la rivière Salée qui sépare en deux, la Guadeloupe).

-Dans le calme apparent, Gaby a baissé les oreilles d'Alexandre pour une superbe coupe de cheveux à l'américaine: seul son coiffeur le sait... hi!

02h30- Nous sommes entrés à la marina du Bas-du-Fort à la Pointe-à-Pitre en Guadeloupe au quai #6-649.

-Après l'accueil à la capitainerie et les papiers de l'immigration, on s'est installé dans un luxe qu'on n'a pas connu depuis Gibraltar: électricité, eau courante, commodités, douches et facilités partout, autour. Il y a plus de 2000 bateaux de toutes sortes; le coût de la marina est de 32\$ par jour et... l'eau potable n'est pas cadennassée...

-En arrière de nous à l'ancrage, il y a le trimaran de Mike Birch, le skipper canadien... - À quelques pas de nous le Amel Chicoutimi Bale dont la maîtresse de bord est Véronique, la fille de l'auteure saguenéenne Lauréanne Harvey de Chicoutimi.

-Également, le voilier Amel Santorin Sensation de Montréal est ici. (Gérard, le fils de VE2DU, a fait la traversée des Alizés à bord). -Enfin, Gaby nous a fait une délicieuse lasagne pour fêter l'utilisation de son

four à convection...

Vendredi 8 février.

08h15- Contact radio: HH2DAJ, VE0MTW Georges, VE3AUM, VE2BMW, VE0MAS et VE2ACC:

raccordement téléphonique avec Martine pour confirmation AMX.

10h00- Essais sur packet, Amtor et RTTY: pas de "garbage" sauf quand la Honda tourne...

14h00- Démonte le Zodiac, nettoyé et lavé le fond. Regonflage et grattage de la peinture qui s'écaille sur le contreplaqué.

-Nous avons causé avec Jean-Louis du voilier suisse "Sy-Louis": HB9MHK.

-Également on a connu Alain, un breton du voilier français "Flores": c'est un copain de VE0MAS.

Jeudi 14 février.

10h30- Gaby s'est rendu chez un médecin blanc ici, dans les installations du port. Le diagnostic: elle s'est trop exposée au soleil et elle fait une forte réaction allergique: il lui prescrit un médicament pour l'estomac pour calmer son urticaire sur les mains.

-Nous nous sommes ensuite rendus à la pharmacie pour le médicament et aussi chez K-Dis, pour le marché.

Lundi 18 février.

08h15- Contact radio avec VE2ACC, VE2EFL, VE2FNS, VE2BDT. Annie a téléphoné à Gérard pour annoncer le décès de Rolande Jean. -On a donc fait un raccordement téléphonique avec Pierre pour lui offrir nos sympathies. (Rolande est décédée à 15 heures, dimanche).

11h00- Nous avons acheté la carte Imray-Iolaire de Porto-Rico.

15h10- Nous sommes allés aux douanes pour les formalités de sortie et pour faire estampiller les passeports par les officiers de l'immigration.

16h00- Départ de la marina du Bas-du-Fort.

-Navigation à moteur dans une forte houle avec vent de face: très laborieux comme route, jusqu'à la Pointe-des-Châteaux. Nous avons enfin contourné la pointe à minuit et demie.

-J'ai pu vérifier de visu le phare de l'île la Désirade, les Terres-Basses et Pointe-des-Châteaux. Nous avons enfin contourné la pointe à minuit et demie.

-Alex va se coucher à 01h00 du matin et Gaby est encore un peu souffrante de son insolation; elle dégueule tout son saoul...

Mardi 19 février.

08h15- Contact avec VE2ACC: confirmation du vol de Bagotville/Dorval.

10h00- Rentrés au mouillage d'English Harbour à Antigua. Endroit paradisiaque.

-Rencontré plusieurs hauturiers dont le "Sy-Louis"...

-Le GPS a fonctionné avec une grande précision.

Mercredi 20 février.

10h00- Plongée en apnée.

13h00- J'ai cherché le trouble de la lumière 360 degrés en tête de mât qui est toujours inopérante.

Jeudi 21 février.

08h15- Contact radio: VE2ACC et raccordement téléphonique avec Martine.

09h00- Essayé de trouver le trouble de la lumière de navigation 360 degrés. Tout semble indiquer que c'est dans le tableau de contrôle...

14h00- Nous sommes allés visiter la forteresse à l'entrée d'English Harbour.

16h00- J'ai posé une nouvelle anode sur l'arbre de l'hélice.

21h00- Un voilier de 10 mètres: le "Blue Peter", a chassé sur son ancre et est allé taper sur les rochers, à 300 mètres de nous. On a averti les autorités du port, sur le canal 16 de la VHF. Ils ont envoyé un Zodiac avec deux gros hors-bords, pour le sortir de la (ce n'était pas possible pour nous d'y aller avec le 2 HP.) on a donc éclairé la scène au phare halogène pour leur faciliter la tâche de touage.

-La nuit a été plutôt mouvementée et la chaîne de l'ancre a été très bruyante sur le fond rocaillieux.

Samedi 23 février.

10h00- Essayé de trouver le trouble de la lampe en tête de mât: négatif....

16h00- Départ d'English Harbour, Antigua, en direction de Gustavia, dans l'île Saint-Barthélémy.

-Météo: vent Est-Sud-Est à 15 noeuds, rafale sous grains, mer agitée.

-Nous avons rapidement contourné les cailles des Soeurs et nous avons mis le cap sur Gustavia.

-Nous avons vu un gros bateau de touristes qui sortait du côté Nord d'Antigua; il suivait la même route que nous. **-La** lune est disparue derrière les nuages.

-La pluie et les rafales ont débuté vers 02h30: on a enroulé à l'avant pour continuer le reste du trajet sous grande voile, avec deux ris de pris.

-Nous avons navigué avec prudence le long de Saint-Barthélémy, à deux milles de distance, pour éviter les nombreux îlots à brisants.

-Après avoir affalé la grande voile, nous avons enfin pénétré dans le port de Gustavia grâce à un alignement avec le Pain-de-Sucre et trois cailles sur tribord ainsi que deux petites îles sur bâbord...

-Nous sommes rentrés dimanche matin à 08h00 et jeté la pioche à 08h15.

-Nous avons parcouru 96 milles en 16 heures (6 noeuds de moyenne).

Dimanche 24 février.

08h45- Contact dès notre arrivée avec VE2ACC et VE2FNS ainsi que VE1XM: Antoine en Nouvelle-Écosse.

-Le vent souffle encore à 25 noeuds ici dans la petite baie et on doit s'ancrer d'en avant et d'en arrière avec les deux CQR.

13h00- Nous avons nettoyé la coque et la ligne de flottaison.

Lundi 25 février.

10h00- Nous sommes allés sur la montagne prendre des photos puis, on est passé à l'immigration: ils nous demandent 12\$ par jour pour rester à l'ancre, à l'intérieur de la baie: c'est fort... ! Mais ils évitent ainsi

les ventouses de port et les bateaux hippies...

13h00 - J'ai réglé le problème de l'anémomètre... Il était disconnecté dans la tête du mât.

-Je cherche toujours le trouble de la lumière 360 degrés: il ne reste plus qu'à changer le fil d'alimentation au complet...

16h00- J'ai fait le plein de fuel pour les deux réservoirs.

17h00- Le "Sy-Louis" vient de rentrer à Saint-Barth., lui aussi.

Jeudi 28 février.

08h15- Contact radio: VE2ACC, VE2SAG, VE2DU, VE0MAS et FN5BG. Nouvelles de Harricana, la course de motoneiges dans le Nord du Québec.

10h30- On a réussi à enlever l'ancre d'en arrière avec beaucoup de difficultés; (un autre voilier avait jeté sa pioche par-dessus la nôtre), puis celle de l'avant et on a mis le cap sur Saint-Martin en laissant à bâbord, les écueils.

-On a navigué au vent arrière et grand largue. La houle était de 1 à 2 mètres, mais une fois atteint la partie hollandaise de Saint-Martin et sa capitale Philipsburg, la mer était plutôt calme.

-Après avoir largement tourné la pointe Basse-Terre, on a dû enrayer et continuer à moteur, face au vent jusqu'à la baie de Marigot où on a jeté l'ancre à 15h15, après avoir parcouru 26 milles.

16h00- Réparé le starter du petit 2 HP: OK.

Vendredi premier mars.

10h00- Nous sommes allés visiter la ville et marchander chez les shipchandlers.

13h00- Nous avons pénétré dans le lagon en Zodiac, sous le pont levé et nous nous sommes rendus chez le dépositaire Johnson et Mercury. Puis nous nous sommes dirigés du côté hollandais où nous avons enfin trouvé les pièces, pour le 2 HP et les bougies J6C.

18h00- Retour sous la pluie, avec le taud de survie pour s'abriter.

Lundi 04 mars.

10h00- Allés au K-Dis: attention aux factures... une erreur de 100 francs; nous avons été remboursés

après tergiversations... mais ce n'est pas la première fois... quand certaines personnes s'aperçoivent qu'on a un accent étranger, ils en profitent...

14h00- Gaby est allée magasiner pour acheter des gilets-souvenirs (de Saint-Martin).

18h00- Nous remontons le Zodiac sur le gaillard d'avant.

22h00- La météo RFI nous annonce des vents de 20 à 25 noeuds Est-Sud-Est, avec rafales à 30 noeuds dans les grains et averses.

-Nous levons l'ancre: le vent est bien Est-Sud-Est, mais de l'ordre de 25 à 30 noeuds.

-Nous sortons rapidement de la Baie de Marigot après avoir établi seulement la grande voile, avec deux ris de pris. Nous mettons le cap sur les Îles Vierges.

-Nous laissons les Pointes Falaise et Basse-Terre par le travers tribord.

Mardi 5 mars.

-La mer est très agitée et après avoir parcouru plus de 20 milles, soit vers deux heures du matin, on affronte les premiers gros grains. Les pointes de vent montent jusqu'à 35 noeuds sous les rafales et la pluie est très abondante. -Le pilote est incapable de négocier les vagues et je dois prendre la barre pendant plusieurs périodes très laborieuses.

06h00- Nous atteignons enfin le milieu du Sombrero Passage et un fort grain nous rend la navigation éprouvante... -Avec la remontée de fond de 820 à 20 brasses, il faut barrer manuellement et négocier les vagues qui déferlent à plus de 3 mètres. Les crêtes partent en traînée de poussière qui nous pulvérisent de sel en roulant sur le pont...

12h00- Nous atteignons la passe de l'île Ginger, large d'un mille et limitée à l'Est par les brisants Fallen Jérusalem.

-Nous avons cassé l'antenne 20 mètres et le coaxial avec un coup de bôme sur la bastaque bâbord...

-Impossible de contacter le petit réseau de Chicoutimi, à 08h15.

-Impossible d'utiliser la Honda: la pluie tombe des plus belles. - La visibilité est absolument nulle...

-Personne n'a le mal de mer mais le petit déjeuner ne comporte qu'un petit peu d'eau fraîche et un biscuit

sec... hi!

-Nous avons fait une navigation très précise avec les satellites de la NASA. Nous sommes passés à 3/4 de milles des brisants qu'on a vus seulement une fois rendus dans la passe.

-Nous avons parcourus 90 milles (83 en ligne droite) et 9 milles dans le chenal Sir Francis Drake, jusqu'à l'île de Tortola (british) dans la baie de Road Harbour.

14h40- L'accueil a été chaleureux. La plupart des voiliers sont restés dans la marina, ce matin. Tous les gens qui passent près de nous, soit sur le quai ou en annexe, vers la ville de Road Town, nous font de grands signes avec les mains en voyant notre pavillon canadien. On n'a pas vu cela depuis les Açores...

-Nous avons l'eau; l'électricité et un quai personnel; nous avons droit à la piscine, l'accès aux douches et à l'eau chaude, tout cela pour 45\$ par jour plus 15\$ pour l'électricité. (L'eau est en sus, suivant la consommation...). -Nous nous sommes enregistrés à la marina: pas de troubles de douanes ici... Puis j'ai réinstallé l'antenne 20 mètres, fait les connections pour le 220 volts, etc...

Mercredi 6 mars.

10h00- Pose nouvelle pièce au Zodiac qui se dégonflait encore...

10h30- Changé les coulisseaux dans la tête de la grande voile.

11h00- Nous sommes allés à la piscine...

14h00- Nous sommes allés faire un marche. On retrouve les marques de chaînes d'alimentation américaines bien connues... (Vive l'Amérique).

17h00- Un couple charmant de Philadelphie: Berth et Peter Van der Linde viennent causer avec nous: ils désirent apporter leur voilier ici dans les Vierges et nous demandent des informations...

Jeudi 7 mars.

08h15- Contact radio: VE2ACC, VE2SAG, VE2FNS, VE2DU et raccordement téléphonique avec Martine.

10h00- Nous avons descendu le grand génois et passé plusieurs heures à reprendre les coutures usées et à vérifier l'usure...

13h00- Lavé la grande voile et fait le plein de la génératrice.

17h00- Nous sommes allés faire une longue tournée à Wickhams Bay pour visiter un peu...

Samedi 9 mars.

08h15- Contact radio: VE2FNS, VE2ACC, VE2DU, VE2BDT, J6LOU et HB9MHK. - Nous avons eu des nouvelles du Quid Novi, Louis et Finette de la région de Marseille.

13h00- J'ai fait le plein d'eau: le réservoir avant coule encore et j'ai dû poser une autre rustine... (Il a fait son temps et nous devons le remplacer... hi·!).

14h30- Départ de la marina de Road Town.

-Nous avons un beau vent de quinze noeuds qui nous pousse allègrement dans le chenal Sir Francis Drake (15 noeuds).

-À un moment donné, on voyait Tortola bien sûr, mais en plus: Virgin Gorda, La Roche-Ronde, St-Peter, Norman, St-John et une partie de Saint-Thomas: toutes ces îles en même temps...

17h30- On rentre dans le Super hole, sur un tangon à 5\$ par jour: mais à 20h00 une vedette s'approche et nous demande 15\$ par jour pour l'utilisation... Le prix de 5\$, c'est pour seulement 2 heures: quel attrape-nigauds...

-Pendant la soirée on aperçoit les lumières de l'île Saint-Thomas qui est très peuplée, maintenant... (C'est très différent de ce qu'on avait vu il y a douze ans !).

Dimanche 10 mars.

10h00- Nous avons visité le site en passant par le petit pont puis on s'est rendu de l'autre côté de la montagne.

12h30- On quitte Super hole et nous nous rendons à St-John, en passant par la baie Francis Drake. Nous jetons la pioche dans la baie Hawknest (à St-John): nous avons l'île Jost Van Dyke juste en face, vers le Nord.

15h00- Nous allons à la plage pour observer, avec nos tubas, le plus beau corail encore jamais vu jusqu'ici...

17h00- Le gardien du parc vient nous avertir qu'on n'a pas le droit de débarquer sur la plage avec le Zodiac: nous avons le droit de rester à l'ancrage pour 24 heures seulement...

21h00- Problèmes avec le démarrage de la génératrice...

-J'ai du réparer une voie d'eau à l'arrière du Zodiac...

Lundi 11 mars.08h15- Contact radio: VE2ACC, VE2FNS, VE2DU, VE2BDT. Gérard m'informe que j'ai jusqu'au 31 mars pour acquitter le coût de mes licences de radio-amateur auprès du Ministère des Communications à Chicoutimi.

09h30- Changement d'huile, filtre à fuel et à huile de la génératrice (933 heures au compteur).

-Le Zodiac est OK, il ne fait plus d'eau...

13h00- J'ai démonté et débloqué le cliquet de la winch #32 bâbord: elle était pleine de sel: je l'ai nettoyée et graissée au lithium.

16h00- Grosse mer: vague de deux mètres avec un vent de 25 noeuds venant du Nord: nous n'avons aucune protection de ce côté. Plusieurs bateaux qui étaient ancrés ici sont partis et nous aurons une nuit plutôt inconfortable; mais nous décidons quand même de rester là pour pouvoir explorer le corail plus longuement, demain...

Mardi 12 mars.

08h15- Contact radio: VE2ACC et raccordement téléphonique avec Martine.

09h30- On a quitté le mouillage de Hawknest (St-John). Tant pis pour la caille qu'on voulait encore explorer mais la forte houle nous forcé à partir...

10h30- Nous rentrons dans la Cruz Bay de St-John où se trouve la seule installation portuaire de l'île. Il n'y a que très peu de place et les navettes de touristes sont plutôt énervantes, jusqu'à 20h00 sans arrêt. L'île St-John est classée comme parc et toute la végétation sur l'île est restée intacte, depuis l'installation du Grand Hôtel Rockefeller. Je ne sais pas si cet ancien président des États-Unis, millionnaire et philanthrope, avait à coeur de protéger cette île magnifique du pillage des humains ou si c'était une autre façon de faire

de l'argent rapidement... mais le résultat est quand même là: c'est une merveilleuse réserve naturelle pour la faune et la flore...

11h00- Nous avons fait une tournée des installations et des boutiques...

14h00- Nous avons rempli les formalités aux Douanes et Immigrations: même formulaires que les gros navires... hi !

18h00- Nous avons dû refaire les manoeuvres d'ancrage: on était trop près des autres pour l'évitage qui est un peu anarchique, ici...

Jeudi 14 mars.

09h00- Nous avons levé l'ancre de Cruz Bay à St-John et nous nous sommes engagés sur le côté tribord du brisant, vers le Pillsbury Channel jusqu'au passage de l'île St-James.

-On établi le grand génois et on a navigue jusqu'à l'entrée de Saint-Thomas; Charlotte Amalie ou on a jeté l'ancre juste devant la marina dans 10 mètres d'eau, à 11h00.

14h00- Nous sommes allés visiter la ville. -Allés à la banque. -Fait un marche d'épicerie. -Allés chez Radio-Shack et chez un shiphandler.

Vendredi 15 mars.

08h15- Contact radio: VE2ACC, VE2FNS, raccord téléphonique avec Martine.

10h00- On s'est rendus en Zodiac, à Haulover Marine Center, dans l'Est du chenal Grégory pour une cotation sur un Zodiac: ce sont les mêmes prix qu'au Québec:

**Zodiac: 1900\$
Achilles: 1360\$**

12h00 - Nous avons fait une excursion en ville pour trouver d'autres shiphandlers...

Samedi 16 mars.

08h15- La génératrice Honda est tombée en trouble, juste au début de la transmission: communication sur 12 volts peu efficace et mon signal était très petit, semble-t-il...

10h00- Nous sommes allés chez les shiphandlers, pour tâcher de trouver des bougies équivalentes pour

remplacer la NKG, sur la Honda...

14h00- Nous avons sorti le Zodiac sur le pont et j'ai posé de longues pièces de renforcement pour essayer de recoller le tableau...

Lundi 25 mars.

**08h15- Contact radio: (je ne passais pas à Chicoutimi ce matin) VE3AUM, ON4LE, HB9MHK et J6LOU
(Guy et Dinou sont venus causer avec Jean-Louis du Sy-Louis).**

10h30- Nous sommes allés au commissariat du port pour obtenir notre clearance et nous avons frappé à quatre portes avant de trouver la bonne...

12h30- Nous avons levé l'ancre et fait le trajet de Long Bay, Charlotte Amalie vers Druif Bay et Water Island en passant par le Grégory Channel (Nous sommes à portée de vue de l'aéroport). Nous avons parcouru quatre milles.

16h00- Je suis monté dans la tête du mât et j'ai changé l'ampoule du feu 360 d. de 10 watts pour une de 5 watts. -J'ai remplacé le réservoir souple, dans la pince.

16h30- Baignade: je me suis retrouvé face à face avec un requin blanc d'un mètre de long... Pas besoin d'ajouter que je suis remonté assez rapidement à bord... hi ! Nous avons jeté des restes de repas à la mer, après le dîner et c'est sûrement ce qui l'avait attiré... Les petits requins sont moins expérimentés que les gros, donc plus nerveux... ! J'ai du l'effrayer avec mes palmes... !

Mardi 26 mars.

04h00- Nous avons levé l'ancre très tôt ce matin, encore dans l'obscurité. Nous sommes partis de Druif Bay dans Water Island, en direction de Porto-Rico.

-On s'est engagé dans la Southwest Road en traversant la Baie de Lindberg en insistant sur tribord pour éviter les Flats Cays et les rochers de l'île Sabaï. Puis, toujours dans l'obscurité nous avons contourné au radar, l'île Savana. Le soleil s'est levé à 05h45 et nous avons continué vers l'île Culebra (plus bas que Vieques...).

11h00- Nous avons doublé le cap San Juan par le travers bâbord.

15h00- Nous avons longé la côte de Porto-Rico où sont construits une grande quantité de condominiums...

Le vent n'avait que peu de caractère ce matin, mais maintenant il devient plus personnalisé avec 10 à 15 noeuds du Sud-Ouest.

17h30- Nous sommes rentrés à la Marina Bay au fond de la baie de San Juan.

-Nous avons essayé de communiquer avec le bureau des douanes mais personnes ne répond au téléphone et le bureau de la marina est fermé.

-Nous avons l'électricité et l'eau est disponible sans restriction...

-Le Zodiac est complètement dégonflé...

Mercredi 27 mars.

08h15- Contact avec VEOMAS, Clermont qui nous met en garde contre les tracasseries des douanes a

Porto-Rico: il a fait saisir son bateau, de même que quatre autres canadiens. D'abord condamnés à 2000\$

d'amende chacun puis, après des pourparlers laborieux, réduit à 100\$ chacun; amende qu'ils ont payé en

s'estimant chanceux... le lendemain, les douaniers avaient chacun une belle paire de godasses

flambantes neuves et ... un drôle de petit sourire en coin... ! Hi !

09h00- Nous nous sommes donc présentés à la marina; le tarif est de 400.\$ pour quatre semaines, ce qui

n'est pas si mal étant donné que l'eau et l'électricité sont comprises...

10h00- Après avoir fait le contact avec l'immigration par téléphone, je me fais virtuellement engueuler par

l'officier pour ne pas avoir téléphoné à notre arrivée, hier soir... Pourtant, la marina était fermée et personne

ne répondait au téléphone. Enfin, on me donne un "Report Member" et nous devons nous rendre

complètement à l'autre bout du port (5 milles) au bureau de l'administration pour remplir les formulaires,

obtenir la vignette de transit et payer 25\$ pour l'auto-collant ainsi que 15\$ pour les frais d'administration.

Nos papiers du voilier sont saisis et nous pourrions les récupérer seulement à notre départ... nous

revenons au Zodiac frustrés et Gaby fulmine...

11h30- J'ai fait une recherche de bulles avec du savon à vaisselle pour tenter de trouver le trou dans le

boudin du Zodiac... - J'ai posé une rustine au Zodiac qui dessoufflait très lentement par un petit trou et

également au réservoir souple de la pince... - Nous sommes allés visiter le Club Nautico, là ou il y a de gros yachts à trois étages, sur l'autre rive. - J'ai enlevé les loch du NKE et de la console SR.

CHAPITRE XIV

**Troisième traversée de l'Atlantique:
du Sud vers le Nord.
de Porto-Rico à la Nouvelle-Écosse,
avec escale aux Bermudes.**



Commentaires

Vendredi 26 avril.

07h15 - Il a fait très chaud cette nuit avec des températures allant jusqu'à 31 degrés.

08h45 - Départ de Marina Bay à San Juan. -On est allé saluer Bertrand et Isabelle sur le Mardi, en partant.

-Vent Est-Nord-Est à 15 noeuds. Nous tracerons une ligne droite jusqu'aux Bermudes, à la bouée d'entrée de la baie St-Georges. -La mer est moutonneuse avec une vague de 2 1/2 mètres. -À la sortie de la forteresse El Moro, le vent est de 25 à 30 noeuds. Nous partons au près à une vitesse de 7 noeuds avec des pointes à 8 noeuds), la grande voile a deux ris de pris et le grand génois est au complet...

16h00- Nous avons une entrée d'eau très importante: après avoir vérifié les 18 passe-coques sous la ligne de flottaison, j'ai découvert qu'il s'agissait d'une bulle d'air dans le joint Ercème de l'arbre de l'hélice: résultat: 1/2 pouce de débit d'eau de mer qui pénétrait dans la cale. Le problème a été rapidement réglé: j'ai fait évacuer l'eau sous les planchers et procédé à un nettoyage...

Samedi 27 avril.

-Nous avons rencontré deux gros navires, au cours de la nuit.

11h00- Les feux de navigation avant ne fonctionnaient pas cette nuit et j'ai du faire la réparation.

15h00 à 17h00- Calmasse. -Nous avons quelques difficultés avec nos estomacs à l'envers. Nous grignotons plutôt que de nous alimenter normalement.

Position: 21 d. 25 min. lat. Nord
65 d. 47 min. long. Ouest.

-Nous avons parcouru 157 milles en 22 heures et demie, ce qui fait une moyenne de 6.68 n. à l'heure. Il reste 707 milles à parcourir (le trajet au complet en ligne droite, représente plus de 843 milles nautiques).

-De 20h00 à 03h00 du matin: nous avons eu une passagère clandestine: une pie s'est posée sur le cordage du frein de bôme et a crotté copieusement sur le pont, avant de repartir... Après cela, on viendra me dire que les oiseaux ne volent pas la nuit...

Dimanche 28 avril.

07h15- Nuit très claire: c'était la pleine lune. -Contact radio avec VE2ACC, ON4LE, HB9MHK et VE2BDT.

-La Honda n'a pas voulu démarrer. J'ai changé la bougie qui était rouillée, mais la corde du starter m'est restée dans les mains... en tirant trop énergiquement dessus... Ce matin j'ai donc transmis sur le 12 volts des batteries.

-117 milles de parcourus en 24 heures (moyenne de 4.87 n. à l'heure). 247 milles au total et il reste 590 milles à faire avant les Bermudes.

-La mer est plutôt calme mais il y a une grande houle résiduelle des Trades Winds... La nuit a été plutôt froide et on a endossé les cotons ouatés. Nous n'avons aperçu aucun navire, seulement quelques hirondelles qu'on distingue de temps en temps alors qu'elle nous survolent en rase-motte en pleine obscurité...

-Notre vitesse est de 4 noeuds et cet avant-midi, on doit installer un taud pour nous protéger des rayons ardents du soleil qui nous déshydrataient littéralement...

11h00- Calmasse: les voiles claquent et on se traîne de 1 à 2 noeuds. Le vent a une grosse tendance Sud (si on peut appeler cela du vent). Quelques algues flottent à la surface et doivent provenir de la mer des Sargasses.

**14h00 - Réparé la Honda: il y avait de l'eau dans le carburateur; résultat de la condensation, je présume.
J'ai remplacé la corde du starter: elle démarre très bien maintenant...**

**Position: 23 d. 06 m. lat. Nord,
65 d. 50 m. long. Ouest.**

16h00- J'ai réparé mon fer à souder Weller et étame la fixture du feu avant.

21h00- Les Trades Winds et le Gulf Stream: c'est terminé... Le vent refuse depuis 23h00 jusqu'à 06h00 du matin...

Lundi 29 avril.

07h15- Nous avons parcourus seulement 45 milles en 24 heures (319 milles en tout) moyenne de 1.87 mille. Il nous reste 545 milles avant les Bermudes.

-Contact radio avec VE2ACC, VE2FNO, VE2FNS, ON4LE et VE2DU qui m'a donné le rapport sur la propagation pour le mois de mai.

09h00- Le vent passe du Nord-Est à l'Est puis au Sud-Est. Nous sommes sous grande voile et nous avons le grand génois tangonné en ciseau.

16h00- Le vent est continuellement variable: notre vitesse moyenne est de 2 noeuds sur une mer plate.

16h30- Le vent a varié et fait le tour de nous... Nous sommes au près serré et on doit s'aider du moteur en profitant de la charge des batteries en même temps. Il y a beaucoup d'algues qui s'agglutinent sur l'hélice et elle devient très difficile à embrayer, sans caler le moteur...

**Position: 24 d. 59 m. lat. Nord,
65 d. 30 m. long. Ouest.**

17h00 Une hirondelle épuisée a fait le tour du bateau trois fois, puis elle s'est posée sur la filière: je l'ai photographiée...

Mardi 30 avril.

07h15- Contact radio avec VE2ACC, VE2FNO, ON4LE et J6LOU qui est maintenant à Antigua.

-Nous avons parcouru 55 milles seulement en 24 heures et il reste 490 milles à parcourir. Le millage total parcouru est de 374 milles avec une moyenne de 2.29 m. à l'heure.

15h00- Le vent a fait le tour de nous: N-E, E, S-E, S, S-O, O et N-O. Il y a des nuages en forme de bouquet de marié qui se transforment rapidement en enclumes. Nous avons beaucoup d'efforts à fournir pour placer les voiles et le résultat est piètre...

Position: 24 d. 60 m. Lat. Nord,
65 d. 30 m. long. Ouest.

17h00- Le vent s'est installé du Nord complètement dans le pif et on doit tirer des bords au près serré. Nous sommes dans une zone de turbulence et de gros nuages noirs roulent au-dessus de nos têtes.

Mercredi 1 ier mai.

07h15- Ce matin le vent du Nord a forcé de 25 à 30 noeuds avec bourrasques qui soulèvent la mer: on doit se résigner à tirer des bords dans une mer de 3 mètres...

11h00- La vitesse sur le fond est de 7 noeuds. Le vent monte de 37 à 42 noeuds avec des pointes à 45 noeuds: la crête des vagues part en spray. Nous naviguons sous grande voile, avec deux ris de pris. Nous avons force 8 et 9.

13h00- Nous devons démarrer le moteur pour la charge des batteries... L'hélice est recouverte d'une lourde perruque d'algues: il faut plus d'un quart d'heure pour la libérer, avec des coups de fouet; il y a une vibration excessive...

15h00- Un bidon de fuel de réserve ainsi qu'un rouleau de câble se sont détachés sur le pont ruisselant de sel: heureusement j'ai réussi à les récupérer avant qu'ils ne passent par-dessus bord...

Position: 26 d. 27 m. lat. Nord,
65 d. 48 m. long. Ouest.

17h00- L'éolienne tourne avec un rendement de 6.5 amps, pour la charge des batteries... On dirait les Bancs de Terre-neuve... Hi !

18h00- Les tacs qu'on prend vers l'Ouest sont pas mal, mais ceux vers l'Est sont pas très payants pour atteindre notre destination...

-Les haubans jouent du violon ! On cherchait le vent... On l'a trouvé...

-On s'est écarté de plus de 50 milles vers l'Ouest. Maintenant, on est bel et bien, dans le Triangle des Bermudes...

20h00- La mer s'est assagie un peu et le vent est redescendu à des limites plus confortables. Nous avons parcouru 87 milles en 24 heures et 461 milles, depuis le départ avec une moyenne de 3.63 n. à l'heure. Il reste 403 milles avant les Bermudes.

-La nuit se passe assez bien mais on est un peu cabossés...

Jeudi 2 mai.

07h15- Contact radio avec VE2ACC, VE2FNS, VE2FNO, HB9MHK, VE0MAF et VE2EKL: Mario qui est mobile, en Floride.

09h00- Ce matin le pont est glissant: il y a beaucoup de poissons volants qui sont venus s'y écraser...

Nous avons augmenté la voilure. Le vent se maintient à 20 noeuds Est-Nord-Est. On fait un confortable 5 noeuds dans la bonne direction, vers les Bermudes.

10h00- Excellente journée. Nous étions déventés pendant une demi-heure, ce matin à 06h00, mais le vent restera constant toute la journée.

-J'ai un problème avec le compas Fluxgate de l'auto-pilote qui s'est dérouté par deux fois. J'ai contacté Clermont VE0MAF qui m'a donné des indications pour vérifier:

Blindage + fil bleu: continuité ou 0 ohm.

Rouge + vert: continuité ou 0 ohm.

Rouge + jaune: continuité ou 0 ohm.

Blindage + rouge= circuit ouvert: maximum impédance.

Ensuite, simuler le mouvement du compas sur la mer: si le fil cassé réagit en donnant de fausses

impulsions. (Il s'agit d'un problème mécanique dans le compas sur cardan mobile toujours en mouvement:

trouble intermittent causé par les mauvaises informations du compas vers le bras linéaire, en passant par le cerveau de l'Autohelm).

-Clermont sera à Matane pour deux mois, à partir de la fin de juin et il m'a offert par radio, de réparer les deux compas...

13h00- J'ai fait le plein d'essence de la Honda. aussi le plein de fuel de la génératrice et du Perkins.

-Millage parcouru en 24 heures: 91 milles et 552 milles en tout. Il reste 312 milles avant de rentrer aux Bermudes. Nous prévoyons les atteindre dimanche le 05 mai 91.

**Position: 27 d. 56 m. lat. Nord,
65 d. 27 m. long. Ouest.**

20h00 - Vérifié le niveau d huile du Perkins.

Vendredi 3 mai.

07h15- 105 milles de parcourus en 24 heures (plus de 6 heures à voile et moteur). Millage en tout: 657

milles, il reste 207 milles avant de rentrer aux Bermudes. Notre vitesse est de 6 noeuds en surface et de

4.5 n. sur le fond, Nous avons une petite brise de 10 n. de l'Ouest, il fait 24 degrés et c'est ensoleillé.

-Nous allons pouvoir vérifier la véracité de l'article paru dans la revue Sélection du Reader's Digest affirmant que, dans les îles au milieu de l'Atlantique, comme les Bermudes, le niveau de l'eau atteint jusqu'à 39 mètres plus haut près des rives que dans la plaine abyssale (qui varie de 4070 m. à 5200 m.). Il s'agirait d'une protubérance (ou verrue) à la surface de l'eau...

-Depuis jeudi, nous naviguons en ligne droite vers St-Georges.

-Le contrôle de cockpit du pilote automatique ne fonctionne plus et la batterie #4 fatigue: ce matin j'ai débranché le contrôle...

-Contact radio avec VE2ACC, VE2FNS, VE2AFX: Yves du poste de télévision CJPM, J6LOU et VE2LRC.

(Gérard nous a informé qu'une journaliste de la presse parlée d'un poste de radio local veut nous suivre et donner des détails tous les matins, aux auditeurs. Il s'agit de Pascale Bouchard).

11h00- J'ai fait le plein du Perkins.

**Position: 29 d. 36 m. lat. Nord,
65 d. 07 m. long. Ouest.**

Samedi 4 mai.

07h15- Millage parcouru en 24 heures: 107 milles, il reste 100 milles à peine, avant d'arriver. Millage total:

757 milles.

-Ce matin, la mer est assez forte avec des vagues de 2 mètres plus et des vents de 25 noeuds avec des pointes à 30 noeuds. Nous progressons à 5.5 n. en réduisant la voilure au stricte minimum pour éviter de rentrer à St-Georges pendant la nuit...

-La température est de 20 degrés de jour mais c'est très frais la nuit: nous devons endosser nos cagoules de nylon...

-J'ai changé la déviation magnétique de 12 d. pour 14 de. (nous aurons 22 d., dans le secteur de la Nouvelle-Écosse). Nous sommes actuellement vis-à-vis Jacksonville US à 30 d. de latitude, soit à 900 milles en ligne droite à l'Ouest et équidistant avec San Juan PR sur l'autre partie de l'angle de 90 d.

-Les sargasses sont maintenant plus rares (ce sont des frayères naturelles pour les petites anguilles) et elles s'agglutinent à tout ce qui flotte sur la surface de la mer...

-Il fait toujours un vent à écorner les boeufs !

-Contact radio avec VE2ACC, VE2LRE, VE2AFX, VE2FNS, J6LOU, HB9MHK, et VE2AVU: Jean sur la Mégantic.

-La génératrice s'arrête dans les coups de gîte à 20 d. -Dure journée dans l'ensemble: mer forte et vent très frais...

**Position: 31 d. 18 m. lat. Nord,
64 d. 49 m. long. Ouest.**

22h00- Alex commence à apercevoir le halo de lumière au-dessus des Bermudes et à 23 heures, il découvre enfin le phare de Gibbs Hills, légèrement vers bâbord avant, comme je le lui avais indiqué avant son quart. Le phare est qualifié pour être aperçu à 25 milles en mer et on l'a vu à 35 milles de distance...

-Aucune correction de cap: nos données et prévisions sont très bonnes.

Dimanche 5 mai.

07h15- Contact radio avec VE2ACC, VE2FNS, VE2LRE et raccord téléphonique avec notre fille Annie.

-Le phare à secteurs rouge et vert de St-David's Head est visible à 15 milles et confirme à nouveau notre position.

-Nous n'avons pas pris beaucoup de sommeil ni l'un ni l'autre cette nuit: l'entrée de St-Georges, la seule praticable pour pénétrer dans les Bermudes, n'est pas de tout repos. On ne doit pas se fier à la remontée de fonds comme dans les autres îles car ici, on saute de 1'000 mètres à... rien du tout... et pouf !

-Nous nous rapportons à 20 milles de Town Cut Channel, au Master of the port de Bermuda Harbour et le prions de prendre arrangement pour les officiers de douanes qui doivent venir nous rencontrer au Market Wharf. On nous indique de venir nous accoster à la Wooden Jetty, North East corner at the Ordonnance Island...

-Nous découvrons enfin l'étroite ouverture de la Baie St-Georges à travers les brisants avec la précision du GPS et nous prenons les bouées d'alignement avec le centre du Town Cut Channel et au loin, le Cherrystone Hill.

07h40- Nous accostons au quai des Douanes tel que prévu, pour notre heure d'arrivée. Les douaniers sont très polis et d'une courtoisie qu'on n'a encore jamais vu ailleurs. (Pas de tontons macoutes ici). On nous demande 30\$ par personne, comme droit de séjour ce qui totalise la somme de 90\$ pour nous trois qu'il nous fait plaisir de payer après un accueil aussi chaleureux.

-On prétexte un problème de batteries et on profite du quai des douanes, pour déjeuner et se reposer un peu: puis on va jeter la pioche juste en face de Ordonnance Island. Nous sommes devant un village enchanteur aux maisons couleurs pastels roses et grises, très propres, à travers une verdure luxuriante...

**-Après le dîner, on est allé marcher dans le village: tout est ordonné et les gens nous saluent en souriant...
Contact radio avec VE2ACC, VE2 ADF portable HH4: le frère Armand d'Haïti.**

11h00- Après avoir mis de l'ordre sur le bateau nous prenons quelques heures de repos pour récupérer nos forces.

-Voici donc les paramètres de la dernière journée de navigation: 100 milles de parcourus en 24 heures au près serré. Millage total en ligne droite de San Juan à St-Georges: 857 milles. Nous avons fait le trajet en 8 jours 22 heures et 30 minutes. Nous avons en réalité parcouru plus de 1,082 milles sur la surface.

Notre moyenne de vitesse a été de 4 noeuds à l'heure alors que notre moyenne sur la surface (sur le loch) est de 6 noeuds: voilà pourquoi il est toujours un peu déprimant de naviguer au près serré sur une mer formée avec le vent dans le pif et pas toujours dans la bonne direction...

-Voici un tableau de nos performances de vitesses, comparées avec d'autres traversées:

Canso, Nouvelle-Écosse et l'Angleterre: moyenne de 6.25 n.

St-Malo et la côte du Portugal: moyenne de 5.01 n.

Méditerranée: moyenne de 4.09 n. (dont 35 % de moteur).es Alizées: de Gibraltar à la Martinique:

moyenne de 5.80 n.

Le Triangle des Bermudes: moyenne de 4 n. (dont 17 % de moteur).

Lundi 6 mai.

07h15- Nuit très froide; il faisait 18 degrés dans le carré, ce matin.

10h00- Il y a ici un curieux phénomène du vent qui tourne, à tous les deux jours, dans le sens des aiguilles d'une horloge et recommence le même manège, au bout de 10 jours environ...

-Nous sommes allés en ville, pour trouver le bureau de poste et magasiner.

13h00- Connecté le téléviseur sur 12 volts à partir de l'allume-cigarettes.

14h00- J'ai fait le plein de fuel du réservoir Perkins.

-J'ai remis le système de chauffage Espar en marche, pour les nuits fraîches...

17h00- J'ai réparé une voie d'eau dans le tableau du Zodiac.

Mercredi 8 mai.

07h15- Contact radio avec VE2ACC, VE2FNS, VE2FNO, VE2QM: Laval Desbiens, directeur du bureau des Communications pour le nord du Québec et HB9MHK.

10h00- Nous sommes allés en ville pour prendre quelques photos.

13h00- J'ai démonté le contrôle de cockpit du pilote automatique. Le trouble était cause par du vert-de-gris, résultant d'infiltration d'eau salée. Quatre résistances sont foutues dont une, en céramique. J'en ai trouvé deux de même valeur, dans le contrôle du congélateur qu'on avait changé en Martinique et remplace les deux autres avec des valeurs inférieures: le pilote fonctionne en auto et stand-by ainsi que +10 d. et -1 d. mais pas en -10 d. et +1 d.

-C'est quand même satisfaisant, compte tenu de la situation passée où je n'avais aucun contrôle du tout...

Vendredi 10 mai.

07h15- Contact radio avec VE2FNO, VE2QM, VE2FNS, ON4LE, ON6QA: Freddie en Belgique qui m'a donné le code des couleurs ainsi que la valeur des résistances: (Notre bar restera ouvert jeudi vendredi: bienvenue à vous gros buveurs. Autrement dit: Noir, Bleu, Rouge, Orange, Jaune, Vert, Blanc, Violet, Gris, Beige... Voilà pour le code d'accès mnémotechnique... Hi !).

-Nous avons aussi entendu J6LOU que je copie très faiblement.

09h00- Nous sommes allés à Hamilton, pour trouver un garage de pièces Mitsubishi pour le filtre à fuel et le filtre à l'huile. On a aussi trouvé un technicien pour l'Autohelm et les résistances brûlées ainsi que le "board" au complet du contrôle de cockpit...

16h00- Retour au voilier en autobus.

Samedi 11 mai.

07h15 - Ce matin le vent souffle de 25 à 30 noeuds du Nord et le ciel est couvert.

-Un gros navire Météo de la Garde côtière Canadienne est entré dans la baie St-Georges.

13h30- Remplacé le "board" du contrôle de cockpit: la carte ne fonctionne pas; aucun contrôle et buzzer continuel... j'ai remis l'ancien board...

Dimanche 12 mai.

04h00- Très gros vent pendant la nuit. Force 8 et 9 de 38 à 45 noeuds du Nord-Ouest avec des pointes à 47 noeuds. J'ai dû me lever plusieurs fois, au cours de la nuit, afin de vérifier notre ancrage.

05h00 - Un gros voilier de compétition est entré (plus de 70 pieds de long). Ils ont démâté dans un force

11: une partie du rouf, les balcons et les filières sont démolies et il y a deux déchirures d'un mètre dans la partie arrière de la coque.

-Ici dans la baie St-Georges, plusieurs bateaux ont chassé sur leur ancrage et pourtant c'est bien abrité.

Pour nous avec 250 pieds de chaîne et une touée de 10 à 1, le voilier a dérapé d'une vingtaine de pieds à peine... rien de grave....

07h15- Ce matin, le catamaran "Pile-ou-Face" est parti dans le gros temps et il est revenu ici en catastrophe avec l'enrouleur cassé...

-Contact radio avec VE2FNS seulement...

08h00- Nous sommes allés à la messe à la petite église Stella Maris.

10h00- J'ai réparé le "board" neuf du pilote avec un fil cheveux dans la partie endommagé du circuit imprimé. Il fonctionne bien maintenant...

13h00- J'ai réparé le vieux board du pilote et le circuit endommagé par le sel de mer....

15h00- Le soleil se montre maintenant et le vent a diminué à 25 noeuds.

Mercredi 15 mai.

07h15- Contact radio avec VE2ACC, VE2QM. VE2FNS, J6LOU et HB9MHK qui nous informe que Louis et Ginette à bord du Quid Novi sont en route vers les Açores.

18h00- Nous sommes allés prendre l'apéro à bord du "Kritter", un excellent voilier français de 21 mètres, fabrique de contreplaqué et d'époxy. Ce bateau a déjà appartenu à Manylovski qui s'était bien classé dans la course du Rhum en 84. Un couple de français de Chamonix en est le propriétaire: Rémi et Sophie qui nous donnent rendez-vous sur le Saint-Laurent dans deux mois. Le voilier s'appelle maintenant le "Pacôme" et ils feront route d'abord vers New-York avant de continuer vers Halifax en empruntant la côte américaine.

Mardi 21 mai.

07.14 h. Contact radio avec VE2QM, VE2ACC, VE2FNS, ON4LE, VE0MAF, J6LOU, HB9MHK et

VE3AUM qui m'informe qu'un autre voilier (provenant de Vancouver) "l'Aventure" dont le skipper: une dame

avec les lettres VE0MLH nous fait de belles moustaches (brouillage des ondes) et on lui en fait de

sucrées de belles aussi, étant donnée la proximité des deux émetteurs, sur 14,121 mhz.

14h00- Gaby vérifie et s'occupe de l'avitaillement en se basant sur la règle du tiers...

Mercredi 22 mai.

07h15- Le gros vent frais du nord est enfin tombé: un souffle de l'Est, de 5 à 10 n. et beaucoup plus chaud,

le remplace. -Le voilier français "Lou Gabian" avec Jackie et Gilda ne sont maintenant plus qu'à 188 milles

des Bermudes: le vent est fort et la mer formée dans leur secteur...

10h00- Changement d'huile de la génératrice: les deux filtres japonais Mitsubishi font bien l'affaire, mais j'ai

dû rallonger le tube de la pompe à haute pression du fuel, pour être capable de l'insérer: le tout fonctionne

très bien.

14h00- Il semble bien que l'eau des Bermudes ait un goût fortement saumuré... Nous avons été forcé de

vidanger les 3 réservoirs: notre eau potable est contaminée par l'eau que j'ai transportée, à partir de l'évier

de la salle de toilettes publiques. Les robinets étaient alimentés... en eau "salée"...

14h30- J'ai réaménagé les cordages et aussières sur le balcon du mât pour avoir une meilleure vue en

navigation de nuit, vers la Nouvelle-Écosse.

Vendredi 24 mai.

07h00- Contact sur le VHF canal 16, avec "Lou Gabian". Ils sont présentement vis-à-vis St-David's Head et

la propagation est très mauvaise...

07h15- Contact radio avec J6LOU (on s'entend mieux sur les hautes fréquences), VE2FNS, VE2QM et

ON4LE.

09h00- Arrivée du "Lou Gabian": après être passés aux formalités, nos amis viennent s'attacher à couple

avec nous et on déjeune ensembles: les retrouvailles depuis les Canaries sont formidables...

14h00- On a refait notre réserve d'eau potable en faisant plusieurs navettes, à partir du quai "Shell" le seul endroit où l'eau de consommation est disponible, à Saint-Georges...

17h00- Nous sommes allés prendre l'apéro sur "L'enclume de Mer", avec Jackie et Gilda.

Samedi 25 mai.

07h15- Contact avec HB9MHK seulement; les conditions sont mauvaises pour la propagation...

09h30- Alex est allé chercher un dernier 12 gallons d'eau potable, pour compléter notre réserve ensuite on est passé aux douanes pour les papiers de "clearance". Gaby est allée chercher du pain frais puis, on a détaché les aussières du "Lou Gabian" et on a levé l'ancre en mettant le cap sur la Nouvelle-Écosse.

-Le vent est très faible de 8 à 10 noeuds du sud-est et la mer est calme. -Nous avançons grâce surtout à la "risée" Perkins...

-Nous sommes sortis du Town Cut channel puis nous avons contourné la barre de corail et mis le cap à 27 degrés sur le Canada...

-L'eau est très claire: on voit à 45 pieds sous l'eau, très distinctement... Plutôt impressionnant...

17h00- Nous commençons à sentir un très léger courant de descente, ce qui prouverait la théorie du Reader's Digest concernant le niveau de l'eau plus élevé, autour des îles...

-Il fait très chaud et le ciel est sans nuages.

Position: 32 d. 52 m. lat. Nord,
64 d. 50 m. long. Ouest

9h00- Le vent s'est finalement installé au Sud; nous tangonnons le grand génois et les voiles en ciseaux, nous filons 4.5 noeuds de moyenne, sans la "risée" Perkins, cette fois... (le vent se maintient de 10 à 15 noeuds du sud).
Dimanche 26 mai.

03h00- Nous enlevons le tangon: le vent est maintenant de travers avec une grosse houle qui nous vient de l'Ouest.

-Gros navire venant d'Europe, se dirigeant vers la Floride; il nous passe sur l'avant, à trois heures et quart...

**06h00- Position: 33 d. 34.65 lat. Nord,
64 d. 17.28 long. Ouest**

7h00- Nous avons 804 milles à parcourir pour atteindre Canso: nous avons fait 80 milles en 21 heures: il en reste donc 724 avant la bouée située en face de Canso, en Nouvelle-Écosse.

17h00- La journée se passe rapidement et on a le coeur un peu fade à l'heure des repas...

21h00- Pendant le quart d'Alex, le vent forcit à 20 noeuds plus, toujours de l'Ouest.

Lundi 27 mai.

-Le ciel est très clair et la nuit est d'autant plus fraîche, évidemment. Nous avons parcouru 108 milles en tout. Il reste 616 milles avant la bouée de Canso.

-Le vent varie de 20 à 25 noeuds, la vitesse est de 6.5 noeuds, avec des pointes à 7.5 noeuds. La mer est assez houleuse: il y a des moutons blancs...

07h15- Contact radio avec VE2FNS, HB9MHK, J6LOU, VE2FNO, VE2JSF: Maurice, un handicapé visuel du Québec et VE1JMJ du Nouveau-Brunswick.

-Le soleil est magnifique et il y a une rosée sur le pont. Nous avons un petit courant dans les fesses qui nous fait profiter de .4 noeud gratuit: ce qui prouve encore la théorie de la revue Sélection à propos du renflement des eaux, autour des Bermudes...

-Nous pourrons peut-être profiter du Gulf stream, demain en fin de journée, après avoir passé les hautes montagnes submergées de la Nouvelle-Angleterre (2000 mètres d'altitude sous l'eau). Actuellement nous sommes dans la zone des 4600 mètres de profondeur.

12h00- Le baromètre descend rapidement...

16h00- La journée se passe avec un gros vent d'Ouest, la mer est encore plus hachurée. Le baromètre a baissé encore et nous sommes en plein dans une dépression.

**Position: 36 d. 12 m. lat. Nord,
63 d. 29 m. long. Ouest**

21h00- Pendant le quart d'Alex, le vent augmente de 25 à 35 noeuds du Nord-Ouest: nous devons réduire la voilure car la vague est maintenant à 3 mètres...

Mardi 28 mai.

14h00- Le coup de mer a diminué un peu cette nuit. La voilure n'a pas souffert; je me suis assagi depuis les Bancs de Terre-neuve, en 89... Nous avons là la possibilité de grandes performances mais on s'est limité à 6 noeuds dans un vent puissant... Autrefois, j'étais celui qui commande à bord: aujourd'hui, je suis celui qui compose avec les éléments... ! Belle leçon d'humilité pour un tacticien; voilà, on tire plus de leçon d'une malchance que d'un grand succès...

07h15- Parcouru 121 milles en 24 heures, (en tout 309 m.) il nous reste 495 milles avant la baie du Détroit de Canso.

-Il y a des éclaircies, à travers les gros nuages lourds de pluie. -Il nous reste un degré, soit 60 milles avant de passer les hauts sommets des montagnes submergées de la Nouvelle-Angleterre.

Position: 37 d. 50 m. lat. Nord,
62 d. 54 m. long. Ouest

0h00- Le vent continue à augmenter; maintenant c'est 45 noeuds, force 9 où il se maintient, jusqu'à 18 heures... Le baromètre fait une descente vertigineuse...

18h00- Le vent passe à force 10 dans les rafales: les crêtes des vagues déferlent en poussière, jusqu'à minuit.

Mercredi 29 mai.

00h00- Nous sommes au-dessus des British Sea Mounts et il ne nous est pas possible de continuer, même à sec de toile; le bateau roule de façon infernale...

01h00- Nous devons nous résigner à nous mettre en fuite, sous tourmentin. Le bateau soulage beaucoup et on doit se laisser glisser vers l'est. Le capteur de vent nous indique force 9...

05h30- À la levée du jour, je fais une tentative pour changer d'amure, afin de reprendre la bonne route mais on doit vite abandonner et continuer la fuite vers l'est...

Position: 38 d. 04 m. lat. Nord,
64 d. 10 m. long. Ouest

7h30- Contact radio sur les batteries (impossible d'utiliser la Honda à cause des paquets de mer qu'on embarque...) Avec VE2FN0, VE2QM, VE2FNS et J6LOU.

12h00- On fait à nouveau une tentative pour remonter le vent qui est maintenant à 35 noeuds mais la mer est encore très formée.

**Position: 37 d. 48 m. lat. Nord,
61 d. 47 m. long. Ouest**

Nous parcourons ainsi 2 ½ milles puis on doit enrayer le grand génois complètement. Nous tentons de continuer sous grande voile seule, avec deux ris de pris.

17h00- Le vent a encore forcé à 45 noeuds et la mer est très dure, à 3 et 3 ½ mètres.

-Nous faisons pratiquement du sur-place... -Nous ne pouvons rester dans le cockpit et la cabine nous paraît confortable. Nous pouvons nous alimenter et écouter de la musique...

21h30- Pendant le quart d'Alex et jusqu'à trois heures du matin, le vent continu des plus belles et hurle dans la mâture...

-Vers cinq heures, les déferlantes se font moins brutales et le vent semble souffler moins fort...

Jeudi 30 mai.

-Le baromètre a enfin commencé à remonter lentement. Ce matin à six heures, le vent s'est essoufflé à 35 noeuds, puis à 30 noeuds.

-Le soleil a commencé à percer des petits trous dans les gros nuages, mais le vent est toujours du Nord.

La mer est maintenant à 2 mètres et on peut enfin allumer le réchaud au propane pour prendre un café chaud: quel luxe... !

-On est rendu à la même position où on était mardi matin, à 06h15.

-Pendant le quart d'Alex, on a eu des vents de 53 n. qui atteignaient 58 n. dans les pointes, le reste de la nuit s'est maintenu à 45 n. avec des creux de 3 à 4 mètres.

**Position: 37 d. 34 m. lat. Nord,
61 d. 51 m. long. Ouest**

Après qu'on s'est mis en fuite vers l'est, nous avons tracé un énorme triangle de 120 milles de contour.

Nous sommes finalement revenus en arrière du secteur des British Sea Mounts où le clapotis était très fort: des énormes rouleaux de 4 mètres qui déferlaient avec la crête en poussière...

-Pour ce qui est du bateau: rien de cassé. On a réduit la voilure au maximum tout en restant opérationnel avec le tourmentin. Les haubans ont joué du Mendelsohn pendant 44 heures et on a bouchonné pendant 10 heures...

-On a un petit bateau qui est solide et qui se défend vaillamment dans le gros temps: il nous l'a prouvé encore une fois.

-Pour la vie à bord, le moral des troupes est excellent. À midi, Gaby nous a fait un hachis parementé à l'oriental qu'on a dégusté dans des plats creux, assis par terre devant l'escalier alors que le vent continuait à diminuer...

-Le lit d'Alexandre a été inondé par une déferlante qui s'est jetée sur notre arrière en soulevant le couvert de la lazarette. Bon... mais à part ça, rien de comparable avec les deux jours à force 10, sur les Bancs de Terre-neuve, avec une mer de 7 à 8 mètres, en 89. On avait alors dégueulé et grelotté de froid... Ici, il fait très chaud comparativement.... et pas de haubans de pétés: merci mes bastaques... hi!

13h00- Actuellement on fait route vers New-York. si le vent du Nord finit par lâcher, on bifurquera vers Canso, dès que ce sera possible, mais sans tirer des bords; si Dieu le veut...

14h00- Incroyable, le vent est complètement tombé; seule persiste une grande houle, énorme encore...

-Nous faisons appel au Perkins pour charger les batteries et nous avancer un peu, dans la bonne direction.

15h00- Un vent d'Ouest léger, se lève doucement et on repart, en ouvrant toutes grandes nos voiles.

16h00- Le vent se replace du Nord-Est: il a déjà plus de caractère, à 15 noeuds...

Vendredi 31 mai.

07h15- Millage parcouru en 24 heures: 86 milles. La console indique 652 milles parcourus en surface mais

sur la route idéale, il ne reste plus que 400 milles en tout. On prévoit être dans le Gulf Stream à 12h30.

Pour les conditions, le vent est maintenant variable à tendance Nord-Est mais il y a de fortes pluies accompagnées de coups de vents.

-Le quart de Gaby a été plus difficile: le vent a tourné de 180 degrés en 3 heures et il y a toujours cette grande houle qui vient de nulle part et qui perturbe continuellement l'équilibre des voiles, dans la jolie brise.

-Le Mitsubishi ne démarre plus: je n'ai plus de contrôle à la table à carte. Il faudra réparer au plutôt. en attendant, on fait tourner le moteur Perkins à 1200 tours pour charger les batteries pendant 30 minutes, à toutes les quatre heures.
Position: 40 d. 29 m. lat. Nord,
62 d. 14 m. long. Ouest

Nous avons parcouru 104 milles en 24 heures et il nous reste 300 m. avant d'arriver. Depuis les Bermudes, on a parcouru 764 milles en surface et 500 en ligne droite vers notre destination; ce qui n'est pas si mal compte tenu qu'on a retenu le bateau sous voilure réduite sur une mer continuellement hachurée qui tape dur... on a aussi embarqué des paquets de mer.

Samed, 1 ier juin.

-Il est aussi difficile d'entrer au Canada par la Nouvelle-Écosse que d'en sortir. On comprend facilement que 98% des plaisanciers rentrent tous via New-York.

-Le système Loran-C canadien, chaîne 9960 est maintenant opérationnel et donne de bonnes positions. il n'y a pas eu de possibilité d'utiliser le sextant depuis plus de quatre jours, le ciel étant continuellement couvert de nuages. Nous avons été plus de deux jours à grignoter de la nourriture froide et nous aurons droit à des repas chauds, maintenant...

-La toile de protection des embruns est défoncée et pend en lambeaux sur bâbord.

-Le panneau solaire ne charge plus les batteries, depuis 4 jours... Manque de lumière...

-Ce matin, le ciel est toujours couvert, la mer est hachurée et le vent Nord-Est à 25 noeuds. Il a fait très froid cette nuit: nous avons sorti nos tuques et mitaines... hi !

-La vitesse du bateau est de 6.5 n. Nous avons 2 ris de pris dans la grande voile et le grand génois est enroulé à 40%.

08h00- Nous avons aperçu un gros chalut-usine, ce matin: il battait pavillon américain.

de 17h00 à 21h00- Pluie, toujours la pluie. C'est une traversée qui nous apparaît aussi éprouvante qu'en 1989. Nous avons encore force 9 pendant quatre heures et notre avance est très difficile. On a pensé se mettre en fuite vers Boston: heureusement ça s'est calmé assez rapidement au cours de la nuit et on a rien eu de cassé...

Dimanche 2 juin.

06h00- La température à l'extérieur, ce matin sur le rouf est de 10 degrés. on fait une vapeur en expirant et on a la "bibitte" aux doigts en manipulant les écoutes. La mer est houleuse.

-On a aperçu un chalut usine qui battait pavillon américain, juste sur la ligne tant controversée des pêcheries canadiennes...

07h15- Nous avons parcouru 100 milles dans des conditions extrêmement difficiles. Nous avons encore 200 milles avant Canso et nous avons fait plus de 885 milles, en surface depuis les Bermudes.

Position: 42 d. 05 m. lat. Nord, 61 d. 42 m. long. Ouest

Les deux haubans que j'ai fait changer en Angleterre en 89, se sont légèrement étirés: impossible de les ajuster sous tension mais il faudra absolument le faire avant d'avoir une autre situation de gros temps...

08h00- Le vent a molli beaucoup mais le bateau roule énormément et le contact radio est difficile à cause du va-et-vient de l'antenne. VE2FNO, VE2FNS, HB9MHK et J6LOU.

09h00- Pour le moment, nous sommes presque déventés; il y a une grosse houle désagréable et nous avançons avec le Perkins à 1,200 tours. Les batteries se rechargent en même temps. Nous sommes au-dessus de la remontée de fond qui était à 5000 mètres) qui est maintenant de 3000 mètres.

-La température de l'eau qui était de 82 degrés dans le Gulf Stream, est passée à 75,70,65 et maintenant 59 d. et ça descend encore.

10h00- Fait le plein du réservoir de la Honda et du Perkins.

-Le Locata Watchman nous a averti de la présence d'un porte-conteneurs "Evergreen", 30 minutes avant

qu'on le voit: il va en direction de New-York et il est passé à ½ mille, en avant de nous.

-J'ai trouvé le trouble de la génératrice: le "breaker" 15 amps était sauté...

-Alex a récupéré sa ligne à la traîne: on n'avance plus assez vite...

-J'ai scellé les deux fenêtres de la table à cartes et celle de la cuisinette avec du "seal-all" pour éliminer ces gouttes d'eau qui perlent... à l'intérieur.

12h00- Le pilote automatique s'est désengagé tout seul; il ne fonctionne plus. J'ai tenté de réparer la carte de contrôle extérieur: elle a encore pris de l'eau salée. J'ai démonté le bras linéaire: tout semble correct de ce côté...

-J'ai enlevé le bras sur la mèche du safran et installé le régulateur d'allure Aries: beaucoup d'ajustement mais le tout semble fonctionner assez bien.

Lundi 3 juin.

-Nous avons parcouru 65 milles en 24 heures, il reste 128 milles, pour la bouée de Canso plus 30 milles à faire dans la baie de Chedabouctou et le Détroit, après la Pointe Tupper.

-Le millage total parcouru: 963 milles (804 en loxodromie au total).

-On est à équidistance dans un triangle dont les trois points sont Canso, Halifax et nous en haute mer.

-Les conditions de navigation: le vent est à 15 noeuds de l'Ouest, il y a une brume très dense, il fait très froid avec 8 d., la mer est de 1 ½ mètre.

-On entendait rire les dauphins cette nuit.... On entendait aussi des moteurs sans jamais voir les bateaux dans le brouillard, ce qui nous rendait plutôt nerveux...

07h15- Ce matin, la brume s'est levée comme par enchantement, en quelques minutes.

**Position: 43 d. 18 m. lat. Nord,
61 d. 25 m. long. Ouest**

Contact radio avec VE2QM, VE2ACC, VE2FNO, HB9MHK et ON4LE. Jean-Louis nous a informé qu'on

avait une lettre de René Rensonet à Fort-de-France: il nous fera suivre le courrier à notre adresse au Québec...

10h00- J'ai démonté le cerveau de l'auto-pilote: un "chip" s'était débranché à moitié, dans les coups de mer...

12h00- L'Autohelm s'est à nouveau bloqué: aucun moyen de réparer. Il y a beaucoup de bateaux de pêche dans le secteur: le Locata Watchman crie à s'arracher les "poumons"... Il devient énervant... Il y a des chaluts partout autour de nous...

18h00- En soirée, je percute de la tête contre la bôme, en m'accrochant les pieds dans les drosses du régulateur d'allure. Nous ne sommes pas habitués à avoir autant de ficelles autour de la timonerie; j'en ai été quitte pour une bonne saignée...

21h00- Le vent forcit en soirée, de 35 à 40 noeuds et il fait 2 degrés. Alex a un quart très difficile, à barrer dans ces conditions même habillé de sa Mustang, il est presque "congelé" quand je vais le remplacer à la barre à minuit...

Mardi 4 juin.

07h15- Nous avons parcouru 102 milles dans des conditions très laborieuses. La bouée de Canso est à 26 milles devant nous. Nous avons parcourus en tout, 1110 milles en surface.

-Nous prévoyons rentrer vers 18h00 à Hawkesbury, dans l'île du Cap Breton.

Position: 44 d. 58 m. lat. Nord,
60 d. 59 m. long. Ouest

9h00- Nous avons dû faire pousser le Perkins pour remonter le vent plus serré et passer le Cap Canso sans avoir à tirer un autre bord...

12h00- Nous tournons la bouée de mi-chenal et pénétrons dans la Baie de Chedabouctou.

18h00- Nous entrons enfin au quai de Hawkesbury, après avoir parcouru les 25 milles du Déroit de Canso. C'est Eddie, le capitaine du bateau-pilote qui nous accueille et qui attache nos aussières.

-Il s'occupe pour nous, d'appeler le capitaine des quai afin qu'on ait l'électricité. Celui-ci refuse, en disant qu'il chargerait temps double parce qu'il est en congé jusqu'à vendredi... Mais son patron lui parle... Et il

vient nous brancher le courant 110 volts et... cela, sans frais supplémentaire... hi!

Mercredi 5 juin.

08h00- L'officier des douanes vient à bord, pour les formalités d'entrée; il est sévère mais très correct et accueillant même. Il prend un café avec nous après les questions d'usage.

10h00- Nous sommes allés faire un gros marché et surtout du pain frais... ce qui nous a surtout manqué...

13h00- Le voilier "Escarer 111" du français Pierre, avec deux autres équipiers à bord dont Jean-Marc VE2BZL, vient s'attacher à couple avec nous, au bout du quai des remorqueurs.

14h00- Nous profitons du camion de fuel qui est venu pour approvisionner le bateau-pilote d'Eddie et nous faisons le plein en même temps que le "Sharkie".

15h00- La jeune épouse d'Eddie qui est acadienne, est venue nous chercher avec sa petite voiture blanche pour aller magasiner au gros centre d'achat en vue de l'anniversaire d'Alexandre... On lui a trouvé une paire d'acoustiques de haute qualité qui fera vraiment son affaire puisque son ancienne paire est complètement rouillée et ne fonctionne qu'à moitié...

Jeudi 6 juin.

07h00- Le voilier Amel "Escarer 111" avec la station VE2BZL à bord, est parti ce matin en direction de Larochelle, en ligne droite.

Le vent se lève rapidement ce matin et à 09h00, il atteint 40 et 50 kilomètres à l'heure. Ici, le long du quai vermoulu de Hawkesbury dans le détroit de Canso, il fait très froid et le thermomètre marque à peine deux degrés...

-Nous n'avons pas pu sortir de la journée mais ce soir c'est une fondue et gâteau d'anniversaire avec 14 chandelles pour fêter l'anniversaire d'Alexandre.

-En soirée, le vent se calme enfin et on peut tirer le bateau le long de l'échelle, avec la grosse winch pour aller marcher un peu, habillés de nos cagoules, nos tuques et mitaines. En revenant, nous sommes invités à bord du bateau sondeur de la Garde Côtière Canadienne par le capitaine lui-même, un grand gaillard de

6 pieds. Le bateau est un catamaran du nom de "F.G.C. Smith-Ottawa": c'est une merveille de propreté et également au point de vue de la technologie de pointe avec plusieurs ordinateurs à bord.

22h00- J'ai rentré les "way-points" pour notre prochain trajet vers les Iles-de-la-Madeleine.

Vendredi 7 juin.

07h15- Contact radio avec VE2ADF-HH4 d'Haïti qui fait un QSP avec VE2ACC (qui ne peut m'entendre parce qu'on est trop près de lui pour le 20 mètres). Aussi contact avec J6LOU.

09h00- J'ai installé l'antenne de 40 mètres en "V" inversé.

-J'ai nettoyé le coffre sous la banquette bâbord et mis de l'ordre dans les outils. -J'ai refait le joint d'étanchéité de la fenêtre au-dessus de la table à cartes. J'ai démonté le réservoir à eau (souple) de bâbord, pour nettoyer et réparer les fuites.

-Nos performances: dans la traversée San Juan, Porto Rico à Canso, Nouvelle-Écosse, avec escale aux Bermudes: un total de 2,036 milles nautiques en 19 jours, 7 heures; soit une moyenne de 4.4 noeuds à l'heure.

-J'ai vérifié le niveau d'huile du Perkins: il manquait 1 litre.

Samedi 8 juin.

-J'ai réinstallé le réservoir souple de bâbord. -J'ai vérifié le niveau d'huile du Mitsubishi. -Vérifié l'alternateur de secours et rajusté la courroie. Vérifié les connections. -Vérification du pilote automatique, pour le contrôle sous l'escalier... -Nous sommes allés faire un marché et aussi prévu l'achat de 5 pintes d'huile pour diesel chez Ultramar.

18h00- Nous sommes allés souper chez Diane Laliberté, la maîtresse d'école qui enseigne le français à la Polyvalente de Hawkesbury. c'est une personne très attachante et chaleureuse. Nous sommes allés en voiture jusqu'au "Causaway" et à la carrière de pierres de l'autre côté des écluses: paysages magnifiques.

Dimanche 9 juin.

11h00- Nous sommes allés à la messe dans la très jolie église de Hawkesbury.

-La météo: vent du Nord-Ouest dans le "pif" pour la journée. Nous allons donc différer notre départ...

-Nous avons fait le plein d'eau, à partir de la marina en faisant la navette avec le Zodiac.

-Nous avons reçu la visite de Diane pour le dîner.

17h00- Le capitaine Kruger, professeur à l'Institut de Marine, est venu prendre un café avec nous. Il est revenu en soirée avec sa "girl friend" pour nous apporter une demie douzaine de cassettes vidéo de l'École de Marine sur des sujets très intéressants...

22h00- Nuit plutôt froide. Le vent s'est établi du côté Sud-Ouest de l'ordre de 40 noeuds et la vague nous tape sur l'arrière...

Lundi 10 juin.

09h00- L'avant-midi s'est passée à regarder les cassettes de navigation de l'École de Marine...

13h00- J'ai établi un contact avec VE2BZL, Jean-Marc, sur "l'Escarer 111".

Mardi 11 juin.

-Diane Laliberté vient déjeuner avec nous: elle nous apporte trois roses et une lettre...

-Le capitaine du "Coast Guard", Bryan nous apporte le bulletin météo. Il prend un café avec nous et on lui confie les cassettes du capitaine Kruger ainsi qu'une enveloppe pour le maître du port (pour défrayer nos deux jours supplémentaires d'utilisation de l'électricité).

09h00- Enfin la météo est bonne et nous larguons les amarres: nous avons droit à la salutation d'usage du gros catamaran de la Garde Côtière...

10h30- Nous passons le pont tournant: le trafic des voitures est arrêté, puis, nous entrons dans l'écluse.

-Le vent est excellent du Sud-Ouest, à 10 noeuds. -Nous tournons rapidement la bouée de Campbell à travers les orins de cages à homards; il y en a des milliers...

15h00- Nous sommes pratiquement déventés et nous devons nous aider du moteur, vis-à-vis l'île Henry.

-En soirée, le soleil a baissé rapidement et la nuit s'est avérée plutôt froide...

Mercredi 12 juin.

02h30- La pluie commence à tomber en fines gouttelettes d'abord puis de plus en plus fort...

06h00- Nous venons de percevoir le signal de brume de l'île d'Entrée que nous ne voyons toujours pas dans le brouillard et la pluie.

-Plusieurs bateaux de pêche sillonnent la côte: nous utilisons le radar. Le GPS nous mène directement sur la bouée de mi-chenal de la "Passe"... Les averses sont très abondantes et la visibilité est complètement bouchée par la brume...

08h00- Un gros bloc s'avance vers nous sur le radar: c'est le traversier qui y va de tout son sifflet pour nous faire sursauter... Nous utilisons aussi notre signal automatique de brume, à toutes les 30 secondes...

09h00- Nous entrons finalement à la marina de Cap-aux-Meules, dans une "purée de pois" qu'on pourrait couper au couteau... **-Plusieurs personnes viennent nous saluer déjà. -Nous avons parcouru 133 milles en**

22h30. -La marina de Cap-aux-Meules est très confortable, bien abritée: électricité avec un bon ampérage... (L'eau n'est pas encore installée en raison du risque de gel, la nuit...). -En après-midi, on a fait le plein du réservoir Perkins.

18h30- Normand Briand et Claire Boudreault sont venus nous chercher, pour le souper chez-eux: quel souper... ! On est sorti de table à minuit et demie ! Une dégustation de homards et souper à la chandelle... Une réception de roi...

-Normand est capitaine à bord d'un navire de Recherches et Sauvetages Canada et Claire est infirmière professionnelle et travailleuse sociale. (Ils connaissent intimement Georges Gaudet et son épouse que nous avons récupérés au début des années 80, lors d'un "squall" sur la rivière Saguenay ! Que le monde est petit... !

Jeudi 13 juin.

07h15- Aucun contact possible sur 20 mètres: réception pourrie depuis deux jours. J'ai donc installé mon antenne 40 mètres.

09h00- J'ai fait le plein de fuel à la station Ultramar et c'est Normand Briand qui nous y a conduit, avec son 4x4.

13h00- Nous sommes allés voir Georges Gaudet, aux douanes: ça été toute une rencontre et on s'est bien promis de passer au moins une soirée ensembles...

15h00- J'ai changé l'huile du Perkins ainsi que les filtreurs à l'huile et à fuel. Le moteur ne veut plus démarrer... Il y a une bulle d'air dans les injecteurs. Je demande à Normand de me trouver un diéséliste.

Vendredi 14 juin.

07h00- On nous a donné un avis de tempête pour aujourd'hui. le vent dépasse les normes de 60 milles à l'heure et il a déjà atteint 68 milles du Nord-Ouest. J'ajoute deux aussières à partir du quai transversal: les boulons de fixation des peignes sont en train d'arracher...

10h00- Le diéséliste arrive enfin et remet mon Perkins en marche: il "bleed" les injecteurs à l'entrée et tout est parfait. Il me remet en plus, les livres d'utilisation des moteurs Perkins.

13h00- J'ai enlevé le filtre séparateur d'eau de la génératrice: il est à moitié plein d'eau... -J'ai réparé la lumière halogène de la toilette. -J'ai entré les "way points" sur le GPS pour notre trajet vers Gaspé et la Rivière-aux-Renards. -Normand a fait le tour des garages, pour nous trouver un filtre comparable: impossible. je devrai nettoyer et remettre le vieux en place...

L'aérien du régulateur d'allure s'est cassé dans les coups de vent... -J'ai tiré une copie du journal de bord sur l'imprimante pour Normand et Claire.

20h00- Normand est venu prendre un café avec nous sur le voilier.

Samedi 15 juin.

09h00- J'ai refait la jonction du pilote automatique et j'ai changé le bras linéaire pour l'ancien que j'avais fait réparer à Gibraltar. J'ai changé le fusible et tout semble maintenant bien marcher... - J'ai découpé et raccourci l'aérien de l'Aries: il fonctionne O.K. -J'ai démonté le compas magnétique. On l'a nettoyé de la corrosion et repeint... -J'ai nettoyé le séparateur d'eau et j'ai débouché la vis de vidange.

18h00- Claire Boudreault et Normand Briand sont venus souper à la fondue avec nous. C'était en plus ma fête; j'ai reçu plusieurs belles cartes de souhaits ainsi qu'un casier pour la pêche aux homards (en miniature, évidemment...).

Dimanche 16 juin.

-Le Kitter "Pacôme" est arrivé à Cap-aux-Meules: il est accosté au quai des pêcheurs.

13h00- J'ai réparé le compas magnétique: repeint, refait l'alimentation et enlevé le potentiomètre de la lampe rouge. j'ai ensuite réinstallé le tout.

14h00- Normand Briand nous a prêté sa jeep et nous sommes allés les rejoindre, lui et Claire, à Havre Aubert; ils avaient fait le trajet avec leur voilier: "Les Cents Ciel" !

18h00- J'ai fait tourner la génératrice: bon résultat mais le "lift pump" doit rester en opération...

20h00- Nous sommes allés prendre un café et déguster un gros gâteau de fête, chez Marie-Lise et Raymond Landry du voilier "Courant d'air", en compagnie également de Georges Gaudet et de son amie, à Cap-aux-Meules.
Lundi 17 juin.

07h15- Mon antenne était tombée à l'eau, hier et j'ai dû refaire l'installation en tête de mât ce matin...

11h00- Nous sommes allés visiter le bateau "Rescue" de Normand ainsi que le bureau et les installations de la Garde Côtière de Cap-aux-Meules.

14h00- Nous avons lavé le bateau et nettoyé la coque.

18h00- Nous avons également eu la chance extraordinaire d'établir un contact avec Roger et Anne: J6MUR du voilier belge "Manoël" ainsi qu'avec Domingo, PY4KN: ils sont tous à Rio de Janeiro au Brésil, sur 14,127 mhz à 21h00. UTC ou 14,122 mhz à 18h30 (heure du Québec). Ils sont tous en excellente santé et Anne annonce à Gabrielle qu'elle est enceinte: elle voudrait bien l'avoir pour marraine de son enfant, lors de son passage au Québec, à l'été 1992... Ce fut toute une retrouvaille sur les ondes et... toute une nouvelle à apprendre...

20h00- Normand et Claire ainsi que Marie-Line et Raymond sont venus nous souhaiter un bon voyage pour demain...

-Gaby a préparé le chèque pour la marina. Le tarif est de 50 cents le pied par jour.

Mardi 18 juin.

08h30- Départ de Cap-aux-Meules. (Le pilote automatique fonctionne très bien). Il y a un vent du Sud-Ouest de 15 à 20 noeuds et c'est ensoleillé.

-Nous avons parcouru 9 milles en direction de la Passe, à moteur. Ensuite, nous avons établi nos voiles, après avoir contourné la bouée de mi-chenal. Derrière nous, le "Pacôme" a aussi pris le large.

15h00- Nous trouvons difficile de s'arracher des îles. On doit pousser une pointe vers le sud et enfin prendre bâbord amure avec le vrai cap vers Gaspé.

23h00- La nuit ne sera pas trop froide. Le vent a faibli et on doit faire appel à la risée Perkins. Un trouble de fonctionnement apparaît encore au pilote automatique...

Mercredi 19 juin.

07h15- Contact radio avec VE2ADF-HH4 qui fait le QSP avec VE2FNS et VE2ACC. Il y a aussi HB9MHK, VE2AFJ, Michel de Saint-Tite et VE2DOR, Louise de Québec, l'épouse de Jean-Marc, qui nous donne des nouvelles de VE2BZL.

09h00- On ajoute deux bidons de fuel, au réservoir du Perkins. -On commence à apercevoir l'île Bonaventure dans la brume...

12h30- On a des petits grains jusqu'à 16h00.

16h30- Nous poursuivons notre route maintenant en parallèle avec le Cap de Gaspé jusqu'à Cap-des-Rosiers, dans la calmasse à moteur. Il y a beaucoup de barques de pêche...

19h30- Nous rentrons enfin à Rivière-aux-Renards. On s'accoste au grand quai de la marina juste à côté du "Pacôme" qui devait aller à Gaspé. Ils ont décidé de couper court, eux aussi.

20h00- Pas moyen de contacter VE2FNS ou VE2ACC: j'ai manqué le rendez-vous de 19h00.- Le

voilier "Esprit d'Entreprise" qui doit faire Gaspé/St-Malo aller et retour sans escale, est ici dans l'enrochement.

20h30- Nous avons parcouru 222 milles en 35 heures, avec une moyenne de 6.34 noeuds.- Nous avons branché le 110 volts du service et nous sommes allés prendre une bonne douche à l'eau chaude...Jeudi 20 juin.

09h00- Repos et grasse matinée pour tout l'équipage.- Le "Pacôme" est parti très tôt ce matin, avec un gros vent de face...

10h30- On a fait le plein de diesel à même le camion qui alimente les bateaux de pêche.

12h00- J'ai installé l'antenne de 40 mètres.- Le "Pacôme" revient au port: trop difficile de remonter le vent et la marée...

14h00- Un voilier de Montréal, en route vers St-Pierre-et-Miquelon, est arrivé ici: leur fixture de bôme est cassée...

Vendredi 21 juin.

-La météo n'est pas très bonne, avec des avis aux petites embarcations. Vent Ouest et Nord-Ouest de 25 noeuds, avec rafales à 30 noeuds...

13h00- Nous sommes allés chercher du ravitaillement, chez Alligro.

15h00- Nous avons été cordialement invités par l'équipe en place, à visiter le bateau de la Garde Côtière, le "Goéland"...

22h15- Le gros vent est tombé et souffle légèrement du Nord; la pluie se met à tomber: on décide de partir, en direction de Marsouï...- On sort d'abord uniquement à moteur. La visibilité est très mauvaise et on s'éloigne suffisamment de la côte pour éviter St-Maurice-de-l'Échouerie (qui porte bien son nom... Hi !). Il fait très froid, le pilote fonctionne bien, mais sans l'éolienne, les batteries demeurent faibles et sont à surveiller... Samedi 22 juin.

07h00- Le vent se lève vraiment enfin... Il est du Nord-ouest et j'établie la grande voile à deux ris ainsi que le grand génois, à 60%. pour empêcher les voiles de claquer...

13h00- Nous avons progressé laborieusement à 3 noeuds, jusqu'au Cap-de-la-Madeleine où l'effet du courant contraire nous laisse un peu de répit...- J'ai installé l'antenne "Ringo" qui me permettra de faire des contacts sur 2 mètres...

19h30- Nous sommes devant Marsouï; nous décidons de ne pas nous arrêter et de continuer sur Matane...

22h00- La nuit est très claire. La côte Laurentienne est féerique avec ses petits villages tous illuminés et disséminés le long de la rive...

Dimanche 23 juin.

07h15- La nuit se passe rapidement et le jour a commencé à poindre vers 03h00.

09h30- Vis-à-vis Matane, on décide de continuer sans escale jusqu'à Rimouski, soit 45 milles plus loin.

- J'ai réparé la prise du fil de branchement gros calibre et j'ai posé une fiche neuve pour le 110 volts (standard).

19h00- Nous rentrons à Rimouski 20 minutes seulement après le "Pacôme" qui a quitté Rivière-aux-Renards 12 heures avant nous...

Lundi de la St-Jean-Baptiste.

09h00- Aucun contact en HF. Contact VHF avec roland VE2FWR à Baie-Comeau et contact en packet avec VE2RCG sur 145.01 où j'ai laissé un message, pour VE2FZA...

-Journée de repos. Alex a mis le Zodiac à l'eau et on a procédé au premier grand nettoyage à l'eau douce pour le pont...

Mercredi 26 juin.

00h00- Nous quittons de nuit, la Marina de Rimouski et nous profitons du montant pour faire le passage du Bic.

07h15- Il y a une marée très importante aujourd'hui sur le fleuve: 18 pieds à Tadoussac.

09h00- La marée nous refoule et nous devons tirer un bord vers les Escoumins, pour tenter d'en diminuer les effets. Le loch du voilier est à 6.3 noeuds alors que la vitesse sur le fond est de .75 n.

11h00- Le vent est puissant, à 25 noeuds et la mer est de 1 1/2 mètre. Le bateau file maintenant à 6 noeuds et la marée montante. On réussit à atteindre les Grandes Bergeronnes et enfin le récif du Prince surmonté de la "Toupie"...

15h00- Nous rentrons à Tadoussac: nous avons parcouru 119 milles, alors que la distance Rimouski/Tadoussac est de 57 milles. Nous avons mis 15 heures avec le vent pratiquement de face...

18h00- Nous avons pris l'apéro avec un couple de Québec: Francine et Guy à bord du "Clair-de-Lune". -
Gaby a téléphoné à notre fille Annie pour lui donner nos paramètres...

Samedi 29 juin.

09h15- Nous quittons la Marina de Tadoussac. Nous avons nos petites filles avec nous: Amélie, Marianne et Mylène, pour remonter le Saguenay vers le Cap Trinité.

-Le vent est fort et il y a des bourrasques. La marée est encore sur la fin du descendant et l'avance est laborieuse. La visibilité est excellente...

18h00- Nous entrons au cap Trinité et on s'accoste au quai de la grosse roche. Beaucoup d'amis qu'on n'a pas vus depuis longtemps, viennent nous voir pour s'informer de nos pérégrinations...

Dimanche 30 juin.

-La journée se passe tranquillement entre des promenades dans les sous bois et des petites tournées en Zodiac à l'embouchure de la Rivière Éternité, pour nos petites filles...

-C'est une magnifique journée avec de grandes périodes ensoleillées. , mais l'ennuagement est progressif...

Lundi premier juillet.

09h00- Gaby est remonté à Chicoutimi avec la voiture de Martine qui décide de faire avec Annie, la croisière de retour à Chicoutimi.

Le vent est très fort et après avoir contourné le cap Trinité, nous tirons des bords jusqu'à Tableau où nous devons nous aider du moteur, si on veut se rendre aujourd'hui...

14h00- Nous contournons le Cap à l'Ouest et pénétrons dans le bras de Chicoutimi. Le vent est toujours très fort...

18h30- Nous arrivons enfin à la Marina de Chicoutimi, après 25 mois de navigation.- Beaucoup de parents, d'amis, de radio-amateurs sont là pour nous accueillir et les retrouvailles sont très émouvantes...

CHAPÎTRE XIV

CONCLUSION



Et si c'était à refaire...

"Qui ne s'est jamais vu entouré de tous côtés par la mer ne peut se faire une idée du monde et de notre rapport avec lui..." (Goethe).

Ce n'est qu'après avoir complété notre première traversée que nous avons compris toute la profondeur de cette réflexion de Goethe. Ce n'est pas seulement notre philosophie sur l'existence qui a été influencée mais également toute notre approche vis-à-vis les autres: ceux qu'on aime et... ceux qu'on aime moins !



Nous sommes fiers de notre odyssée...

On verra dans l'avenir, de plus en plus de gens qui feront ce genre de volte-face à l'automne de leur vie.
Il faut bien le dire: le travail, la profession que vous exercez n'est pas faite en fonction de l'être humain;
c'est l'être humain qui doit s'ajuster dans le cadre du travail à accomplir... Pour quatre-vingt-dix pour cent d'entre-nous, il y a continuellement des pressions exercées, des tensions incroyables amenées par la

notion de succès, de pertes et profits, les affaires, le syndicalisme, le stress et l'argent...
Le système
monétaire est la plus vieille invention de l'homme lui-même pour le rendre malheureux,
frustré, timoré,
malhonnête, prétentieux et poltron... Nous rêvons tous de nous évader de ce système
(métro, boulot,
dodo...) un jour !

Notre odyssée en navigation est maintenant chose du passé. Nous avons mené à bien ce
grand projet
surtout parce que nous l'avions préparé avec soin ! Cependant avec le recul de quelques
mois, depuis
notre installation en banlieue de Québec, nous regrettons un peu de n'être pas restés une
année de plus
dans les Antilles. Notre plus grande inquiétude, c'était les études de notre fils... La
crainte qu'il soit
déphasé avec ses camarades pour le Secondaire III nous hantait. Connaissant mieux
maintenant nos
performances en enseignement, il aurait été avantageux pour nous de profiter d'une
autre année de
navigation dans les Caraïbes. Le bateau était déjà sur place, en excellentes conditions et
cela ne représentait plus que des coûts minimes d'entretien du point de vue financier...

Nous avons également fait une navigation de 4300 milles en Méditerranée dans une
courte période
s'échelonnant sur six mois. Nous devions, à cause de l'horaire très chargé, demeurer
trois jours au maximum
dans chaque port. C'est donc dire que les liens d'amitié que nous avions l'habitude de
créer
avec d'autres navigateurs n'existaient à peu près plus et cela était particulièrement
difficile pour Alex qui
disait que cela ne valait pas la peine de se faire des copains puisqu'il devait s'en séparer
rapidement... si
cela était à refaire, nous serions allés passer une année en Turquie où les navigateurs
étrangers sont
reçus à bras ouverts; les paysages y sont magnifiques et le coût de la vie dans ce superbe
climat est très
bas...

Autant de raisons pour faire une pause bien nécessaire suite à une navigation longue et
laborieuse vers
l'Est.

Maintenant, nous en sommes à parachever notre réintégration dans la société. Nous
avons meublé
notre appartement dans un certain confort mais nous ressentons tous les trois une sorte
de vide devant
la vie de citoyens. Nous ne sommes plus tout-à-fait au même diapason que les autres
membres de la

famille et des amis: maison, travail, voiture, politique, guerres... Nous avons plutôt tendance à vivre de souvenirs d'une vie meilleure !

Lors de notre retour aux Îles-de-la-Madeleine, un bon ami nous avait prêté sa Jeep pour que nous puissions aller et venir sur le îles sans problème de transport. Comme je n'avais pas conduit de voiture depuis l'Espagne, j'ai eu une bien curieuse réaction d'insécurité en roulant à 90 kilomètres à l'heure sur la route et rencontrer d'autres voitures venant en sens inverse à la même vitesse (ils sont complètement fous, ces automobilistes...) ce qui aurait pu donner un impact de 180 kilomètres à l'heure... Ouf ! Je n'avais jamais réalisé à quelle vitesse nous nous déplaçons sur terre... aussi quelle quiétude nous profitons à vivre sur un voilier qui voguait à dix kilomètres à l'heure (au mieux) et dans des espaces aussi grands...

Face à l'hiver québécois, après deux années de liberté, nous avons encore heureusement le sentiment d'appartenance, d'identification à un groupe: les radio-amateurs. Par la magie des ondes courtes nous pouvons continuer de contacter nos merveilleux amis "maritimes mobiles" qui continuent eux, à évoluer sur la mer...



Invités à l'émission "Parler pour parler !", Jeannette Bertrand nous a questionnés sur la motivation des gens à réaliser "leur" rêve...

Gabrielle pour sa part, a rejoint un groupe chorale de l'église Saint-Charles-Borromée. De plus nous pratiquons le Yoga pendant une heure et demie par jour, sept jours sur sept. Nous avons également deux périodes d'entraînement intensif en natation par semaine.

Alexandre lui, a un grand besoin de créativité qu'il traduit dans le dessin et le bricolage. Également, en plus des sports qu'il pratique à la Polyvalente, il s'entraîne maintenant très sérieusement avec poids et haltères où il excelle vraiment. Voilà: comme nous sommes demeurés tous les trois bonnes fourchettes, il

fallait absolument compenser par une vie très active en évitant d'être sédentaires à tout prix !

Personnellement, ma perception de la vie a changé et pour moi, l'instant présent à beaucoup plus d'importance: je le vis intensément. J'ai aussi beaucoup de choses à dire, à raconter, à écrire. Mon sens des valeurs a évolué dans une direction qui m'était inconnue avant notre départ. L'acquisitivité, le syndrome de la réussite et son stress a fait place à une grande libération... la sérénité au contact de la nature où j'ai encore de nombreux rendez-vous à venir !

PLAN DU CAP-AU-LEST:

Architecte:.....German Frers
Constructeur:.....Dufour

Construction:

Coque en polyester. Pont sandwich polyester et balsa. Accastillage, ferrures de pont et boulonnerie en inox au molybdène.

Caractéristiques:

Longueur coque.....11,98 m
Longueur flottaison.....9,30 m
Largeur maximum.....3,80 m

Tirant d'eau.....2,00 m
Poids du lest en fonte.....3,170 kg env.
Poids total.....6,800 kg env.

Hauteur sous barrot:

Carré.....1,85 m
Cuisine.....1,91 m

Voiles:

Grand'voile.....31,50 m.c.
Génois médium.....52,00 m.c.
Foc 1.....38,00 m.c.
Tourmentin.....10,50 m.c.
Surface maxi au près.....83,50 m.c.

[Plan du voilier Cap-au-Lest](#)

Cliquez sur la ligne pour afficher le plan!



[Membre de LinkExchange](#)

Document révisé: octobre 2001
