

Chapitre 2

Passons aux choses sérieuses...

(ou tout au moins, essayons...)

=====

«Tikiti» et Monsieur Solho de Perpignan

-

Ce fut là un bel exemple de tout ce qu'il ne faut pas faire. Mais comme on dit, ce sont les échecs qui font progresser...

Ayant toujours dans la tête de réaliser une traversée de l'Atlantique, je m'adresse à un des organisateurs de «La transat des Alizés», ainsi qu'à ceux de «La transat des Passionnés», deux organismes qui, manifestement, «se tiraient la bourre» pour récupérer un maximum d'inscriptions. Finalement, je me retrouve en contact avec un autre organisme... « la Transat du Soleil » qui organisait chaque année une croisière en plusieurs étapes, dans un esprit non régatier (enfin... pas trop) . Il fallait partir des Iles Canaries et rejoindre directement Le Brésil. Le voyage devait avoir lieu à la saison 1999-2000.

Cette structure d'organisation me met en relation avec un type de Perpignan qui, étant inscrit à cette «course», cherchait des équipiers.

Appelons-le Albert. Il avait un bateau en aluminium du type légende 38, dériveur intégral, avec lequel il n'avait pas beaucoup, (même très peu) navigué. Il me dit qu'il avait déjà fait une traversée. Donc je me suis dit que ce gars-là, logiquement, avait certainement des choses à m'apprendre...

Je prends contact et il me fixe une date pour le départ, moyennant une participation de 5.000 Frs. Allons bon !... Il est vrai que le coût d'inscription d'un bateau à une telle course n'est pas gratuit. Il me dit s'occuper de tout. J'arrive en train le jour prévu, et je fais la connaissance de deux autres équipiers-pigeons. Nous nous rendons au port pour voir le bateau... qui est au sec, sur ber... (en fin de carénage...). Ça commence bien !

En fait, il n'y avait, pour lui, qu'une petite série de menus travaux à terminer : installer une BLU et son antenne, installer un GPS, installer une Eolienne... fabriquer un tangon et son gréement, faire les courses... etc... Enfin, presque tout quoi !

Bon! alors allons-y, avec la perceuse, la scie, les boulons, les discussions... etc... Ceci nous a quand même pris 7 jours ! En fait il n'y avait rien de fait sur ce bateau ! Et je me suis même demandé s'il avait déjà fait une sortie avec !

La veille du départ, Albert nous annonce qu'il a décidé de me confier le bateau, devant terminer une maison avant de nous rejoindre à Gibraltar, atteindre les Canaries et prendre le départ de la transat. Or, il ne nous restait que 3 semaines avant le départ des Canaries, et cela me semblait bien court, malgré son optimisme.

Je lui fais donc signer des papiers pour me couvrir en cas de pépins, ne voulant pas encaisser la responsabilité financière d'une éventuelle perte du bateau. J'inspecte minutieusement la coque, les fonds, fais tourner le moteur et je ne note rien d'anormal, tout au moins rien de visible. On charge les fonds de ravitaillement liquides, bouteilles d'eaux et boissons diverses... On procède aux derniers essais de la BLU, du pilote etc... et nous voilà partis, moi bombardé skipper par Albert, avec deux équipiers.

Mer d'huile et pas un souffle de vent. Les délais sont courts : moteur !

C'est là que tout a commencé : le moteur s'étouffait... s'arrêtait. Chaque remise en route obligeait un nettoyage préalable du filtre à gasoil qui était placé (comme de bien entendu) dans les coffres, sous ma couchette arrière tribord, très facile d'accès comme chacun le sait. Je décide une escale à Ibiza, comptant faire réaliser les travaux sur le compte d'Albert.

Je teste aussi la BLU au large pour avoir contact avec Monaco-radio afin d'avoir les bulletins météo, étant trop loin d'une station VHF... Hou là là ! Chaque émission radio envoyait une belle secousse au pilote automatique qui donnait un grand coup de barre au bateau. La première lui fit faire une belle embardée. Ennuyeux, ça... Par la suite, nous coupions le pilote, le gamin prenait la barre et je pouvais ainsi trafiquer avec Monaco sans le risque d'une embardée.

Nous arrivons à Ibiza de nuit, et nous nous scotchons à un ponton libre, en attente du jour. Au matin, un mécano vient vérifier notre avarie, nous confie que le réservoir est dans un triste état, et que les pannes sont dues à de nombreux débris de caoutchouc décomposés, déposés dans les fonds de ce dernier... Je lui demande donc de faire le strict minimum, comptant faire assurer les réparations par Albert à Gibraltar.. Un des équipiers, Jean Luc, n'a pas confiance dans le bateau et refait ses bagages pour rentrer chez lui. Je reste avec le jeune Maxime. Nous décidons de continuer, tout en envisageant un arrêt plus tard, dans tous les cas, au plus tard à Gibraltar, et une fois là, de prendre la décision de poursuivre ou pas...

Mais je ne le sentais pas du tout ce coup-là...

On redémarre, ça ne marche pas trop mal, après toutefois plusieurs nettoyages du filtre pas agréable du tout à réaliser. Maxime est docile, opérationnel et me fait confiance. Nous arrivons de nuit à Alicante, juste avant un avis de coup de vent qui nous immobilise au port pendant 2 jours.

Une fois repartis, nous n'avons pas pu passer le Cabo de Palos. Monaco-radio ne cessait d'annoncer du vent de SW, donc en plein dans le nez... et ce putain de bateau qui n'arrivait pas à virer vent debout ! Son safran était trop petit. (C'était un dériveur intégral). J'étais obligé de virer par empannage... pas trop confortable dans une mer forte !! On a lutté pendant 18 h. Mais à deux seulement, inutile d'insister et j'ai lâché prise, décidant un demi-tour au vent arrière, conscient de nos limites physiques. Le pire pouvait encore venir.

Extrait du journal de bord...

Jeudi 14 Octobre 1999

Départ D'Ibiza. Notre équipage est réduit à Maxime et moi-même. Jean Luc nous a lâché à Ibiza, ne faisant pas confiance au bateau...

Dans la nuit, nouvelle avarie : on constate que l'enrouleur a bouffé sa drisse d'enroulement, et cette dernière est parfaitement coincée... Plus d'enrouleur ! Lampe frontale sur le front, à quatre pattes dans le balcon avant, je tente de tout décoincer. Rien à faire. Je décide de dégréer le génois et de gréer le médium... que je sors de son sac : Aïe !!! Pas de mousqueton ! Nous cherchons dans le bateau... rien ! En plus, il n'y a pas de point d'attache à plat-pont pour le point d'amure de cette voile... Stop ! C'est assez : On remballe tout et cap sur Alicante, où on arrive en fin de nuit...

Vendredi et Samedi 15 et 16 Octobre

...juste avant un avis de coup de vent.. On reste au port. Il me faut du vent. D'accord, mais pas trop non plus !...

Dimanche 17 Octobre 1999. La météo change. On reprend la route avec une prévision de force 4/5... On a eu du 6, puis du 7, du 8 et quelques pointes à 9.. La mer est grosse, les déferlantes impressionnantes sous la pâle lumière de la lune. On embarque de l'eau dans le cockpit. Maxime se révèle être un équipier calme, efficace, discipliné. Mais nous ne sommes que deux, c'est à dire pas assez pour durer. Nous allons vite fatiguer à ce rythme. Je décide d'aller nous réfugier à Santa Paula... où nous arrivons, très heureux de pouvoir prendre une douche. J'apprécie particulièrement d'être enfin à l'horizontal, amarré, et au calme...

mercredi 20 Octobre

Nouvelle tentative, avec un vent qui se lève furieusement en plein dans le nez. Avec ce bateau qui tire des bords plus que carrés, qui fait de l'eau dans le carré (j'ai découvert qu'un hublot de coque était fêlé), je décide de jeter l'éponge à Torrevieja. Seulement avec la grand voile en place, nous approchons de l'entrée du port, moteur au ralenti. Je demande à Maxime de préparer le mouillage... on ne sait jamais... et de rester dans le balcon avant, prêt à.... Le moteur est à 1500 tours, au vent arrière par 30/35 nœuds. Il tient le coup. Nous passons la jetée Est, et je commence à chercher du regard un emplacement possible, quand, à ce moment, le moteur s'étouffe et le bateau entre dans le port, poussé par 30 nœuds de vent arrière, sans moteur. Rapidement je cherche l'endroit le plus adapté, je vire face au vent... Plouf ! Maxime mouille l'ancre, et nous voila arrêtés, face au vent, plus ou moins à l'abri derrière la digue (le vent levait encore quelques vagues). L'essentiel est accompli, on cherchera où garer le bateau plus tard... En attendant.. dodo !

Au matin, le moteur semble avoir oublié ses caprices, et il nous permet de nous amarrer au ponton d'accueil pour les formalités... Contact téléphonique avec Albert, le propriétaire, qui nous rejoint 24 h après avec son frère et sa belle soeur... C'était pas prévu ça !!

Sitôt arrivé et installé, Albert prend le commandement, procède et fait procéder à quelques réparations, dont la vidange du réservoir, et nous repartons...

Il ne m'a fallu qu'une heure environ après la sortie du port pour me rendre compte que ce type-là n'avait que très très peu navigué. Il ne donnait aucun ordre, avouait ne rien comprendre aux relèvements de compas, me demandait toujours quel cap il fallait prendre. Le plus grave : à la barre, il restait le nez vissé sur le compas-boule, sans se soucier un seul instant de négocier les vagues, surtout quand la mer venait grosse de l'arrière. Avec un bateau quillard, on se serait fait déjà de beaux départs au loff. Quant à son frère et sa belle sœur, ils servaient de lest... et à rien d'autre, même pas pour la cuisine.

La tension monte... Encore un gars qui confond propriété et compétence.

Je me vois mal parti pour un passage de Gibraltar, pour une arrivée aux Canaries, et pour une traversée vers le Brésil. Le moteur qui fait des siennes, un bateau qui prend 150 litres d'eau par jour par le hublot et le puits de dérive, un accastillage sous dimensionné, un tableau électrique à faire peur (fusibles remplacés par des trombones), un skipper-propriétaire qui n'y connaît rien ou si peu... autant d'éléments qui nous décident, Maxime et moi, à vivement conseiller à notre skipper, quand ce sera possible, de ne pas poursuivre son périple vers le Brésil. C'est surtout dans le but de lui faire comprendre que s'il veut absolument poursuivre son rêve, libre à lui... mais ce sera sans nous. Pouce !

Deuxième jour, au petit matin :

- C'est quoi la lumière là-bas ? demande t' il
- C'est Marbella
- Qu'est ce qu'on fait...? demande t' il
- Ben on y va... au cap 220

Nous entrons à Marbella tout doucement, moteur au ralenti. Albert est toujours à la barre. Il me demande où l'on se met. Je lui désigne un emplacement facilement accessible à 11 h. Albert lance une marche arrière moteur pour ralentir. Ce ralentissement un peu brutal étouffe brutalement le moteur. Surpris, Albert donne un coup de barre à droite.

- NON ! reviens sur le quai !

Il exécute. Arrivé tout près, je saute sur le quai, une amarre à la main, capelée à l'arrière du bateau, fais très rapidement trois tours autour d'un gros morceau de ferraille, et le bateau est bloqué net sur son ère.

- Ben.. où tu voulais aller ? demandai-je à Albert
- Aller faire demi tour...
- Ah bon ? et sans moteur ?

«No coment»

Nous réglons les amarres et sautons à terre pour aller prendre un café, à une terrasse, presque en face du bateau. Et c'est là que nous lui donnons notre décision, refusant d'écouter un seul instant ses protestations. Puis nous payons les cafés, et nous le laissons là... en pleurs... en compagnie de son frère et de sa belle sœur. Retour au bateau, confection des bagages, et je quitte le bateau.

J'ai attendu 2 jours à l'hôtel un autobus pour rentrer dans le Var.

Albert avait effectivement déjà traversé. De Perpignan, il était parti quelques années plus tôt avec deux équipiers, lesquels, dégoûtés, (allez savoir pourquoi...) ont débarqué à Gibraltar. Se retrouvant seul, Albert a alors récupéré 2 «globe-flotteurs-bateau-stoppeur». Mal préparé, il paraît que le voyage se serait transformé en enfer. Ils ont manqué de nourritures, se sont «foutu sur la gueule»... C'était bien sûr de la faute des bateau-stoppeurs. Belle ambiance ! Je crois que si j'avais continué avec lui, il y aurait aussi eu un malaise. Alors autant l'éviter en prenant la fuite...

Terminé ! On tourne la page. La Transat tant rêvée... ce sera pour une autre fois ! J'ai appris plus tard qu'il est rentré de Marbella à Perpignan au moteur et en restant toujours à vue des côtes... Normal, ne sachant pas naviguer au large, on se sécurise le moral en restant à vue de la côte, donc au plus près du danger qui sécurise... Mauvais réflexe normal de débutant !

Dans l'histoire, j'ai perdu 5.000 Frs, (760 €) mais j'ai appris qu'il me fallait beaucoup de prudence et toujours me méfier des types qui ont beaucoup navigué...

...mais uniquement dans leur tête...
