

RECIT DE VOYAGE

ou

CONSEILS AUX SKIPPERS EFFECTUANT UNE TRANSAT AVEC DES EQUIPIERS
INCONNUS AU DEPART

ou

COMMENT SE METTRE UN EQUIPAGE A DOS EN UN TEMPS RECORD

Pointe à Pitre -----> Horta
Mai 2012



Touché . . . coulé !

Avec les trois mousses de mer
Riri, Pipit et Loulou

et dans le rôle principal : Toto



Riri et Loulou montent dans un avion le **mardi 8 mai 2012** sur Air Caraïbes, sans histoire, destination Pointe à Pitre, ravitaillés en vol par une **poupée Barbie**.



Atterrissage avec 15 mn de retard, mais **Toto** nous attend, casquette de reconnaissance vissée sur la tête.

Nous rejoignons Pipit arrivé une heure avant nous, échange de civilités. Nous observons ce bipède formé aux Glénan. Ma foi, il a l'air sympa, c'est déjà ça.

Toto nous suggère, si nous voulons nous désaltérer, de s'adresser au bar tout proche : il aurait quand même pu payer son coup, pépère.

Je crois que c'est à cet instant qu'il a créé le groupe Riri, Pipit et Loulou, les 3 "mousses de mer" (plagiat des mousquetaires !)

Essai de chargement dans la petite japonaise de location. Au premier coup d'œil, on devine que 4 gaillards, 3 grands sacs à roulettes et 3 sacs à dos, ne rentrent pas dans l'auto. Mais toto pense le contraire, et tente plusieurs solutions pour imbriquer les bagages dans le minuscule coffre. Étonnés de son insistance, nous lui donnons un coup de main secourable, mais sans succès.

« Il faudra faire 2 voyages » dit-il après mûre réflexion. . . . Ben tiens !

Une heure plus tard, tous réunis dans le cockpit du 12m, Toto nous propose un Ti' punch de bienvenue. Voilà une bonne idée qui va effacer son accueil "spécial" à l'aéroport.

Hélas, il ne restait qu'un fond de bouteille d'où il a pu tirer 4 petites rations, sans glaçon. Qu'à cela ne tienne, pour se rattraper, il sort une bouteille de rhum vieux, mais il ne restait que 2 rations, le whisky alors, mais là, une seule dose.

« Ah oui, il faut que je vous explique, je bois très peu ! Bien, installez vous dans les cabines arrière, comme vous voulez »

Le temps qu'il débarrasse quelques objets qui encombrant les cabines, nous montre les draps, oreillers et couvertures. Les quelques rangements et penderies sont vite remplis et nous attaquons une superbe tranche de thon frais issu du marché local et acheté par la voisine de ponton. . . Repus et fatigués, l'équipage plonge dans les bras de Morphée, dubitatifs sur ce genre d'accueil où on ne se sent pas vraiment considéré ni attendu.

Mercredi 9 mai : une petite pluie alterne avec des accalmies.

« il ya quelques bricoles à faire sur le bateau, ainsi que les courses, car il n'y a plus rien à manger » (à part 2 bouts de pain précuits, passés au four)

Cette fois, il n'y a pas de doute, nous n'étions pas attendus ou alors Toto manque totalement de savoir vivre. Pourtant, les mails échangés parlaient de convivialité, de skipper conciliant, d'équipage sympathique et de bonne ambiance.

Je crois que nous n'avons pas les mêmes critères ni les mêmes valeurs de la vie en commun.



Pipit et Toto partent au ravitaillement (sauf le frais pour l'instant), pendant que Riri et Loulou réparent le vit de mulet : échange de l'axe horizontal. Ce travail qui paraissait énorme à Toto (retirer la grand voile, faire un montage pour soutenir la bôme, outillage pour retirer l'axe abimé . . .) fut exécuté en 15mn.

Première question : notre skipper ne se noierait-il pas dans une goutte d'eau ?

Retour des commissionnaires et transfert à bord de la cargaison, dont 26 boites de thon au naturel pour 30 jours de nav max. Elles n'étaient pas cher ! Par contre peu de vin et peu de bières !



J'aimerais bien aller me baigner : soleil et eau à 29°, le rêve de toute naïade (sic)

« Je connais une plage pas loin en voiture » me dit plusieurs fois Toto. Devant son manque d'empressement, je pars à pied, mais la distance à parcourir est vraiment longue et l'horloge tourne. Je reviens bredouille, sec et dépité malgré la beauté du trajet.

Retour au bateau :

- on garde toutes les bouteilles plastiques pour y stocker de l'eau du ponton . . . bizarre !
- le cabinet de toilette présente une odeur pestilentielle " de trou-du-cul-de-babouin-mort-depuis-deux-mois"
- les cabines, les draps, les oreillers, les matelas puent, odeur de suint, de sueur, de crasse, de renfermé, d'humidité confinée et de moisi.
- le bateau tout entier pue, tout est sale, la cuisine, les coussins, les rangements, la planche à découper, tout. La crasse sale a tout envahi, les éponges et serpillières, les fonds de tiroirs et du four, les vaigrages, les boiseries. Tout ce que l'on touche est "poisseux", les couverts, les gamelles, les assiettes. Ce bateau de 6 ans n'a, apparemment, jamais été nettoyé ni entretenu.





et en plus, il y a un "bordel" généralisé : tout est en vrac, rien n'est rangé, il règne une ambiance "j'm'en foutiste" digne des bazars du Caire.

En fait, tout est au diapason, les rangements, le bateau, l'hygiène, l'entretien, etc etc comme en témoigne la cabine du capitaine ci-contre.

- repas du soir : restes du thon de midi mélangés avec du riz dans une sauce chien.
 - discussion sur la caisse du bord et du remboursement des billets d'avion : Toto demande une avance pour les repas, un remboursement par chèque, ou un paiement par CB, à moins qu'on reverse en liquide . . . bref, il ne sait pas trop. Proposition des mousses de mer : "tu paies par carte bancaire, on tient les comptes à mesure des dépenses et on fait la balance en final, c'est plus simple"
- D'autant plus qu'il venait de laver son pantalon en machine . . . avec le chéquier dedans !!!
On va passer la nuit sur toutes ces découvertes et avaler nos premières couleuvres.

Jeudi 10 mai : il fait beau et chaud (contrepèterie Belge !)

Suite des courses, j'y vais avec Toto : « il ne faudra pas prendre trop de vin, car je ne bois pas en mer »

et aussi « il y a des lingettes pour se laver et économiser l'eau, moi je suis un peu crade en mer, mais à bord d'un bateau, ce n'est pas grave » déclaration passée presque inaperçue, à tort comme en s'en rendra compte plus tard.

- Du boulot pour Riri : monter au mat pour fixer l'antenne VHF qui ballote et vérifier la connexion de la girouette-anémomètre. Fixer les bidons de carburant à l'arrière du bateau, à la place du siège barreur.
- Démontage d'un winch bloqué, vite remis en service par un simple nettoyage intérieur.
- Récupération du tangon mis en réparation au chantier voisin (un piston de mâchoire était bloqué et le bout de commande cassé dans le tube)
- Installation de l'étau volant. Toto voulait l'installer en mer, au moment où on en aurait besoin, par contre, il ne veut pas sortir la trinquette sur le pont !!!
- Mise en place d'un filet au plafond, dans le carré pour y placer les fruits et légumes. Mais il est trop grand, les végétaux s'accumulent, écrasent les tomates qui gouttent sur la banquette ! !
- réfection des contacts en pied de mât dans la cabine de Toto, par Pipit et sans masque à gaz !



- réfection des contacts dans la boîte à instruments du cockpit par bibi-Loulou, juste avant de l'arrivée de Tintin, le spécialiste local attendu depuis plusieurs jours. Hélas, il n'a rien pu faire pour redonner vie à la girouette-anémomètre.

Vendredi 11 mai : devant le laxisme de Toto, on pousse très fort pour partir aujourd'hui. Largage des amarres à midi, passage à la pompe pour engloutir 200 litres de gasoil dans les bidons fixés à l'arrière : juste un peu de poids mort !!!

Repas vite fait au ponton, et à hisser les voiles, enfin, avec un grand sourire . . . vite effacé en voyant l'état des dites voiles : l'horreur ! Des voiles d'origine, Elvström "dotation initiale" (autrement dit, bas de gamme) défoncées, creuses comme une tête de blonde, abimées, usées,



avec de grands plis partout, des trous et déchirures sur le génois dont la bande anti-UV part en lambeaux, un peu comme le radeau de la méduse.



Impossible d'étaquer la GV correctement, elle bute en tête de mâât, tant le guindant a subi d'allongement, et il n'y a pas de Cunningham !!!

Toto nous annonce que bord sur bord, il ne fait pas mieux que 100°. Étonnant, non ?

On doit passer la pointe des châteaux avant de mettre cap au large. On demande la stratégie prévue à Toto, et Oh surprise, il n'a rien préparé, ni rien repéré : les gars, c'est parti pour la grande aventure !!!

Heureusement que de notre côté, chacun avait déjà élaboré plusieurs options, et nous avons choisi la plus adaptée aux conditions météo attendues, comme doit faire tout bon capitaine : vent dans le nez, donc deux bords à tirer pour parer la pointe.

Mais Toto n'est pas de cet avis et nous fait tirer des bords près de la côte pour, tenez vous bien, s'abriter des vagues !

Au premier virement de bord, il m'indique comment tourner l'écoute au winch «4 tours», je me retourne, le regarde droit dans les yeux et lui demande "ça va être comme ça à chaque manœuvre ?" Du premier coup il a compris et ne fera plus de remarque stupide.

On croit rêver, nous sommes partis pour 2300 Nm en haute mer, et on se protège des vagues ? C'est au quatrième virement que nous prenons le commandement de la navigation.

Répartition des quarts : je soumetts 4 quarts de 3 heures la nuit de 21H à 9H et 3 quarts de 4H le jour de 9H à 21H, ce qui permet de décaler d'un tour chaque nuit.

Mais gros problème : Toto ne peut pas prendre un quart d'une durée supérieure à 2 heures et de plus, il s'endort la nuit.

Jusque là, on n'osait pas prononcer le mot de galère, mais on y va tout droit.



Nous nous répartissons, à 3, les nuits par quarts de 3 heures de 22H à 7H et permuterons chaque nuit, tandis que Toto se verra confier les quarts de 20H à 22H, et de 7H à 9H, juste pendant les heures des repas du soir et du matin, ce qui lui permettra de se faire servir dans le cockpit : Riri, Pipit et Loulou : tous pour un !

Samedi 12 mai : 16°46'22N - 60°47'15W

Première dorade coryphène, assommée par un bon coup de rhum blanc dans chaque ouïe et dépecée de main de maître en 4 filets par Riri, grand pêcheur devant l'éternel.

L'un des filets sera préparé en très fines lamelles, macérées dans du citron vert et huile d'olive, poivre et sel, puis dégustée crues à l'apéro Ti'punch, hummmmm un vrai délice. Toto n'aime pas, par contre, il boirait bien un verre de rosé en guise d'apéritif!





Ne devait-il pas ne pas boire en mer ? en dehors de son "biberon" ? mélange de jus d'orange et d'eau dans une bouteille plastique à bouchon automatique

Nous n'avons embarqué que 12 bouteilles de jus d'orange, mais nous avons du pain précuit, 60 petites baguettes, que nous mettrons nous-mêmes au four, la première démonstration du maître des lieux s'étant terminée par une cuisson "gazouillis", vous savez, cuit-cuit-cuit-cuit-cuit !!! vouément couleu' locale dis don' doudou.

Ah, au fait, coté cuisine, il faut couper le frigo le plus possible : priorité au pilote automatique. Alerte, voici nos premiers dauphins de l'atlantique, petits et tachetés et quelques petits poissons volants, dont quelques uns, vraiment petits, tenteront un abordage de nuit sur le pont.



« Ah merde, y'a le taquet de verrouillage de la gazinière qui frotte sur la plaque de protection de l'évier, que j'ai rangée dessous et qui la raye, ça fait chier ! » (NdR reproduction intégrale)
Après 3 lamentations sur ce sujet, je déplace la plaque incriminée et la range en dessous, dans le placard : simple et efficace, mais fallait y penser, d'autant plus que le four, sur un coup de roulis se bloquait en butée, à la gîte ou . . . à contre !

Dimanche 13 mai : 18°36'28 N - 59°41'57W

Une journée historique s'annonce :

- Toto éprouve les plus grandes difficultés à se connecter sur Grib via son PC et Iridium. Il est vrai que sans entraînement, en lisant le mode d'emploi et en ne le suivant pas, ce n'est pas facile à maîtriser !

- Essai de réception des mails : même motif, même punition : « Je peux en envoyer (ouf!) , mais je ne sais pas faire '@' (Zut!) »

- 5 mn de tentatives plus tard « Aaaaah ! ça ne part pas !!! Pourtant j'ai essayé avec Jany avant de partir, ça marchait, je ne comprends pas ? ? ? Ça fait chier »

« Ah ben non, j'avais coupé l'iridium ! - Oh merde, qu'est-ce qui me met ? c'est en anglais ? » Manifestement, ce "pingouin" ne sait pas se servir de son matériel ! Et il ajoute « il faudrait un expert en informatique » ben tiens !

Au bout du compte on utilise iridium en téléphone simple Chacun de nous a pu contacter son correspondant, tout va bien.

"Comme dit un de mes amis", me souffle Pipit dans l'oreille, "c'est un manche à couilles"

- 10ème travaux d'Hercule : nettoyage des WC et de la cuve à kaka, où, manifestement, il y a des restes de la dernière utilisation au port, bloqués par la vanne du même nom ! Eau de javel, rinçage par le haut, par le bas, vidange, rinçage, javel, aération max
- je remets le frigo en route, subrepticement coupé par Toto.

- Première douche sur le pont avec la vache à eau douce. Je ne sais pas comment c'est venu, mais la douchette est passée à l'eau. . . de mer !

- on avait laissée la vaisselle en espérant motiver Toto, mais c'est Riri qui s'y colle.



- Pipit a préparé la dorade : huile d'olive et citron vert, cuisson à point, un délice. Toto, qui ne boit pas en mer, s'acharne sur le rosé bien frais. Les bières pas cher de LIDL ne sont pas terribles, j'y ajoute un peu de sirop de citron, ça passe mieux.



- après passage d'un grain pas trop gros ni gris, l'eau est devenue violette, superbe.



- Nouvelle tentative de fichier Grib. première erreur, Toto sélectionne la zone que nous venons de quitter ! Je lui indique la zone à sélectionner, mais ça ne lui va pas, c'est trop loin et le bateau n'est pas dedans. J'en reste coi !!! J'essaie de lui expliquer que nous sommes en mer pour plusieurs semaines et que ce qui est intéressant à observer, est l'évolution des dépressions et anticyclones dans la zone que nous visons afin de prendre la bonne option de route. C'est désespérant. Il a

peur de payer trop cher pour une zone dont il ne voit pas l'utilité. Pour 'économiser', je lui conseille de définir un pas de 12H au lieu de 6H : il est vraiment bouché !

Lundi 14 mai : 20°52'92N - 58°47'01 W



Pétote dans la nuit, 3H à 2 ou 2 Kts cap 330 en fin de pétote. Arrivée d'un gros grain gris : GV 1 ris, Génois 1/2 enroulé, force 6 à 7Bft en adonnant. Cap 060 face au soleil levant, vitesse 7 à 8 Kts, puis stabilisation, cap 030 vitesse supérieure à 7Kts : que du bonheur !

Menu du jour : apéro, jaune & grenadine (rosé pour Toto), rôti de porc braisé & pommes de terre sautées, servi à l'assiette. Toto bat son record : il fini son assiette avant que la quatrième arrive sur le pont !!! (NdR : il avait aussi terminé son rosé avant que le dernier Ricard, n'ait reçu son eau !)
Fin de repas, Toto ne peut pas faire la vaisselle, il doit d'abord faire la sieste. C'est Riri qui s'y colle pendant que Pipit et moi, nous nettoyyons les 'alentours'.



A son réveil, il règle les voiles, enfin, il essaie : le vent refuse, il borde le génois (nous étions au près!) Comment reprendre la main sans le vexer ?

Préparation collégiale du repas, sauf Toto : reste de daurade, riz et tomates, le tout dans une



sauce chien (elle plait bien !). Pour l'apéro, on touche le fond du dernier cubi de rosé.

A l'attaque du cubi de rouge, il nous annonce qu'il en boira : bille des 3 mousses !!! Après tout, à terre, il en boit à chaque repas, nous dit-il. Résultat, nous serons à sec de vin en moins de 2 semaines, en gros, à mi-parcours.

Mardi 15 Mai : 23°09'23 N - 57°50'10 W

Bacon & eggs , sauf pour Toto (Thé + gâteaux secs) puis nettoyage en profondeur de la cuisine (Beurk!) et re-la salle de bain avec javel à gogo. Même punition pour les torchons à vaisselle.

Le pilote auto donne des signes de fatigue avec de grandes embardées d'un bord sur l'autre (Est-ce à ce moment que le gyro a tiré sa révérence ?) Du coup, les deux lignes de traîne mises à l'eau par Toto, s'emmêlent et il passe un bon moment à démêler, jusqu'à ce qu'une embardée plus forte du pilote actionne l'alarme . . . <<Venez m'aider !!!>>

Je lui parle de l'état de la cuisine <<Je l'avais nettoyée avant votre arrivée>> Quel aplomb! repas de midi préparé par Pipit : roti - haricots verts, servi à l'assiette. Encore un exploit : Toto à terminé la sienne avant que nous ayons commencé. Je redescends avec les couverts sales, il se précipite pour me réclamer du fromage (rapide le gars!)

- " ben, descends et viens choisir"

- <<non, non, passe moi ce que tu trouves>>

J'étends les torchons de cuisine quand il me dit d'aller mettre le sac poubelle dans le coffre avant : - "ça mouille trop maintenant" !

La révolte gronde mais nous décidons de garder le statut quo jusqu'aux Açores, où Pipit nous quittera. Toujours pas d'activation d'Iridium pour les fichiers météo : ça coûte cher !!!

21H, je suis de quart de 01H à 04H, je vais piquer un petit somme, mais pas de bol, c'est à ce moment que Toto met le moteur en route pour recharger les batteries. . . .



Mercredi 16 Mai : 25°33'63 N - 57°00'88 W

Miracolo : Toto fait la vaisselle du petit déjeuner ET se lave à l'eau de mer à l'arrière du cockpit, comme nous venons de le faire. (Fut-ce la honte de sa vie ?)



Les sacs à bout à du cockpit se déchirent. Il n'a pas eu le temps de les réparer. . . Résultat, ce matin, le sac bâbord a déclaré forfait, laissant apparaître une belle couche de crasse . . . sale.

<---- trop tard, c'est nettoyé!!!

Les sangles de soutien du bimini présentent également des traces d'usure et les coutures menacent de lâcher à tout instant

<<Faut pas s'appuyer dessus !! >>

Tentative de connexion à Grib << fait chier, ce bordel >> pour la nième fois ! il est lourd . . .

Il a reçu son téléphone iridium le 23 avril, mais il n'a pas appris à s'en servir. Il a envoyé 2 mails, mais n'a pas progressé depuis. Envoi d'un SMS par Pipit, mais impossible de savoir s'il a bien été envoyé !!!

«Attends, j'essaye autre chose, y'a un mot de passe qui n'est pas bon » (y'a pas que lui!)
La moutarde me monte au nez, ça suffit, je prends les choses en main et lui dit comment procéder, puisqu'il ne veut pas lâcher l'appareil. Mais il n'en fait qu'à sa tête, jusqu'à ce que je lui dise fermement comment faire et après qu'il ait proféré une nouvelle bordée d'injures à l'égard de tous ces appareils électroniques.

Je lui explique alors que ces appareils sont bêtes et cons, et qu'ils ne font que ce qu'on leur dit de faire et qu'il suffit de suivre ligne à ligne la notice simple et explicite.

C'est alors qu'il m'explique qu'il a plein de logiciels, qu'il sait s'en servir, même qu'il a fait le journal du club, et même qu'il a déjà envoyé des messages, et même qu'il peut me montrer sa boîte d'envoi, qu'il n'y arrive pas, que je lui dit comment faire, qu'il fait autrement, que ça ne marche pas et que finalement, sur mes indications, ça marche : mais je me fiche que ça ait marché la semaine dernière, ce que je veux, c'est que ça marche aujourd'hui et que ce n'est pas la peine de proférer des injures grossières à tout bout de champ, que c'est désagréable pour son entourage

- « oui, mais c'est mon caractère »

- "On ne s'en prend pas au matériel quand on ignore son fonctionnement" Fermez l'ban !!!



Finalement, j'envoie mon SMS, Riri renonce, ma femme prévient la sienne, comme nous en avons convenu avant le départ, par précaution.



Le module vent ne fonctionne toujours pas
- «mais c'est vous qui avez voulu partir comme ça »

- " Il est vrai que le module était en panne depuis un mois et qu'on aurait pu attendre un mois de plus !"

Donc je pars à la recherche des faux contacts de la girouette/anémo en pied de mât «faut pas toucher les fils quand ils sont sous tension » me lance Toto, « c'est l'installateur qui me l'a dit »

Il est vrai qu'à sa place, je lui aurais dit la même chose, surtout avec ce fouillis de dominos, surprenant sur un tel bateau.

Alors, je referme et on fait une croix définitive sur la girouette/anémo, et je ne toucherai plus à ce foutu bateau, je me contenterai de lister les anomalies. A quoi bon lui expliquer quoi que ce soit, il ne veut pas entendre !

Nota : le PC et l'Iridium sont soigneusement rangés ce qui nous les rend "inaccessibles"
Tiens, la journée se termine sur une bonne note : Toto fait la vaisselle (2nd)

Jeudi 17 Mai : 27°43'57 N - 56°04'42 W



Superbe lever de soleil pendant mon quart. Je suis seul au monde, il se lève pour moi, uniquement . . .
Une belle journée se prépare !

Euh . . . non ! : Iridium en route

- « Fait chier, merde ! »

Deuxième tentative :

- « C'est d'la merde ce bordel, ça fait chier, j'essaierai plus tard »

Il abandonne après moultes séries d'injures # * \$ @ x § μ ~ & x !

Préparation du repas : quiche lorraine, mais sans pâte, juste sur fond de pommes de terre en fines tranches, et le tout au four 25mn.

Pendant ce temps, reprise d'Iridium : ça marche. Il a enfin suivi le mode d'emploi, mot à mot, et on a enfin la zone Grib, telle qu'on la demande depuis 8 jours. Nous sommes bien placés pour prendre les vents portants et piquer sur Horta.

Pipit s'arrêtera aux Açores, Riri envisage de faire de même, et moi, je ne me vois pas terminer en duo avec Toto.

Sortie de la quiche du four, quatre parts dans les bols carrés et Toto s'empiffre sa portion, pourtant très chaude, en "deux coups les grosses".

Riri vaisselle, Loulou à l'essuyage et Pipit au rangement

Toto dort !



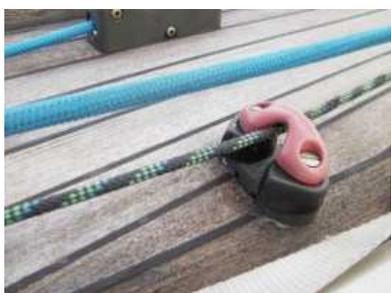
Petite discussion au sujet de la vitesse GPS et de la vitesse du loch, comment peut-on avoir la vitesse fond (SOG) sur la centrale de navigation ? Puis il remarque quelques saletés au fond du cockpit « Je vais avoir du ménage à faire » , enfin, il s'allonge sur la banquette sous le vent, et ferme les yeux. Je pensais qu'il allait attaquer le seau et la brosse de pont, que nenni !

A la manœuvre : affaler la trinquette, dérouler le génois, Toto à la barre, pas fichu de suivre Riri et Pipit à l'avant en limitant les coups de roulis provoqués par les vagues, et sans rien dire, il repasse sous pilote, une catastrophe en mer, ce type. Je suis au piano, 4 tours au winch !!!

- "Toto, il y a un vieux chèvre qui 'puire' dans le frigo, qu'est-ce qu'on en fait ? "
- « Y a qu'à me le passer avec un bout de pain » Sitôt dit, sitôt fait puis la boîte vide passe à l'eau, mais pas le couvercle !!!

Vendredi 18 Mai : 29°39'41 N - 54°39'63 W

- « Pas facile de sortir de ce bordel » dit-il en s'extirpant péniblement de sa bannette.
- " tu veux ton thé maintenant, Toto ? "
- « Non, plus tard, l'eau est trop chaude » et hop, il file dans le cockpit prendre son 'quart' !



Le vent monte, le bateau gite de plus en plus, mais aucune réaction de notre skipper de Haute Mer. Une demi-heure plus tard, fin d'adonnante, il redescend dans le carré pour se servir un thé. Il ne propose rien à Pipit qui vient de se lever. Cette nuit il a eu du mal avec le barber d'écoute de génois qui ne tient pas : le coinçeur s'ouvre quand la tension se relâche !

Riri ramène une nouvelle dorade coryphène, belle portion comme la précédente. Un filet part en carpaccio (citrons verts) pour les tapas de l'apéritif à midi (Toto n'aime pas ça chic !). On complète avec un saucisson et un deuxième Ti'punch, ça fera le repas ! On n'a pas très faim à c't'heure. Mais c'est que notre Toto il a faim, lui, alors, plutôt que de cuisiner un petit quelque chose, il se rabat sur le pain !!!



Pipit va prendre sa douche comme d'hab, rate sa manœuvre, et le seau part à l'eau . . . Branle-



bas de combat, séquence récupération de l'homme à la mer : stupéfaction, notre skipper n'a aucune notion pratique de la manœuvre. Il croit savoir, prend la barre d'une boucle en final, actionne le propulseur d'étrave, oublie de tenir compte du vent quand on est arrêté, critique mon approche en boucle (mon but, qui fut atteint, consistait à arriver bout au vent et vitesse nulle sur le seau, comme pour prendre un corps mort) Récupération du seau à la cinquième tentative : ce n'est pas facile d'attraper un bout flottant avec une gaffe !

Nota : ne jamais mettre la contre-écoute tendue, avec 7 tours sur le winch et verrouillée sur le self. Ne pas non plus les ranger lovées dans la baille à bout où elles se mélangent avec les autres "ficelles" !

Conclusion : ne pas tomber à l'eau si Toto reste seul à bord.

Samedi 19 Mai : 31°28'30N - 52°42'26 W

En pleine nuit, de quart, j'entends un bruit de voix, c'était Toto « Il y a de l'eau qui rentre par le hublot de la salle de bain, il faudrait réduire, qu'est-ce que tu en penses ? »

"Je pense qu'il faudrait d'abord fermer le hublot . . ." Pipit monte sur le pont, le vent aussi !

On fait la manœuvre à deux, "Pas besoin de Toto, il est trop dangereux " me glisse Pipit !

Ce matin, bacon & eggs sur toasts grillés : super pour la mise en forme. Je propose quelques toasts à Toto « Oh oui, bien sûr ! . . . il y a de l'eau chaude pour le thé ? » réplique-t-il du haut de la descente. . . No comment !!!

Plus tard, Toto à la barre, ou plus exactement, assoupi derrière la barre sous pilote, nous trois dans le carré : le vent monte et le bateau gite de plus en plus. Nous observons Toto : il reste stoïque, les yeux mi-fermés et se cramponne un peu plus. Je monte à la barre, choque un peu de GV, le charriot et un peu de génois tout en donnant +10° au pilote. Résultat, gain en vitesse et en cap. Réaction de Toto :

- « fallait me le dire, je l'aurais fait »

- " mais enfin, tu n'as pas senti le vent tourner et se renforcer, le bateau qui gitait ? "

- « ben non !!! »

- " c'est bien dommage parce que nous l'avons bien senti sans être sur le pont "



Nul à ch..er (bip), aucun sens marin, juste la bouffe, la sieste, se faire servir, jamais proposer et le pire, il 'puire' de plus en plus, surtout des pieds.

Nota : ses 2 blousons, plus crade l'un que l'autre, étaient en vrac sous la capote de descente, et le fumet qui s'en dégageait était tellement fort et âcre, que l'air du large ne suffisait pas à l'emporter.

Je vais étendre les torchons à vaisselle lavés la veille par Riri, quand une belle vague bien mouillée me tombe sur le dos. Je suis trempé à 100% et il n'y a pas de soleil ! ça fait rire mon Toto « elle était belle celle-là ! » Next time, c'est toi qui t'y colle !

Mais bonne âme, je lui prépare un thé, lorsque prêt à lui monter dans le cockpit, une voix derrière moi me dit "laisse-le venir le chercher !!! "

Première initiative réussie de Toto : le vent tombe, il lâche le ris 2, mais un peu plus tard, il demande s'il ne faudrait pas affaler la trinquette et dérouler le génois !!!

Devant l'horizon qui noircit, nous ne bronchons pas et, effectivement, peu après, le vent rentre et adonne : cap 60 et vitesse 7.5 Kts.

Je jette 2 tranches de pain grillé à la mer. Toto : « ne les jette pas, je vais les manger ! »

Quel goinfre " même toutes mouillées à l'eau de mer ? ça m'étonnerait ! "

Riri téléphone à sa femme, elle a reçu les infos de la mienne. Le tamtam fonctionne.

Grande manœuvre : je viens de réaliser que le bib est coincé sous les bidons de gasoil.

Alors, je pose la question suivante : " supposons que nos naviguions de nuit : il est 3H, le vent est à 6 ou 7 beaufort, la mer est bien formée et moutonne de partout, nous heurtons un container immergé, grosse fissure dans la coque, l'eau envahit rapidement les fonds, le bateau aura coulé en 15 mn. Comment fait-on ? Toto a dit : on coupe les cordages qui retiennent les bidons et on balance tout à la mer, ensuite on extirpe le bib de son logement . . . vous imaginez la scène? "

A cette idée, le doute envahit mes camarades de jeux, et nous décidons de mettre le bib à portée immédiate et d'inverser les emplacements des bidons et du radeau.



Avant



Après

Pour finir la journée en beauté : je suis allongé sur une banquette du cockpit, les yeux fermés pour récupérer un peu d'énergie. Pipit est en face de moi, sur l'autre banquette. Toto remonte sans bruit pour s'installer derrière la barre, mais je l'ai senti !!! J'ouvre un œil et vois Pipit qui me regarde, me montrant son nez de l'index !!!

Dimanche 20 Mai : 32°50'51 N - 50°20'23 W

A l'amende, j'ai oublié de remplir le livre de bord à 7H00, ce doit être la fatigue . . .

Déroulé du génois : problème car les 2 tours repris la veille sur le tambour, manquent pour le lâcher complètement. La drosse est trop courte !!!

Remarques sur le mauvais état du génois : « Oui, je sais, j'hésite, soit je le fais réparer chez le voilier xxxx ou alors, je connais bien Mr yyyy président du club, qui possède une machine à coudre » Je lui rétorque que le génois de mon bateau, que j'ai mise au rebut, était en meilleur état que le sien.



Réparation de la mâchoire de tangon, (Le piston réparé il y a 10 jours en Guadeloupe, est à nouveau bloqué par la corrosion) avec un marteau et un tournevis !!!

Inquiétude sur la sortie d'eau de refroidissement du moteur. L'an dernier, il en a eu pour 1.000€ : remplacement du filtre, de quelques tuyauteries et autres babioles. En fait, des petites moules avaient fait leur nid dans la tubulure d'échappement. Ils doivent se régaler, les gars du chantier quand ils le voient arriver !!!

En fin de matinée, un chalutier en pêche essaie de chasser des dauphins qui viennent nous rendre visite avant de repartir dans de grandes gerbes d'écume.

Séquence nettoyage : Toto se cure les pieds avec ses ongles de main (beurk), sans aucun état d'âme, devant nous. Un peu plus tard, curetage des ongles des mains avec le compas à pointes sèches, suivis des dents avec la curette de son couteau suisse, bouche bien ouverte et examen minutieux des extraits !!!

Et si on envoyait le spi ? J'ai une discussion ahurissante avec Toto qui s'étonne de mon "érudition" quand je lui dis qu'il y a une nuance entre petit large et large, qui est pourtant le B. A. BA de la voile. Puis il m'avoue, et pas sous la torture, que nous allons plus vite sur cette route retour qu'à l'aller, sur la route des alizés et sous spi. Puis, lancé dans les confidences, il avoue aussi que c'est sur cette route aller, qu'il s'est "accroché" avec sa belle-fille. L'avait-elle dans le nez ? Une question d'odorat plus que de tactique de voile ? Certainement, car la situation sent pire !!!



A 16H15 locale, envoi du spi asym de 75m². Démo de Toto qui se mélange les pinceaux dans le passage de l'écoute et du barber. Pour un gars qui régatè régulièrement, ça la fout plutôt mal. Quand je vous dis qu'il ne faut pas le laisser seul :

D'ailleurs, quand il a installé un penon en urgence dans les haubans, il a tout simplement oublié qu'il en fallait deux, un sur chaque bord, car un jour . . . nous allons virer !!!

Depuis plus d'une heure dans le carré, j'entends souvent battre la GV et le Spi, mais notre skipper qui est de quart, maîtrise la situation, enfin je crois. En fait, le vent a tourné de SE à SW et il s'est retrouvé vent arrière sous spi asym, amuré à l'étrave, alors forcément . . . Il a alors lofé de 10° et constatant une dérive défavorable (rassurez vous, il ne l'a pas calculée, mais lue sur l'écran de la centrale de nav !), il a sagement attendu que je prenne, à la fois, la relève de son quart et la décision d'empanner.

D'où une nouvelle route presque nord au lieu de 70°. Inquiétude de notre marin d'eau douce qui voudrait faire une route directe.

Je lui explique alors que tirer des bords grand large, fait partie de la tactique de navigation vent arrière dans un compromis route plus longue - vitesse plus élevée. Peut-être ne le savait-il pas ? Le doute m'habite !

De plus, voilà que notre skipper de 40 ans d'expérience en haute mer, ne sais plus si abattre correspond à monter dans une risée en choquant en grand l'écoute de spi ou à infléchir la route par rapport à un refus du vent, et puis il utilise des termes qu'il maîtrise mal et confirme ainsi sa méconnaissance des choses de la voile. Qui l'aurait cru de la part d'un "marin" qui a régaté et navigué avec les plus grands comme Marc Linski, "chef-de-quarté" sur Pen Duick III . . .



Conseil : Lorsque l'absence de penon dans le hauban tribord se fait cruellement sentir, puisque votre girouette/anémomètre ne fonctionne pas et qu'il n'y a pas de windex en haut du mât, au moment de brasser le tangon au vent arrière, ne demandez pas :

*- « tu le veux tout de suite le penon ? il faut que j'en fasse un maintenant ? »
Just do it, sinon, imaginez ce que vos équipiers vont penser de vous !*

Conseil : quand on ne sait pas, on se tait. Ou alors on réserve sa verve aux ignares en la matière, que l'on mène en bateau sur la grande bleue, se faisant passer pour un émule de Moitessier ou autre Yves Parlier.

*- « Tu ne veux pas de ma lumière ? » (sic)
- " non merci, et surtout pas dans les yeux !"
Problème de maîtrise de la lampe frontale !!!*

Conseil : ne bourrez jamais le mou à des équipiers plus compétents ou plus expérimentés que vous, ça se verra forcément un jour !

Lundi 21 Mai : 33°52'76 N - 47°54'40 W

Aujourd'hui, séance Iridium !

Conseil : Si vous assurez à vos équipiers que vous pouvez envoyer et recevoir des mails à bord et en pleine mer, assurez-vous que c'est réellement possible. Ce n'est pas à 200Nm qu'il faut dire « fait chier, merde, ça marche pas, ça marchait pourtant avant de partir »

Pour une fois, ça marche dès le premier essai, mais à l'analyse météo, Toto confond dépression et anticyclone : 40 ans de haute mer, ça l'a fait pas !!!

J'ai du mal à respirer au dessus de son épaule, pour lire et lui expliquer, avec Pipit, les infos données par Grib et en supposant qu'il comprenne, tant il sent mauvais. Je place ma main en écran et résiste.



Ses vêtements, qu'il porte tous les jours, n'ont sûrement jamais été lavés depuis leur achat. On peut même prendre la crasse incrustée, en photo sur laquelle on y sentirait presque l'odeur fétide et nauséabonde d'un lendemain de crue de l'Oyapock, lorsqu'il a déposé sa vase en décomposition sur les berges. Le suint humain abandonné à haute dose dans les fibres des vêtements donnent tout simplement la nausée. Je n'ai jamais eu le mal de mer jusqu'alors, mais là, j'ai les lèvres au bord de la lunette !

- les barbers de spi ne tiennent pas dans les coinçeurs qui . . . ne coincent pas.

Amarrés sur les taquets d'amarrage, le cordage glisse lentement, mais est difficile à libérer rapidement.

L'asymétrie est bien brûlée sur son tangon à 170° du vent



W force 5, vitesse 7.5 à 8.5 Kts une pointe à 11.5 Kts

Je conseille à Toto, pour choquer un cordage sur un winch, de retirer le tour bloqué dans la tourelle, et de maintenir les tours morts sur la poupée avec l'autre main positionnée à plat. Cela évite, si l'on prend l'écoute à deux mains, comme il le fait, de voir partir le doigt le plus proche, entre le cordage et le winch : Aïe aïe Mama !!!

- « oui, je sais, ça fait 40 ans que je fais de la voile et j'ai même appris sur des bateaux avec des winchs beaucoup plus gros que ceux-là. Alors, tu parles si je connais ! »

- " Alors pourquoi tu ne le fais pas ? "

C'est comme hier soir, je monte sur le pont à 22H prendre mon quart par un temps chahuté, pour le relever, et bien, malgré nos recommandations et injonctions de la veille, il n'avait pas son harnais !!!

- « Je sais ce que je fais, je suis en sécurité dans le cockpit ! » j'ai 40 ans de navigation hauturière derrière moi a-t-il oublié d'ajouter, mais je l'ai deviné.

- " comme Tabarly ? " Silence, puis il ajoute :

- « oui, mais lui, il avait 8 nœuds de vent »

No comment ! Quand on est con, on est con, chantait Brassens !

Le vent forçait, décision est prise d'affaler le spi et de tangonner le génois. Le hasard désigne Toto pour affaler le spi dans sa chaussette, d'autant plus que qu'il est le seul à l'avoir fait et que c'est son bateau. Et puis avec 40 ans d'expérience, ce n'est qu'une simple formalité.

Sauf que le manque d'exercice aidant, et peut-être une légère surcharge pondérale, c'est sur le dos qu'il termine l'affalage, terrassé par une lame traitresse. L'honneur me revient, l'horreur devrais-je dire, de récupérer le spi chaussetté dans la cabine du maître des lieux. Cabine est inadapté, l'ancre ou alors l'auge porcine serait plus approprié. C'est un foutoir où le désordre l'emporte sur les relents de vieille sueur froide, de crasse sale dans les vêtements jetés pêle-mêle sur la couchette, dans les recoins et même au sol, ballottés et mélangés par les coups de roulis sans jamais être ramassés. J'évite de justesse d'écraser le tube de dentifrice avec mon pied droit : j'imagine la pâte giclant sous la pression de mon poids et aspergeant le décor . . . Vite, j'enfourne rapidement le spi dans son sac, selon les normes en vigueur permettant de le renvoyer rapidement sans faire de nœud, et je m'extirpe rapidement de cette puanteur pour respirer à plein poumons, le bon oxygène du large.

Pas de bol, c'est le sac de la trinquette que j'ai utilisé, le spi n'a pas de sac, il se met en vrac dans la cabine : j'aurais dû deviner.

Et maintenant, place au génois. C'est alors que j'aperçois Toto qui range le tangon.

- " Holà, camarade, mais cet outil va nous servir ! "

- « c'est vrai, j'oubliais qu'il fallait le laisser en place » (NdR 40 ans)



Puis je le vois fixer l'écoute de spi sur le point d'écoute du génois. Devant mon étonnement, il m'explique que c'est parce que l'écoute de génois est trop courte !!!

Sitôt dit, sitôt fait, à brasser le tangon tout en déroulant le génois ce qui nous laisse admirer le joli travail de crochet, réalisé par

notre "S'qui perd" Un vrai pro, j'vous dit, même aux Glénan ils savent pas faire !

Nouveauté, Toto annonce :

- « on va prendre un ris dans la GV, mais en restant vent arrière, ce sera plus simple ! »

- " moi je veux bien, mais faut que tu m'expliques avant comment faire, car ça, j'ai jamais fait. Il est vrai que je n'ai pas 40 ans d'expérience en haute mer. "

réponse :

- « le vent refuse, on va passer au près et le foc est tangonné. Qu'est-ce qu'on fait ? ? ? »

Riri se dévoue et va aider notre malheureux skip-ère, accompagné d'une petite pluie fine qui vient de faire son apparition. Tangon rangé, génois 1/2 roulé et bordé, 2 ris dans la GV et (presque) aplatie, c'est reparti bon plein à 7 Kts, mer formée, ça secoue beaucoup dans ce bateau plus inconfortable encore, bâbord amure.

Riri ne veut plus naviguer avec cet incompetent Ce soir, pâtes bolognaises par Pipit. Le moral est un peu descendu, comme l'appétit. Seul Toto, fidèle à sa légende, englouti sa gamelle en un peu plus de 10 secondes.

Le soleil se couche, les hors quart se glissent dans les bannettes, et c'est le moment que choisi Toto, il met en route le moteur pour recharger les batteries, faisant fi de notre demande de le faire en journée.



- « Ah je suis con, j'ai oublié votre demande, mais j'ai l'habitude de faire comme ça »

Au moins, il avoue, et tant pis pour les "chambres d'écho" où l'on entend bien le ronronnement du 4 cylindres. Déjà que le moteur du pilote est juste aux pieds, derrière une fine cloison !!!



Surprise ce soir : je suis assis derrière la barre géante, face aux instruments, surveillant d'un œil les voiles, les vagues, la marche du bateau, moment de calme et de bien-être, je suis serein et apprécie pleinement ce moment de navigation, seul sur le pont, seul sur la mer, seul au monde . . . dans le noir de la nuit.

Quand Toto, surgissant des entrailles du navire vient s'asseoir près de moi. J'essaie de m'éloigner des odeurs, il se rapproche, je suis bloqué, pas d'échappatoire, il veut me causer. Coup de bol, il est sous le vent.



Et le voilà parti à me raconter la famille de sa femme, comment c'est passé son long divorce de sept ans avec ses 4 enfants, dont le père indigne ne s'est jamais occupé, même que l'un de ses fils a dit que s'il le rencontrait en voiture, il ne s'arrêterait pas.

« C'est terrible, tu te rends compte ? Qu'un enfant pense à écraser son propre père ! »

« Et puis ce divorce où il a tout pris, jusqu'au dernier sou, jusqu'à ce que sa femme cède à

tous ses chantages. Mais heureusement ses enfants sont des modèles et ont tous bien réagis. Même que l'un deux qu'on avait mis sur une voie de garage en études de graphiste, qui faisait un peu de petit bateau parce que là bas, dans sa famille et dans sa région, ils ont tous un bateau, petit, mais tous en ont un, s'est mis à faire du voilier. »

Alors, quand toto a acheté son grand bateau, bon prince, il lui a fait découvrir la mer, la vraie, et tout de suite, ça lui a plu. Ensuite, il a beaucoup appris, fait un stage Macif, puis il est devenu moniteur de voile, ce qui n'a pas plu à sa grand'mère, issue d'une bonne famille, car ce n'est pas un métier, ça !

Mais c'est avec lui qu'il a fait la transat de l'ARC 2011, ainsi qu'avec sa femme. C'est d'ailleurs elle qui avait eu l'idée. Il avait également embarqué un copain retraité.

C'est bizarre quand même qu'il se soit retrouvé seul pour le retour (mise à part sa femme qui fût empêchée)

Pas de bol pour Pipit, ou plus de bol, c'est selon. Voulant rendre service, il vide les épiluchures contenues dans un bol estampillé "Dufour" par le hublot de la salle de bain, et raclant la dernière pelure, le bol visqueux et lisse, repris sa liberté, dans un dernier plongeon aussi discret que salé !

Mardi 22 Mai : 34°56'00 N - 45°08'00 W

Après une nuit 'pudépié', Toto se réveille hirsute, un peu en retard pour son quart de 7H, et file directement à la barre, étudier la situation. Les 2 sapajous sont en train de faire des choses avec les drisses et les écoute de GV et de Gén. C'est d'ailleurs ainsi que Pipit a sonné le réveil. C'est vrai, pauvre petit chose, il avait froid par cette nuit frisquette, et un peu d'exercice ne pouvait que réchauffer sa fragile carcasse

- 9H10, Toto m'annonce après une longue analyse à la table à carte, que nous venons tout juste de dépasser le centre de l'anticyclone. Je ne réponds rien car ce fameux petit anticyclone que nous lui avons montré hier, est en cours de formation derrière nous, et je n'ai qu'une hantise, c'est qu'il nous rattrape !!! alors, si on l'a dépassé, nous sommes sauvés.

- Petite forme pour Riri et Pipit qui récupèrent un peu de sommeil en retard.

- Toto veille au grain et m'annonce qu'il lofe un peu car le vent tourne. Il n'ose plus prendre la moindre initiative sans nous en faire part. Il est vrai que depuis le départ, quand il prenait une initiative, à 90%, elle était mauvaise et nous lui expliquions.



- Petit tête à tête avec Toto : « vous n'avez pas trop souffert de l'odeur du gasoil hier soir quand j'ai mis le moteur ? »

L'occasion était trop belle :

- " non, le gasoil on s'y habitue, ce sont plus les odeurs de tes chaussures que l'on sent bien ! "

- < Ah bon, c'est à ce point là ? >> Donc je lui explique que chacun à sa propre odeur et qu'il est le seul à ne pas la sentir, mais que les autres peuvent apprécier. " moi

aussi, j'é mets ma propre odeur, et je m'emploie à la neutraliser, comme hier pour mes pieds, où, comme Pipit, je les ai trempés dans un seau d'eau de mer additionnée d'eau de javel "

- « ah bon, de l'eau de javel ? Mais ça doit attaquer la peau ? » (NdR il a 63 ans)

Je lui explique que ma tactique complémentaire consiste à mettre des chaussettes et à les changer régulièrement pour éviter de contaminer mes chaussures. " Mais pour toi, comme c'est trop tard, tu peux faire tremper tes dockside en cuir, dans un mélange eau + javel, et les faire sécher à l'abri du soleil.

Tout cela en restant très pédagogique et très diplomate à la fois, ce qui surprit mes deux larrons Riri et Pipit, qui étaient à l'écoute dans le carré.



Et surprise, peu après la fin du repas de gala (cuisses de canard confites et pommes de terre rissolées dans la graisse de canard) , les papates à Toto papotaient dans le seau rempli de H₂O + NaCl O.

Ainsi, les 3 mousses de mer poussèrent un ouf de soulagement en pensant au déshabillage de ce soir. Dommage qu'il n'ait pas mis les tatanes à tremper dans la solution magique !!!

Nota : Le Tartarin-gnangnan ne sera jamais le quatrième 'Mousse de mer'

- voilier à tribord, un ketch aux voiles brun-rouges, certainement un vieux gréement. Nous essayons de le contacter en VHF sur le 16 en Français et en Anglais, mais sans succès. Restons en veille pendant 30 mn jusqu'à sa perte visuelle, loin loin loin dans la brume.

- Toto, 40 d'expérience, nous avoue un break d'au moins 25 ans dans la pratique de la voile, ça peut expliquer, mais pas tout. Quelques petits dauphins nous tirent de nos pensées.

Puis la discussion reprend à 4 sur l'opportunité de l'achat d'un bateau neuf ou d'occasion, la frime ou la raison, éblouir les membres du club avec le dernier voilier à la mode ou choisir le navire adapté à son mode de vie, sa zone de navigation et son utilisation réelle, se faire leurrer

par le bling-bling ou préférer l'utilitaire marin, flipper pour le racer que l'on ne saura jamais 'piloter' ou naviguer sur le bateau que l'on saura conduire en toutes circonstances, choisir un bateau équipé régata pure sur le pont, et ficelé comme une caravane sous le pont, utilisable uniquement au port ou alors un bateau confortable en mer quelle que soit la gite, pourvu de cale pieds et main-courantes idéalement placées, ou bien craquer pour un bateau neuf à 180K€ plus options, (présentées par un affable vendeur que j'imagine se frottant les mains face à un skieur aussi expérimenté), et qui vont faire monter, monter la note à 250K€ : GV full-batten (mais modèle de base du grand Elvström, taillée dans un dacron trop léger, avec un minimum de renforts, une ralingue élastique montée sur de simples coulisseaux glissants), une capote de descente si fragile, qu'il ne faut pas s'y appuyer, une paire de bossoirs aussi laids et mal placés qu'inutiles puisqu'impraticables, pont en teck, électronique et centrale de navigation à radar intégré, dernier cri et trop compliquée à utiliser et surtout connectée à ses terminaux avec de simples dominos à oxydation garantie, ce qui rend le bateau aveugle à la moindre panne. Et paradoxalement, il n'y a pas d' AIS ni de GPS couplé à la VHF ASN, va comprendre, Charles !!!

Mercredi 23 Mai : 35°36'95N - 42°12'07 W

Action . . . Moteur : Riri et Pipit dorment tranquillement sur leur petit nuage, je suis de quart dans le cockpit et Toto se lève. Il s'inquiète pour ses batteries et veut couper le frigo, avec la charcuterie qu'il reste, je lui déconseille. Je lui demande alors quelles sont ses consommations électriques. Il a ça sur excel, il a calculé cela un jour, mais il ne se souvient plus, même un ordre de grandeur. Sans autre précision, je lui fais un rapide calcul à la louche, et lui démontre que ses feux de route consomment plus que son frigidaire. En fait il confond puissance instantanée et puissance consommée, les watts et les watt/heure.

De plus, une tension fluctuante de ses batteries autour de 11,7 V ce n'est pas catastrophique en soi, mais dépend quand même du type des batteries, ce qu'il ignore totalement. Il sait simplement qu'elles ont une capacité de 3 x 105Ah, mais pas si elles sont classiques, AMG ou au gel. Pas convaincu du tout, il veut mettre son moteur en route (batterie séparée) pour recharger ses batteries de service.

Je lui signale que mes équipiers ont fait leur quart de nuit, eux, qu'ils ont besoin de récupérer et qu'il n'est que 7H locale.

Il démarre quand même son moteur !

Le résultat ne se fait pas attendre : Pipit surgit de sa cabine, T-shirt en vrac, futsal tire-bouchonné, cheveux electro-statiqués, canines apparentes et yeux comme injectés de cannabis top quality !!! Et v'lan, haro sur le Toto qui . . . qui . . . tente de s'expliquer, mais au deuxième mot prononcé, il n'avait plus la parole et un flot, que dis-je, un déluge de mots, de reproches, de comparatifs, presque de rancœur, s'abattait sur lui comme un orage équatorial.

Il ne dit que pouic, remonta bien vite se cacher derrière sa barre à roue. Pourvu que la sentence de Pipit ne s'abatte pas sur lui : prendre les quarts de nuits, passer en cuisine comme tout le monde, et pourquoi pas se laver tous les jours comme tout le monde ?

Peu après, les esprits calmés, arriva l'heure du Ti'punch, ouf !!! il fut suivi d'une soupe 'ersatz', d'une omelette crème, lardons, oignons, champignons et pommes de terre. À peine le repas terminé, que le pilote s'emballe : écarts de + ou - 90°. L'heure est grave camarades : reprise de la barre en manuel pendant que Toto cherche le pourquoi du comment.

- «peut-être une boucle de harnais trop près du compas ? »

Nous lui conseillons d'effectuer une RAZ de ses instruments et de revenir sur les réglages par défaut, trim et rudder.

- « Je ne trouve pas » après avoir appuyé au moins 25 fois sur tous les boutons
- " Appuie sur +1 et -1 en même temps ! "
- «mais ça va faire virer de bord le bateau !! »
- " mais non, tu confonds avec l'auto-tack " mais sans lui en dire plus, après tout c'est son bateau et il nous a suffisamment gonflé avec son expérience, ses capacités, ses connaissances, sa vantardise, son paraitre et son "image-qu'il-donne-de-lui".

Comme on dit en Bretagne sud : Grand disou, petit faisou



Bref, il ne sait pas se servir de ses instruments, on peut lui dire comment faire, lui conseiller de lire sa documentation, il n'en fait qu'à sa tête. Et puis c'est l'heure de la sieste !!! À ce sujet, je n'ai jamais vu quelqu'un dormir autant, j'estime à 12 heures son temps de sommeil par jour, c'est vraiment impressionnant. Il prend des médicaments suite à ses opérations cardiaques, mais ça n'explique pas tout.

Ce soir, le vent est tombé

- « Je vais affaler les voiles, elles faseyent, il n'y a plus de vent ! »

Encore une mauvaise appréciation, le bateau marche entre 2.5 et 3.5 Kts, il suffit d'être patient et d'attendre que le vent revienne, d'autant plus que cette situation était prévue après analyse des fichiers Grib

Je suis légèrement assoupi, en récupération avant mon quart quand il me dit : « ça n'a pas l'air d'aller, c'est la fatigue ? »

- " non, c'est la déception ! "
- « la déception ? Quelle déception ? »
- " au sujet de l'ambiance ! "
- « mais pourtant tu en mets de l'ambiance ! »
- " je parle de l'ambiance générale, de l'équipage, du bateau, de ton comportement "

Il feint d'être étonné, alors je lui explique avec des mots simples mais percutants, crûment peut-être, tout le ressenti que j'éprouve, que nous éprouvons depuis le départ (en résumé tout ce que j'ai écrit jusqu'ici), lui disant même que si j'avais su ce qui m'attendait, je ne serais pas venu et mes co-équipiers non plus !!!

Gêné, il reconnaît qu'il a une part de responsabilité, mais une toute petite, car, encore une fois, ce n'est pas de sa faute.

A chaque fait énoncé, il trouve un argument pour sa défense, allant jusqu'à la mauvaise foi la plus évidente, et si je mets le doigt sur cette mauvaise foi, il trouve une justification à ses yeux, mais à ses yeux seulement. Et il n'éprouve aucune honte, il va jusqu'à me promettre qu'il va se corriger, qu'il va prendre les quarts, faire la vaisselle, la popote, bref s'intégrer enfin à l'équipe et que ça va s'arranger.

Il ne se rend pas compte de la gravité et de l'importance de ce que je lui dis : qu'il n'est pas fiable, que je n'ai pas confiance en lui, en ses capacités à mener un bateau, qu'avec lui c'est même dangereux de naviguer, etc, etc . . .



Quand je lui demande " comment allons-nous faire après les Açores sans Pipit ?"

- « comment ça sans Pipit ? Pour moi il continue avec nous, c'est la première nouvelle qu'il s'arrête aux Açores » Flagrant délit de mauvaise foi : 2 jours après le départ, Pipit a eu confirmation d'une mission et nous annonçait, que contrairement à ce qu'il espérait, il arrêterait aux Açores, comme prévu initialement. Cette éventualité, Toto me l'avait écrite avant mon départ de la maison, quand il m'annonçait par mail, qu'il avait trouvé un équipier.

- « Ah bon, peut-être, je ne m'en souviens plus !!! » Jusqu'au bout. . . .

Pour la suite, après les Açores, je lui demande comment il voit la chose, et là, il me stupéfie : il promet de se remettre en cause et de faire comme tout le monde, y compris les quarts de nuit de 3 heures, alors qu'avec ses médicaments, il ne tient pas deux heures.

Comment croire un tel bonimenteur ? (en 2 mots ?)

Alors que son crédo est : bouffe - dodo - laisser faire !

Il va se coucher, je prends mon quart, je règle un peu pour profiter des "bouffes" de vent qui suffisent à faire progresser le canot', lentement mais sûrement.

Jeudi 24 Mai : 36°22'60 N - 39°34'11 W

Le vent est tombé, calmasse, vitesse entre 0.5 et 2 Kts. Je viens de passer une bonne nuit réparatrice, d'avoir vidé mon sac la veille au soir y est certainement pour beaucoup. Mais je n'ai pas encore vu de changement radical du comportement de Toto, si ce n'est qu'il a fait la vaisselle du petit déjeuner. Nous avons, nous les mousses de mer, fait une grande toilette corporelle, profitant du calme et du soleil tout en faisant route au moteur, génois enroulé. A suivre, une lessive du petit linge est programmée. Toto à fait sa petite toilette, si si, je ne l'ai pas vu, mais riri et Pipit, l'ont vu.

Il a passé un nouveau short, une nouvelle chemisette et un coup de gant de toilette. Par contre, l'odeur est toujours la même et ses vêtements de la nuit, y compris le ciré, sont jetés en vrac dans sa cabine. Ma théorie sur l'aération des fringues ne l'a apparemment pas convaincu.

- Dilemme : continuons-nous le voyage ou pas ? Pipit s'arrête aux Açores pour une mission confiée par sa compagnie, mais il a une possibilité de la décaler. Riri, lui, en a ras la casquette et souhaite quitter le bord et prendre l'avion à Horta, et moi, je ne veux pas continuer avec cet incompetent dangereux : safety first. De plus, je ne veux pas attendre 107 ans l'arrivée d'équipiers dont je ne connais pas non plus les compétences : piégé une fois, mais pas deux !



En fait, il n'y a que deux solutions : où les 3 mousses de mer prennent ensemble l'avion à Horta, où nous appliquons le plan "B" : Toto quitte le bord pour raison médicale (histoire de sauver la face) et nous lui ramenons son bateau à Cassis.

Cette réflexion est en cours depuis peu, mais nous doutons qu'il accepte cette proposition. Et j'avoue que de le planter là, ne me convient pas moralement, malgré ma grande envie et même s'il nous a pigeonnés jusqu'au trognon.

Mais Toto fait des efforts :

- c'est quand il voit Pipit éplucher des pommes de terre qu'il propose son aide !!! anticipation disais-je.

- option rachat : de sa propre initiative, il ramasse la poubelle et va la placer dans le pic avant.

- il fait (encore) la vaisselle, mais à sa façon : il essuie et frotte avec son torchon, là où ça raccroche, insiste encore, au lieu de faire trempette avec le liquide vaisselle et d'utiliser le tampon jex. Je sais maintenant pourquoi les torchons à vaisselle sont si cradingues. . . . Mais c'est la première fois qu'il fait une grosse vaisselle. Il vide la cocotte qui a servi à faire la purée, dilue les restes à l'eau de mer et vide le tout à la mer mais sur les pare-battages, qui prennent un bel effet grumeleux !

J'ai lavé le fond du cockpit à grande eau et pendant le séchage, je regarde la crasse de l'écoute de GV raide de sel, suinter lentement. Il m'avoue qu'elle est à poste depuis le début (6 ans) et n'a jamais été démontée pour être lavée. Il passe le jet d'eau au port de temps en temps !!!

Scoop : la dragonne flottante des jumelles est nettoyée. Elle est réellement jaune, comme on le subodorait.



Alerte : de l'huile coule dans les fonds de cale où on ne devrait trouver que de l'eau !

Nettoyage à l'éponge et vidage dans l'évier ! A une remarque quelque peu acerbe, la réponse fusa « je nettoierai après » Bon, mais l'utilisation d'un seau eut été plus judicieuse et surtout plus hygiénique, mais c'est une autre histoire !

Poursuite du nettoyage et des investigations :

- « il y a une fuite d'huile au moteur comme je le supposais. Au moins 3 litres dans la gatte ! »

Intervention de Riri le motoriste :

- "une vis mal serrée et 1/4 de litre d'huile perdue. Ce n'est pas si grave !"

Complément d'huile et redémarrage moteur. Tout est bon ! ouf, sauvés pour cette fois !

18H, toujours au moteur, vent très faible SSW. On décide d'enrouler le génois qui flotte et freine plus qu'il ne tire. Enroulement dur, Toto va à l'étrave pour enrouler à la main, et donc dérouler la drosse que je récupère à l'arrière.

Toto de retour dans le cockpit « c'est la façon bizarre qu'à la drosse de s'enrouler sur le tambour » - " En fait, ça surpatte ? " - « Presque, parce qu'en fait, ce n'est pas un vrai surpattage ! » J'en reste coi ! C'est quoi la différence entre un vrai et un faux surpattage ?

Vendredi 25 Mai : 37°03'44 N - 37°11'21 W

7H50 arrêt du moteur qui tourne non stop depuis 18 heures, le vent revient SSW. Vérification du cap à suivre (on avait profité du moteur pour grimper un peu Nord)

- " On peut lofer de 5° ", message reçu par Toto à la barre qui . . . abat de 5° !!!

- " Non, non, dans l'autre sens "

Il rectifie de + 10° et devinez quoi, il choque la GV ! On ne va quand même pas lui apprendre les rudiments de la voile ! Il est vraiment désespérant.

- Je vais régler le génois et reprendre un peu le barber, quand Toto me reprend « non, non, car ça frotte sur les filières ! » Je ne vais quand même pas lui dire que dans ce cas là, on change le cheminement de l'écoute pour la passer derrière les filières, un gamin sur optimist le ferait d'instinct

- Toto a trouvé le sac de gâteries que l'on se prépare pour les quarts de nuit. Il tape dedans sans vergogne et sans imaginer que chacun a mis ce qui lui plaisait pour grignoter la nuit, évitant ainsi de réveiller l'équipe au repos, à la recherche d'un coupe faim. Il est vrai que c'est plus facile quand tout est regroupé que d'aller fouiller dans les réserves.

Détail : on lui a pourtant mis à portée de main, dans le grand filet, le pain d'épices qu'il a lui même acheté et qu'il adore. Cependant, il a trouvé par hasard, un paquet de biscuits bretons que nous avons choisi, et depuis, il fond dessus tel un vautour affamé sur un restant de reptile séché au soleil. Sa fin est proche, il nous restera le pain d'épices

- 9H50 : au moteur, Génois enroulé et GV bordée dans l'axe et pourtant, un vent portant modéré, gonflerait aisément les 2 voiles, ainsi que l'indiquent les penons. Va comprendre, Charles.

A l'horizon, face à nous, la forme des nuages indiquent un prochain vent d'ouest. Il nous reste juste à attendre de le toucher.

- 10H20 : on coupe le moteur, vent arrière WSW Toto reste sur la pane, et au lieu de mettre le génois tangonné en ciseaux, il appuie sur ses petits boutons pour lofer !!!

Le vent tourne lentement W, on y va : Pipit à l'empannage de la GV, Riri et moi à la manœuvre pour tangonner le génois.

Nous utilisons la shorty pour positionner le tangon et au moment où nous forçons pour accrocher le tangon au mat, Toto, croyant peut-être bien faire, libère l'écoute : résultat, on a failli passer à l'eau, pendant que le génois battait dans le vent. C'est bizarre cette sensation quand l'appui du génois vient à manquer, à l'autre bout du tangon. Je bondis dans le cockpit en ~~hurlant~~ parlant très fort, lui disant de reborder immédiatement le génois et qu'il avait failli envoyer quelqu'un à l'eau. J'essaie de lui expliquer la manœuvre, alors que je l'avais bien détaillée avant de toucher au moindre bout. Mais manifestement, il n'avait rien compris : on était tribord amure grand large, le vent adonnait on voulait donc empanner la GV et se retrouver sur la pane vent arrière, avec le génois tangonné en ciseaux.

Mais si j'ai bien compris les explications de Toto après que la manœuvre fut bien exécutée, il a cru que nous allions tangonner le génois avant d'empanner GV ET Génois !!!

Décidément, je n'arriverai jamais à comprendre le cheminement complexe de ses neurones.

Je suis un peu "colère" et j'abandonne donc ici même, mon intention de lui prodiguer le moindre des plus petits conseils. D'ailleurs, un tel marin, skipper de 40 ans, équipier des plus grands noms, coureur de haute mer et régatier régulier du CNPM, n'a pas besoin des conseils d'une bande de joyeux pingouins.

En guise d'expérience, il sait citer les noms des PDG, des Présidents et autres personnalités bien placées, qu'il a côtoyés en navigant au plus près serré avec z'elles. (sauf le PDG du groupe LEVER tu sais : le savon du même nom !!!!)

- 16 H vent W - 5/6 Bft : GV 1 ris , on prévoit le ris 2 pour la nuit, ce sera plus cool. Question à Toto : " tu as un tourmentin ? " - « Non, mais à la place, on prend un ris dans la trinquette » C'est la première fois que j'entends ça !!!

- " et ton ris, tu le prends comment ? "

- « et bien il y a tout ce qu'il faut. » - " c'est à dire ? "

- « il y a un mousqueton à l'avant. »

Je suppose qu'il désigne ainsi le point d'amure - " et ensuite ? "

- « ben, il faut affaler la trinquette un tout petit peu et changer les écoutes »

- " attends, si on en est là, c'est que le vent souffle fort, 35 - 40 Kts, voir plus, concrètement quelles sont les manœuvres à exécuter ? "

- « je ne sais pas, je ne l'ai jamais fait. » ite missa est !!!

- 17H, préparation de la trinquette : mise en place de l'écoute bâbord, directement sur l'œillet du ris, au cas où !

Toto va pour s'en mêler : " tu touches à rien ! "

Conseil : Pour votre Navtex, ce n'est pas à 400Nm d'un émetteur qu'il faut chercher : sa fréquence, son indicatif, ses heures d'émission et le code des messages que l'on veut sélectionner. Tout ceci se prépare avant le départ, tranquillement au port, assis dans le cockpit sous le bimini, un Ti'punch dans la main gauche, tandis que de la main droite, on transcrit toutes ces indications sur la feuille de route prévisionnelle (qui regroupe toutes les infos utiles



au trajet :

- différentes routes fonction de la météo

- zones Grib : long-lat, durée, pas, résolution, options, etc

- phares au départ, sur la route, à l'arrivée

- infos sur les ports d'arrivée et de déroutement

- toutes les données météo : navtex, PO, BLU, Grib, etc

- si tél satellitaire : numéros importants et d'urgence

- Liste non limitative . . .

Conseil : Apprenez à vous servir de votre radar avant d'en avoir besoin. Il ne sert pas QUE dans le brouillard !

Au menu : omelette champignons, tomates, Bayonne, oignons, ail, crème et gruyère !

Au moment de battre les 6 œufs avec la crème, violent coup de roulis et . . . zou, toute la préparation file se cacher dans l'équipet à bouteilles, derrière le frigo !!!

Seau, éponge et . . . quolibets !

C'est ça, une équipe soudée ? Bande de Sapajous ! (NdR : il restait d'autres œufs et crème !)

Le vent passe de 6 à 7 W plein arrière. Harnais pour tous. Pipit et Riri à l'avant pour enrrouler le génois. L'avertissement de Toto « il est mal enrroulé » reste sans effet, c'est lui qui était à la drosse, il n'a pas su la guider. Pas le temps de s'amuser. Dans la foulée, à hisser la trinquette . . . qui n'a pas ses écoutes. Essai avec les écoutes de spi, les plus proches, mais les mousquetons s'emmêlent les "pompons" et s'ouvrent tout seul !!!

Toto surveille mais ne touche à aucun cordage, tétanisé, et je suis bien trop occupé à stabiliser le bateau à la barre pour leur venir en aide. Mais en grands garçons, ils ont récupéré les barbers de génois en guise d'écoute et tout est OK.

Le bateau roule et tangue, les rappels, avec sa quille profonde, sont très brutaux. J'en ai plein les bras de cette grande barre à roue taillée pour les gorilles, après une heure de bagarre contre ces énormes vagues portées par la grande houle de l'atlantique.

Ensuite, prise du 3° ris dans la GV avec beaucoup de difficultés pour maintenir le bateau qui n'a plus ou presque de vitesse. Après quelques empannages involontaires, tout rentre dans l'ordre. Reprise de la route, toujours appuyé par le moteur.

Samedi 26 Mai : 37°39'02N - 34°17'50 W

Après une nuit d'enfer : départs au lof, à l'abattée, le pilote qui décroche et fait des embardées de + ou - 60°, il faut tenir la barre la plupart du temps. C'est "crevant". Pipit se lève, le jour aussi, pour nous montrer une belle déchirure dans la Grand' Voile, au point d'amure du ris 3. Pas étonnant, car la bosse de ris est prise très en arrière sur la bôme, et emmène le point d'écoute de toute la force du winch au moment de la manœuvre. Du coup, le point d'amure près du vit de mulot a fait sa forte tête et c'est au niveau du coulisseau que la déchirure s'est faite, heureusement à un endroit renforcé sur la GV.



Dans le noir de la nuit, personne n'a rien vu et on ne sait pas à quel moment s'est produite cette déchirure. En tout cas, les carottes sont cuites. Il faudra prendre une décision à Horta ! Pour l'instant, affalage complet de la GV pour limiter les dégâts.

Tout le monde sur le pont : Riri, les yeux un peu vitreux (il dormait si bien d'un profond sommeil réparateur) à la drisse, Pipit au pied de mât, Toto à l'écoute de la GV et moi à la barre, le moteur est coupé. C'est parti, au lof après une belle vague, écoute bordée, la GV descend relativement bien, la puissance et l'habileté de Pipit et la bonne synchro de Riri n'y sont pas étrangers. Riri bondit sur le roof avec une poignée de garcettes, pour aider son équipier à saisir la GV. La drisse dans le cockpit fait une coque et se bloque derrière le coinçeur, il n'y a que Toto qui ne s'en aperçoit pas, un cri et il réagit. Pipit peut alors lui faire faire un tour autour de la bôme et sécuriser la voile affalée. Je demande alors à Toto, en liaison avec les deux lascars à la bôme, de bien border l'écoute de GV de toutes ses forces, dans le but de bien immobiliser l'espar sur lequel ils vont s'appuyer pour rabanter la voile. Dans cette manœuvre acrobatique, ils n'ont que la bôme pour se maintenir sur le roof.

A ce moment, Toto s'aperçoit que le bout de bôme risque de toucher le bord du bimini.

Et bien, croyez le ou non, d'un seul coup d'un seul, il libère l'écoute de GV, dès fois que ça abime son matériel !!!

Dans un hurlement de fureur où je crois bien avoir employé des noms d'oiseaux inconnus, je lui dis, (ou ordonne ?) de reprendre immédiatement cette P N d'écoute de GV et de tirer de toutes ses forces, pendant que je voyais mes deux équipiers esquisser un pas de danse non répertoriés à l'opéra Garnier pendant que la bôme, aidée par une vague traîtresse sur un joli coup de roulis, se dérobaient à eux.

Heureusement que j'avais vu le coup du Toto et qu'il a quand même vite réagit à ma "gueulerie". Mes deux acrobates ont pu se reprendre sur la bôme à nouveau sécurisée et terminer le ferlage.

Voilà donc une nouvelle démonstration de l'incompétence de notre "skipeur-de-la-mort".

Par son comportement stupide, non, dangereux, non plus, criminel, il s'en est fallu d'un cheveu que Pipit et Riri passent par dessus bord (nota : par sécurité, les harnais étaient reliés à la ligne de vie).

C'est alors que je suis rentré dans une colère rageuse, pestant dans ma ford intérieure, contre cet olibrius, cet incompetent, cet irresponsable, inventant encore de nouveaux noms d'oiseaux.

Cet homme est DANGEREUX pendant les manœuvres. Il ne comprend pas, il ne regarde pas, il ne voit pas, il ne suit pas, il n'anticipe pas, il ne sait pas quoi faire, il ne sait pas manœuvrer !!! Il regarde statique comme tétanisé, c'est un PPI : Propriétaire Passager Inerte , lui, toujours plein de grandes paroles et de mots ronflants dont il aime se rengorger, pas plus tard qu'hier soir, il nous indiquait comment, avec une trinquette, Marc Linski himself, son grand maître, contrait un départ au lof de son bateau !!!

Mais qu'est-ce que ce type fout sur ce type de bateau, ou tout simplement sur un bateau? Il n'a pas le sens marin, ne connaît rien des manœuvres, ni même, ce qui est plus grave, de son bateau : où se trouve situé le gyro compas ? y a-t-il un capteur d'angle de barre ? de quel type sont ses batteries ? etc . . .

En plus, de tout ce qui ne fonctionne pas, et Dieu sait si la liste est longue sur un tel bateau qui doit traverser l'Atlantique, rien n'est jamais de sa faute. C'est le chantier ou l'installateur ou le shipchandler qui lui a vendu la pièce ou encore le type sur un quai qui lui a dit que. . .



Jamais il ne se mettra ou remettra en cause, il a toujours raison, ou alors il croyait que . . .

Je suis fou de rage, penser que nous sommes prisonniers de cette galère, par la faute d'un gugus qui, tout en sourires, bluffs, bonimenteries, et tartarinades nous a fait croire qu'il était un excellent skipper au passé aussi épais et solide qu'un matelas bultex et souple comme un latex, mais creux en réalité comme un matelas gonflable de plage.

Un gugus qui n'a comme raison d'être, que son "paraître" devant les autres et qui nous a présenté son bateau comme parfaitement équipé et entretenu, paré à effectuer une grande traversée. Un bateau, selon ses dires, qu'il a payé une fortune, y engloutissant toutes ses économies, juste pour faire le kakou devant les membres du club ? et leur montrer le petit dernier sorti de chez Dufour ? avec toutes les options qui font chic et choquent ?

Et puis pour ajouter à sa carte de visite, à son palmarès des écoles de croisières et autres places payantes sur un illustre bateau, en plus de ses ronds dans la grande bleue sur laquelle il emmène des touristes ébahis par sa faconde et ses 40 ans d'expérience en Haute Mer, il a voulu ajouter un véritable "exploit" qui ne serait plus basé sur son art du baratin : la traversée

de l'Atlantique ! Seulement, l'idée vient de sa femme, alors que son fils venait d'être promu moniteur de voile.



Pour ce faire, en prenant le moins de risque possible, ce qui est tout à son honneur pour une fois, il s'est inscrit à la transat organisée par l'ARC, cette belle institution qui emmène par centaines, tous ces aventuriers, plaisanciers et doux rêveurs, dans des navigations encadrées, a emprunté une coquette somme pour participer à cette chouette aventure qui, bien sûr n'est pas gratuite. Outre les frais d'inscription, il est nécessaire d'investir dans un minimum de matériel imposé ou absolument nécessaire.

Normalement, quand on n'a pas le sou, on se contente du minimum plus tôt que de vouloir péter plus haut que la nature ne nous le permet, mais voilà, ce sera chic ensuite sur la carte de visite Et tant pis (temps pire comme disent les enfants) pour la sécurité : les voiles sont vieilles et fatiguées, peu importe et s'il leur arrive malheur, ce ne sera pas une grosse perte !!! Mais quelle inconscience que de simplement dire ceci.

A-t-il pensé ce "Fou-dingue-rêveur-m'as-tu-vu" que si une de ses voiles si abimées venait à se déchirer, qu'il faudrait bien la remplacer ? en plein océan ?

Pour vous donner une idée de l'état de préparation de son bateau, les voiles de mon propre bateau que j'ai mises au rebut étaient en meilleur état que les siennes ! mais je l'ai peut-être déjà dit ? Voilà, j'ai vidé ma bile, je me sens mieux.

Mais la galère continue ce samedi 26 mai 2012 à 11H51 / Riri est à la barre depuis une heure, sous la pluie, transi par ce temps bouché, cette mer désordonnée et presque déchainée, ce vent fou qui arrive par rafales. Le pilote est malade, répond mal, il faut le reprendre à chaque écart, souvent violent et brutalement, sans qu'on s'y attende, bien sûr. Il cramponne cette barre trop grande pour lui, les épaules meurtries par le vérin de tension du pataras, les pieds mal calés sur un plancher glissant.

Nous allons nous relayer toutes les deux heures, jusqu'à Horta (plus que 200NM et environ 30H) , appuyés au moteur et sous trinquette seule.



Justement, parlons-en du moteur : depuis le temps qu'il tourne, il va bien finir par avoir soif, non ? Donc "opération ravitaillement" !

Encore un jour de gloire qui se prépare :

Il faut sortir les bidons bleus de l'arrière du bateau (2x 50Kg posés sur la jupe), mais pour ce faire, il faut avant cela, retirer la banquette arrière pliante pour monter les bidons un par un, sur le plat-bord latéral arrière tribord, puis ensuite installer le siphon ("la branlette" dit-il d'un air amusé . . .) Ah, joli, le siphon, et comme il est trop court, il faut le rallonger avec un morceau de tuyau d'arrosage qui sera fixé avec du ruban adhésif.

Comme d'habitude, rien n'est préparé d'avance, il faut installer ce montage en mer, force 6, mer forte, lames croisées et forte houle arrière accompagnée d'une jolie pluie "Bretonne".

Nous mettons le bateau à la cape pour une meilleure stabilité. Tu crois que Toto aurait préparé ses tuyaux pendant qu'on sortait les bidons ? Que nenni !!!

Il nous a amusé un moment quand il a essayé d'accoupler ses 2 tuyaux de diamètres équivalents, il a beau essayer d'agrandir le trou de l'un pour rentrer le bout de l'autre, rien n'y fait (pas mieux dans un film X) . Lassé, je vole à son secours en lui conseillant de fendre le plus petit, dans le sens de la longueur, ce qui permet de réduire son diamètre.



Siphonage du premier bidon : Toto à la "branlette" et Pipit à l'entrée du réservoir, tous les deux évitant à l'eau de pluie de rentrer, ce qui n'arrangerait pas les choses. Toto avait vu trop court, son tuyau ne va pas au fond du bidon, et il se désamorçe. Il tente un réamorçage, réussi, mais ne pousse toujours pas son tuyau au fond et

deuxième

désamorçage il reste la moitié du gasoil, soit

25L environ, c'est ballot! Le deuxième bidon sera plus coopératif, et libérera tout son contenu. Le réservoir du bateau est plein aux 3/4, ça permet de tenir 30H, ce sera suffisant pour atteindre Horta.



Pendant tout ce temps, une belle pluie est tombée et continue pendant mon quart. Après 4H de ce régime, je suis trempé jusqu'aux os, mon ciré n'est plus étanche ! Heureusement qu'il me reste quelques vêtements secs : c'est la dernière ligne droite, normalement.



Nota : pendant que je me bagarre avec la barre, sous la flotte, dans le froid, mes 2 asticots se tapent leur verre de Ti'punch, au sec, bien à l'abri, un petit signe de loin et un grand sourire entendu :

Voyous !!!

Dimanche 27 Mai : 38°05'36 N - 31°14'97W

Ce matin, décrassage général : la cuisine et la cuisinière (le meuble !), les wassingues, le bloc sanitaire, les torchons de cuisine, Riri, Pipit et Loulou . . . mais pas Toto !!!

Petit bout de soleil et petit bout de vent : séchage général. Le pont et le cockpit sont transformés en buanderie. Tout le monde y a mis son ciré, haut et bas, bien rincé par l'eau de pluie et tout le monde, ou



presque, y a mis son linge première et deuxième couche suivant son degré d'hygrométrie ! Pipit me fait signe, main ouverte, doigts écartés : 5 jours qu'il ne s'est pas lavé !!!

Cette nuit, on a essayé le radar, avec le moteur en marche, pas de risque de décharger les batteries. On a repéré un petit bateau, écho très faible mais exploitable, route parallèle à la nôtre à 12 Nm. Plus tard, Pipit a repéré très certainement un bateau de pêche, route erratique, écho de bonne taille à 20Nm, puis l'appareil qui fait tout en un (Raymarine C60 : radar, centrale de nav, cartographie etc.) s'est mis à "bugger" pendant une demi heure, enchainant les arrêts et les redémarrages automatiques . . .



Nom de Zeus, y a-t-il quelque chose qui fonctionne normalement sur ce bateau ? ? ?

Même le Navtex refuse de donner le moindre message, pourtant il est bien configuré puisque je l'ai vérifié, même que j'ai programmé la bonne fréquence de réception, alors . . .

Ah si, la VHF fonctionne, je l'ai vérifié peu après le départ avec un cargo croisé en route.

Scoop : toto vient de faire la vaisselle. J'espère qu'il n'a pas eu trop de mal, je venais de préparer cette tâche en vidant les plats et les assiettes puis en mettant l'ensemble à tremper en attendant le liquide vaisselle.

Recalage de l'heure sur les Açores : Toto s'est encore trompé, il nous annonçait TU-1H puisqu'il l'avait lu dans son livre . . . sauf qu'il avait oublié de lire la ligne suivante où il était indiqué "heure d'été = TU" Même ça, il ne sait pas faire !!!

Le soleil donne fort, je vais mettre mon ciré pas tout à fait sec, à cheval sur la bôme, et une fois sur le pont, je trouve que la mer et le ciel offrent un éclairage superbe : je tourne un petit bout de film, puis je me rends compte que les coups de gîte augmentent. J'arrête de filmer et me cramponne au bateau. Je jette un coup d'œil à l'arrière, et que vois-je ? Mon Toto qui barre en manuel, enfin qui essaie . . . C'est la première fois que je le vois à la barre de son bateau, comme ça, en pleine mer, pour le plaisir !!! En progrès, peut mieux faire.

J'étends mon ciré après l'avoir retourné, prends mon temps pour bien l'étaler,. Tiens, le roulis s'est atténué, la mer se calmerait-elle ? Mais non, c'est Toto qui vient de remettre le pilote !

Mais quand même, ce pilote m'inquiète : il ne barre pas mieux que le mien qui n'est pas équipé de gyroscope. Il fait les mêmes écarts sur les vagues 3/4 arrière, les mêmes excès de correction, la même vitesse de réaction, et pourtant, il est équipé d'un gyro

L'île de Faial est droit devant à 36Nm, Toto sort ses jumelles à la belle dragonne jaune propre, et scrute l'horizon, souhaitant être le premier à crier «Terre», mais hélas, la brume n'est pas coopérative . . . surtout à cette distance !

Pourvu que la cartographie électronique tienne la route et nous amène à bon port, car il n'y a pas de carte papier à bord, tout juste une grande routière qui couvre tout l'atlantique, comme me le fait justement remarquer Pipit.



Les maisons d'Horta sont maintenant bien visibles, le vent s'est renforcé pile dans l'axe, d'où une approche en empannant 3 fois en 2 heures, grand largue, le bateau est plus stable. Les fonds remontent et les vagues deviennent plus courtes et plus "brutales". Le pilote ne suit plus, je reprends en manuel. Le bateau est difficile à contrôler, les mouvements de barre sont amples, rapides et permanents. Après 20mn de cet exercice, j'abandonne, presque épuisé et une idée me traverse l'esprit : si le pilote, qui a tendance à décrocher de temps en temps, tombait définitivement en panne en plein milieu d'une longue traversée, par un temps identique, combien de temps pourrions nous tenir en se relayant ?

On enroule le "Monte da Guia" à plus de 7Kts accompagnés d'une petite pluie fine qui précipite tout le monde dans le carré pour enfilez les cirés Tout le monde, non, il reste un irréductible gaulois à la barre, stoïque sous la pluie : je me sacrifie pour mes camarades ! Bon, d'accord, je me suis fait avoir comme eux, je ne l'ai pas vu venir. . . .

Toto nous laisse faire, me montre l'entrée; croit-il, en bout de jetée, pas de bol une fois de plus, c'était une "illusion d'optique" due aux différences de couleur de la jetée, et confirmée par l'apparition du secteur rouge du feu d'entrée bâbord.

Pipit, bien abrité dans son ciré prend la barre et je fonce enfilez le mien. Entrée dans la rade, tous parés à la manœuvre.

- " un homme à l'avant" demande Pipit

Toto le plus proche, se hâte vers l'étrave en demandant

- « qu'est-ce qu'on fait ? on affale la trinquette ? »

Bien vu pour une fois, mais . . . que pensait-il devoir faire d'autre ? un doute m'habite.

Toujours est-il qu'il réussit sa manœuvre et grâce à Riri qui l'aide, passe les rabans sur la voile.

Au fait, heureusement qu'il n'y a pas à mouiller, car l'ancre est inaccessible, coincée au fond de la baille sous les sacs poubelles.

Les amarres : Toto fouille dans le coffre bâbord, en ressort quelques bouts, le premier de 4m environ, referme, fouille dans le coffre tribord, en retire une glène de 50m, une amarre de 8m avec un œil épissé, retourne au coffre bâbord, en sort 2 autres de 15/16m.

Décision est prise de s'amarrer tribord à couple sur un 16m. Mise en place des pare-battage (6 dont 2 crevés). On laisse le soin à Toto de reprendre la barre de son bateau pour la phase finale. Il le connaît depuis 6 ans et est habitué à ses réactions en marche arrière ainsi qu'au propulseur d'étrave. Et bien croyez le ou pas, il n'a pas été capable d'effectuer une approche correcte, il s'est retrouvé à 45° du bateau visé, Riri a pu lancer une amarre à un spectateur sur le quai, qui avait deviné la cage et bondit sur le bateau "receveur".

Et c'est là, quand le bout s'est tendu avant de toucher les amarres des bateaux proches, que le bateau a commencé à s'approcher de l'arrière qu'on a demandé à Toto d'inverser la barre et d'enclencher la marche arrière, car manifestement, il ne savait pas quoi faire.

Il a donc enclenché la marche avant, le bout de pointe s'est tendu et donc l'arrière s'est écarté de presque 90° Pendant ce temps, Pipit essayait de passer son amarre fixée au maître bau à un deuxième passant en uniforme (sûrement un officier du superbe 3 mâts amarré à 100m) en vain, pendant que je finissais de démêler la première moitié de la glène de 50m, puis avec l'aide de Pipit, nous avons pu l'envoyer au beau galonné.

Pendant ce temps, Riri veillait au grain à l'étrave. Bref, en moins de 20mn (sic) nous étions enfin amarrés . . . quand le responsable du port nous a demandé très poliment et très gentiment, si nous pouvions nous mettre à couple d'un Maramu, 30m plus loin!!!

Allez hop, on remet ça, mais cette fois-ci, suivant nos directives, Toto réussit une approche correcte et, compte tenu de notre toute récente expérience, l'amarrage fut bouclé en 5mn.

Et quand tout fut clair et rangé . . . impossible d'arrêter le moteur !!! les commandes classiques ne commandaient plus rien. Riri, motoriste par expérience, est intervenu directement sur le moteur et l'a arrêté sans problème, faisant découvrir à l'occasion, cette possibilité à Toto qui l'ignorait totalement.

Quel sera le prochain pépin ?



Pour se remettre de nos émotions, Toto nous invite au restaurant. Le temps de se changer et il nous retrouve chez Peter "café des sports".

Enfin, il devait nous y retrouver, car passée une heure, je pars à sa rencontre et le retrouve sur le quai, à 200m du bateau, complètement atterré, pour m'annoncer qu'il venait de passer une heure à chercher son portefeuille qu'il venait de perdre !!! Il l'avait mis dans la poche intérieure de sa veste avant de quitter le bord, puis il a franchi le bateau

à couple et 200m plus loin, mettant machinalement la main à son portefeuille il ne le trouvait plus. Il rebrousse chemin, cherche, retourne jusqu'au bateau, lampe de poche, refait son trajet plusieurs fois et n'a pas entendu de bruit de chute à l'eau !!!

Je retourne avec lui, scrute les zones d'ombre, lui demande où il est passé exactement, quels obstacles il a contournés, essaie d'imaginer ce qu'il a pu faire, butter sur un trottoir, faire un écart sur un cordage, se pencher lorsqu'il a enjambé les filières, etc . . . jusqu'au bateau où j'inspecte la zone où il se trouvait d'après ses dires, saisi ma lampe torche, refait le chemin en sens inverse, accompagné de ses commentaires, cherche, fouille tout comme lui une heure avant, mais ne trouve rien.

En désespoir de cause, nous rejoignons le reste de l'équipage, essayant de lui remonter le moral : il a du glisser dans le bateau (vu le fouillis, ce ne serait pas impossible), tu le retrouveras plus tard, jusqu'à notre arrivée chez Peter et son ambiance connue des navigateurs du monde entier.

- " Tu veux une bière, Toto?"

-« non merci, je ne me sens pas bien, vous allez vous foutre de ma gueule, etc . . etc . . . mais je prendrais volontiers un verre de vin rouge » dit-il à l'arrivée du serveur !!!

Est-ce à cet instant que Pipit a eu un doute sur la véracité des faits ? Après tout, il nous a tellement raconté de fadaïses, pourquoi pas une de plus, sachant que nous allions partir, juste pour nous retenir ? Pipit lui a indiqué comment faire le lendemain pour se faire envoyer de l'argent en urgence, Riri lui a conseillé de faire immédiatement opposition à sa carte bancaire (il avait toujours son téléphone), mais il restait prostré.

Et puis, dès que les "brochettes pendues" sont arrivées, comme à son habitude, il s'est littéralement jeté sur cette nourriture si appétissante, se goinfrant sans vergogne devant nos yeux ébahis, bien qu'habitué.

Mais il ne nous voyait pas, il se gavait. Je n'ai jamais vu quelqu'un manger (s'empiffrer ?) aussi vite, et quand enfin repu, sans avoir pu tout avaler, il a un peu relevé la tête pour ensuite s'appesantir sur son triste sort.

Il portait toute la misère du monde sur ses épaules, pendant que Riri et Pipit, penchés sur le PC connecté à internet,



cherchaient une solution convenable dans les vols au départ d'Horta à destination de Bruxelles, Paris, Bordeaux, Lisbonne . . . sans aucune réaction de sa part !!!

Le retour fut silencieux jusqu'au bateau où chacun chercha plus ou moins le portefeuille, demandant à quelques marins s'ils avaient vu quelque chose . . . c'est quand même bizarre qu'il ne fasse pas opposition à sa carte bancaire ?

Enfin, après quelques papotages sur le quai, tout le monde au lit !

Lundi 28 Mai : Horta

Dès le réveil très matinal, nombreux coups de téléphones avec l'agence "Caveje" de La Hume en Gironde (agence créée spécialement pour l'occasion) qui nous dégotte un vol pour Bruxelles, 480€ pour 3, départ d'Horta à 11H30 pour Ponta Delgada puis transfert sur JETAIR Fly.

Bouclage des valises, réveil de Toto qui dormait? J'en doute, vu le raffut qu'on faisait et l'habitude qu'il avait de se lever dès que l'un de nous était debout.

Explications qui n'ont pas semblé le surprendre : problèmes techniques trop nombreux, bateau pas fiable, nécessité de rester 3 semaines à Horta pour remise en état correct, problèmes de sécurité, d'ambiance avec lui, à trois contre un, pas d'intégration, se défile continuellement devant ses responsabilités « c'est pas moi, c'est l'installateur, c'est le vendeur, c'est le mécano, c'est le shipchandler, c'est le chantier . . . » , bref, tous y sont passés

Il ne parait pas surpris de notre décision et va même jusqu'à nous remercier de l'avoir aidé à mener son bateau jusqu'ici, conscient de son incompétence, et nous propose la gratuité de la caisse de bord en plus du remboursement du billet d'avion initialement prévu.

Taxi, dernière poignée de main avec encore ses remerciements.

LA DERNIÈRE GALÈRE



Pour trouver un avion et réserver une place à bord en dehors des heures d'ouverture des agences, rien de tel qu'une liaison internet, d'où l'utilité d'un iphone ou d'un PC connecté Wifi. Et pour assurer le coup, utiliser le téléphone en appelant vos proches qui, pour l'occasion, vont créer une agence de voyage : la tribu de Riri a donc créé l'agence "CAVEJE" à LA HUME, et le résultat fut à la hauteur :

Un vol dès demain matin, décollage d'Horta à 11H30 pour une arrivée à Ponta Delgada deux heures plus tard, le temps de récupérer les bagages pour s'enregistrer sur le vol pour Bruxelles 3 heures après, puis arrivée prévue avant minuit, hébergement chez Pipit, et enfin, le lendemain matin, un Thalys pour Paris et enfin un TGV sur Bordeaux pour Riri, et sur Nantes pour moi. Tout était bien ficelé.

Bravo à l'agence CAVEJE : nous avons nos numéros de vol et de réservation pour les deux vols.

Départ de Horta sans problème, vol sans histoire avec une escale à LAJES sur l'île de TERCEIRA et arrivée dans les temps à PONTA DELGADA, petit casse croûte et direction le comptoir d'enregistrement et là, grosse surprise : l'employée de l'aéroport ne trouve pas trace de nos réservations. Nous faisons appel à Catherine, représentante de la compagnie aérienne Belge JETAIR Fly que nous avons rencontrée peu de temps avant et début des grandes manoeuvres : palabres, appel de l'agence CAVEJE qui confirme les n° de réservation ainsi que le paiement effectif des billets par paypal, appel téléphoniques divers et variés, jusqu'à un appel de "CAVEJE" qui vient de recevoir le message suivant : «pour des raisons indépendantes de notre volonté, votre réservation a été annulée» mais le paiement a bel et bien été encaissé!!!

Re - Catherine qui se démène avec Pipit, l'emmène à son bureau pendant que j'attends, en gardant les bagages, avec Riri qui n'en pouvait plus de ronger son frein. Un vrai lion affamé depuis un mois, dans une cage en inox !

Le gars de l'enregistrement des bagages nous indique qu'il attendra 10mn de plus avant de fermer le comptoir, il ne peut pas faire mieux (on ne verrait pas ça à Paris ou ailleurs . . .)

Juste avant l'heure fatidique, Pipit arrive en courant avec Catherine, mais hélas, sans avoir pu valider notre vol. Déception pour nous mais également pour le personnel local qui a suivi toutes ces péripéties : vraiment très sympas ces iliens, vraiment.

C'était un problème d'ordinateur, un jour férié!!! Cette sal . . . rie d'ordinateur indiquait "vol complet" alors que 57 passagers ont embarqués pour 180 places disponibles : très frustrant !

Nous remercions sincèrement les personnels qui ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour nous.

Relance de la "machine à trouver des vols", sur place et via notre agence perso "CAVEJE".

Renseignements auprès du bureau local de l'aéroport, hyper sympa là aussi, qui nous trouve un vol sur Paris via Lisbonne à un prix compétitif, 360€ par personne si nous réservons par internet. Mais échaudé par notre expérience précédente, nous prenons les billets sur place, notre super agence n'ayant pas trouvé mieux, à 430€

Embarquement à l'heure, vol de nuit, arrivée à Lisbonne à minuit, dodo sur les banquettes de l'aéroport, petit café au petit matin, salle d'embarquement à 6H00, les yeux vitreux.

Mardi 29 Mai

Embarquement à bord, annonce du commandant de bord « nous attendons 15 passagers en transit - retard prévu 15mn » Des "cannards" français se plaignent de ce retard. Je me retourne « et si c'était vous qui étiez en retard ? » C'est recalé : silence sur tout le vol!!!



Fin du voyage des 3 mousses de mer à Paris le Mardi 29 Mai 2012 - 10H30

CONCLUSION

Quelle déception pour ce qui devait être ma première transat, de Poite à Pitre à Cassis, via Horta, Madère, Gibraltar, Carthagène et les Baléares, sur un Dufour 40 récent, bien équipé et entretenu, en retour de la transat ARC 2011, skippé par son propriétaire expérimenté (40 ans de navigations), ainsi qu'en atteste son site internet très bien fait et qui donne envie !!!



Mon erreur a été d'embarquer sur un bateau inconnu, avec un skipper que je n'avais jamais rencontré. Mais cette expérience semblait si belle et prometteuse, avec apparemment les garanties d'une réussite, que je n'ai pas résisté, d'autant plus que c'est un ami de club de ce skipper qui m'a mis sur la piste. Il ne connaissait pas la réalité, mais il m'a fait rêver, et je ne lui en veux pas du tout car il a été abusé à l'insu de son plein gré !!!

Je venais de refuser un convoyage d'un autre 40 pieds à ramener en France après une transquadra, mais à travers les échanges avec le skipper, j'ai deviné qu'il cherchait plus des "esclaves" payants, que des équipiers.

C'est la première fois que j'embarque les yeux fermés, mais c'est aussi la dernière.

Mais le deuxième effet "qui s'coule", c'est que derrière cette profonde déception, il y eu une aventure humaine que je n'aurais pas imaginée :

L'émergence des 3 "Mousses de mer"

Riri, je le connaissais bien, depuis de nombreuses années, nous avons souvent navigué ensemble, jusqu'à faire une régates en double et en "haute mer". C'est un équipier fiable, brut de fonderie et le cœur sur la main, il connaît la mer, le bateau et possède ce fameux "sens marin" qui ne s'acquiert qu'avec la pratique, l'observation, l'apprentissage et la remise en cause permanente de ses propres connaissances et moyens.

C'est un gars qui me permet de dormir sur mes deux oreilles la nuit quand il est de quart. Je sais qu'en cas de pépin il sera là, sans poser de question et il saura quoi faire. Il faut virer ? je l'annonce et il sait comment agir, aucune parole n'est nécessaire, même si ça coince quelque part, il saura immédiatement comment réagir. Même chose pour envoyer le spi, prendre un ris, qu'il soit l'équipier et moi à la barre ou l'inverse, ça marche dans les deux sens.

Il a son caractère et moi j'ai le mien, mais on s'accorde bien, les coups de "calcaire" sont rares, un peu comme dans un vieux couple, mais avec un minimum de bonne volonté de part et d'autre, c'est le bonheur, comme dans cette traversée.

Alors, quand on m'a annoncé l'arrivée d'un troisième équipier que je ne connaissais pas, formé aux Glénan, Belge de 53 ans, je me suis posé bien des questions !!!

Est-ce qu'on va avoir à faire à un pingouin, un "m'as-tu vu", un moniteur de fort Cigogne, un touriste amateur de sensations, un poids mort à trainer ? ? ?

Le premier contact fut "normal" (il parle français sans accent), il a un sourire sympa, presque contagieux, et petits détails qui souvent, passent inaperçus, il fait attention aux autres, il est propre, il est poli mais pas obséquieux, plaisant mais pas burlesque, il occupe son espace mais

ne marche pas sur les pieds, il s'intègre mais ne s'impose pas. Nous connaissons des histoires belges il connaît des histoires françaises, nous pratiquons l'auto dérision, lui aussi. Il apprécie les situations cocasses, il juge rapidement et indubitablement son vis à vis, il prend des initiatives heureuses, anticipe, analyse, critique (positivement), besoin d'un service ? il est là.

Ajoutez à cela, une bonne connaissance du bateau, dévoilant petit à petit, sans ostentation, son expérience et son savoir faire acquis lors de nombreuses et diverses navigations, tant sur des petits bateaux qu'en haute mer. Nous avons un marin, un vrai, qui sait manœuvrer, barrer, décider, anticiper, cuisiner, nettoyer, ranger, boire et servir à boire, apprendre : en une seule fois, il a su les bonnes proportions pour réaliser un Ti'punch digne de ce nom !!!

Un marin plein d'humour, sincère, volontaire, arrangeant, fiable (une des plus grandes qualités à mes yeux) et qui sait naviguer, analyser une carte météo, prendre les bonnes décisions pour la marche du bateau, mais qui a aussi son caractère, puisqu'à lui aussi, il ne faut pas marcher sur les pieds ni le prendre pour un attardé ou une bonne à tout faire.

Et c'est ainsi qu'en moins de temps qu'il en faut pour le dire, il était devenu le troisième homme, ou plus exactement le pilier qui manquait pour créer le trio des "mousses de mer".

Une entente à bord comme je le souhaite à tous les équipages, une capacité à s'adapter à toute situation et sans délai (qualité qui nous a énormément servie au cours de ce voyage), une ambiance à faire pâlir les clowns du cirque Pinder, est née spontanément avant même de larguer les amarres.

Et cette amitié naissante s'est confirmée et renforcée au cours des jours suivants. Outre le comportement du skipper qui ne faisait que renforcer cette intégration, ce sont nos caractères justement, qui se sont accordés, nos savoir-faire qui se sont complétés, notre sens partagé de la mer et de l'équipage, et surtout notre sens concordant des valeurs, qui ont contribué à cette fusion.

L'attention envers l'autre, le bien être de chacun et la prise en compte de ses besoins ou de ses spécificités, a toujours été notre préoccupation.

En moins d'une semaine, les trois "Mousses de mer" manœuvraient comme un seul homme.

Une véritable réussite sur le plan humain qui restera longtemps gravée dans ma mémoire, à condition que mon neurone lui trouve une place dans ma petite cervelle



Merci Pipit, merci Riri



et . . . pardon pour mon humour quelque fois grinçant, mais j'aime ça et il n'est jamais méchant !!!

EPILOGUE

CONSEIL AUX SKIPPERS

1 - COMMENT SE METTRE UN EQUIPAGE A DOS EN UN TEMPS RECORD

Ne pas faire de quarts supérieurs à deux heures, et surtout pas la nuit

Ne pas se mettre en cuisine, ni préparer aucun repas ou autre en-cas, sauf pour soi-même

Ne pas faire la vaisselle, sauf de rares fois surtout quand elle est "petite"

Ne jamais servir l'apéritif, mais se le faire servir, surtout avec des spécificités !

Ne rien nettoyer, ne rien laver et ne rien ranger

Ne pas se laver, sauf légèrement 2 fois par mois s'il fait beau

Dire qu'on sait tout, qu'on connaît tout, qu'on a tout vu et qu'on ne connaît que du beau monde

Dire qu'on a tout fait et qu'on sait tout faire

Mais ne pas dire qu'on ne sait pas préparer son bateau (ça se verra suffisamment tôt)

Ne pas préparer sa route, sa météo, ses options, bref son voyage

Ne pas oublier d'assurer avant le départ, à votre équipage qu'il y a un moyen de communication à bord et qu'il sera possible de l'utiliser pour les contacts à terre.

Ne pas apprendre à se servir de son téléphone satellitaire

Bien dire que ça coûte cher et ignorer son interlocuteur s'il veut en parler

Si un équipier vous montre comment utiliser votre Iridium en envoyant des SMS, préciser que vous avez déjà géré une société et que vous savez utiliser Excel sur votre ordinateur

Préciser qu'on ne sait pas combien coûte réellement la minute de communication

Se vanter de gagner de l'argent au black en baladant des touristes à 250€ la journée plus nourriture (dont on garde les restes), soit environ 20.000€ par an

Ne jamais lire les modes d'emploi de vos différents appareils, surtout électroniques

Annoncer haut et fort quand on ne sait pas les faire fonctionner que c'est le "bordel", que c'est une "usine à gaz" et que "ça fait chier"

Ne faire aucun effort pour apprendre ou avancer dans ses connaissances

Raconter de nombreuses histoires, invérifiables, pour se mettre en valeur

Régler ses voiles même si on ne sait pas faire, surtout quand un équipier vient de le faire

Passer beaucoup de temps à dormir dans le cockpit

Descendre le moins souvent possible dans le carré sauf pour se sustenter et dormir ou pour faire le point, ce qui consistera à reporter les coordonnées lues sur le GPS, sur le livre de bord

Essayer un peu la pêche en proférant de nombreux jurons, surtout quand les lignes s'emmêlent

Avaler ses repas le plus rapidement possible, toujours dans le cockpit, sans attendre les autres

Si on vous fait remarquer une anomalie dans le fonctionnement de votre lecteur de carte et que la trace s'efface après 300Nm de route, rétorquez que ça marchait avant

Ne jamais participer à la vie du bord et si vous vous rendez compte qu'il se passe quelque chose qui ne tourne pas rond, faire le mort

Dans ce cas, ne pas hésiter à faire quelques petites remarques désagréables pour montrer qui est le skipper ou plutôt, le propriétaire : pour ne pas envenimer la situation et plomber encore plus l'ambiance défaillante, personne ne répondra

Se comporter comme un Propriétaire Passager Inerte, c'est plus cool que comme skipper où il faut se montrer responsable, compétent, chef de bord et capable de décisions

Ne pas hésiter à dénigrer sa famille pour mieux se mettre en valeur et faire le Kakou

Etc

En plus de tout ceci, pour être sûr que vous aurez réussi à vous mettre à dos votre équipage, il faut qu'il puisse dire de vous, plein de vilaines petites choses comme :

- "Grand Disou, petit faisou" , ça ne c'est jamais appliqué aussi bien à quelqu'un
- « Et j'imagine facilement qu'après cette épopée, il saura dire à qui veut l'entendre, qu'il a traversé l'Atlantique W --> E en tant que grand skipper »
- « Il prépare sa météo avec Winguru, quelqu'un lui a dit que c'était bien !!! »
- Si vous analysez le vent et la mer en disant « quand on a fait l'aller avec l'ARC, les vagues étaient pareilles mais on avait moins de mer puisqu'elles allaient presque dans le même sens, et le vent était aussi fort mais on le sentait moins !!! », il faut qu'ils pensent " Fabuleux, ce skipper professionnel, il vient de découvrir le vent apparent et il nous l'a bien expliqué, bonne pomme !!! "
- tout est puant dans ce bonhomme, au propre (ce n'est pas un lapsus) comme au figuré. D'ailleurs, il nous avait prévenus : « en mer, je suis crade, j'économise l'eau »
- il aurait pu ajouter : « je ne sais pas me retenir de lâcher des gaz, et je ne m'excuse pas, puisque c'est naturel »
- c'est tellement sale, qu'il y avait des bêtes (puces, punaises ou morpions ?) Pipit et moi avons été piqués à plusieurs endroits sur les jambes et nous avons dû traiter la cabine à la bombe pendant plusieurs heures. C'est indigne !
- Ce bonhomme, pendant tout le trajet, n'a jamais été à l'origine de la moindre initiative : manœuvre, apéritif, nettoyage, préparation de repas, prise de ris, établissement et changement de voile, option de route, empannage aux vents arrière, ou alors, c'étaient des initiatives malheureuses : largage impromptu et dangereux d'écoutes, mise en route du moteur pendant les heures de repos pour recharger les batteries

Et pour pousser un peu plus les choses, dites et faites :

- c'est embêtant l'alarme du GPS qui décroche, parce que ça me réveille, c'est chiant ! »
- A l'homme de quart qui règle ses voiles : « je n'arrive pas à dormir, tu fais du bruit ! »
- la nuit, retirez vos chaussures et placez-les près de vos pieds, les effluves nauséabondes ainsi renforcées, envahiront tout le carré
- « Merci de me servir un thé, mais il est trop chaud »
- Dormez le plus possible pour économiser vos forces (12H par jour est une bonne moyenne)
- montrez bien que vous êtes incapable de prendre la moindre décision, hésitez à répondre à chaque question importante que l'on vous pose
- arrangez vous pour que les équipiers ne découvrent votre état dépressif, qu'après plusieurs jours de nav, quand il est trop tard pour faire demi-tour.
- n'allez jamais au devant des désirs de vos équipiers et critiquez tout ce qu'ils font, sauf la nourriture, surtout si vous êtes fainéant et gourmand.



2 - COMMENT "PREPARER" SON BATEAU POUR REUSSIR LA MISE A DOS DE L'EQUIPAGE

- **Sur un bateau de 6 ans** d'âge, garder tout ce qui est d'origine, principalement les voiles d'origine d'autant plus si elles sont fournies par le chantier à la livraison.
- **Laisser les vernis** vivre leur vie, ne les reprenez jamais.
- **Si une panne** apparait sur un appareil, comme la girouette-anémomètre, ne le réparez pas tout de suite, attendez un peu, demandez à un technicien de venir vous dépanner, et rouspétez très fort s'il ne vient pas dans le mois suivant.
- **Quand vous achetez** un nouvel appareil, ne lisez et surtout n'étudiez pas la notice. Vous êtes assez doué pour l'utiliser le moment venu sans problème . . . ou presque.
- **Si le winch** bâbord du roof est coincé, n'y touchez pas. Il y aura bien quelqu'un pour le démonter, le nettoyer, bref, le remettre en ordre de marche.
- **Si l'antenne VHF** ballote en tête de mât, attendez qu'un équipier y monte pour réparer. Profitez-en pour lui faire vérifier les connexions de la girouette.
- **Si le disjoncteur** de l'onduleur a sauté, profitez-en pour étaler vos connaissances en injures et invectives diverses au lieu d'en rechercher la cause.
- **Si la came** de blocage de la poulie de renvoi à plat-pont de l'écoute du génois part à l'envers (et libère ainsi ladite écoute), expliquez que ça fait un an que ça dure.
- **S'il n'y a pas** de main-courantes dans le carré ou dans la descente, n'en rajoutez pas.
- **Si les planchers** sont glissants (sympa à la gîte) n'intervenez pas, laissez en l'état.
- **Si le bloc** toilettes dégage une odeur insupportable de fosse sceptique, habituez-vous à l'odeur C'est moins fatigant que de nettoyer, surtout qu'une narine sensible le fera à votre place à la première occasion !
- **N'aérez jamais** le bateau surtout en navigation, gardez vos bonnes odeurs familières.
- **S'il n'y a pas** de cale pied dans le cockpit et que le manque est flagrant, expliquez que vous y réfléchissez depuis 6 ans et que vous ne trouvez pas de solution.
- **N'améliorez pas** l'accastillage. Le chantier vous l'a livré complet, donc tout y est.
- **Si certains pieds** de chandeliers sont sur le point de lâcher prise, expliquez bien qu'il y a un moment déjà et que vous ne savez pas comment réparer.
- **Si le support** de la table du carré "bouge" beaucoup et menace de s'arracher, avertissez vos équipiers de ne surtout pas s'appuyer dessus . . . même si à la gîte.
- **Si l'abattant** du WC est cassé, retirez-le, ne le réparez pas et rangez-le derrière la cuvette, bien coincé pour résister à la gîte.
- **Si la grand-voile** de 6 ans et 40.000Nm est à bout de souffle, guindant tellement détendu qu'on ne peut plus l'étaquer sur le mât, d'autant plus qu'il n'y a pas de Cunningham, creux tellement imposant qu'on ne peut pas faire de près serré, et surtout tellement usée qu'elle a toutes les chances d'exploser au prochain coup de vent, alors ne la remplacez pas, vous aurez moins mal au cœur si elle se déchire.
- **Si le génois**, du même âge que la GV est à bout de souffle, si la bande anti UV à remplacer urgemment, si la bordure et la chute partent en lambeaux et s'effilochent comme un vieux châle de Mammy Espagnole, si le nerf de chute n'agit plus, si elle est plus creuse encore que la grand-voile, alors ne touchez à rien, ça vous coûterait plus cher de mettre un génois neuf.

- **si vous n'avez pas** de tourmentin, ce n'est pas grave, il suffit de ne pas se faire contrôler par les AFF MAR, ce qui à peu de chance d'arriver.
- **Si la drosse** du tambour d'enrouleur de génois est trop courte, laissez comme cela, les équipiers n'auront qu'à se débrouiller avec.
- **Si votre moteur**, qui affiche 1600H en 6 ans, présente des fuites d'huile, faites le contrôler par le mécano du premier chantier venu et ne contrôlez pas son intervention. Après tout, il connaît son métier et puis vous l'avez payé.
- **Si vous constatez** un fonctionnement erratique de vos appareils électriques, c'est certainement un problème de faux contact en cours de développement (normal puisque depuis 6 ans, vous n'avez jamais contrôlé vos connexions) surtout, ne touchez à rien, ça pourrait être pire. De toute façon, quand ça commence, ça ne guérit jamais seul, attendez la catastrophe. En général, ça commence sur la girouette-anémo, puis un disjoncteur qui saute, puis le gyro du pilote qui lâche la rampe, puis la centrale de nav qui joue les clignotants.
- **Ne remplacez pas** vos écoutes qui s'abiment, par des neuves. Un moyen économique est d'utiliser des bouts de récupération, ou une ancienne drisse recoupée (l'autre morceau servira d'amarre courte).
- **N'investissez pas** dans des amarres dignes de ce nom, toutes les récupérations de drisses et écoutes usées, sont bonnes à prendre pour faire office de.
- **Si vous voyez apparaître** des points de rouille un peu partout, ce n'est pas grave, l'inox employé est suffisamment épais pour résister encore plusieurs années.

Rappelez-vous : vous avez acheté ce bateau neuf il y a 6 ans, donc il est toujours neuf.

Un dernier conseil : ne nettoyez jamais votre pont ni vos sièges de cockpit, vos équipiers vont s'en charger en s'asseyant un peu partout



Le détail qui tue : la sangle de cuisine mal placée ne sert à rien !

A BIENTÔT POUR DE NOUVELLES AVENTURES



**Dormez en paix
C'est vous le SKIPPER**

The End

Toutes les photos sur :

<https://picasaweb.google.com/rogermorel56/ConvoyagePTPAzores?authkey=Gv1sRgCMn9wa66t5bDSw>