

LES PERSONNAGES

Le Capitaine : mon créateur et époux de la Moussaillonne.

La Moussaillonne : ma créatrice et épouse du Capitaine.

Marsup de Loupiac (Marsup pour les intimes) : moi, le narrateur, voilier fait d'acier. 12 mètres de long, 4 de large, 11 tonnes tout équipé. Architecte : Dominique Provin. Nom de famille : Alix. Mon cockpit central est rassurant et ma quille courte (90 centimètres), mais longue, me permet de naviguer avec moins de 2 mètres d'eau sous moi. Gréé en cotre, j'ai deux voiles à l'avant : un génois et une trinquette.

Gontrand : moteur inboard à refroidissement par échangeur (l'eau de mer refroidit l'eau du moteur), 32 cv, famille MWM.

Maestro : mât de 15 mètres, famille Maréchal. Chef d'orchestre de mes voiles, sans lui je ne pourrais pas flirter avec le vent.

Castagnette : moteur hors-bord, 4 cv, famille Évinrude.

P'tit Canote : annexe gonflable, 2,30 m, famille Achille.

Nyctalope : radar, famille Furuno (décédé en 2013).

Nyctalope Junior : radar de la même famille que son prédécesseur.

Rantanplan : ordinateur portable, premier gardien des cartes marines informatisées, famille Toshiba (à la retraite depuis 2015).

Monsieur Lenovo : ordinateur portable, gardien des cartes marines informatisées depuis 2018, famille Lenovo.

Théorème : secteur de barre, famille Goïot.

Pythagore : pilote automatique, famille Autohelm.

Tim : radeau de survie, famille Plastimo.

Hoshi : GPS fixe, famille Furuno. 星 signifie *étoile* en japonais.

AIS 117 : émetteur récepteur, famille Vesper Marine.

Isobare : récepteur météo Navtex, famille Furuno.

Frégatine : VHF ASN née en 2016, famille Furuno. La frégate, oiseau marin très rapide.

Ballade : mon ami, voilier de 13 mètres, construction amateur. Architecte : Gilbert Caroff. Nom de famille : Stervenn.

Kumari : mon premier et seul amour à ce jour, voilier de 38 pieds, famille Hallberg Rassy.

Tournesol : véhicule automobile carburant au GPL, famille Renault (décédé en 2012).

Je m'appelle « Marsup de Loupiac » et je suis un voilier. Construction amateur, ma gestation ne dura pas 9 mois, mais 13 ans. Cela peut paraître long, mais, entre obligations professionnelles et bourse souvent peu rebondie, c'est le temps qu'il fallut aux deux artistes qui m'ont créé pour me donner naissance. S'il est vrai que, parfois, ils m'inquiétaient, donnant l'impression que leur intérêt pour moi s'émoissait, jamais, non jamais, l'idée que je puisse devenir un rêve inachevé n'effleura la moindre de mes membrures¹.

J'avais confiance et j'avais raison. Le jour de mon baptême, les berges de la Garonne rayonnaient de bonheur sous un ciel printanier. C'était le mois de mai, c'était l'année 1994. C'était il y a vingt-six ans.

Depuis, je vogue au gré de la fantaisie de mon Capitaine et de ma Moussaillonne. Fantaisie qui m'a poussé à vivre bien des aventures...Vous en doutez ? Alors, tournez la page...

Je vais vous raconter « Marsup de Loupiac ».



¹ L'ensemble de mon squelette.

1 - LA GENÈSE

ou

Comment le rêve devint réalité

Mon créateur est de la race des bâtisseurs. S'il avait vécu au Moyen Âge, il aurait probablement érigé tout seul, dans son coin, une cathédrale ou un château fort. Cependant, en homme de son temps, c'est un « petit pavillon » - comme il aime à dire - de deux étages, dix pièces, entouré d'un spacieux jardin qu'il offrit à la première élue de son cœur, il y a de cela une quarantaine d'années.

Une décennie plus tard, au retour d'un séjour à l'étranger, les hasards de la vie professionnelle le conduisirent, lui et sa nouvelle compagne, jusque dans le Haut bocage vendéen. Un après-midi, contemplant un vallon ensoleillé, il lui déclara :

- Regarde ! N'est-ce pas un endroit idéal pour construire notre maison ? Elle sera claire, moderne, ouverte à tous les copains.

" Quelle magnifique preuve d'amour ! " pensa, émue, la jeune femme. Cependant, elle ne put réprimer un frisson d'angoisse. Baigner dans la clarté, pas de problème. Vivre entourée de copains, avec plaisir. Mais...s'enchaîner à une maison, aussi confortable soit-elle... Adieu les escapades improvisées, les rêves d'aventures ! Et bonjour la routine, la morosité !

Néanmoins, il eût été peu amène de sa part d'opposer un refus brutal à si gentille proposition et maladroit de décourager un tel enthousiasme.

C'était l'époque où larguer les amarres, parcourir les océans semblait à la portée de tous ceux dont la tête était pleine des récits maritimes du chanteur Antoine. C'était l'époque où se lancer dans la construction d'un bateau, prendre son temps pour concrétiser son rêve, n'avait rien d'étrange.

- Ah oui ! Ce serait très sympa ! répliqua-t-elle, suite à un interminable silence qui aurait pu suggérer que son esprit s'était soudainement atrophié. Mais tu sais, les maisons, on s'en lasse : tous les matins, au réveil, on contemple les mêmes arbres, on aperçoit les mêmes collines, on salue les mêmes voisins. Et puis, tu en as déjà construit une, ce ne serait pas très intéressant pour toi...Tandis qu'un bateau...C'est rigolo, un bateau : ça bouge, tu vas où tu veux avec. Tu peux même traverser les océans...Dis, si on faisait plutôt un bateau ?

- Un bateau ? Une péniche ?

- Non, un avec des voiles. En plus, on pourrait se déplacer sans polluer. C'est super écolo !

- Un voilier ? Un voilier...Tiens ! Pourquoi pas ?
- Et puis, avec une casquette de Capitaine, quelle classe tu aurais !

Et c'est ainsi que mon destin fut scellé.

Je pourrais déclarer pompeusement qu'ils me distinguèrent parce que je suis le meilleur...mais vous ne me croiriez pas et vous auriez raison.

En fait, je corresponds à trois critères qui, après une année d'intenses lectures, de comparaisons, de réflexion, d'échanges d'idées avec des navigateurs chevronnés, leurs parurent décisifs : robustesse, simplicité, sécurité.

Ils prirent contact avec l'architecte naval qui avait dessiné mes plans, Dominique Provin et, dès l'automne 1981, mon squelette d'acier était assemblé, le souffle de la vie battait entre mes membrures. J'ai un nom de famille, « Alix », mais je lui préfère mon nom de baptême, « Marsup de Loupiac ». Je ne suis pas élancé comme un sportif, mais si certains me trouvent un peu trop ventru, ma stabilité sur l'eau grâce à mes trois bouchains vifs¹ et mon cockpit² central très profond inspirent confiance à la plupart de mes équipiers. J'aurais pu être dériveur, afin de mouiller au plus près des côtes abritées, mais je suis un vigoureux quillard auquel le faible tirant d'eau d' 1,60 mètres permet d'emprunter les canaux.

Comme tout voilier de ma corpulence, un moteur de qualité m'est indispensable. Sans son aide, comment me déplacer quand le vent n'est pas au rendez-vous ? Comment me faufiler entre les pontons des ports ?

Robuste mécanique de 32 chevaux, mon moteur s'appelle Gontrand et c'est mon meilleur ami. Mes premières tôles étaient à peine assemblées que mes compagnons en firent l'acquisition à bon prix lors d'un salon nautique. Je me souviendrai toujours du jour de son installation dans mes entrailles : ses injecteurs pleuraient de joie.

- Enfin ! Je n'y croyais plus ! Merci, merci, merci !
- Vous savez, je n'y suis pour rien, répliquai-je, étonné par tant de reconnaissance. Je ne suis pas responsable de votre achat. J'espère seulement que vous êtes confortablement installé et que vous apprécierez ma compagnie.
- Confortablement installé ? Que j'apprécierai votre compagnie ? Mais si vous saviez où je viens de passer les quatre dernières années, vous ne me poseriez même pas la question ! Figurez-vous que pendant tout ce temps, moi qui fus conçu pour courir les océans, à l'abri des intempéries dans une cale douillette, j'en ai été réduit à servir de nichoir à poules dans un hangar ouvert à tous les vents, au milieu des vignes...La déchéance absolue !

1 Taillés à coups de serpe, les côtés de ma coque se calent sur l'eau lorsque je m'incline latéralement.

2 Lieu de prédilection de mon équipage pour boire ses apéritifs bien mérités, c'est dans mon cockpit que se trouve la barre à roue permettant de me diriger.

- Je comprends votre désarroi. Mais notre rencontre n'est-elle pas l'aboutissement d'un rêve ? Et les rêves ne deviennent pas réalité en un coup de baguette magique ! Regardez, moi, mes tôles ont été découpées et succinctement soudées en Vendée, il y a de cela cinq ans. Puis, pendant près de trois ans, plus personne ! Envolés, les fougueux constructeurs ! Et l'an dernier, les voilà qui réapparaissent pour me faire transporter jusqu'ici par convoi routier exceptionnel. Ils avaient trouvé le chantier idéal pour poursuivre ma construction : sur les berges de la Garonne, à deux pas de leur nouveau domicile. Maintenant, vous voilà chez vous, c'est une avancée majeure, certes, mais combien d'heures de travail avant que nous fassions réellement corps ? Combien de temps avant que nous puissions sentir l'air du grand large ? Deux ans ? Cinq ans ? Dix ans ? C'est que je suis loin d'être terminé !

Finalement, huit années s'écoulèrent avant que je ne quitte le chantier des Tuilières de Podensac. Non que mes compagnons eussent des doutes sur le bien-fondé de leur entreprise, mais ils avaient décidé que je ne serai pas le fruit d'énervements et de frustrations, qu'ils continueraient à jouir pleinement de la vie, afin de ne jamais se lasser de moi, contrairement à certains de leurs amis fatigués de trop de privations pour atteindre leur but. Alors parfois, il se passait des mois sans que je les visse !!

Mais quand ils étaient à la tâche, quelle efficacité ! Chaudronnier de formation, mon futur Capitaine maniait le marteau et les baguettes de soudure avec dextérité. Géomètre dans l'âme, il découpait et ajustait en un clin d'œil mes tôles, mes plaques d'isolation thermique, mes plafonds et mes cloisons de bois. Rêveuse de naissance et manœuvre par défaut, ma future Moussaillonne, les oreilles et le corps résonnant de toutes parts, maintenait fermement les pièces d'acier aux formes et dimensions multiples que le « Maître » façonnait avec énergie. Elle vissait, elle boulonnait, elle peinturlurait. C'est elle qui cuisina dans un petit poêlon les tonnes de plomb qui, transformés en lingots, me servent de lest.

Son soudeur de mari lui offrit même l'occasion de s'exercer à l'utilisation d'un extincteur. En effet, alors qu'il pensait ma coque enfin terminée, il se rendit compte qu'une minuscule soudure manquait sur la partie haute de ma quille. Or, celle-ci étant également destinée à devenir mon réservoir de gazole, quelques litres du précieux liquide y avaient déjà été versés. Il les pompa consciencieusement, puis, persuadé de réparer son oubli en quelques secondes, il s'empara de son chalumeau.

C'était sans compter avec les lois de la chimie : très rapidement, une magnifique flammèche rouge doré se mit à sautiller le long de ma paroi interne imprégnée de carburant. Elle aurait volontiers continué son chemin plus avant dans les profondeurs de mes entrailles si, comprenant l'urgence de la situation, ma manœuvre aux aguets n'avait

subitement empoigné l'extincteur réglementaire pour en déverser le contenu dans ma quille, me sauvant d'une mort atroce.

Dix minutes passèrent.

- Bon, maintenant, cette quille doit être bien sèche, déclara l'entêté du chalumeau. Je recommence, cet orifice n'est toujours pas bouché !

Heureusement que j'avais à bord deux extincteurs et une manœuvre toujours aussi prompte à agir !

À mon grand soulagement, il n'y eut pas de troisième tentative. Le mastic remplaça la soudure, sans entamer ma robustesse.

Or donc, à petits pas, si petits pas que parfois leur entourage se gaussait - « Partirez jamais ! » - mes deux amis atteignirent enfin leur but. Et à la grande stupéfaction de certains, un beau jour du printemps de l'an 1994 (le 15 mai exactement), deux cents personnes furent conviées à mon baptême, sur les rives de la Garonne. J'étais très ému : délicatement, j'introduisis ma quille dans l'eau, puis mon safran¹, et soudain je me sentis bercé par le fleuve : je flottais, je devenais officiellement MARSUP DE LOUPIAC.

« Marsup », en hommage au Marsupilami, animal fort habile se sortant de toutes les situations, même les plus périlleuses. Il accompagna la Moussaillonne durant toute sa jeunesse... et même au-delà.

« Loupiac », paisible village fier de son patrimoine, adopté par mes compagnons. Ses coteaux ensoleillés, dominant la Garonne, sont sillonnés de rangs de vignes produisant le savoureux nectar avec lequel je fus baptisé.

Quelle fête ! Tous ces visiteurs, tous ces admirateurs ! J'étais fier de mes constructeurs, ils étaient fiers de moi.

- Crois-tu qu'ils seront aussi bons marins que bricoleurs ? me demanda Gontrand, songeur, la nuit venue.

- Qui naviguera, verra ! répondis-je plein d'espoir.



1981...



1994.

¹ Accroché au gouvernail, en permanence dans l'eau comme ma quille, le safran permet de me diriger.

2 - L'APPRENTISSAGE

C'est imprégné d'une légère nostalgie que, trois mois après mon baptême, je m'apprêtais à quitter définitivement le berceau protecteur du chantier des Tuilières. Sentiment qui ne dura guère, tant était grande mon excitation de pouvoir, enfin, larguer les amarres. Cependant, plus les préparatifs touchaient à leur fin, plus j'étais inquiet. Je m'en ouvris alors à Gontrand.

- Dis, je suis bien un voilier, n'est-ce pas ?

- Bien sûr ! Quelle question !

- Et un voilier, ça se déplace avec des voiles.

- Ben oui...

- Et les voiles, elles sont accrochées à un mât dressé vers le ciel... Mais j'ai pas de mât !!

- Mais si, tu en as un, gros bêta ! Seulement il est couché dans l'herbe, à tes côtés. Je te présente Maestro, le chef d'orchestre de tes voiles. Il mesure 15 mètres. Je me suis renseigné auprès des copains du chantier. Figure-toi que d'ici jusqu'au port de Bordeaux, notre destination, il y a des ponts. Des ponts dont les arches sont si basses que tu ne peux passer dessous que démâté. Tu es trop majestueux pour eux ! Donc, Maestro va être délicatement posé sur ton pont et c'est moi, Gontrand, qui te propulserai jusqu'à Bordeaux. Là-bas, une grue viendra te donner un coup de main pour arrimer à ta coque cet élément indispensable à ton existence.

Ainsi, le 21 août 1994, assisté d'un équipage à l'écoute de mon moindre souffle (le Capitaine, la Moussaillonne, ma marraine Marie-Hélène et son époux Patrice, ainsi qu'un jeune passager plein de curiosité, Pierre-Alexis), je m'élançai joyeusement sur la Garonne. Fier de la mission qui lui était confiée, Gontrand ronronna consciencieusement tout au long des 16 milles¹ - soit une trentaine de kilomètres - qui me séparaient de ce qui allait devenir mon port d'attache pendant les quatre années à venir : le bassin à flot² de Bordeaux.

Quatre années fantastiques, où les discussions philosophiques (eh oui ! les bateaux aussi ont un intellect. Et qui n'a rien à envier aux humains !) succédèrent aux franches rigolades grâce à tous les copains que nous y côtoyâmes, plus surprenants, plus originaux les uns que les autres. « Jarl », « Ballade », « Ana-Hata », jamais je ne vous oublierai !

Mais aussi quatre années d'apprentissage à la navigation : pour moi, évidemment, mais surtout pour le Capitaine et la Moussaillonne. Car pas question de se lancer sur la

1 Un mille marin, appelé aussi mille nautique, équivaut à 1 852 mètres.

2 Port fermé équipé d'écluses dont les portes retiennent l'eau, ce qui nous permet de flotter en permanence, que la marée soit haute ou basse.

grande bleue sans un minimum de connaissances, sans que mes équipiers n'aient pris la véritable mesure de mes aptitudes...et des leurs !

« Qui naviguera, verra ! »... Nous y étions enfin !



Descente de la Garonne jusqu'à Bordeaux grâce à mon ami Gontrand



pour prendre mes quartiers dans un bassin à flot convivial,



mais à la propreté quelque peu discutable.



PREMIÈRE SORTIE À LA VOILE

ou

De l'importance du vocabulaire

Gontrand avait raison. Le lendemain de mon arrivée à Bordeaux, à peine deux heures de manutention suffirent pour mettre en place Maestro et ses vigoureux haubans¹, garants de sa stabilité sur mon pont. Peu de temps après, ma grand-voile, mon génois, ma trinquette et mon tourmentin², confectionnées par un voilier charentais, Alain Domon, vinrent s'installer à bord. L'automne approchait, j'étais fin prêt pour jouer avec le vent.

Première étape : tester mes qualités sur les eaux de la Garonne. Avec un équipage étoffé – ma marraine, son époux et un ami cher – une petite virée sur le fleuve fut donc programmée pour un samedi matin de septembre.

J'étais terriblement excité à l'idée d'abandonner ma place de port, ne serait-ce que pour quelques heures. Chacun à son poste, les amarres larguées, Gontrand commença à m'extirper doucement de mon trou en marche arrière. Commença seulement, car soudain, pour quelque raison inconnue, son souffle se fit plus court, plus court encore...et s'arrêta net. Le vent profita de cette défaillance pour me faire part de sa puissance en me déportant vigoureusement en direction de mon voisin, un catamaran en contreplaqué d'une dizaine de mètres d'un blanc immaculé.

- Eh ! Oh ! Attention ! Vous allez écrabouiller ma coque ! hurla ce dernier, sorti brusquement de sa somnolence.

Mon équipage s'agita, les muscles se bandèrent, tandis que Gontrand, dans un suprême effort, toussa légèrement. Ce regain d'énergie me permit de revenir à mon point de départ. C'est alors que retentit la cloche annonçant la fermeture de l'écluse.

Mes amarres remises à leur place, le Capitaine se rua au chevet du malade.

- C'est le ralenti qui est mal réglé, déclara-t-il après avoir inspecté le moteur sous toutes les durites³. Gontrand s'étouffe à bas régime. Ce n'est pas grave, mais la balade est fichue pour aujourd'hui. On remet ça demain !

Ce qui fut dit fut fait : le dimanche matin, au grand soulagement de mon voisin le catamaran, je quittai le quai sans encombre, passai l'épreuve de l'écluse avec maestria grâce à la dextérité de mes équipiers et me retrouvai, enfin, voguant sur la Garonne.

L'euphorie régnait à bord : vent assurant sa présence (force 5⁴, soit environ 35 km/heure, avec des pointes à 6), fleuve aux eaux calmes, toutes les conditions étaient

1 Câbles d'acier servant à maintenir Maestro, mon mât.

2 Je suis équipé de quatre voiles principales. Leur taille, leur forme et leur nom varient selon leur utilisation.

3 Petits tuyaux en caoutchouc reliant toutes les parties vitales de Gontrand. Ses artères, en quelque sorte.

4 Sur mer, la force du vent est mesurée d'après une échelle qui va de 0 (pas de vent ou si peu) à 12 (ouragan ou pire).

réunies pour vérifier ma bonne tenue sur l'eau (ce dont je ne doutais nullement) et l'efficacité de mes voiles. Les trois furent hissées et totalement déployées.

Je glissais joyeusement sur l'eau, virais allègrement, me couchais parfois sur le côté lorsqu'Éole décidait de souffler plus fort. Tous à bord jubilaient sauf...la Moussaillonne.

Le Capitaine lui avait fait part de ses doutes concernant le lest de ma quille : il craignait qu'il n'y en eût pas assez. Aussi, chaque fois que je m'inclinais de plus de 20 degrés, ses notions de physique plus que succinctes la confortaient dans l'idée absurde que je continuerais à pivoter, jusqu'à me retrouver cul par-dessus tête, le mât dans l'eau, et tout l'équipage avec. Le chavirage assuré ! Pourtant, à sa grande surprise, celui-ci ne se produisait pas. Au contraire, en gaillard costaud que je suis, je me redressais fièrement après chaque assaut du vent, reprenant mon cap avec constance.

Encouragée par un tel comportement, elle accepta de tenir ma barre à roue pendant quelque temps.

Un fleuve, non seulement c'est large, mais c'est également encombré. On y rencontre des navires allant et venant, des troncs d'arbres voguant au gré du courant, des oiseaux à l'affût de leur pitance, et surtout, surtout, des bouées : de toutes formes, de toutes tailles, de toutes couleurs. Les vertes et les rouges ont pour fonction de baliser le chenal, le but du navigateur étant d'éviter de trop les déborder vers la gauche ou la droite. À l'intérieur, c'est la sécurité, à l'extérieur, le danger : les hauts fonds, les bancs de sable, voire des épaves.

Aussi, lorsque la Moussaillonne s'installa à son poste, une unique pensée l'obsédait : ne pas quitter le chemin balisé. Malheureusement, c'était sans compter avec les courants fluviaux qui, alliés au vent, prennent un malin plaisir à contrarier les barreaux de voiliers.

Une bouée rouge était dans mon étrave¹. Elle décida de rester coûte que coûte dans le chenal en la laissant sur tribord², alors que la sagesse commandait qu'elle fit le contraire. Je n'en étais plus éloigné que de quelques mètres lorsque l'un de ses coéquipiers comprit que la collision était inévitable s'il n'intervenait pas rapidement en lui donnant de pertinentes instructions.

« Abats³ ! » lança-t-il à son adresse d'un ton péremptoire.

En effet, l'ordre était judicieux, car m'écarter du vent m'aurait permis d'éviter la bouée. Ce qui l'était moins, c'était de penser que la Moussaillonne saisisrait la signification exacte de ce terme marin.

1 Juste devant moi.

2 C'est à dire sur ma droite. Et sur ma gauche, c'est bâbord.

3 Pour faire simple, cela signifie s'éloigner du vent.

Elle réagit immédiatement car le verbe « abattre » ne lui était pas inconnu. Néanmoins, lui ayant attribué une définition toute personnelle, la manœuvre effectuée s'avéra radicalement opposée à celle escomptée... et l'accident tant redouté se produisit. Heureusement, je veillais au grain et, grâce à mon à-propos, la rencontre prit l'allure d'une douce caresse.

Malgré tout, ma barre lui fut arrachée des mains sans ménagement, des cris s'élevèrent de tous côtés, des silhouettes s'agitèrent en tous sens...

Honteuse, elle courut se réfugier au plus profond de mes entrailles, regrettant que je ne fusse pas pourvu d'une soute où se perdre à tout jamais. Je la consolais de mon mieux, mais elle ne put s'empêcher de songer :

« Le capitaine de ce navire est fort vaillant, mais sa moussaillonne, elle, bien navrante ! ».



ENTRÉES DE PORTS

ou

De l'importance du matériel

Notre virée sur la Garonne avait conforté le Capitaine dans l'idée que ma barre à roue était un tantinet trop petite pour manœuvrer un voilier de 12 tonnes et la Moussaillonne qu'il était temps pour elle de se plonger sérieusement dans un glossaire des termes maritimes.

Ce qu'elle fit pendant les 10 mois qui s'écoulèrent, jusqu'à ce qui devait être ma première véritable navigation, tout en donnant un coup de main aux dernières mises au point techniques censées m'éviter toute déconvenue lors de mes futures croisières : bonne humeur et sérénité devaient régner à bord.

Sérénité ?... Très vite, je me rendis compte que ce mot n'était peut-être pas le plus adapté pour qualifier mes balades avec des équipiers tels que les miens ! Surtout quand approche le moment délicat d'entrer dans un port de plaisance.

Durant ces années d'apprentissage, c'est à Bourgenay, lors de ma croisière "inaugurale" en 1995, puis aux Sables-d'Olonne, en 1997, que je connus mes plus grosses frayeurs.

L'après-midi où je me présentai devant Bourgenay, petit port de la côte vendéenne, la mer était paisible, le vent soufflotait paresseusement. Des lieux, mes

compagnons ne connaissaient que les photos descriptives des «Instructions Nautiques»¹ et de la revue «Skipper». À La Rochelle, Royan, nos précédentes escales, ils étaient en pays conquis, mais ici, ils abordaient des terres inconnues, ils mettaient le pied dans l'Aventure.

Aussi, c'est avec moult précautions qu'ils procédèrent aux manœuvres préparatoires à l'entrée dans ledit port : enrayer le génois, mettre en marche le moteur, grand-voile toujours hissée au cas où ce dernier deviendrait capricieux.

Sage initiative, car soudain, à quelques encablures de l'arrivée, ils s'aperçurent que Gontrand, quoique ronronnant harmonieusement, avait cessé de me propulser. Marche avant ? Marche arrière ? Le résultat était similaire : du sur-place. Allaient-ils inaugurer leur VHF² en lançant un appel de détresse ?

- Nous avons perdu l'hélice ! s'exclama le Capitaine, décomposé, avant d'ajouter dans un sursaut d'espoir :

- Je vais quand même jeter un coup d'œil au moteur. Après tout, ce n'est peut-être pas grand-chose !

Sur ce, il se rua vers ce dernier, laissant la Moussaillonne seule dans le cockpit à surveiller les alentours.

Après de longues minutes (Eh oui ! À l'encontre de toute logique, la durée des minutes varie selon des paramètres totalement irrationnels), il revint à l'air libre, arborant un sourire triomphant :

- Ouf ! J'ai trouvé ! Et ça n'a rien à voir avec l'hélice ; c'est simplement la rotule du câble d'inverseur³ qui s'est déboîtée. J'y retourne, j'en ai pour dix minutes maxi. déclara-t-il tout en s'armant de tournevis, de clefs, de pinces.

Je dois avouer que je fus impressionné par la célérité avec laquelle mon mécanicien personnel effectua cette première réparation en pleine mer...Je compris par la suite que son estomac n'était pas étranger à la performance, n'appréciant que modérément d'être ballotté tout en absorbant des effluves de gazole.

Gontrand réparé, je repris route, rassuré. À peine avais-je dépassé le seuil du port qu'un jeune homme, ayant pour fonction de m'assigner une place, vint à ma rencontre à bord d'un canot pneumatique.

- Quelle longueur faites-vous ? demanda-t-il.

- 11 mètres 80, répondit la Moussaillonne.

- Bien, suivez-moi !

1 Ouvrage riche de renseignements maritimes, tant d'un point de vue réglementaire que géographique.

2 Radio de bord permettant de communiquer avec le reste du monde.

3 Boîte de vitesse de Gontrand actionnée avec un câble.

Il nous mena entre deux pontons, non éloignés l'un de l'autre, équipés de catways¹ le long desquels étaient sagement amarrés des bateaux.

- Voilà. C'est ici. dit-il tout en indiquant à mon équipage un emplacement qui, soudain – alors que mon pilote allait tourner ma barre pour s'y engager – lui sembla incongru.

- Au fait, quelle largeur faites-vous ?

- 4 mètres.

- 4 mètres ? Stop !! Passerez jamais!! La place est trop étroite !

"Stop !", vous avez dit "Stop !" ? Pas de problème. Le Capitaine plaça la manette des gaz au point mort afin d'arrêter mes 12 tonnes. Or, un navire imposant tel que moi, dont le moteur est au point mort, ça ne s'arrête pas sur le champ ! Auparavant, ça dérive à sa guise. Enfin, à sa guise, c'est vite dit. Je n'avais aucun moyen de me diriger, voilà la vérité.

La scène était magnifique : agrippé à la barre, mon skipper, tentant désespérément de me manœuvrer, tandis que moi, aux prises avec un puissant courant et poussé par un vent de travers facétieux tout juste éveillé, voguais sans contrôle, attiré irrésistiblement vers mes semblables. Sur le pont, la Moussaillonne, courant en tous sens un gros pare-battages² à la main, avec l'espoir d'éviter une collision malencontreuse avec quelque embarcation au repos. Et sur certaines desdites embarcations, des propriétaires anxieux, les yeux rivés sur cette masse d'acier dérivant lentement mais sûrement.

C'était un joli petit voilier blanc, fraîchement repeint. Lorsqu'elle vit ma poupe s'en approcher dangereusement, rapide comme l'éclair, la Moussaillonne s'empressa d'interposer son pare-battages entre nos deux coques. Ouf !

C'était une mignonne embarcation toute bleue : mon flan alla porter sur son tableau arrière sans que nul ne put m'en empêcher, bien que le Capitaine fût en train de reprendre le contrôle de la barre et donc de la situation.

- Crac ! pleura-elle amèrement.

- Excusez-moi ! répliquai-je confus.

-Oh ! hurla la foule des spectateurs ébahis.

- Aie ! Aie ! Aie ! ! s'exclama la Moussaillonne tout en attrapant au vol la bouée fer à cheval³ éjectée de l'arrière du frêle esquif en polyester.

Le Capitaine, lui, ne dit mot, ayant enfin réussi à me dégager.

Honteux d'avoir été la vedette d'un tel spectacle, c'est avec la plus grande prudence que je suivis mon guide vers une place enfin à la mesure de mes dimensions. La manœuvre fut splendide, j'accostai fièrement.

1 Dans les ports de plaisance, petits appontements accrochés aux pontons permettant aux bateaux de s'amarrer perpendiculairement à ces derniers.

2 Défenses en forme de boudins accrochées au flanc des coques des bateaux. Les miens sont très imposants.

3 Sur les bateaux de plaisance, les bouées de sauvetage ont souvent la forme d'un fer à cheval.

Inquiets, mes compagnons se rendirent sur les lieux de l'accident, songeant déjà au mécontentement de leur assureur lorsqu'il recevrait leur déclaration après seulement une semaine de navigation. Quel soulagement ! Grâce à une défense¹ judicieusement placée entre sa proue et le ponton, la petite embarcation, loin d'avoir sombré corps et bien, somnolait tranquillement, bercée par le clapot, sans même une égratignure. Le sinistre craquement ? Rien que le support en acier de sa bouée fer à cheval qui, lui, était dans un triste état.

Comptant dédommager le malheureux propriétaire, la Moussaillonne relata l'aventure au responsable de la capitainerie.

- La coque n'a rien ? Alors, pourquoi vous inquiéter ? Il en verra d'autres, vous savez ! leur déclara celui-ci en guise de conclusion.

Le soir même, alors que, confortablement installé dans mon cockpit, mon couple préféré dégustait un apéritif bien mérité (les apéritifs sont toujours bien mérités), un majestueux voilier de 13 mètres fit son entrée dans le port, moteur lancé à fond. À la barre, un pilote à l'allure désinvolte, sûr de lui, apparemment habitué des lieux. Tellement sûr de lui qu'il bouscula trois copains avant de rejoindre sa place attitrée ! Heureusement, sa coque en polyester ne pesait pas bien lourd !

Mon équipage était ravi... Et moi ulcéré du peu de cas que certains humains font de nous autres, les bateaux.

De ce jour, sans être infailibles, les manœuvres de port de mon capitaine-barreur gagnèrent nettement en précision.

Mais cette précision est impossible à atteindre sans la collaboration de Gontrand. Or, celui-ci a besoin d'amour et de tendresse pour être efficace. Eh oui ! Mon moteur est un sentimental, un émotif...Et quand il veut signifier à son entourage qu'il n'est pas bien dans sa carcasse, il utilise des stratagèmes surprenants, voire embarrassants.

Pour exemple, notre arrivée aux Sables-d'Olonne, en août 1997.

Singularité de ce port : être situé au fond d'un chenal d'environ 1 km traversant la ville. À mi-chemin, un ponton très facile d'accès et rarement encombré, où les plaisanciers de passage font une courte halte afin de se voir octroyer une place de stationnement.

¹ Pour éviter de voir nos jolies coques abîmées quand nous sommes au port, nous les protégeons avec des espèces de ballons de caoutchouc aux formes et dimensions variables ; ce sont nos défenses contre les coups.

J'avais quitté Saint-Malo trois jours auparavant et, en ce dimanche matin, apercevoir le front de mer bétonné de la ville, bizarrement, mit du baume au cœur de l'équipage : il allait pouvoir déjeuner tranquillement et se reposer.

Me préparer pour l'accostage ne posait plus de problème à une Moussaillonne très fière d'avoir traversé la Manche pour se rendre en Angleterre...et d'en être revenue. Les pare-battages et les amarres¹ étaient à leur poste et, comme elle en avait l'habitude, elle attendait le moment propice pour sauter à terre et attacher rapidement mon amarre avant à un taquet² ou un anneau. Gontrand ronronnait moelleusement, un Capitaine de plus en plus expert me barrait avec délicatesse, le ponton approchait à petits pas. La Moussaillonne s'élança sur celui-ci.

Elle fit quelques pas, puis sentit soudain l'amarre lui glisser d'entre les mains, tandis que, stupéfaite, elle me voyait prendre de la vitesse au lieu de ralentir.

- Lâche tout ! hurle le Capitaine, tout en lui faisant signe de son impuissance.

Elle n'hésita pas, aspirant davantage à une douche qu'à un bain de mer.

Dans mon cockpit, la confusion était à son comble : une main crispée sur la barre à roue, l'autre actionnant fébrilement d'avant en arrière la manette de contrôle des gaz de Gontrand, le Capitaine cherchait la raison de mon étrange comportement.

- Impossible de mettre le moteur au point mort, la marche arrière, qui seule permet de freiner le bateau ne répond pas...Je ne peux pas couper le contact moteur depuis le cockpit, je n'y ai pas fait remonter le câble de démarrage...Quant à abandonner la barre, ne serait-ce qu'une minute, au beau milieu de ce chenal où circulent en permanence voiliers, bus de mer et autres embarcations, pour me ruer vers Gontrand et sa clef de contact, je ne veux même pas y penser ! Marsup, on est mal !!!! On ne va tout de même pas tourner en rond jusqu'à épuisement de ton carburant ! C'est qu'il en reste des litres de gazole dans ton réservoir ! Je vais annoncer la bonne nouvelle à la Moussaillonne qui s'agite en tous sens sur le quai. Elle aura peut-être une idée.

En effet, à terre, cette dernière s'était lancée dans une course aussi effrénée que décousue. Longeant le chenal en fonction de mes allées et venues quelque peu confuses, elle passait et repassait à vive allure devant des flâneurs en baguenaude, intrigués par ce curieux ballet.

Quand elle entendit le Capitaine lancer « Plus de marche arrière ! Peux pas arrêter le moteur ! », elle suspendit immédiatement son jogging improvisé, balaya le chenal du regard, en conclut qu'il était temps de demander de l'aide à la capitainerie.

C'est alors que son attention fut attirée par deux pilotes de hors-bord qui, après avoir initié des vacanciers téméraires aux joies du parachute ascensionnel, étaient en

1 Cordage servant à attacher un bateau à un quai, un ponton, un catway.

2 Pièce en forme de T à deux jambes courtes, souvent en aluminium, servant à amarrer un bateau.

train d'amarrer leur bateau à quelques mètres d'elle. Rapidement, elle les mit au courant de la situation.

- T'affole pas ! lui répondit stoïquement le plus âgé. Cela m'est déjà arrivé. Le câble de commande de l'inverseur a dû se rompre. Avec mon copain, on va l'arrêter, ton bateau !

À grand renfort de gestes, ils firent signe au Capitaine de me rapprocher de la rive.

- Mets-toi au point mort ! Tu vas trop vite pour accoster ! crièrent-ils, alors que j'arrivais à allure soutenue.

- Mais j'y suis déjà !!!

- Ah bon ! Eh bien, nous ne serons pas trop de trois !!!

Je frôlai alors le ponton sur lequel deux athlètes et demi, les pieds fermement rivés au sol, les muscles bandés, m'attendaient, prêts à me stopper aussi net que possible. La partie s'avéra plus rude qu'ils ne l'avaient escompté, mais ils la gagnèrent ! Grâce à leurs efforts conjugués, je fus amarré, mon moteur arrêté, le Capitaine soulagé.

Après les remerciements d'usage, en guise de déjeuner, Gontrand fut inspecté minutieusement : la panne était plus grave que supposé, la rotule de l'inverseur étant passée de vie à trépas. Coiffant sa casquette de mécanicien, le Capitaine, dont l'ingéniosité n'était plus à démontrer, ne mit pas longtemps à effectuer la réparation de fortune nécessaire pour que je puisse parcourir les quelques 200 mètres me séparant de l'emplacement qui m'avait été attribué.

Il était 15 heures, l'équipage avait faim, sommeil...mais qu'importe, nous étions ARRIVÉS et vraiment heureux que cet incident ne se fût pas déroulé à proximité d'un havre plus difficile d'accès.

Tandis que mes compagnons se restauraient, et avant que je n'égrène à son attention un chapelet de reproches, Gontrand m'expliqua pourquoi il déclinait toute responsabilité dans cet incident :

- Je le sentais bien que des pièces défectueuses m'avaient été greffées et que tout lâcherait un jour ou l'autre. J'avais essayé d'alerter le Capitaine, mais il faisait la sourde oreille. Alors, j'ai choisi cet endroit, somme toute peu dangereux, pour agir en éjectant les parasites. Et puis franchement, tu trouves ça responsable de ne pas me munir d'un arrêt moteur actionnable depuis le cockpit ?

- Tu as raison sur toute la ligne et tu as été malin, d'accord ! Mais tu sais, j'aurais bien aimé être dans la confiance, cela m'aurait évité quelques angoisses inutiles...On est copains, non ????

La « plainte du pauvre Gontrand » fut entendue et pleinement comprise par l'équipage. Le lendemain fut déclaré journée bricolage, avec en vedettes, rotule d'inverseur toute neuve et installation d'une manette "arrêt moteur" à portée de main du skipper.



ENTRÉE DE NUIT DANS UN PORT

ou

Du bon usage d'une carte marine

En 1995, durant ma première croisière estivale, sur les conseils du directeur des Affaires maritimes de Bordeaux, mes compagnons avaient décidé de passer au moins une nuit en mer. C'était la condition pour que j'obtienne la 1^{re} catégorie de navigation, celle qui permet de s'éloigner des côtes à sa guise. En effet, véritable professionnel de la mer, cet homme sage avait jugé indispensable que mes équipiers aient un minimum d'expérience avant de leur permettre de devenir, en ma compagnie, d'authentiques baroudeurs des mers.

Plus qu'un succès, l'expérience fut une révélation pour ces derniers qui devinrent adeptes des navigations nocturnes, n'hésitant plus à se lancer dans des courses de deux à trois jours sans escale. D'accord, pour la traversée de l'Atlantique, c'était encore modeste, mais nous nous en approchions à tout petits pas, non ?

Voilà pourquoi, en août 1996, après une jolie balade qui nous mena jusqu'à Saint-Quay-Portrieux, dans les Côtes d'Armor, où la Moussaillonne avait retrouvé avec ravissement ses cousins et ses souvenirs d'enfance, décision fut prise de mettre le cap sur La Rochelle, sans escale aucune, les vacances touchant à leur fin.

Poussé par un vent un tantinet paresseux, je glissais mollement sur une mer d'huile jusqu'à la pointe de Bretagne que je franchis au pas d'un cheval nonchalant. Aussi, quelle ne fut pas la surprise à bord lorsque, une centaine de milles plus tard, alors que je me voguais à hauteur de Belle-Île, ma VHF capta un appel météo spécial annonçant l'arrivée d'une grosse dépression. Mieux valait se mettre à l'abri dans les plus brefs délais ! Il était tard. Sachant qu'entrer de nuit dans un port demande une vigilance particulière, l'équipage décida d'en choisir un dont la topographie ne lui était pas inconnue. Pornichet, dans la baie de La Baule lui parut être un choix judicieux.

Après avoir lu attentivement le paragraphe des «Instructions nautiques» concernant l'accès à ladite baie, c'est en vain qu'ils étudièrent leur carte marine, afin d'y repérer «le chenal qui fait passer entre la Basse Martineau marquée par la bouée latérale bâbord lumineuse, Penchâteau, et "Les Guérandaises", qui s'étendent au SE de la Pointe de Penchâteau». Il leur fallut se rendre à l'évidence : celle-ci était à trop petite échelle pour que les bouées y fussent reportées, seuls les cailloux dangereux à la navigation étant représentés. Qu'importe, ils avaient compris : entre la pointe rocheuse à gauche et un

gros rocher à droite, se trouvaient deux balises, l'une rouge, l'autre verte matérialisant l'entrée du chenal.

Lorsque la baie fit son apparition, la nuit était tombée depuis longtemps et la ville brillait de tous ses feux. Effectivement, "C'est beau une ville, la nuit"... mais fort déstabilisant lorsque l'on se trouve à 1 heure du matin, les jumelles rivées sur les yeux, à la recherche de deux petits points lumineux perdus dans une myriade de scintillements !

À force de scruter, la Moussaillonne avait bien fini par repérer une lueur rouge sur le bâbord, mais celle-ci paraissait si éloignée de la côte que ce ne pouvait être la balise tant recherchée.

Plus nous approchions, plus la perplexité régnait à bord.

- De deux choses l'une, déclara alors le Capitaine, ou la bouée a disparu, ou les « Instructions nautiques » racontent n'importe quoi.

- Les « Instructions nautiques », raconter n'importe quoi ? Mais tu divagues ! se révolta l'équipage. C'est... c'est... de la Bible du marin dont tu parles !

- Et alors ? Elle ne dit que des vérités la Bible ?

La perturbation annoncée ne m'ayant pas encore rejoint, le vent dormait. Je pliai mes voiles et réveillai Gontrand qui se mit à ronronner doucement. Nous nous rapprochions de la pointe rocheuse qui, bizarrement, avait toutes les apparences d'une falaise, tandis que la Moussaillonne continuait à écarquiller ses jumelles avec opiniâtreté. Soudain, mon sondeur¹ déclencha une sonnerie stridente :

- Alerte ! Plus que 3 mètres d'eau sous la coque !

- Gloups ! déglutis-je. Cela signifie 2 mètres 10 sous ma quille ! Tiens-toi prêt à réagir promptement, Gontrand, car mon habilité à sauter à cloche-quille au-dessus de fonds rocheux est plus que médiocre !

Ayant abandonné ses jumelles sur place pour se planter devant l'écran de mon sondeur, ma navigatrice, d'une voix de stentor, égrenait les centimètres au fur à mesure de ma progression : 2 mètres 50, 2 mètres 40... 2 mètres, 1 mètre 90, 1 mètre 80, 1 mètre 70, 1 mètre 60, STOP !!! Accélération nerveuse de Gontrand, coup de barre énergique du skipper, en quelques secondes ma quille vit s'éloigner les fonds rocheux.

- Bravo camarade ! Belle synchronisation entre toi et le Capitaine ! lançai-je à l'adresse de mon moteur. Il s'en est fallu d'une feuille de nori² que je fasse plus ample connaissance avec les terres immergées du coin !

Continuant à m'éloigner du danger que représentait la côte, je me retrouvai soudain en plein milieu de la baie. Faire route sur le port était maintenant un jeu d'enfant.

1 Petit appareil électronique plaqué sur la partie immergée de ma coque permettant de mesurer la profondeur de l'eau.

2 Feuille très fine d'algues séchées utilisée, dans la cuisine japonaise, pour la confection des makizushi.

Soulagée d'avoir évité la catastrophe, mais troublée par son impuissance à repérer correctement les amers¹ sensés être des repères salvateurs pour les navigateurs désorientés, la Moussaillonne empoigna de nouveau ses jumelles. Scrutant le large, il ne lui fallut pas longtemps pour repérer, sans équivoque possible, les éclats des deux balises, la verte et la rouge, dont les clignotements dans la nuit bien noire ne pouvaient échapper à aucun œil, même le moins averti.

- Tu vois Capitaine, dit-elle, en brandissant les «Instructions nautiques». Ce ne sont pas elles qui racontent n'importe quoi, c'est nous qui sommes mal équipés : nos cartes manquent de précision pour entrer de nuit dans un port !

- Dis donc, au prix où elles sont vendues les cartes, tu vas faire exploser notre budget !

- Je sais ! Mais c'est toujours mieux que d'exploser bêtement notre Marsup sur des rochers ! Demain, on regardera sur une "vraie" carte où on est passé exactement. Je suis certaine que nous aurons des surprises !

- Tu exagères ! On s'est légèrement détourné de la route, c'est tout ! Tiens ! Je vois les feux du port devant nous. Prépare les amarres et les pare-battages, nous allons bientôt pouvoir dormir !

Bien que nous fûmes fin août, le port était très encombré, pas question de trouver une place le long d'un ponton. Aussi, je me dirigeai doucement vers un collègue auquel je m'amarrai si délicatement que ni lui ni son équipage ne se réveillèrent.

Le lendemain, après une fin de nuit réparatrice, mes compagnons se rendirent à la capitainerie pour les formalités d'usage. Déployée sur un mur, une carte des lieux à très petite échelle sur laquelle tous les détails de la baie, toutes les roches sous-marines, toutes les bouées étaient représentés, attira leur attention. Avec un léger frisson dans le dos, ils s'aperçurent alors que, trompés par l'échelle de leur carte, ils avaient mal évalué la distance réelle entre la côte et les marques du chenal : nous étions passés exactement au-dessus du danger à éviter, la pointe rocheuse de Penchâteau !

- Eh bien, dis donc ! Heureusement que nous étions à marée haute ! Sinon, en un instant, de quillard tu devenais dériveur... sans dérive² ! ironisa Gontrand.

- Sans oublier la marée noire qui aurait suivi : car n'oublie pas que ma quille est ton garde-manger. Je ne sais pas si c'est une si bonne idée que ça, mais c'est à l'intérieur de celle-ci qu'est stockée ta réserve de gazole !

Cette mésaventure n'incita pas outre mesure mon équipage à investir dans les cartes marines papier, mais elle leur apprit néanmoins à mieux lire celles qu'ils ont en leur possession. Et quelques années plus tard, c'est avec un vif intérêt qu'ils suivirent le

1 Point de repère fixe.

2 Espèce de longue planche à la forme particulière qui traverse le fond des voiliers dériveurs. Immersée, elle leur permet de se diriger sur l'eau avec précision. Relevée, plus de souci pour s'approcher des côtes.

développement des cartes marines électroniques, à échelles de lecture variables, ayant rapidement compris qu'avec l'aide de celles-ci les arrivées dans les ports deviendraient nettement plus sereines, beaucoup moins hasardeuses... surtout la nuit !



ÊTRE AMARRÉ À UN QUAI

ou

De l'importance du phénomène des marées

S'il est vrai que les voiliers vivent la plupart de leurs mésaventures en mer, croire que rien de fâcheux ne peut leur arriver au port est du domaine du rêve, surtout quand leur équipage a une légère propension, comme le mien, à être tête en l'air. Et ce n'est pas l'une des échelles du quai de la ville de Poole qui me contredira !

Cela se produisit en 1997. Cette année-là, après avoir sillonné une toute petite partie des côtes françaises pendant deux étés consécutifs, mes compagnons avaient décidé qu'il était temps d'effectuer une véritable croisière, de traverser une mer... Oh ! Pas l'océan, non ! N'allons pas trop vite ! De toute façon, leur mois de vacances ne suffisait pas pour une aventure de cette envergure. La Manche leur paraissait idéale : non seulement ses dimensions modestes leur convenaient, mais encore elle était le lien qui les unissait à quelques très chers amis anglais.

Voilà pourquoi, début août, après avoir atteint sans encombres Camaret, à la pointe de Bretagne, je mis le cap sur Poole, station balnéaire de grand renom du sud de l'Angleterre. C'était ma première traversée et j'étais tout excité. Poussé par un vent du sud peu véhément, j'arborai fièrement mon spi¹ durant les trois-quarts du voyage, demandant l'assistance de Gontrand le reste du temps. Et lorsque les falaises crayeuses de Swanage² furent en vue, je me sentais aussi fier que mon ancêtre Pinta à l'approche des Bahamas. Quant à l'équipage, il baignait dans l'euphorie la plus complète. Pour lui aussi, c'était une victoire !

La baie de Poole est très vaste, bien protégée, sillonnée de multiples chenaux le long desquels mouillent³ des centaines de bateaux. Le Capitaine avait prévu que je me joigne à eux afin de m'initier au camping sauvage. Malheureusement, à peine sorti du

1 Immense voile que les équipages déploient à l'avant des voiliers lorsque le vent vient de l'arrière. Souvent colorée, elle adore être photographiée.

2 John Meade Falkner y fit vivre d'extraordinaires aventures aux contrebandiers de Moonfleet.

3 Quand les bateaux mouillent, c'est surtout leur ancre qui est complètement mouillée, vu qu'elle est tout au fond de l'eau pour leur éviter de dériver.

chenal, je labourai le sable, j'avais quille : plus question d'inaugurer mon ancre ! Sans regret, car nous apprîmes par la suite que seuls les mouillages sur bouées étaient autorisés dans la baie... et pas une n'était libre ! Il ne restait donc plus qu'à rejoindre les quelques collègues qui se reposaient le long du quai de la ville.

- Pourquoi choisir cet endroit apparemment peu confortable puisqu'il y a plein de chouettes marinas dans le coin ? demandai-je à la Moussaillonne alors que nous en approchions.

- Nous t'aimons bien, mais il est hors de question de se ruiner pour ton seul confort : 250 francs la nuit, autant te laisser rouiller dans un coin et coucher à l'hôtel !

Je n'insistai pas, car elle n'avait pas l'air de rigoler et j'allai me scotcher à ce quai pourri. Enfin, pour être franc, c'est moi qui le trouvais pourri. Mon équipage, lui, était ravi de n'avoir qu'à traverser la rue pour entrer dans un pub. Les humains ont des plaisirs curieux !

Ainsi, pendant une semaine, je me retrouvai coincé entre de sinistres poutres en bois toutes sales et les coques des copains. Je dis les coques, car certaines nuits, ils étaient 6¹ à couple les uns des autres, coque à coque...et moi au fond ! Lorsque la marée était haute, ça allait encore, je pouvais profiter de l'animation de la ville, mais 6 heures après, avec le marnage² important qui sévit dans cette baie, je me retrouvais sept mètres plus bas avec pour seules distractions les allées et venues des crabes escaladant le mur et les madriers. Joli spectacle ! Avais-je fait tout ce chemin pour voir des pierres et des piliers de bois tout gluants ?

- Arrête de geindre, me lança Gontrand le surlendemain de notre arrivée. Regarde le bon côté des choses : tu peux discuter avec de nouveaux copains tous les jours. Et puis, vois comme le Capitaine et la Moussaillonne sont ravis d'être ici, avec toi ! Tous leurs amis anglais s'émerveillent en te découvrant : tu devrais apprécier d'être la vedette de cette escale !

C'est vrai, être admiré à longueur de journée est un véritable plaisir ! Cela mérite bien quelques petits sacrifices !

Les joies du vedettariat ayant une fin, arriva la veille de notre départ. Ce soir-là, mes compagnons invitèrent quelques amis à prendre un dernier verre (enfin, plusieurs derniers verres, pour être précis) dans mon cockpit. Tous n'étant pas des adeptes inconditionnels du sport, le Capitaine resserra au maximum les amarres pour me coller parfaitement au quai. De cette manière, la marée étant haute, monter à bord ne posa problème à personne. Après le pot d'adieux, ils allèrent dîner en ville, histoire de déguster une

1 Quand la place manque le long d'un quai, le premier bateau s'y amarre, le deuxième s'amarre au premier, le troisième au deuxième et ainsi de suite.

2 Différence de hauteur d'eau entre la marée haute et la marée basse.

dernière fois la cuisine britannique et, dès leur retour, quelque peu fatigués par cette soirée bien arrosée, ils filèrent dans leur cabine où les attendait Morphée.

- Suivons leur exemple. Demain, une longue navigation nous attend, nous devons être en forme. Bonne nuit ! dis-je à Gontrand tout en m'assoupissant.

Les étoiles étaient encore bien visibles dans le ciel lorsqu'un tonitruant "Paf !" retentit soudain.

- Les passagers des voiliers à couple manquent manifestement de discrétion, lorsqu'ils rejoignent leur embarcation. Sauter à pieds joints du quai sur notre pont manque de savoir-vivre ! songea la Moussaillonne.

- Tiens ! Curieux ! pensa le Capitaine.

Quant à moi, aucune réflexion ne me vint à l'esprit, mais une douleur violente envahit mon taquet arrière gauche. Je m'aperçus alors, avec effroi, que je ne flottais plus, que si ma quille était encore dans l'eau, ma coque, elle, l'effleurait tout juste. J'avais peine à le croire, mais je dus me rendre à l'évidence : mes deux guignols de marins avaient complètement oublié qu'à toute marée haute succède, 6 heures après, une marée basse !!! J'étais suspendu le long du quai par des amarres trop courtes. Le "Paf !", c'était l'explosion de l'un de mes pare-battage bâbord, pris en sandwich entre les piliers du quai et quatre voiliers bien costauds (mes trois collègues à couple et moi-même).

Je bandai alors mes fibres d'acier, espérant ainsi éviter que, sous mon poids, le taquet lâchant prise, ses boulons transpercent mon pont, me mutilant à tout jamais (ou presque). À mes côtés, me soutenant dans l'effort, le Capitaine qui, très vite, avait compris quel drame je vivais (la Moussaillonne aussi, mais elle avait tellement sommeil !). Un couteau à la main, prêt à sectionner l'amarre au cas où mes forces me trahiraient, ce fidèle compagnon égrenait à voix basse, pour me donner courage, les minutes, les secondes restant avant la renverse, avant que la mer ne monte de nouveau.

Notre calvaire dura une dizaine de minutes, jusqu'à ce que je me sentisse de nouveau porté par les flots... J'avais tenu bon !

Au petit matin, lorsque le jour se leva, je tanguais mollement le long du quai, mon taquet ne me faisant plus souffrir malgré sa légère déformation. Mais quand la Moussaillonne largua l'amarre qui me maintenait à l'échelle de quai, la surprise fut grande de constater que c'était cette dernière qui gardait les stigmates de cette nuit d'angoisse : son troisième échelon était complètement tordu !

- Good bye ! Et sorry pour le petit incident de cette nuit ! lui adressai-je, confus, alors que je m'écartais du quai.

- Hors de ma vue, crazy Frenchy ! fut sa seule réponse.

Cette mésaventure fut une véritable leçon pour mon équipage : depuis, la Mousaillonne ne prépare pas une seule navigation sans calculer les hauteurs de marée (même lorsque cela est inutile...mais enfin !) et le Capitaine, lui, est devenu extrêmement attentif à mon amarrage le long des quais.



Poole Town Quay.



3 - LE GRAND DÉPART

En 1998, mes compagnons décidèrent que quatre années d'apprentissage, cela suffisait, qu'il était temps de larguer définitivement les amarres, de partir à la découverte du monde. Enfin !!

Pourtant, j'étais heureux au bassin à flot de Bordeaux, surtout depuis 1996, époque à laquelle mes équipiers, au grand étonnement de leurs proches, s'étaient rendus compte que la vie à mon bord était bien plus exaltante que dans la maison familiale de Loupiac.

"Ici, le paysage n'est pas idyllique, j'en conviens, surtout avec la base sous-marine comme horizon. L'eau est encombrée de toutes sortes d'objets flottants non identifiés, des effluves échappées des cheminées industrielles toutes proches viennent parfois intriguer nos sens olfactifs, mais nous aimons l'atmosphère de village qui y règne : plusieurs bateaux sont habités en permanence, l'atelier du charpentier côtoie des hangars occupés par des constructeurs amateurs qui rénovent toutes sortes d'embarcations, traditionnelles ou modernes, nous nous entraïdons, nous nous donnons des conseils, nous partageons de nombreuses soirées autour d'un verre ou d'un repas. Il y a de la vie et, en plus, je gagne du temps pour me rendre à mon travail !" aimait à expliquer la Moussaillonne aux amis de passage.

- Tu te rends compte, Gontrand ? Ça y est ! On part pour de bon ! On quitte la Garonne, on dit bye bye à la Gironde, et hop ! On hisse les voiles, on laisse sur place le golfe de Gascogne et le monde est à nous !

- Le monde est à nous, le monde est à nous ! Si j'étais toi, je modérerais mon enthousiasme. Il ne me semble pas que nos compagnons aient atteint cette période bénie à laquelle les humains aspirent tant à l'issue d'une longue vie de labeur et qu'ils nomment "l'âge de la retraite". Donc, si tu ne veux pas devenir rapidement un vagabond des mers en guenilles, il leur faut continuer à travailler pour trouver l'argent nécessaire à notre entretien.

- Ils ont peut-être touché un héritage ? Gagné plein d'argent à un jeu ?

- Et pourquoi pas trouvé un trésor sous la semelle de ta quille ??? Non, je les ai entendu discuter l'autre jour... Ils veulent allier travail et navigation... et, pour ce faire, je ne pense pas qu'ils songent à trop s'éloigner des côtes françaises.

Gontrand avait vu juste. Car, lorsque, quelques jours plus tard, je m'enquerrai auprès de la Moussaillonne de notre future destination, ce n'est ni de l'Amérique ni de l'Afrique dont elle me parla.

- Ben voilà, nous allons passer la fin de l'automne et l'hiver à La Rochelle.

- À La Rochelle ???? Mais on connaît par cœur La Rochelle ! On y fait escale chaque année ! C'est se rendre à La Rochelle que tu appelles partir à la découverte du monde ????

- Attends que je t'explique. D'octobre à mars, les places de port y sont à moitié prix, donc abordables pour notre bourse. Et cela nous permettra de naviguer dans la baie chaque fois que nous le désirerons, sans avoir à nous soucier des marées, du sens des courants, des heures d'ouverture des écluses. Je pourrai m'entraîner à tenir ta barre pour entrer et sortir des ports, prendre la mesure de ta corpulence et de ton inertie pour accoster.

- Corpulence ? Inertie ? Eh oh ! Mesure tes propos !

- Écoute, tu sais très bien que je suis incapable de te piloter, de remplacer le Capitaine en cas de nécessité. Ce sera le moment d'apprendre tranquillement. Considère cela comme l'ultime préparation avant la grande aventure. De toute façon, pendant encore un certain temps, il nous faudra jongler entre navigations et travail : les missions chez les tailleurs de pierre aux quatre coins du monde pour le Capitaine, et les quelques rares salons viti-coles aux quatre coins de la France pour moi...Ainsi, entre deux escales "professionnelles", nous pourrons caboter le long des côtes européennes au gré de nos envies.

À défaut d'être excitant, ce programme avait l'avantage d'être réaliste. En effet, ne valait-il pas mieux naviguer sûrement, à petites encablures, que de se retrouver en guenilles à l'autre bout du monde comme me l'avait si délicatement fait remarquer Gontrand ?

Et c'est ainsi que le 22 septembre 1998, après deux journées d'une navigation sereine, je prenais mes quartiers d'hiver au ponton numéro 13 du port des Minimes de La Rochelle.

Le soir-même, la Moussaillonne exposait avec enthousiasme au Capitaine sa vision de ces six mois d'entraînement intensif.

- Bon, nous avons jusqu'au 1er avril pour être au top. Ce qu'il faut, c'est sortir le plus souvent possible, quel que soit le temps. Comme ça, on pourra vérifier que tout fonctionne correctement. Et d'ici le printemps, mouiller l'ancre ne doit plus avoir de secret pour nous et moi, je dois être capable de tenir la barre de Marsup en toutes occasions.

On dit souvent qu'il n'y a qu'un pas du rêve à la réalité... Oui, mais attention de ne pas trébucher en cours de route, la gamelle peut être fort douloureuse. Celle que nous primes eut néanmoins l'avantage, pour mes compagnons, de démêler les fils de leurs envies profondes.

Pourtant, tout avait bien commencé. Dans les quinze jours qui suivirent notre installation, je sortis m'aérer les voiles à deux reprises dans la baie. Balades pleines d'enseignements car vivifiées par un vent vigoureux. La Moussaillonne s'aperçut alors que ne devenait pas mon skipper qui veut, surtout lorsque les notions d'algèbre et de géométrie dudit skipper, qu'elles soient dans l'espace où à la surface de l'eau, sont proches du

néant. Quant au Capitaine, il prit la mesure de ce que le souffle d'un Éole en pleine forme pouvait provoquer quant il visait parfaitement le travers de mes voiles : me transformer en culbuto et faire valser dans mes entrailles tout objet mal calé...y compris les frigos.

Dès lors, l'une s'inscrivit en hâte aux cours de permis-mer, espérant qu'une vedette de 5 mètres serait plus facile à manier qu'un voilier de 12, et l'autre se résigna à enfiler sa tenue de bricoleur.

Cependant, bien plus rapidement que prévu, mon équipage m'abandonna, happé par ses contraintes professionnelles, puis par ses liens familiaux en raison des fêtes de fin d'année. Période pendant laquelle je songeai avec nostalgie à mes copains bordelais... Parce que, franchement, tant qu'à être scotché à un ponton, autant que ce soit avec les potes ! Ce n'est pas que les Rochelais étaient désagréables, non, ils étaient inexistantes, en hibernation totale dans l'attente du retour des beaux jours.

Par bonheur, je n'eus pas à patienter jusque là pour voir réapparaître mes compagnons : mi- janvier, nous étions de nouveau réunis. L'hiver et ses frimas aidant, les velléités de navigations quasi quotidiennes de la Moussaillonne avaient laissé place à une frénésie de bricolage, afin d'améliorer mon confort, au grand désarroi de son squelette et de ses muscles qui n'appréciaient que très modérément les postures acrobatiques qu'elle leur imposait pour atteindre certains recoins de ma structure. Ils tentèrent bien de l'alerter par quelques signes discrets, mais sans succès, tant elle était prise par son ouvrage. Et ce qui devait arriver arriva : un petit geste anodin de trop provoqua l'ire de son squelette qui, exténué, décida de se bloquer au niveau des vertèbres lombaires, ce qui la propulsa immédiatement sur sa couchette. La position allongée n'ayant pas l'heur de la soulager, un médecin fut appelé à son chevet.

- Ouh là, là ! Vous êtes complètement bloquée ! Après avoir fait cette série de piqûres décontractantes, si ça ne va pas mieux, c'est qu'il s'agit probablement d'une hernie discale. Il faudra alors envisager l'opération, lui déclara celui-ci en guise de réconfort.

Consternation à bord ! Non seulement notre Moussaillonne souffrait le martyr, mais elle se mit alors à broyer du noir, persuadée que ses rêves de navigation au long cours s'évanouissaient à tout jamais.

Heureusement, 15 jours d'injections quotidiennes et de repos total permirent à ses muscles de retrouver un semblant de souplesse, elle put de nouveau mettre pied à terre. Cependant, pas question pour autant de songer à la moindre balade en mer. En effet, bien que son moral eût retrouvé quelque couleur, les examens médicaux n'ayant révélé aucune lésion importante, pendant encore un mois, des béquilles lui furent nécessaires pour se déplacer.

Le temps passait, le mois de mars touchait à sa fin. En une demi-année, j'étais sorti en tout et pour tout deux fois dans la baie. Nous étions loin de l'entraînement intensif auquel je m'étais préparé avec enthousiasme !

- Dis, Gontrand, je suis inquiet ! Ne sommes-nous pas censés quitter La Rochelle avant le 1er avril, c'est à dire dans 10 jours ?

- Nous étions... Tu ne les as pas entendu discuter hier soir ? Notre escale est prolongée de deux mois.

- Deux mois ? Et pourquoi ça ?

- Pour que la Moussaillonne retrouve toute son énergie et obtienne enfin son permis-mer.

- Ben ! Je croyais qu'elle l'avait passé en février, juste avant de se faire mal ?

- Passé oui ! Gagné, non !!! Tu n'étais pas étonné qu'elle soit si discrète à son sujet ?

Elle a réussi l'épreuve théorique... et loupé la pratique : elle a coupé en deux l'homme à la mer.

- Hein ? Coupé en deux un homme dans la mer ? Mais c'est affreux, ça !

- Mais non ! Pas un homme pour de vrai ! Il n'aurait plus manqué que ça ! Voilà : le jour de l'examen, les candidats doivent réussir des épreuves dont l'une consiste à sauver de la noyade une bouée lancée dans l'eau.

- Sauver une bouée de la noyade ??? Qu'est-ce que c'est que cette idiotie ! Une bouée ne se noie pas !

- Attends, il faut imaginer que la bouée est un humain tombé dans l'eau. Bon, alors, la Moussaillonne pilotait le bateau-école, elle s'est approchée de la noyée, rapide comme l'éclair, a attrapé la gaffe¹ placée sur le pont et a sauvé la bouée. Sauf que... elle avait oublié de mettre le moteur au point mort, donc l'hélice tournait encore. L'examineur a estimé que dans la vraie vie, l'hélice aurait coupé en deux les jambes de la personne en détresse. Donc, recalée, la Moussaillonne.

- Pour une fois qu'elle réagissait vite !!

- Là, t'es méchant ! Bref ! Du coup, elle refait un stage et passera de nouveau l'examen fin avril.

D'ici là...

Eh bien d'ici là, le Capitaine s'en fut par monts et par vaux tandis que mon équipière préférée se réconciliait peu à peu avec son squelette. Puis, le jour tant redouté de l'examen arriva. Je la vis partir tremblante et revenir... rayonnante.

- J'ai mon permis ! Je n'ai pas oublié de mettre le moteur au point mort avant de sauver la bouée et tous mes nœuds étaient parfaits. À l'envers de ce que l'examineur s'attendait à

1 Long manche à balai avec un crochet au bout.

voir, mais parfaits quand même. Des beaux nœuds de gauchère, quoi !! Et je n'ai pratiquement pas eu mal au dos !

Ce "pratiquement" m'inquiétait un peu, je craignais la rechute. La colonne vertébrale d'un humain ne doit-elle pas être aussi bien haubannée¹ que le mât d'un voilier pour éviter de se briser en cas de fortes tensions ? Et les fortes tensions, ce n'est pas cela qui manque lorsque l'on navigue sur une mer agitée !

Puis, au fil des semaines, en dépit du fait que les petites virées dans la baie n'étaient plus à l'ordre du jour, je repris confiance, tant mes compagnons s'activaient à vérifier que tout mon matériel de bord était en état de fonctionnement, que Gontrand ronronnait correctement, que leurs vivres étaient suffisantes. Le grand Vrai départ n'était pas loin, c'était certain ! Et en effet, le 22 mai, après exactement huit mois d'escale, la Moussaillonne m'annonça la bonne nouvelle :

- Tiens-toi bien, voilier de mon cœur, nous levons l'ancre dans deux jours. Lundi, nous filons sur l'île de Ré toute proche, puis cap sur les Sables-d'Olonne. Deux sauts de puce, histoire de nous remettre dans le bain. Et après, on verra où le vent nous mènera.
- Et moi, adorable Moussaillonne, j'avais promis à mon copain « Ballade » de lui raconter nos aventures au fil de l'eau. Je vais enfin pouvoir tenir parole.
- Quelle bonne idée ! Avec une copie de tes écrits pour égayer les vieux jours de ton équipage, lorsque nos carcasses fatiguées ne nous permettront plus de braver les sautes d'humeur d'un océan fantasque.

C'est très personnel, les lettres à un ami. À travers elles, on ouvre son cœur, on confie ses sentiments les plus secrets... Mais comment vous raconter « Marsup de Loupiac » sans leur témoignage ? Écrites au gré de mes escales, elles illustrent cette période charnière de ma vie où je passai de l'adolescence à l'âge adulte.

Je vous les confie, feuilletez-les avec délicatesse.



Port des Minimes, La Rochelle.



Ballade, mon ami.

¹ Maintenu avec des haubans.

Les Sables-d'Olonne, lundi 31 mai 1999

Cher Ballade,

Excuse-moi pour ce long silence. Non, je ne t'avais pas oublié, mais ce n'est que la semaine dernière que j'ai pu m'extirper définitivement du port de La Rochelle. Et encore ! J'ai bien cru ne jamais y arriver...

D'abord, sache que mon séjour rochelais, aussi confortable fût-il, ne répondit vraiment ni à mes attentes ni à celles de mes compagnons. Sur les 8 mois qu'il dura, je ne pus me dégourdir la coque et les voiles dans la baie qu'à deux reprises, la Moussaillonne ayant été victime d'un accident qui l'empêcha de se mouvoir à sa guise durant de longues, longues semaines. Alors, je te laisse imaginer l'excitation qui régnait à bord lorsqu' enfin, le 24 mai au matin, je quittai le ponton numéro 13 du port des Minimes, direction Ars-en-Ré, où nous espérions passer une agréable soirée avant de mettre le cap sur les Sables-d'Olonne.

À peine sorti du port, il apparut que mon loch¹ était muet. Je suppose que cela ne t'étonne pas, car tu le sais aussi bien que moi, rester immobile dans l'eau pendant trop longtemps est préjudiciable au bon fonctionnement de ces petits appareils. Le mien n'a pas dérogé à la règle ! Ses fragiles ailettes avaient attiré tant de parasites qu'elles n'arrivaient plus à tourner correctement, l'empêchant d'indiquer ma vitesse sur l'eau. Bon, rien de grave.

Sur ce, c'est mon GPS qui soudain perdit le nord, incapable de détecter le moindre satellite dans le ciel et donc d'indiquer ma position exacte. Là, c'est plus ennuyeux ! Ceci dit, pour se rendre à l'île de Ré, les points de repère sont suffisamment nombreux pour ne pas avoir besoin de faire appel à la technologie de pointe. Mais tu connais ma navigatrice ! Un rien l'angoisse. Alors, elle s'est précipitée vers son GPS portable qui somnolait tranquillement dans son étui. Réveillé en sursaut, il a eu un peu de mal à retrouver ses esprits, surtout qu'il ne peut travailler qu'au grand air, allergique qu'il est aux structures en acier. Une petite nature quoi ! Mais bon, on ne lui demandait pas de traverser l'Atlantique, seulement le pertuis Breton. Et je dois avouer qu'il s'acquitta parfaitement de sa tâche, jusqu'à ce que la Moussaillonne fut prise de l'envie soudaine de soulever mes planchers pour jeter un coup d'œil dans mes fonds. Je venais tout juste de passer sous le pont de l'île de Ré.

Tu aurais vu sa tête quand elle se trouva nez à nez avec 10 cm d'eau ! Maintenant j'en rigole, mais j'étais bien content que quelqu'un s'aperçoive enfin que j'étais blessé, car l'afflux d'eau salée commençait à me démanger terriblement.

¹ Appareil électronique permettant de mesurer la vitesse d'un bateau et dont le capteur se trouve fixé sur la partie immergée de la coque.

Cette fâcheuse découverte ajoutée aux dysfonctionnements précités – Ah oui ! J'avais oublié mon panneau solaire qui ne chargeait plus – convainquit mon équipage de rebrousser chemin sur le champ, persuadé, avec raison, que La Rochelle était le lieu le mieux adapté pour me soigner.

Le retour au ponton 13 se fit discret, m'attendant à essuyer quelques quolibets de la part de mes voisins. Mais non, rien de tel, au contraire, chacun y allant de son léger frémissement des haubans en signe de compassion.

Mes amarres à peine attachées, la Moussaillonne se mit à écoper à tour de bras tandis que le Capitaine enfilait son bleu de travail. M'examinant sous toutes les soudures, il ne lui fallut pas longtemps pour découvrir que ma blessure provenait du joint tournant¹ de mon arbre d'hélice². Je sentais bien des petites douleurs par là depuis quelque temps, mais je n'aurais jamais imaginé que ce fût si grave.

Le lendemain matin, sans même aller boire un café dans leur bistrot habituel tant ils étaient vexés de notre mésaventure (les humains sembleraient plus enclins aux sarcasmes que nous autres, les gentils bateaux), mes compagnons se mirent en quête d'un nouveau joint. Ils en trouvèrent un très vite et, coup de chance, la cale de carénage³ étant libre, l'opération fut programmée pour l'après-midi.

Confortablement appuyé contre le mur, la quille au sec, je ne sentis pratiquement rien durant l'intervention. Et maintenant, j' te dis pas le bonheur ! Les lèvres caoutchoutées qui étreignent mon arbre d'hélice sont d'une telle douceur, d'une telle sensualité ! Et quand l'arbre tourne, alors là , c'est le paradis... Quant à l'eau de mer, plus une seule goutte ne passe !

Finalement, contre toute attente, je fus rapidement rétabli. Mes compagnons qui, comme moi, n'avaient qu'une envie, repartir au plus vite, ne mirent pas 36 heures pour réparer mon panneau solaire, nettoyer les ailettes de mon loch (elles en avaient drôlement besoin !) et m'équiper d'un nouveau GPS en pleine possession de ses moyens. Il est très cordial, plus volubile que son défunt prédécesseur et a tout de suite sympathisé avec les autres instruments. Ils nous a dit s'appeler Hoshi (星) parce qu'il est japonais et a toujours la tête dans les étoiles. Et « étoile », en japonais, ça se dit « hoshi ». Logique, non ?

Donc, le 27 mai, trois jours après notre retour penaud, nous quitions La Rochelle pour de bon et, à 15 heures, j'avais la quille bien installée dans le port d'Ars-en-Ré. Comme il s'agit d'un bassin à flot avec seuil⁴, cerné par les marais salants, ce n'est que le

1 Sorte de bague fixée sur l'arbre d'hélice et qui empêche l'eau de passer. Contrairement à son nom, elle ne tourne pas, c'est l'arbre qui tourne.

2 Très long morceau d'innox de forme cylindrique qui relie le moteur à l'hélice.

3 Pente bétonnée qui part d'un quai pour se perdre dans l'eau. À marée basse, elle est en partie découverte, ce qui permet aux bateaux de stationner quelques heures la quille à l'air.

4 Un petit muret retient l'eau dans le bassin, lorsque la marée est basse, ce qui nous permet de flotter.

lendemain après-midi, à marée haute, que je larguai les amarres pour notre direction finale, les Sables-d'Olonne, où je ne devais rester que le temps du week-end.

Nous sommes lundi, je suis toujours à quai... Et cette fois encore, je suis la cause de ce changement de programme. Tu sais que, de naissance, je suis fragile de mon presse-étoupe de mèche de safran¹ qui n'arrive pas à faire barrage à l'eau de mer lorsque Gontrand me propulse. Alors, régulièrement, il faut le bourrer de filasse. Et sur cette mèche, est fixé Théo, mon secteur de barre². Eh bien hier, en bricolant la filasse, le Capitaine s'est rendu compte que Théo était au bord de la rupture, l'un de ses boulons étant sectionné. Je te laisse imaginer ce qui ce serait produit : Théo lâche tout, entraînant dans sa chute Pyth, mon pilote automatique, tandis que ma barre à roue se bloque ou tourne dans le vide... L'enjeu valait bien une journée d'escale supplémentaire ! Le problème est que la météo est en train de tourner vinaigre. Repartirons-nous demain ? Après-demain ? Mystère...

Ceci dit, ça ne me gêne pas vraiment, au contraire... parce que figure-toi que je suis amarré au ponton des grands voiliers de course. Oui monsieur ! Je côtoie des célébrités qui ont participé au « Vendée Globe »³. Et je peux t'assurer qu'ils ne sont pas bêcheurs ! Ils m'ont tout de suite adressé la parole. Ils me racontent leurs aventures sur les océans lointains, je leur narre mes mésaventures sur les mers avoisinantes. Ils me font rêver, je les fais rigoler. Quelles belles rencontres !

Salue tous les amis du bassin de ma part,

À bientôt pour la suite de notre voyage,

Ton copain baroudeur,

Marsup de Loupiac



Théorème dit Théo.



Pythagore dit Pyth.



1 Ma mèche de safran est un tube qui traverse ma coque et sur lequel est fixé mon safran. L'une des façons d'empêcher l'eau de m'inonder l'intérieur est de bourrer d'une espèce de filasse, de l'étoupe, l'endroit où ledit tube me passe à travers. On appelle ça un presse-étoupe. Chez moi, ça a toujours fuit !

2 Espèce d'éventail en acier agrippé à ma mèche de safran sur lequel sont fixés les câbles reliés à ma barre à roue.

3 Célèbre course nautique qui consiste à faire le tour du monde à la voile en partant des Sables d'Olonne.

La Roche-Bernard, lundi 21 juin 1999

Cher ami Ballade,

Seulement trois semaines et 86 milles se sont écoulés depuis ma dernière lettre et, pourtant, j'ai déjà tant à te raconter ! Car vois-tu, avec mes compagnons de voyage, la moindre encablure est source de péripéties. Et si certaines nous semblent comiques, à Gontrand et moi, d'autres nous font plutôt rire jaune...

Cela a commencé dès les Sables-d'Olonne quand, la veille de notre départ présumé, une dépression pointa le bout de son nez. Prudent, l'équipage décida d'attendre un jour ou deux qu'elle ait filé vers d'autres cieux pour reprendre la mer. Surprise ! Une de ses semblables la suivait de près.

- Écoute, aujourd'hui c'est le 4 juin, ça va bientôt faire une semaine que nous sommes coincés ici, déclara le Capitaine à une Moussaillonne attentive, tandis qu'ils prenaient leur petit-déjeuner. Le gros de la dépression est attendu pour cette nuit et nous n'avons que 25 milles à parcourir jusqu'à l'île d'Yeu. Je pense qu'on peut tenter le coup.

- D'accord ! Le temps de tout mettre en ordre et on y va.

C'est ainsi qu'à midi, la quille et le safran frétilants de bonheur, je larguais les amarres. Tous, à bord, étions conscients que la traversée serait quelque peu agitée, mais qu'importe, n'étions-nous pas de vrais marins ?

J'étais au milieu du chenal qui mène à l'océan quand subitement l'économe de bord se rendit compte qu'elle avait omis de régler ma dernière nuitée. Je te laisse imaginer la réponse du Capitaine lorsqu'elle lui demanda de faire demi-tour. L'honnêteté a ses limites...

Était-ce la première dépression qui musardait ou la suivante qui se hâtait ? Je ne saurais le dire, mais toujours est-il que, dès la sortie du port, je m'en donnai à cœur joie, surfant sur une mer plus gaillarde que ne l'avaient envisagé mes compagnons.

Au début, tout allait bien : j'étais ravi de cette course revigorante et mes « vrais marins » se sentaient d'attaque pour rallier Port-Joinville. Puis, au fur et à mesure que je prenais le cap¹ qu'ils m'indiquaient, je vis leur enthousiasme se tarir, leurs visages blêmir : celui du Capitaine parce que son estomac lui rappelait sa profonde aversion pour les navigations au près sur une mer agitée, celui de la Moussaillonne parce que ce qu'elle voyait devant elle l'incitait à penser que ma route était bigrement risquée.

- Dis donc Capitaine, il y a quelque chose qui cloche, il me semble que nous nous acheminons allègrement vers la côte rocheuse.

- Meuh non ! C'est une impression d'optique ! Comme prévu, nous avons bifurqué vers le

¹ La direction.

nord juste après avoir dépassé la bouée indiquant l'entrée de la baie. Le cap actuel nous fait éviter les dangers. De toute façon, nous n'avons pas le choix, la direction du vent est telle que nous ne pouvons pas nous éloigner davantage de la côte, nous serions trop au près¹ et n'avancerions plus.

- Bon, alors, si j'ai bien compris, nous allons nous écraser sur les rochers parce que c'est en prenant cette direction que le bateau avancera le mieux ! Génial !

- ...

- Que mes yeux soient abusés, soit, mais le GPS, lui, ne se trompe pas. S'il dit que nous n'éviterons pas les dangers en gardant ce cap, c'est que nous ne les éviterons pas ! Mais viens regarder la carte, enfin !

- Tu veux ma mort ? J'ai trop mal au cœur pour bouger de mon banc... Alors descendre !

La suite ne t'étonnera pas, je pense : une météo moins favorable que supposé, un Capitaine en conflit avec son estomac, une Moussaillonne confiante en son tout nouveau GPS... Décision fut prise de rebrousser chemin et deux heures après, je retrouvais ma place parmi mes copains au long cours.

Le retour au calme fut bénéfique aux facultés d'analyse de mes équipiers qui se penchèrent sur leurs cartes nautiques.

- Eh bien voilà ! Avec cette carte à grande échelle, nous avons encore frôlé la catastrophe faute d'avoir lu attentivement les informations en notre possession, s'exclama la Moussaillonne, dépitée. Il y a deux balises à la sortie des Sables, mais une seule est reproduite sur la carte : nous avons viré trop tôt ! Si nous continuons comme ça, on va bien finir par s'y fracasser sur la côte !!!!

En guise de conclusion, elle en déduisit que ce qui porte malheur sur un voilier, ce n'est pas de prononcer le nom d'un certain animal à longues oreilles, mais de vouloir quitter un port sans avoir payé son dû.

Deux jours plus tard, porté par un vent modéré sur une mer apaisée, je mettais le cap sur l'île d'Yeu. Brève escale avant de me diriger vers Belle-Île où mon arrivée ne manqua pas d'amuser quelques collègues. Je t'explique : c'était le début de soirée, la marée était descendante et, par conséquent, les écluses des bassins à flots étaient closes. Je n'avais d'autre choix que de passer la nuit dans l'avant-port, embossé² à deux bouées, afin d'éviter tout mouvement intempestif. Or, il s'avéra nécessaire de rallonger une de mes amarres, ce que fit la Moussaillonne avec application. Mais application ne signifie pas efficacité ! Car, dans ce cas, pourquoi moins d'une heure plus tard, me suis-je retrouvé flanc à flanc avec mon voisin le plus proche ?

1 Quand le vent et moi faisons route contraire. Dans ce cas, je suis souvent très penché. Et si nous sommes vraiment face à face, je ne peux plus avancer.

2 Amarré par l'avant et l'arrière afin de ne vraiment pas bouger.

- Ben ! Ne vous gênez pas ! m'asséna-t-il, surpris d'une telle promiscuité.
- Je vous prie de m'excuser, mais ceci n'est nullement de mon fait. Je crois qu'une de mes amarres s'est rompue.
- Rompue, vous êtes certain ? J'ai pu observer votre équipière à l'œuvre, tout à l'heure. Cela ne m'étonnerait guère qu'elle ait confondu nœud de vache¹ et nœud plat² ! Ce qui expliquerait votre mésaventure car, c'est bien connu, un nœud de vache ne sert à rien sinon à tromper les matelots maladroits.
- Soyons magnanimes, elle est gauchère ! Si je vous disais qu'il lui a fallu 4 années d'intense réflexion pour maîtriser l'art du nœud de chaise³, son pouvoir d'analyse ayant été perturbé par le fait que toutes les explications qui lui étaient prodiguées émanaient de droitiers !
- Je vous répondrais qu'elle a intérêt à le booster, son pouvoir d'analyse, et nous sortir au plus vite de cette situation un brin inconfortable !

Ce n'est pas la Moussaillonne qui me tira de ce mauvais pas, mais le Capitaine qui, tout en maugréant contre sa moitié, mit P'tit Canote à contribution pour aller rattacher mes deux amarres qui barbotaient paresseusement dans les eaux du bassin.

Et je repris sagement ma place.

Le lendemain, dès l'ouverture des écluses, je troquai mes bouées de mouillage pour quelques mètres le long d'un quai exigu et bruyant dans le port du Palais où je restai deux jours. Le temps pour mes compagnons d'arpenter l'île de long en large et d'apprendre qu'il leur fallait au plus vite me trouver un lieu d'escale nettement moins onéreux, car le Capitaine était attendu à l'autre bout du monde sous huitaine.

Pas facile dans le coin, en plein mois de juin, de dégoter un abri sympathique ne mettant pas en péril la caisse de bord ! Nous nous dirigeâmes d'abord vers le port de Saint-Nazaire qui, d'après les dires d'un voisin de ponton, accueillait gratuitement les plaisanciers adeptes du système D, pourvu qu'ils ne fussent pas trop regardants sur le confort. Une réplique du bassin à flot de Bordeaux ? Le rêve... D'autant plus que la Moussaillonne, toujours en délicatesse avec son squelette, savait de source sûre qu'une excellente ostéopathe était installée en ville.

Las, notre enthousiasme ne dura que le temps de la traversée ! Car lorsque je me présentai devant les portes de l'écluse, mes équipiers découvrirent un grand panneau indiquant que désormais le port était payant, prière de prendre contact avec la capitainerie. Ce qu'ils firent, non sans avoir auparavant jeté un coup d'œil à l'intérieur du bassin : entre

1 Lorsqu'elle lace ses chaussures, la Moussaillonne fait des nœuds qui passent leur temps à se défaire, ce sont probablement des nœuds de vache.

2 Si elle les laçait avec des nœuds plats, cela ne se produirait pas. La différence entre les deux est minime, il suffit d'un peu d'attention.

3 Nœud quelque peu complexe impossible à dénouer sous tension.

l'ancienne base sous-marine allemande et les quais grisâtres, l'atmosphère ne leur sembla pas des plus accueillantes. Impression corroborée par la conversation téléphonique qu'échangea le Capitaine avec son interlocuteur : bien que sans commodité aucune, les lieux, dédiés avant tout à la marine professionnelle, étaient devenus onéreux pour les plaisanciers, afin de les dissuader d'y faire escale.

- Tuyau bien percé ! déclara la Moussaillonne, un brin déçue. Qu'avons-nous d'autre dans notre besace ? Ah oui ! La Roche-Bernard, sur la Vilaine. Espérons que nous aurons plus de chance !

Je repris donc le chenal en sens inverse, slalomant entre les nombreux cargos qui allaient et venaient. Une vingtaine d'heures de navigation plus tard, je m'engageais dans l'embouchure de la Vilaine, passais le barrage d'Arzal... et atterrissais à La Roche-Bernard d'où je t'écris aujourd'hui.

Un vrai petit paradis, ici : nous avons été accueillis avec courtoisie et bienveillance par les autorités portuaires, le paysage est magnifique et je partage mon ponton avec une superbe jonque si bien astiquée que mes équipiers se sont empressés, dès leur arrivée, de me redonner de l'éclat en repeignant mon pont.

Combien de temps vais-je rester ici ? Je ne saurais le dire, mais qu'importe, ma voisine est si mignonne !

À bientôt,

Ton copain enchanté,

Marsup de Loupiac



P'tit Canote.



La Roche-Bernard.

La Roche-Bernard, 12 août 1999

Cher ami Ballade,

Quand tu liras cette lettre, de retour de ta croisière estivale, serai-je reparti pour de nouvelles aventures ou toujours collé à mon bout de ponton ? Difficile à dire car, depuis deux mois, tandis que le Capitaine enchaîne voyage professionnel sur voyage professionnel, la Moussaillonne s'est déjà rendue à plusieurs reprises à Saint-Nazaire, afin de régler le différend qui l'oppose à son squelette... Et la tâche est ardue ! Je la sens inquiète, ne sachant si elle pourra retrouver sa forme d'antan.

Comme elle doit éviter tout geste inconsidéré, pour passer le temps entre deux balades en ville, elle joue de la guitare, elle écrit, elle s'exerce à la pêche à la ligne.

Tiens, l'autre matin, elle a attrapé un poisson-chat ! Si le piéger fut aisé et sans surprise - un petit morceau de lard au bout de la ligne suffit à l'attirer, comme pour les anguilles - l'occire, en revanche, déconcerta au plus haut point notre apprentie pêcheuse. La bestiole gisait, agonisante, sur le ponton. Afin d'abrèger ses souffrances, s'armant de son courage et d'un grand couteau, d'un geste ferme, Vlan ! elle décapita sa victime. La tête roula d'un côté, le corps de l'autre. Et voilà que devant ses yeux ébahis, malgré ce traitement totalement inamical et logiquement radical, ces deux parties d'un tout, bien que dissociées, continuaient à gigoter comme des asticots. Fascinée par le spectacle, l'idée folle l'effleura que la poisson-chatte (c'était une fille), dont les yeux continuaient à s'ouvrir et se fermer, était encore vivante... Finalement, ayant repris ses esprits, elle découpa les filets et les fit griller : la chair de la pauvre bestiole, dont les convives comparèrent le goût à celui de l'anguille, fut appréciée par leurs papilles de gourmets, mais l'idée qu'un être vivant puisse passer si vite de son cadre de vie dans l'assiette de quelque carnassier la laissa néanmoins perplexe.

Voilà la seule petite anecdote valant la peine d'être relatée. Tu comprends maintenant combien les jours s'écoulent calmement ici. Heureusement, je me suis fait de nouveaux copains, britanniques pour la plupart... Je voyage par procuration, à défaut de fendre les flots !



Ton copain immobile,
Marsup de Loupiac



La Roche-Bernard, 16 janvier 2000

Très cher ami Ballade,

Les vœux que tu m'as adressés en ce début d'année m'ont rempli de joie. Qu'il est bon de savoir que l'amitié perdure, malgré la distance qui nous sépare !

En retour, reçois mes souhaits de bonne traversée pour cette ultime année du millénaire :

Coque solide,
Moteur robuste,
Voiles performantes,
Je te souhaite de joyeuses navigations
Sur une mer hospitalière,
Porté par des vents favorables.

Comme tu vois, je suis toujours à La Roche-Bernard, et pour les joyeuses navigations, il va me falloir encore patienter, car figure-toi que mon équipage m'a déserté pour se rendre au chevet d'une maison !! Je t'explique.

À la fin de l'été, mes compagnons décidèrent de prolonger de quelques mois leur escale bretonne, la Moussaillonne ne se sentant pas encore apte à jouer de la manivelle de winch¹ et à tirer sur les écoutes² avec l'énergie nécessaire. Or, à la même époque, le frère de cette dernière et son épouse décidèrent d'acquérir une maison près de Saintes. Une vieille, très vieille maison dont l'âme, selon les dires du Capitaine, était enfouie si profondément dans ses pierres que bien des soins étaient nécessaires pour qu'elle s'épanouisse de nouveau.

Cette nouvelle me stupéfia. Jamais je n'aurais supposé que ces choses immobiles que l'on aperçoit ici et là, au gré de nos voyages, pouvaient être dotées d'une once de vie. Tu te rends compte, elles sont comme nous, les beaux bateaux qui vont sur l'eau !

- Voilà, on a bien réfléchi, m'exposa la Moussaillonne tandis qu'elle préparait ses bagages. Mon dos exige d' être traité avec précaution pendant quelque temps, l'énergie du Capitaine ne demande qu'à se déverser dans un projet concret, tandis qu'une vieille maison fort sympathique aspire à retrouver sa joie de vivre. Ses propriétaires ayant une meilleure connaissance de la construction de l'esprit que de celle des murs, nous avons décidé d'aller leur donner un coup de main. L'affaire d'une petite année, tout au plus. Et après, en avant pour de nouvelles aventures, promis juré !

1 Équipement en forme de moulin à poivre fixé sur le pont des voiliers et actionné soit à l'aide d'une manivelle, soit électriquement. Les équipiers y enroulent les cordages reliées aux voiles, ce qui facilite les manœuvres.

2 Cordages utilisés pour régler l'angle des voiles.

L'automne commençait à poindre, les plaisanciers à désertier les quais, la torpeur à envahir le port. Avec Gontrand, nous étions près de sombrer dans une langueur monotone, lorsque, un matin particulièrement brumeux, nous distinguâmes une silhouette approcher prudemment de notre ponton pour s'engager délicatement entre mes pare-battages et le catway voisin auquel elle s'amarra avec élégance. Superbe Anglaise en polyester d'origine suédoise d'environ 38 pieds, merveilleusement entretenue par ses propriétaires, KUMARI venait d'entrer dans ma vie.

Dès notre premier frôlement de coques, ce fut le coup de foudre. Et depuis ce jour béni, nos haubans frémissent à l'unisson, nos proues¹ se caressent délicieusement au gré des ondulations des flots... Nous sommes amoureux, nous sommes heureux et c'est génial !!!

Conscients que notre amour ne pourra s'épanouir que le temps de cette escale bretonne, que nous devons nous séparer l'été revenu, nous le vivons avec passion. Notre bonheur est tel qu'il attire les couples de poissons-chats et de canards. Même Ernest, le cygne misanthrope mascotte du port, a pris l'habitude de nous rendre visite, devenant presque sociable.

Quant à Gontrand, il s'est lié d'amitié avec Yanmar, le moteur de Kumari. Et tandis qu'avec ma belle nous rêvons de navigations idylliques, bord à bord, poussés par les alizés bienveillants vers des contrées lointaines, eux ne parlent que vitesse, tours/mi-
nutes, s'imaginant gagner mille courses grâce à la puissance de leurs mécaniques. Chacun ses passions !

L'hiver passe ainsi, douillettement, et c'est bien la première fois que nul à bord n'attend l'arrivée des beaux jours avec impatience ! À part Castagnette, bien sûr ! Mais si ! Tu le connais ! C'est le moteur hors-bord de mon annexe² P'tit Canote.

Figure-toi que tout occupés qu'ils étaient à vouloir sauver l'âme d'un tas de pierres vieillissant, mes équipiers en ont oublié de mettre le pauvre petit moteur à l'abri avant leur départ, le laissant grelotter dans la froidure, agrippé à mon bastingage.

C'est ma voisine la jonque qui, ayant pas mal bourlingué le long des côtes espagnoles, l'a baptisé ainsi, Castagnette, car depuis un mois, pas une nuit sans que les pontons ne résonnent des entrecrocs de ses vis et boulons, tant il tremble de froid. J'appréhende le jour où il devra remettre ses rouages en marche ! Il semble si faible... Heureusement qu'il y a de bons mécaniciens dans les parages !

1 Partie avant d'un bateau, parfois ciselée. La mienne serait plutôt cabossée !

2 Petit bateau, souvent gonflable, qui permet aux navigateurs de quitter leur bateau pour rejoindre la côte quand ils sont au mouillage.

Voilà, je pose maintenant ma plume pour rejoindre ma douce amie et te dis à bientôt.

Ton copain amoureux,
Marsup de Loupiac



Tandis que je filais le parfait amour avec ma douce Kumari...



... le tas de pierre vieillissant était à la recherche de son âme.



Port Tudy, 23 août 2000

Cher Ballade,

L'amour, mon ami, est un sentiment bien curieux. Je le savais, pourtant, que notre idylle prendrait fin avec l'arrivée des beaux jours ! Alors, pourquoi donc notre séparation me plongeait-elle dans un abîme de tristesse dont même les blagues de Gontrand n'arrivaient pas à me sortir ?

Jamais je n'oublierai ce funeste après-midi du mois de mai où les propriétaires de ma douce amie firent irruption dans notre bonheur, ne nous laissant que quelques heures pour nous dire adieu, tant ils étaient pressés de la mener jusqu'à un petit chantier en amont de La Roche-Bernard, afin de la préparer pour sa croisière estivale.

À peine sa gracile carène disparue au détour d'un méandre du fleuve, voilà-t-il pas que je sentis toute ma structure se ramollir, Maestro, habituellement si altier, se tasser, mes filières¹ s'avachir entre mes chandeliers² et, pour finir, mon robuste bout-dehors³ piquer du nez lamentablement !

- Courage ! s'exclama ma voisine la jonque. Ne savais-tu pas qu'un amour brisé est bien plus douloureux qu'une attaque de rouille, aussi virulente soit-elle ?

Non, je ne le savais pas... Et je trimbalais mon chagrin, pensant ne jamais pouvoir retrouver une once de joie de vivre. Mon pont devenait hideux et je m'en fichais, les frissons de Castagnette me laissaient de glace, la compassion de mes compagnons de ponton m'agaçait plus qu'elle ne me remontait le moral.

- Tu commences à m'énerver, m'asséna Gontrand un soir où ma déprime était particulièrement flagrante. Ton cœur est en train de devenir aussi moche que ton pont ! Tu ne t'aperçois même pas que Castagnette est dans un état semi-comateux, tellement tu es aveuglé par ton égoïsme ! Pour lui, oui, je me fais du souci ! Pas pour toi qui n'arrêtes pas de te regarder l'épontille⁴ de mât ! Et Kumari, tu crois qu'elle serait fière de toi ? Où est-il le fringant voilier rêvant de courses autour du monde ? Je ne vois qu'une barcasse verdâtre tout juste bonne à se traîner le long des berges des rivières ! Tu ne vauds pas mieux qu'un tas de pierres, tiens !

Gontrand a le don de trouver les mots justes pour me faire réagir. Et là, il avait atteint sa cible en plein dans le mille ! Je cessai illico de soupirer au fond de ma quille, redressai mon mât, retendis mes filières, repointai mon bout-dehors vers l'horizon et reconfortai du mieux que je pus un Castagnette terriblement affaibli. Quant à mon pont,

1 Câbles d'acier en inox qui font le tour de mon pont...

2 ...et pour en faire le tour, ils ont besoin du soutien de tiges métalliques appelées chandeliers.

3 Espèce de nez, plus ou moins long, plus ou moins gros, qui dépasse de la proue d'un bateau. Très utile pour installer une voile telle qu'un spi.

4 Espèce de gros tube qui renforce le pont des voiliers par en dessous, à l'endroit où est posé le mât.

l'amélioration de son état n'était malheureusement pas de mon ressort. Il était plus que temps que mon équipage se manifeste !

Tu sais, la télépathie entre humains et voiliers, c'est sûr, ça fonctionne ! Car deux jours après mon retour à la vie, le Capitaine et la Moussaillonne étaient là, devant moi, encombrés de leur bardas habituel.

Mon aspect négligé les étonna quelque peu, mais contrairement à mes craintes, ils ne m'en tinrent nullement rigueur. Au contraire, se sentant coupables de m'avoir abandonné si longtemps, ils s'empressèrent de brancher un tuyau d'eau, se précipitèrent fébrilement sur leur matériel de nettoyage et frottèrent, frottèrent, avec tant d'énergie que le surlendemain de leur arrivée, j'avais retrouvé mon presque lustre d'antan... un bon coup de peinture étant nécessaire pour parfaire le travail.

Quant à Castagnette, incapable de réagir à la moindre impulsion lorsqu'ils tentèrent de le faire démarrer, ils n'eurent d'autre choix que de l'emporter d'urgence à la clinique la plus proche où un mécanicien le déshabilla entièrement, afin de faire sécher toute ses pièces. Il en ressortit complètement ragaillardi, mais à quel prix ! Maintenant, le petit moteur est traité avec les égards qui lui sont dus, emmitouflé dans un manteau imperméable qui le protège du froid et des embruns. Il était temps !!!

La rapidité avec laquelle mon équipage s'activa à me redonner vie augurait d'un départ imminent. Mais les augures peuvent se tromper, et lorsque je vis le Capitaine, quelques jours après son arrivée, repartir valise à la main, je compris que les amarres n'étaient pas encore larguées.

Restée seule à bord, la Moussaillonne peaufinait ma remise en état avec entrain quand, patatras ! un vendredi après-midi, le responsable du port lui annonça que, la place que j'occupais ayant été attribuée à un collègue sur le point d'arriver, je devais la libérer dès le lendemain. Consternation à bord : il fallait déménager ! Et qui dit déménager dit me piloter avec dextérité jusqu'à un autre ponton, ce que mon équipière se sentait absolument incapable de faire. Mettre Gontrand en marche, d'accord, préparer les amarres, un jeu d'enfant, faire le point, vérifier la route à suivre, pas de problème, mais me faire accoster !! L'angoisse l'étreignit, elle se sentait si nulle !!!

Heureusement, et tu le sais bien pour l'avoir fréquentée, elle est très sociable. Ce fut donc tout naturellement que, parmi les nombreux copains qu'elle s'était fait en une semaine, trois se proposèrent pour me conduire jusqu'à mon nouvel emplacement situé au ponton « Visiteurs ». Elle était inquiète : un étranger tiendrait ma barre pour la première fois. Saurait-il me diriger convenablement ?

La nuit suivante, tandis qu'elle dormait d'un sommeil agité, Gontrand et moi nous

concertâmes : pas de facétie, pas de sautes d'humeur, nous lui ferions honneur devant ses amis, nous serions sages et obéissants. Promis juré !

Le jour fatidique arriva enfin. Je ne sais pas si cela t'est déjà arrivé de devoir composer avec un autre barreur que ton capitaine attiré... Pour tout te dire, j'appréhendais un peu, moi aussi. Eh bien ! Ce n'est pas pour me vanter, mais c'est avec beaucoup de classe que je parcourus les quelques centaines de mètres qui me séparaient de mon nouveau domicile que, par ailleurs, j'espérais provisoire. Quant à l'amarrage, il fut parfait : bravo à l'équipage improvisé ! Gontrand et moi étions fiers... et heureux pour notre Mousaillonne.

Deux semaines plus tard, le Capitaine était de retour, nous pouvions repartir pour de nouvelles aventures. Un joyeux apéritif d'adieux en compagnie de quelques Rochois, une bonne nuit de repos et... en avant !

Nous ne nous dirigeâmes pas immédiatement vers la mer, l'équipage ayant pensé, avec justesse, que ce fleuve si paisible était l'endroit idéal pour s'entraîner à mouiller. Car aussi incroyable que cela puisse te paraître, je n'avais jamais eu l'occasion de faire un mouillage forain, qu'il fût fluvial ou maritime. Je remontai donc la Vilaine jusqu'à un petit port dénommé Foleux, m'installai un peu à l'écart des autres bateaux et... ce moment tant attendu par mon ancre se produisit enfin : accrochée solidement à sa chaîne, elle se précipita avec enthousiasme dans les profondeurs du fleuve dont les fonds glaiseux, auxquels elle s'accrocha vigoureusement, l'accueillirent avec bienveillance. Euphorie sous l'eau, mais aussi en surface, mes équipiers n'étant pas peu fiers d'avoir si parfaitement réussi la manœuvre. Quant à l'économe de bord, elle se réjouissait d'autant plus que, pour la première fois, je ne leur coûterais pas un sou pour dormir, pas de droits de port !

Enfin, c'est ce qu'elle croyait, car le lendemain matin, vers 10 heures, une petite embarcation à moteur s'approcha de moi :

- Bonjour, de quoi s'agit-il ? s'enquit le Capitaine.

- Bonjour, c'est pour la taxe de port, rétorqua, souriant, l'un des deux hommes à bord du bateau.

- Quelle taxe de port ? Comme vous pouvez le constater, nous sommes à l'ancre !

- À l'ancre certes, mais sur le territoire de la commune. Et tout propriétaire de navire stationnant sur ledit territoire se doit de payer une taxe communale, taxe calculée en fonction de la longueur du bateau. Quelle est la taille de celui-ci ?

- 11 mètres 80.

- Ça fera donc 55 francs.

- Ah ? Bien... Mais dites-moi, à quel endroit se trouve donc la limite des eaux communales ?

- Là-bas, à 50 mètres, là où le fleuve fait un coude. Allez, au revoir et bonne journée !

Interloqués et un tantinet vexés, mes compagnons se demandèrent, en l'absence de tout panneau indicateur, comment les plaisanciers de passage pouvaient s'y retrouver. Peut-être que cette bouée, là-bas, accrochée à un piquet planté près de la berge et aux trois quarts dissimulée par de hautes herbes était un indice, peut-être...

En tout cas, la leçon à 55 francs fut profitable ! Pour notre deuxième nuit de camping sauvage sur le fleuve, ils furent vigilants et jetèrent mon ancre bien à l'écart des autres navires qui dormaient dans le port d'Arzal, au pied du barrage du même nom. C'était notre dernière escale avant de nous élancer (enfin !) vers l'océan.

Passer les écluses d'Arzal fut un bonheur. Rien à voir avec les portes rhumatisantes du bassin à flot de Bordeaux ! Et pour, de là, atteindre l'embouchure de la Vilaine, nul besoin de deux jours, quelques heures suffisent.

Une légère brise chatouillait ma grand-voile, la mer ondulait paisiblement, le soleil était encore bien installé dans le ciel.

Bien, pensai-je, maintenant, vers quelle contrée lointaine allons-nous mettre le cap ? Enfin, lointaine, lointaine... Le Capitaine n'ayant pas cessé son activité, je ne m'attends pas à m'élancer vers l'Amérique... Mais bon, les Scilly, l'Irlande ? C'est faisable, ça, non ?

- Si nous mouillions dans le coin, à l'abri des vents, avant de faire route, demain, vers l'île de Groix ? proposa soudain le chef de bord.

Mouiller ? Encore ? Cela devenait une habitude !! Pour ensuite se rendre à l'île de Groix ? Bon, pourquoi pas ? D'ici à Groix, il doit bien y avoir une cinquantaine de milles. Une petite mise en quille avant une croisière digne de ce nom ??? Tu sais, j'ai fini de me poser des questions. De toute façon, ce n'est pas moi le chef, alors... Et puis, comme dit le proverbe, «qui va piano, va sano».

Si moi, je ne risquais pas d'être épuisé par les efforts, ce n'était pas le cas de tout le monde à bord. Car, étant donné que la Moussaillonne avait le dos fragile, c'est elle qui tenait la barre tandis que le Capitaine activait le guindeau¹. Si celui-ci avait été électrique, le fait que je changeai trois fois d'emplacement en moins de 3 heures n'aurait eu aucun effet sur la musculature de mon vaillant manœuvre, mais tel n'est pas le cas, tu t'en doutes bien. Mon guindeau est tout ce qu'il y a de manuel, comme le tien, probablement. À deux vitesses, soit, mais manuel.

Je t'explique. À la première tentative, mon ancre fut surprise de ne pas réussir à se fixer dans les fonds sablonneux. Je dérapais en permanence, le courant m'entraînant où le cœur lui chantait, lentement mais inexorablement. Après une heure de surveillance intensive, l'équipage à l'unanimité décida, sur les conseils des "Instructions nautiques",

1 Équipement placé à l'avant d'un bateau dont la fonction est de descendre et relever l'ancre et sa chaîne.

d'aller passer la nuit à quelques milles de là, près de la pointe de Kervoyal signalée par une tourelle bâtie sur une protubérance rocheuse.

Au cours de la deuxième tentative, la Moussaillonne se rendit compte, alors que mon ancre venait à peine de plonger dans les abîmes, que je me trouvais à l'exacte verticale du danger signalé par la tourelle, à savoir des fonds rugueux qui auraient éventuellement pu me blesser à la marée descendante.

La troisième tentative, quelques encablures plus à l'est, fut la bonne. Et n'eût été le coup de chaud que prit Gontrand à force d'effectuer marches arrière sur marches avant pour vérifier l'efficacité du mouillage (jamais sa température n'était montée si haut), tout aurait été parfait. Aussi, lorsque le soleil disparut derrière l'horizon, mes compagnons, éreintés par les efforts de la journée, étaient déjà bien installés dans les bras de Morphée, tandis que voluptueusement enfoncée dans le sable, mon ancre somnolait, n'ayant aucun effort à fournir pour que je ne dérive pas, tant l'océan était calme et le vent paisible.

Faut-il vraiment en vouloir à cette dernière d'avoir manqué de vigilance ? Après tout, elle est novice en matière de mouillage ! Et puis, les météorologistes avaient prévu une douce brise durant toute la nuit ! Dans ces conditions, pouvait-elle se douter que, vers 3 heures du matin, le vent déciderait tout à la fois de forcer et de changer de direction, me faisant pivoter brusquement autour d'elle, entraînant dans mon sillage 30 mètres de chaîne de diamètre 12 ? Propulsée violemment hors de son cocon sableux, ne pouvant résister aux forces qui l'entraînaient, la malheureuse ancre passa le restant de la nuit à dessiner de profonds sillons sur les fonds marins. Incapable de stopper ma dérive vers le large, elle réussit néanmoins à la ralentir considérablement. Si considérablement que mes deux acolytes, après avoir bondi de leur couchette pour s'apercevoir que le ciel ne venait pas de leur tomber sur la tête, décidèrent qu'il n'y avait pas péril en la demeure et repartirent derechef se coucher. Je ne t'étonnerai pas si je te dis que des deux, l'une ne dort qu'épisodiquement, son naturel plus qu'inquiet l'incitant à veiller à ce qu'aucun obstacle fâcheux ne vint perturber cette paisible dérive.

Au petit matin, le soleil brillait, le vent était assoupi, la mer ondulait mollement. Le Capitaine était reposé, la Moussaillonne un peu moins. Le moment était venu de remonter l'ancre et de mettre le cap sur notre objectif, Port Tudy, île de Groix.

La balade fut des plus plaisantes : suffisamment de vent pour gonfler mes voiles, un ciel peu nuageux, une mer apaisée. L'idéal pour se dérouiller les haubans et les bas-taques¹ avant, qui sait, de traverser la Manche, le projet de se rendre en Irlande d'ici la fin de l'été semblant toujours d'actualité. Malgré la persistance de sa fièvre, Gontrand prit

¹ Paire de haubans amovible accrochés sur l'arrière de mon pont pour aider Maestro à se maintenir bien droit en toutes occasions. Tous les voiliers n'en ont pas.

courageusement la relève des voiles quand vint son tour de me propulser et ne faiblit point jusqu'à ce que je fus amarré à deux tonnes¹, au milieu du port.

Nous étions alors le 18 juin et l'escale devait être de courte durée : une journée de cyclotourisme, une journée pour s'intéresser à Gontrand.

Nous sommes aujourd'hui le 23 août et je suis toujours à Groix !!

Non, non, cette escale à rallonge n'a pas pour cause la santé de Gontrand, heureusement ! Je ne sais pas quelles sont tes relations avec ton moteur, mais ce qui me lie au mien va bien au-delà d'une collaboration mécanique. L'un sans l'autre nous ne sommes rien, l'un avec l'autre nous sommes les maîtres des océans... enfin, surtout de nos rêves d'océans !!! Voilà pourquoi, malgré toute la tendresse que j'éprouve pour mon Capitaine, je le trouve vraiment trop désinvolte. Figure-toi que la fièvre de Gontrand était due à la fois à une insuffisance d'eau et à la vétusté de son huile. Laisser passer deux années sans effectuer la moindre vidange, ce n'est pas sérieux ! Du coup, il s'empressa de remédier à ce manque de respect sous l'œil critique de la Moussaillonne.

Au moment où j'étais prêt à repartir, la météo s'était suffisamment dégradée pour que mon équipage, avec sagesse, décidât de me laisser ici une quinzaine de jours, le temps d'effectuer un petit voyage professionnel et de participer à un sympathique mariage au pied des Pyrénées. Quinze jours qui se sont transformés en deux mois et c'est seulement hier que je les ai vus débarquer du ferry, leurs gros sacs sur le dos.

Il paraît que le Capitaine avait dû s'absenter professionnellement plus longtemps que prévu. Mais moi, personne ne m'avait averti ! Tu ne peux pas t'imaginer à quel point j'étais angoissé : pourquoi ne revenaient-ils pas ? Avaient-ils eu un accident ? Ne voulaient-ils plus de moi ? Malgré les nombreux copains qui s'amarraient à mes côtés tous les soirs, Gontrand et moi nous sentions abandonnés et inquiets. Inquiets pour eux, mais aussi pour nous. Car début juillet, le vent souffla si fort dans le port que ma sous-barbe² en acier, à force de frotter sur mon amarre avant, non seulement s'effiloça, mais encore sectionna cette dernière. Je ne tenais plus qu'à une tonne que je me mis à heurter violemment avec ma plate-forme arrière qui finit par se cintrer légèrement (et je ne parle pas de ma peinture !). Heureusement, avant que je ne me blesse davantage, le capitaine du port, un gentil Groisillon fort attentionné, vint à mon secours et me réinstalla le plus confortablement possible. Mais quelle peur !

Aujourd'hui, je suis soulagé. Soulagé, mais terriblement déçu, car ce n'est encore pas cette fois que je les apercevrai les côtes irlandaises ! Pour trois raisons selon la Moussaillonne : l'été finissant, le travail du Capitaine et... la maison.

1 Grosse bouée, souvent en fer, à laquelle on peut s'amarrer.

2 Filin d'acier qui maintient fermement mon bout-dehors à ma proue.

Ah ! La maison ! Je l'avais oubliée celle-là, cette empêcheuse de naviguer tranquille ! Il avait bien raison Gontrand de se méfier de ce tas de pierres qui ne bouge même pas !!

Ballade, fais bien attention, toi aussi, à ce qu'un jour une de ces sales hypocrites n'entre dans la vie de tes compagnons de voyage !

Oh ! Ils ont toujours de bonnes raisons pour expliquer le bien-fondé de leurs décisions. N'empêche, je suis méfiant.

Cette fois-ci, ils me font le coup de la remise en forme avant La grande croisière.

- Voilà, m'ont-ils déclaré en chœur, on redescend doucement vers Rochefort. Là, on t'a réservé un chouette emplacement à terre où nous allons pouvoir te refaire une beauté (anti-fouling¹, peinture, anodes², le grand jeu, quoi !). Ensuite, en mars prochain, tu retournes dans l'eau. Tu restes encore quelques mois dans le port (nous sommes persuadés que tu t'y feras des tas de copains), jusqu'à ce que nous ayons terminé la maison et... cap sur le sud de l'Europe. Imagine : l'Espagne, le Portugal, l'Afrique du nord... Ce sera pas chouette ????? L'Irlande, on la garde pour plus tard, lorsque le Capitaine aura complètement cessé de travailler. On traversera même l'Atlantique, si tu veux."

Comme tout cela est bien présenté ! Bon, c'est vrai que j'ai besoin d'un bon lifting, ils n'arrêtent pas de me cogner partout ! Et puis le sud, les collègues qui y sont allés ne tarissent pas d'éloges à son propos. Mais, entre nous, ai-je réellement le choix ? Tu me vois rompre mes amarres et m'en aller jouer les vaisseaux fantômes, moi qui ai tellement besoin de compagnie ???

Je quitte Groix demain. Je t'écrirai de Rochefort, j'aurai tout le loisir de te raconter mes ultimes escales avant ma sortie de l'eau.

Kenavo, comme on dit ici,

Ton copain polyglotte,

Marsup de Loupiac



Une vieille maison retrouvant son âme



et un Castagnette bien au chaud.



1 Peinture spéciale pour empêcher que les coquillages, les algues ne s'agrippent aux coques des bateaux.
2 Petite pièce à base de zinc fixée sur les parties métalliques immergées des bateaux pour les protéger de l'électrolyse destructrice.

Rochefort, 12 octobre 2000

Très cher Ballade,

Terrien depuis trois semaines, déserté par mon équipage mais entouré d'agréables comparses sur un chantier que je qualifierais de rustique, j'ai maintenant tout le temps de te raconter mes dernières aventures. Car oui, il y eut aventures de Groix à ici... et pas des moindres ! Cela t'est-il déjà arrivé de voir ton opératrice utiliser ta VHF pour autre chose qu'entrer en contact avec les ports ou écouter la météo du jour ? Pour lancer un appel à l'aide par exemple ? Eh bien moi, oui ! Et je m'en serais bien passé ! Je te disais dans ma précédente lettre « qui va piano va sano »... Je n'en suis plus si sûr !!! Les proverbes sont parfois bien malmenés !

Tout a commencé à ma sortie de Groix, quand le téléphone portable retentit : le Capitaine devait se trouver au Liban sous huit jours. Penchée sur ses documents nautiques, la Moussaillonne découvrit qu'il existait un petit port à la portée de leur bourse, non loin de l'aéroport de Nantes, Trentemoult, sur les bords de Loire. Inaccessible avec mon mètre soixante de tirant d'eau par petits coefficients de marée¹, il était préférable que j'attende quelques jours pour m'y rendre. La météo étant estivale, décision fut donc prise de musarder le long de la côte bretonne entre Groix et l'estuaire de la Loire, dans l'attente du moment propice où je pourrais me présenter à l'entrée de celui-ci, à marée basse, pour remonter le fleuve avec le flot. La veille du jour dit, je fis escale à Pornichet, afin que mes équipiers n'aient pas à se lever aux aurores pour notre rendez-vous avec la marée. Or, ma girouette venait de montrer des signes évidents de folie. Bien sûr, la Moussaillonne ne pouvait concevoir que je quitte le port sans un instrument de remplacement ! Acquérir un anémomètre à main retarda notre départ d'une petite heure.

Je me demande bien pourquoi elle s'obstina à entrer en possession de celui-ci. Au moment où je quittai le port, pas une once de vent, pas la moindre ride à la surface de la mer. Gontrand savait que tout le boulot serait pour lui.

Dans de telles conditions, décidé à regagner le temps perdu, le Capitaine, après avoir jeté un rapide coup d'œil sur les cartes, choisit de couper au plus court, à savoir longer la côte jusqu'à l'estuaire. Ne voulant pas faire montre de prudence excessive, ainsi qu'il lui était souvent reproché, en suggérant d'emprunter une passe balisée, la Moussaillonne se rallia à l'avis de celui-ci. Et nous voilà partis.

Une demi-heure ne s'était pas écoulée que l'alarme de mon sondeur se déclencha : je n'avais plus que 3 mètres d'eau sous la quille. Puis, très rapidement, 2,50 mètres,

¹ Quand le coefficient de marée est petit, il n'y a pas beaucoup de différence de hauteur d'eau entre marée haute et marée basse.

2 mètres, 1,90 mètre... Prompt à réagir, mon skipper enclencha sur le champ la marche arrière et tourna la barre pour me faire pivoter vers le large.

Au fait, t'ai-je déjà dit que je suis né avec une légère anomalie, à savoir que ma protection de safran est plus longue de quelques centimètres que ma quille ? Petit défaut de construction qui, jusqu'à ce jour, ne m'avait pas posé de problème. Il faut un début à tout !! Car, au cours de la manœuvre, me trouvant à patauger dans un peu plus d'1,50 mètre d'eau sur des fonds rocheux, ma protection de safran se coinça entre deux aspérités, me stoppant net.

- Aïe ! Aïe ! hurlai-je, autant de douleur que d'étonnement. Purée ! Je suis sûr que je me suis fait une bosse au safran !

- Ça y est ! On va couler ! Marsup est fichu ! explosa la Moussaillonne qui, certaine que ma fin était proche, souleva mes planchers, étonnée de n'avoir pas encore les pieds dans l'eau.

- Arrête de dire des bêtises ! rétorqua le Capitaine après être revenu de sa surprise. On est allé mourir sur le rocher, on ne l'a pas heurté violemment, on ne va pas couler.

Il avait raison. N'empêche, un peu de compassion de sa part ne m'aurait point déplu. Car, si la réaction de la Moussaillonne était quelque peu exagérée, elle m'alla néanmoins droit au cœur. Au moins, je suis certaine qu'elle m'aime, elle !

Bon, je n'allais pas sombrer, soit, mais comment mon Capitaine-casse-cou avait-il l'intention de me sortir de ce mauvais pas ???

- J'envoie un appel de PAN PAN¹ avec la VHF, s'enquit mon opératrice ?

- Meuh non ! lui rétorqua le maître de bord. Viens donc plutôt ici, sur le même côté du pont que moi. Agrippe-toi aux haubans et balance-toi pour faire bouger le bateau. Il reste de l'eau, ça va le dégager.

Toi et moi sommes de la même corpulence. Donc, tu t'imagines bien que cette manœuvre, judicieuse si j'avais pesé deux ou trois tonnes, ne produisit aucun effet en l'occurrence !

- Et maintenant ?

- Bon, ben, envoie-le ton PAN PAN !

Peu habituée à ce genre de procédure, c'est une opératrice terriblement intimidée qui empoigna le micro de ma VHF pour demander de l'aide. Tellement intimidée que sa mémoire flancha lamentablement quand il s'agit d'épeler mon nom en alphabet international. Et il est long, mon nom !!! Les Mike, Alpha et Romeo firent rapidement place à des Marie, Alphonse, Robert et compagnie. Patient, son interlocuteur !

¹ Quand un équipage est en difficultés, mais que la situation n'est pas désespérée, il crie « Pan Pan » dans sa VHF, sur un canal bien spécifique écouté par tous. Ça signifie « À l'aide ! Un petit coup de main ne serait pas de refus ».

Finalement, elle réussit à s'entendre avec celui-ci et une bonne demi-heure après le lancement de l'appel, je vis apparaître deux hors-bord des Affaires maritimes. Comme la mer n'avait pas attendu leur venue pour continuer à se retirer, je n'avais plus que 80 centimètres d'eau autour de la quille, ce qui rendait toute intervention impossible. Les sauveteurs rebroussèrent donc chemin, non sans avoir failli auparavant, eux aussi, échouer leur embarcation. Que pouvais-je faire, sinon m'installer confortablement sur mon deuxième bouchain tribord et attendre patiemment que le flot daigne infléchir son cours ?

À quelques dizaines de mètres de moi, les ramasseurs de coquillages déambulaient sur les rochers, nullement impressionnés par ma présence car, apparemment, je n'étais ni le premier ni le dernier contraint au repos forcé sur cette portion de côte. Les Capitaines-casse-cou seraient-ils légion ?

Enfin, après une heure et demie de douce somnolence, je sentis l'eau chatouiller ma coque : la marée remontait, j'allais de nouveau flotter. Peu à peu, je me redressai, et plus rapidement que mes compagnons ne l'avaient prévu, je n'eus plus quille. Alors, il fut relativement aisé de me désentraver et de reprendre ma route.

Le soleil brillait, Gontrand ronronnait normalement malgré sa jauge de température d'eau mise KO par les émotions. Pourtant, je pressentis que l'orage allait bientôt éclater lorsque le Capitaine prit la parole :

- Quel est le cap à suivre ?
- Celui de la passe, là-bas. Tu vois les bouées rouge et verte qui la signalent ?
- Tu veux nous faire faire ce grand détour, alors que nous sommes en retard pour attraper la marée montante à St Nazaire ? Pas question ! Nous couperons en visant la tourelle du Grand Charpentier.
- Ça va pas la tête ! Regarde, à cet endroit, sur 200 mètres, il n'y a que 2,60 mètres d'eau ! Tu ne vas pas recommencer tes âneries !!!!
- Arrête de hurler !! 2,60 mètres, c'est à marée basse et nous sommes à marée montante. La mer est plate, 3 mètres d'eau nous suffisent. De toute façon, il y aura bien plus !
- T'as pas intérêt à nous planter encore une fois !!!

Comme souvent, le Capitaine avait péché par excès d'optimisme et j'eus rapidement à parcourir quelques encablures avec à peine 3,50 mètres d'eau sous la coque. Je dois t'avouer que j'étais un peu fâché, ma semelle de quille n'ayant pas pour vocation de raboter les fonds des mers. Mais mon mécontentement n'avait rien à voir avec la réaction de la Moussaillonne qui, le regard fixé sur l'écran de mon sondeur, éructa :

- T'es complètement malade !!! J'ai plus confiance en toi !!!
- Arrête ! Tu deviens hystérique !
- C'est pas vrai !!!!! C'est toi qu'es complètement inconscient !!!!

Pendant que mes compagnons se chamaillaient aimablement, moi j'avanciais et, peu à peu, les fonds marins s'éloignèrent de ma quille. Alors, la tension se relâcha à bord.

Par la suite, la Moussaillonne expliqua que ce qui l'avait mise dans un tel état, c'était l'éventualité de devoir faire un nouvel appel radio peu de temps après le premier, si par un malheureux concours de circonstances je me trouvais de nouveau immobilisé. Jamais elle n'aurait pu surmonter sa honte. Et moi, donc !!!!!!!!! L'erreur est humaine, d'accord, mais deux fois coup sur coup...

Finalement, malgré ce contretemps notable, j'arrivai suffisamment tôt à l'embouchure de la Loire pour pouvoir profiter du courant favorable et remonter tranquillement jusqu'au port, mon équipage s'étant réconcilié. Trentemoult¹ m'accueillit avec sympathie. J'y restai une quinzaine de jours, à patauger dans la gadoue.

La suite du voyage fut des plus agréables, malgré mon appréhension alors que je redescendais la Loire pour rejoindre l'océan, me demandant ce qui allait encore arriver de fâcheux... Eh bien, rien ! Voyage parfait, sortie de l'eau sans problème. Je n'ai plus qu'à attendre le retour de mes équipiers, espérant que le tas de pierres charentais ne prendra pas ma place dans leur cœur... Souhaite-moi bonne chance !!

Écris-moi, j'attends de tes nouvelles avec impatience.

Ton copain philosophe,

Marsup de Loupiac



Le port de Trentemoult vu du ciel.



Visible, ma légère anomalie réparée depuis ?



¹ Envasement garanti près de 15 jours par mois, en raison du phénomène des marées.

Rochefort, 23 novembre 2001

Cher Ballade,

C'est un voilier dépité, mais non vaincu, qui s'adresse à toi en cette fin d'automne. Pourtant, tout s'annonçait bien ! Car, ainsi qu'ils me l'avaient promis, après avoir rendu présentable - et semble-t-il confortable - cet être de pierres planté au beau milieu des champs de maïs et de colza de la campagne saintongeaise, mes compagnons me revinrent au cœur de l'été, décidés à lutter efficacement contre la rouille qui rongait mes œuvres vives¹ en se faufilant sournoisement entre ma coque et l'enduit de finition censé parfaire ma silhouette tout en la protégeant des agressions multiples et diverses.

Et efficace, ils le furent, je t'assure ! En moins d'une semaine, je fus décapé de la semelle de la quille à la ligne de flottaison et badigeonné de trois couches d'un onguent sans solvant à base de zinc. Plus de peinture malodorante, plus d'antifouling aux effets discutables... et plus de démangeaisons autour de la quille ! Un bonheur ! Je te recommande ! En principe, selon les experts, non seulement la rouille me laissera en paix, mais en plus je ne devrais pas trop indisposer les habitants des océans. Je dis bien « pas trop » ! Rien n'est parfait !

Bref, à peine la sableuse disparue et les pinceaux lavés, le chariot vint me chercher et je me retrouvai amarré dans le port de Rochefort. Pour Gontrand et moi, tant de hâte à me remettre dans mon élément naturel ne pouvait signifier qu'une chose : le départ était imminent. N'aurais-tu pas pensé la même chose à notre place ?

Eh bien ! En fait de départ, cela s'est cantonné à mon déplacement d'un bassin à l'autre ! La raison ? ENCORE une maison !! Cette fois-ci, à Grenoble, chez un des fils du Capitaine. Et comme d'habitude, j'eus droit à la même tirade :

- L'été est déjà bien avancé, nous n'aurions pas pu partir bien loin, le Capitaine est trop heureux de donner un coup de main à son fils et, promis-juré, dès le retour du printemps et les élections passées (la Moussaillonne s'y intéresse de très près), on file vers le Portugal.

Et patati et patata... et pataplouf dans les profondeurs du port, nos projets de croisière !

Vois-tu Ballade, sur le chantier de mon enfance, les Anciens, ceux qui avaient bourlingué à travers tous les océans du globe, aimaient à nous mettre en garde, nous autres les jeunots, contre les dangers auxquels doivent faire face les voiliers au long cours : vents violents, vagues monstrueuses, côtes aux rochers acérés, hauts-fonds meurtriers. Je me souviens de leurs récits terrifiants qui transformaient parfois nos nuits

¹ Partie immergée de la coque.

en cauchemars. Mais aucun, non aucun n'avait jamais évoqué le plus grand des fléaux : LES MAISONS. Superstition ? Peur de nous décourager ?

Car ces créatures, que je qualifierais de vicieuses, ne nous attaquent pas de front. Jalouses de notre liberté, elles agissent dans l'ombre. Crois-moi, elles ne sont pas à court de stratagèmes pour attirer dans leurs rets ces benêts d'humains, leur faisant miroiter confort et bien-être à condition qu'ils leur consacrent tout leur temps ! Maintenant, j'en suis sûr, c'est à cause d'elles que tant de copains deviennent neurasthéniques ! Alors qu'ils rêvaient de courses au grand large, ils voient leur existence se consumer le long de pontons bondés parce que leur propriétaire est enchaîné à l'une de ces sales bêtes.

Mais moi, grâce à Gontrand et Castagnette, je tiendrai bon ! Le Capitaine et la Moussaillonne ne me laisseront jamais tomber, jamais ! Ils reviendront. Et tu sais pourquoi ? Parce qu'ils m'ont créé : je suis leur fierté, je suis leur chef d'œuvre ! Bon, d'accord, le chef d'œuvre est bien malheureux pour le moment ! Mais ça passera avec l'hiver. Comme dirait Gontrand : « Le Capitaine bâtit des maisons, la Moussaillonne des utopies... et nous des rêves ».

Ton copain au moral d'acier,

Marsup de Loupiac



Le zinc silicaté, ma nouvelle protection contre les coquillages et les algues.



Cette lettre désenchantée fut la dernière que j'adressai à mon ami « Ballade » car, 6 mois plus tard, j'étais de nouveau à ses côtés au bassin à flot de Bordeaux.

Pourtant, fidèles à leur parole, après en avoir fini avec les bétonnières, les pelles et les truelles, mes compagnons m'étaient revenus avec le printemps, impatients de reprendre une croisière trop longtemps interrompue. Las ! Le surlendemain de leur arrivée, la Moussaillonne perdait son père. Cette disparition provoqua une succession d'événements qui devait bouleverser le cours de mon existence.

4 - LA MATURITÉ

Un père décédé laissant une épouse malade et démoralisée, malgré la présence aimante de ses trois enfants : aucune moussaillonne au monde n'aurait eu le cœur de s'en aller flâner au fil de l'eau dans de telles conditions. En tout cas, pas la mienne qui décida que, pendant quelque temps, sa place était aux côtés de sa mère, à l'autre bout du pays !

Quant à ma place à moi, au vu de la tournure des événements, il apparut évident à mes compagnons qu'en ce début de l'été 2002, elle était dans le bassin à flot de Bordeaux, auprès de mes copains d'enfance, auprès de Ballade. Avec envie, je le vis se préparer pour sa croisière annuelle, puis larguer les amarres par un matin ensoleillé. Il revint aux premiers jours de l'automne, la poupe¹ pleine de ses aventures estivales qu'il s'empressa de me narrer. Il y mit tant de verve comique que l'ennui qui m'avait collé à la coque durant tout l'été s'envola aussitôt vers d'autres voiliers esseulés (et il y en a dans ce port !). L'hiver passa, la coque au froid mais le cœur au chaud, car si mon ami n'est pas un adepte de la plume, en revanche, sa conversation a l'éclat d'un feu d'artifice. Nul besoin d'un équipage pour vous tenir compagnie quand vous avez Ballade pour voisin ! Ainsi, grâce à lui, le printemps 2003 se profila à l'horizon sans que Gontrand et moi ne nous en aperçûmes.

- Regarde un peu ce soleil impérial, ces oiseaux virevoltants ! Sens-tu la brise effleurer tes haubans ? Comme nous serions heureux à voguer au gré des vagues ! Dis Marsup, tu y crois encore au grand voyage autour du monde ? Moi, j'ai des doutes ! Entre famille et sales bâtisses, je crains que notre place soit de plus en plus restreinte dans le cœur de notre équipage !!!

Gontrand déprimait à l'arrivée des beaux jours, l'avenir lui paraissait si incertain ! J'essayais d'être plus optimiste, mais au fond, moi aussi, je désespérais de l'accomplir un jour, le Grand Voyage...

Deux semaines après ce gros coup de blues, nous avons retrouvé tout notre enthousiasme, le Capitaine et la Moussaillonne étaient de retour. Avec une célérité surprenante, ils me sortirent de l'eau, repeignirent mes œuvres vives, me firent expertiser pour réajuster leur prime d'assurance, me remirent à l'eau et envoyèrent mon canot de survie en révision. Un horizon infini semblait enfin à portée de voile. Curieusement, c'est à ce moment-là que nos doutes devinrent certitude.

Je venais tout juste de réintégré ma place de port. Assise sur le bord du quai, les pieds ballant au-dessus de l'eau, après avoir longuement contemplé l'insipide ballet

¹ Partie arrière d'un bateau.

aquatique d'un emballage de hamburger, la Moussaillonne me regarda soudain droit dans le hublot de pont.

- Joli voilier de mon cœur, j'ai quelque chose d'important à te dire. Vois-tu, depuis un an, bousculés par les événements, nous avons dû réfléchir sérieusement à notre avenir. D'autant plus que je viens d'hériter de la maison familiale de Loupiac.

- Vade retro, Satan ! ne put s'empêcher d'éructer Gontrand.

- Calme-toi, le moteur ! Laisse-moi continuer. Vu l'âge du Capitaine, nous pourrions envisager de larguer définitivement les amarres d'ici quelques mois. Mais...

- Mais ????

- Mais il y a ses enfants, ses petits-enfants... Il y a ma mère et sa solitude... Il y a les amis dont la présence m'est indispensable... Il y a mes engagements associatifs sans lesquels la vie me semble vaine.

- Alors, vous voulez me vendre !!! C'est ça, avoue au lieu de tourner autour du pot !! La belle peinture, la nouvelle expertise, la révision de ma survie... Mais bien sûr ! Comment ai-je pu me méprendre à ce point ? C'est juste pour vous débarrasser de moi à meilleur compte !

- Non mais, tu divagues ! T'as la boussole qui perd le nord ! Il est hors de question de te vendre ! D'abord, qui voudrait d'un râleur comme toi ? Je voulais juste t'expliquer pourquoi nous n'irons pas sillonner toutes les mers du globe en ta compagnie, voilà ! C'était notre rêve il y a vingt ans, mais maintenant, de belles balades estivales à la découverte de l'Europe nous semblent tout aussi passionnantes. Trois mois avec toi et le reste de l'année à Loupiac. Il faut bien l'entretenir, l'héritage ! Et si nous venons de te repeindre, c'est en vue de notre toute prochaine croisière !

Bien que, dans le fond, cette décision ne me surprit pas, l'entendre formulée ouvertement me chagrina néanmoins, l'appel des océans ayant toujours sommeillé dans un petit coin de mon cœur. Mais il fallait me rendre à l'évidence : si moi, « Marsup de Loupiac », avais l'étoffe d'un baroudeur, je pressentais depuis déjà plusieurs années qu'il n'en était pas de même pour le Capitaine et la Moussaillonne... surtout la Moussaillonne ! Je me résignai donc à abandonner mes rêves d'adolescent. Désormais, il me faudrait avoir la quille bien ancrée dans la réalité, afin que mes futures navigations deviennent de beaux souvenirs pour mes compagnons de voyage.

Depuis ce jour, épaulé par Gontrand et tous les instruments de bord, je veille à ce que rien de fâcheux ne vienne assombrir nos balades au gré des flots. La tâche fut parfois rude, très rude... La suite de mes aventures devrait vous en convaincre.



LA TRAVERSÉE DU GOLFE

Malgré ma déception de ne jamais franchir le cap Horn, j'attendais impatiemment la " toute prochaine croisière" annoncée par la Moussaillonne. En ce début de l'été 2003, je n'avais pas grand espoir qu'elle puisse durer les trois mois escomptés. En effet, le départ initialement prévu pour la fin juin se voyait repoussé de semaine en semaine, le Capitaine étant sans cesse requis auprès de machines défaillantes.

Voilà pourquoi le 15 juillet au soir, toujours ancré dans le bassin à flot de Bordeaux, je connus la plus impressionnante tempête de mon existence. Des coup de colère d'Éole, j'avais déjà eu l'occasion d'en essayer, mais rien de comparable avec l'effrayant ballet qu'il mit en scène ce soir-là.

Premiers à se manifester, les nuages. Énormes masses rebondies se précipitant les unes vers les autres, ils assombrirent le ciel en quelques minutes. Puis, explosant de plaisir, ils déversèrent avec jubilation leur contenu au-dessus du port. Le vent fit alors son apparition. D'abord discret, il prit peu à peu possession de tout l'espace, dispersant ce qui restait des nuages aux quatre coins du ciel, afin de rester seul maître des lieux. Soudain, il déferla sur la toiture en tôle ondulée d'un immense hangar bâti le long du bassin, la brisant en mille morceaux qu'il envoya valdinguer en tous sens. Puis, encouragé par cet exploit, il redoubla d'énergie et de fureur, exhibant sa puissance destructrice.

P'tit Canote, qui somnolait sur mon pont, s'agrippa du mieux qu'il put à mon bastin-gage¹ pour ne pas passer par dessus bord. Malheureusement pour elle, la girouette bou-lonnée en haut de Maestro n'eut pas la même chance, car à force de tourner, tourner, tourner... elle finit par perdre sa tête et sa flèche. Quant à moi, malgré mes robustes amarres, j'avais beau faire, je heurtai violemment le quai à plusieurs reprises avec ma plate-forme arrière dont les tubes se tordaient de douleur.

Enfin, touche finale à cette sinistre représentation, le tonnerre, flanqué de ses acolytes les éclairs, fit son entrée. Sûr, il ne manquait plus qu'eux !! Et une pique par-ci, et une autre par-là. Et tiens ! Une sur le « Marsup de Loupiac », son éolienne est si tentante !

Heureusement, tout a une fin ! Après s'être bien défoulée (le vent souffla jusqu'à 175 km/h, d'après un anémomètre voisin), la bande de voyous célestes disparut à l'horizon, laissant derrière elle un bassin à flot dévasté. Mes quelques blessures n'étaient rien à côté de ce que subirent certains : une voiture malchanceuse qui rêvassait au bord du quai fut éventrée par une tôle, trois voiliers furent décapités, leur mât sectionné par des

¹ Éléments de protection qui font de tour des coques des navires pour éviter que les équipiers ne passent par-dessus bord.

morceaux de ferraille qui finirent leur course dans l'eau, quelques navires à sec furent jetés à terre. La désolation !!!!

Le lendemain, sous un soleil radieux, nous comptons nos blessés...

Une dizaine de jours après cet événement dramatique, nous pouvions enfin partir en vacances. Au programme, escale de deux jours à Royan, afin de saluer la famille et... cap sur le Portugal où il était prévu de rester jusque mi-septembre. Presque deux mois de balade, somme toute, ce n'était pas si mal ! Et j'allais enfin connaître ce fameux Golfe de Gascogne, à propos duquel les copains n'arrêtaient pas de me rebattre les écoutilles¹, me racontant, d'un air supérieur, combien sa traversée était délicate.

Mes compagnons venaient de me doter d'un nouvel aide à la navigation, un ordinateur portable dénommé Rantanplan. Surdoué, comme son nom semble l'indiquer, sa tête est pleine des cartes marines du monde entier avec tous leurs détails, y compris les bouées balisant le chenal jusqu'à l'océan. Quand il fait équipe avec Hoshi, mon GPS, il peut indiquer en permanence sur son écran l'endroit exact où je me trouve. Impressionnant... et fort utile ! Grâce à lui et Gontrand, enchanté de ronronner de nouveau, la descente du fleuve jusqu'à Royan fut un régal.

Moins réjouissante fut mon installation dans ma place de port, mon barreur ayant quelque peu perdu la main depuis notre dernière escapade. Une manœuvre approximative me contraignit à apposer délicatement, avec ma plate-forme arrière, deux petites bises sur la coque immaculée repeinte-à-neuf-d'une-semaine d'un majestueux catamaran. Marque d'affection que ce dernier n'apprécia que modérément.

- Aie ! Pouvez pas faire attention !!! m'interpella-t-il.

- Oh ! Excusez-moi, c'est que pénétrer dans la place qui m'a été attribuée n'est pas aisé, rétorquai-je avec assurance. Je vous ai fait mal ?

- Non, ce n'est rien, juste deux petites égratignures... Vous comprenez, ma coque est faite de balsa recouvert d'époxy ; on m'effleure à peine, et tout de suite ça se voit. Ceci dit, vous, ce n'est pas la sveltesse qui semble être votre principale caractéristique. Vous pesez combien, si ce n'est pas indiscret ?

- 11 ou 12 tonnes.

- Ah oui, quand même ! En fait, moi, un semblant de cicatrice par-ci, par-là, ça ne me dérange pas. En revanche, celui qui n'apprécie pas, mais alors pas du tout que l'on me fasse le moindre petit bobo, c'est mon propriétaire. Sans vouloir paraître pessimiste, je pense que les ennuis ne font que commencer pour votre patron.

¹ Il faut bien des ouvertures pour entrer dans un bateau !

En effet, un quart d'heure ne s'était pas écoulé que des hurlements peu amènes à l'encontre de mes équipiers résonnèrent dans le port. L'affaire aurait pu tourner au pugilat, mais grâce au flegme de ces derniers, qui avaient décidé d'un commun accord de faire profil bas, la colère de l'homme offensé retomba après 10 minutes de vociférations. Lequel homme finit par réparer lui-même les deux petites écorchures causes de son courroux.

Quant à moi, j'y gagnai de seyantes protections caoutchoutées tout autour de ma plate-forme.

Trois jours de repos et, le 30 juillet au matin, après avoir étudié avec minutie la météo ("Prudence, prudence et encore prudence", telle est la devise de mon opératrice), je quittai l'estuaire pour m'élancer sur l'océan. Il était prévu que la traversée du golfe durerait environ 4 jours. Rituel de début de croisière dont l'intérêt m'échappera toujours : la première vague qui me balaya le pont vint mourir sur les coussins de mon carré et de mes couchettes avant, un hublot n'ayant pas été fermé hermétiquement. Cela n'altéra nullement ma bonne humeur, tant j'étais heureux de retrouver toutes mes sensations, porté sur une mer fougueuse par des voiles gonflées à souhait.

La soirée se profilait doucement quand soudain, coup de théâtre, la Moussaillonne fondit en larmes !!!

- Je ne tiendrai jamais trois jours et trois nuits à naviguer au près serré¹, avec cette gîte insupportable sur cette mer hachée ! Je voudrais mettre le cap sur le Pays Basque, déclara-t-elle entre deux hoquets.

J'étais médusé ! Une gîte insupportable ? Mes chandeliers n'effleuraient même pas l'eau ! Une mer hachée ? Mais c'est là tout l'intérêt, fendre les vagues et avancer le plus vite possible ! Et ma traversée du golfe ? Pas de panique, le Capitaine allait trouver les mots juste pour redonner courage à l'équipage, j'en étais certain...

- Tu sais, répondit-il, cela fait trois ans que nous n'avons pas réellement navigué et, pour être franc, je crois que nous avons présumé de nos forces. Réhabittons-nous en douceur : toi, tu dois surmonter tes peurs, moi, je dois dompter mon estomac. Et ce sera l'occasion de rendre visite à William et Emmanuelle. Allez, en route pour Anglet !

Évidemment, personne ne me demanda mon avis ! Mais c'est vrai que leurs arguments ne manquaient pas de poids. Si mes compagnons ne se sentaient pas au mieux de leur forme, inutile de risquer bêtement l'accident en s'entêtant. Et puis, j'aime bien le fils du Capitaine et sa femme, sans parler de leur matelot. D'accord ! approuvai-je, changeons de cap !!!

Sitôt dit, sitôt fait.

¹ Pire que le près ! C'est vraiment le vent « pan dans la proue » !

Le virement de bord à peine effectué, une joyeuse bande de dauphins s'en vint batifoler autour de ma coque, me chatouillant l'étrave¹ avec délectation.

- Tu vois, Marsup, me susurra la Moussaillonne, c'est un signe, nous avons fait le bon choix.

Elle ne croyait pas si bien dire. La suite devait le prouver... et de belle manière !!!!

La nuit tomba. Le Capitaine, qui prenait le premier quart², alluma les feux de mât, mit en marche Nyctalope et alla s'installer sur la couchette du navigateur afin de surveiller la route d'un œil somnolent. Deux heures ne s'étaient pas écoulées que l'alarme d'Hoshi se déclencha :

- Je me sens mal, je défaille, murmura-t-il, à cours d'énergie.

Curieux ! Mon éolienne tournait, pourtant ! Ne chargeait-elle pas ? Soudain, il me revint à l'esprit la série de picotements que j'avais ressentis sur ses pales lors du terrible orage qui s'était abattu sur Bordeaux. Je n'avais pas prêté attention au mutisme dont elle avait fait preuve depuis, mais maintenant, j'en étais certain, mon éolienne avait été sérieusement blessée... au point de ne plus pouvoir être en mesure d'assumer sa tâche, charger mes batteries en électricité. Triste diagnostic confirmé par le chef de bord, quelques minutes plus tard.

- Éteignons la VHF et les feux de nuit. Ces derniers sont de véritables goinfres, nous ne les allumerons que si un écho suspect est détecté par le radar, proposa la navigatrice.

L'initiative était excellente, mais malheureusement insuffisante, car à peine dix minutes plus tard :

- J'en peux plus, j'étouffe ! gémit de nouveau l'infortuné GPS, à bout de souffle.

La situation devenait critique, car plus d'énergie cela signifiait plus de radar, plus d'indication de notre position, plus de pilote automatique. La perspective de tenir ma barre toute la nuit, sous un ciel nuageux, avec pour seul moyen de me diriger une boussole de fortune, voilà qui était loin de réjouir mes compagnons. D'un commun accord, ils décidèrent de ne faire fonctionner en continu que mon pilote automatique, de n'allumer Hoshi que deux minutes par heure, le temps de contrôler notre position, et de mettre Gontrand à contribution, celui-ci étant équipé de deux alternateurs (l'un sur sa carcasse et l'autre sur sa ligne d'arbre³) censés fournir de l'électricité. Quant aux quarts, ils se feraient dans le cockpit, yeux grands ouverts, à prévenir d'éventuels abordages. Sage décision, car, par deux fois dans la nuit, j'eus à signaler ma présence à des chalutiers au travail.

Bien qu'éprouvant, l'éventualité d'une panne électrique généralisée n'étant pas exclue, le voyage se déroula sans encombre grâce à un Gontrand très professionnel :

1 Partie avant d'un bateau, celle qui fend les eaux.

2 Période de veille pendant laquelle l'autre équipier dort, se repose.

3 Ligne d'arbre, arbre d'hélice, c'est la même chose.

aucune saute d'humeur, aucun hoquet déplacé jusqu'à mon arrivée, le lendemain soir, dans le port d'Anglet où un collègue pêcheur me prêta gentiment sa place.

Après une nuit de repos, le Capitaine se hâta d'enfiler sa combinaison de mécanicien. Secondé par son fils et un copain de passage, il ausculta mes circuits électriques, désossa mon éolienne, prit la tension de mes batteries. Puis, histoire de se remonter le moral tant le bilan était déprimant, tous s'en furent aux fêtes de Bayonne, m'abandonnant à mon triste sort.

- Eh bien, je me demande si notre jolie croisière ne va pas prendre fin ici ! soupira Gontrand, désabusé. Tu te rends compte, Marsup ? Tes quatre batteries de service viennent de rendre leurs derniers watts et mes alternateurs, apparemment, ne chargent rien du tout ! Pourquoi ? Mystère ! Quant à l'éolienne, alors là, on n'en parle même pas... encéphalogramme plat !

- T'inquiète ! Si j'ai bien compris, demain, achat de nouvelles batteries et rendez-vous avec un professionnel de l'électricité pour tester tes alternateurs. Lui, il va tout comprendre, tout réparer.

- Dis donc, j'espère que la caisse de bord était bien pleine ! Parce que quatre batteries d'un coup ! Remarque, c'était prévisible ! Onze ans, elles n'étaient pas de la première jeunesse, les pauvres ! Quant à mes alternateurs... Là, je suis perdu ! Qu'est-ce qu'il leur prend ?

La réponse à cette question arriva le lendemain, de la bouche d'un électricien gouenard :

- Wouah ! Marrant, les câbles sont montés à l'envers ! Normal qu'il ne charge pas, votre alternateur d'arbre ! Il est comme ça depuis neuf ans ? Ben, ça fait neuf ans qu'il tourne pour rien !!! Bon, voyons-voir son frangin !!! Houlà !! Il est tout pourri, ce câble ! Si c'est lui qui reliait l'alternateur au répartiteur, pas étonnant que ça ne donnait rien ! Bon, je vous remets tout ça en ordre, y' en n'a pas pour longtemps. Et après, à vous de jouer ! Bon courage !

Du courage, elle en eut, ma fine équipe de bricoleurs : sept jours d'intense labeur et tous mes appareils étaient de nouveau en état de fonctionner... hormis mon éolienne dont le pronostic vital semblait terriblement compromis. J'étais prêt à repartir, filer sur le cap Finistère, rallier le Portugal. En avant, matelots ! Le Golfe est à nous !

Fus-je déçu lorsque la Moussaillonne m'annonça que, faute de temps car "le travail avant tout", il me fallait avoir regagné le bassin à flot au plus tard le 1er septembre ? Que, par conséquent, il était préférable de se balader tranquillement le long des côtes espagnoles plutôt que de foncer vers la Lusitanie ? Même pas, tant j'étais habitué à la versatilité de mes compagnons. Le principal n'était-il pas de naviguer, après tout ?

Voilà pourquoi, le 31 juillet au matin, c'est le cœur joyeux que je quittais le port d'Anglet. Le nez au vent, le Capitaine tenait la barre, tandis que, scotchée à la table à cartes, la navigatrice vérifiait d'un œil scrutateur le bon fonctionnement de mes instruments électroniques. À peine avais-je effectué un mille que, subitement, ses narines frémissent :

- Ça sent le caoutchouc brûlé ! s'exclama-t-elle, une once d'inquiétude dans la voix.
- Tu te fais des idées ! répliqua, confiant, le barreur.
- Ça sent le caoutchouc brûlé et je vois une légère fumée s'échapper du compartiment moteur ! Insista-t-elle.
- Viens me remplacer à la barre, je vais voir ce qui se passe... Effectivement, ça sent et ça fume... Mais c'est en train de s'estomper. Ce n'est rien. En bricolant, nous avons renversé un peu d'huile sur le moteur, c'est elle qui, en brûlant, provoque ces émanations.
- C'est cela, mon coco ! m'indignai-je intérieurement. Gontrand est peut-être agonisant, et c'est tout ce que tu trouves à dire.

Il est vrai que celui-ci ronronnait normalement, sans fièvre apparente. Qu'est-ce que tout cela pouvait bien signifier ???

- Qu'est-ce qui t'arrive, Gontrand ? Tu as eu un malaise ?
- Non, moi ça va parfaitement, mais je crois que c'est l'alternateur d'arbre. Quand il tourne vite, j'ai l'impression que quelque chose l'étrangle, il a du mal à respirer. Regarde, maintenant que je suis arrêté et que tes voiles ont pris le relais, mon arbre tourne doucement et il n'a plus de problème. C'est quand même curieux... Mais ne t'inquiète pas ! Je veille sur lui.

En fin d'après-midi, l'atmosphère à bord était si sereine que nous avions tous oublié cet incident. À tel point que mes équipiers, qui s'amarinaient doucement, décidèrent de ne pas chercher à rallier un port, de passer la nuit en mer. Sachant que mes feux de mât étaient de véritables gloutons, le Capitaine jugea pertinent de solliciter Gontrand pendant une petite heure, afin de charger au maximum mes batteries. Mal lui en pris ! Il ne fallut pas longtemps au pauvre alternateur pour suffoquer de plus belle. Seul remède à sa portée pour échapper à l'asphyxie : libérer au plus vite sa poulie de l'emprise mortelle de la courroie qui l'enserrait. Ce qu'il réussit à faire dans un suprême effort.

La Moussaillonne, dont le flair avait de nouveau détecté une odeur suspecte, était alors au chevet de Gontrand, examinant celui-ci, afin de comprendre le pourquoi de la chose.

- Ah ! Ben tiens ! Ça ne fume plus ! Mais y a plus de courroie d'alternateur non plus !
- Bien. Résumons-nous : plus d'alternateur d'arbre et une éolienne hors service ; vu que la nuit, il n'y a pas de soleil, inutile de compter sur les panneaux photovoltaïques ; donc,

seule source d'énergie possible, Gontrand et son alternateur personnel. Bref, y 'en a marre ! conclut le Capitaine, un tantinet désabusé. Nous sommes loin de la côte ?

- Non, en trois heures, au moteur, nous pouvons atteindre le port de Getaria.

- Bon, alors, cap sur Getaria. Nous réparerons là-bas.

Vers 20 heures, mon opératrice radio entra alors en contact avec la capitainerie du port. (j'ai traduit à votre intention leur conversation qui se déroula en espagnol).

- Bonsoir ! Ici le voilier « Marsup ». Pouvez-vous nous attribuer une place de stationnement pour la nuit, s'il vous plaît ? Notre voilier fait douze mètres de long sur quatre de large. Merci.

- Non, je ne peux pas.

- Comment ça, "je ne peux pas" ??

- Le port est plein, il n'y a plus de place.

- Mais il nous faut absolument nous arrêter chez vous. Nous avons d'épouvantables problèmes électriques. Nous devons réparer.

Là, elle en rajoutait un peu. Épouvantables, il ne faut quand même pas exagérer !

- Combien de temps ?

- Une nuit, en principe.

- Bon, eh bien, allez vous amarrer à une tonne dans le port de pêche.

- D'accord, merci.

Et c'est ainsi que je passai la première nuit de ma vie en compagnie d'imposants chalutiers. Au début, ils me battirent un peu froid :

- Eh, le touriste ! Qu'est-ce que tu fais là ? Tu ne peux pas aller dans la marina avec tes semblables ? On bosse, nous ! T'as pas intérêt à nous gêner, demain matin, lorsque nous appareillerons à l'aube !

Mais ensuite, lorsque je leur eus conté mes mésaventures depuis notre départ de Bordeaux, ils devinrent très amicaux.

Le lendemain, sitôt sauté de sa couchette, mon mécanicien s'attela à la tâche. Ce ne fut pas bien long car, en bricoleur averti, il s'était arrangé de manière à pouvoir changer la courroie de l'alternateur sans rien démonter.

Et nous repartîmes : pas la moindre odeur de brûlé, pas un soupçon de fumée, le soulagement général et la joie de voguer à nouveau, l'esprit tranquille.

Suivirent dix jours enchanteurs : navigations paisibles, escales dans les sympathiques ports de pêche de Castro Urdiales et Lekeitio, mouillage idyllique dans la baie de Bilbao, à proximité de la marina de Getxao.

À Lekeitio, mes compagnons se lièrent d'amitié avec deux couples d'Espagnols qui, un soir, les convièrent dans un établissement réputé pour sa "piñacolada",

une boisson à base de jus de fruit, paraît-il. À part la base, je ne sais pas ce qu'il y a dedans, mais ça ne doit pas être fameux, vu l'état dans lequel m'est revenue la Mousaillonne : agrippée au bras de son Capitaine de mari, elle atteignit laborieusement sa couchette dont elle n'accepta de s'extirper que le lendemain, tard dans la soirée. Deux verres de cette maudite boisson avaient suffi à mettre hors service la moitié de mon équipage, nous obligeant, de ce fait, à différer de 24 heures la suite de notre voyage.

À Bilbao, nous testâmes la marina (très confortable, mais très chère) et le port maritime (peu confortable et à peine moins cher), avant de décider de mouiller au fond de la baie. Trois jours merveilleux : grâce à ma "super-ancre-qui-s'accroche-partout", mes compagnons pouvaient jouer les touristes le jour et se reposer la nuit en toute quiétude, sans craindre que je dérape. J'étais au calme, l'environnement était superbe et, chaque soir, un feu d'artifice multicolore embrasait le ciel, car la ville était en fête. Quant à P'tit Canote et Castagnette, conscients d'être indispensables, ils sillonnaient la baie de long en large avec une fierté non dissimulée. Le Bonheur...

Les jours s'écoulaient, il était temps de songer au retour. Ne voulant pas risquer d'emprunter le Golfe de Gascogne dans de mauvaises conditions climatiques, l'équipage décida de quitter notre douillet mouillage le 17 août en fin de matinée et de mettre le cap sur La Rochelle. À 11 heures, je levais l'ancre. À 11 heures 10, mon alternateur d'arbre était au bord de l'apoplexie. À 11 heures 20, il libérait ses poulies des griffes de sa courroie, la déchiquetant de rage. À 11 heures 45, j'étais amarré au ponton A de la marina de Getxao.

Mais cette fois-ci, plus de courroie en stock. Et, comble de malchance, nous étions dimanche. Inutile de dire qu'à bord, l'atmosphère était plutôt morose, le plus atteint étant le Capitaine, vexé de ne pouvoir venir à bout de tous ces problèmes mécaniques. Heureusement, pour nous remonter le moral, ce soir-là, nous eûmes le plaisir de contempler le plus époustouflant des feux d'artifice, le dernier de la saison.

Grâce à l'efficacité d'un aimable commerçant local, deux jours suffirent pour acquérir une nouvelle courroie et l'installer sur mon arbre. Enfin, le 19 août, après un faux départ causé par mon loch (il était tellement sale que ses ailettes ne pouvaient plus tourner ; il fallut le démonter et le nettoyer énergiquement pour qu'il puisse de nouveau indiquer ma vitesse), je mettais le cap au nord. La mer était belle, le vent soufflait modérément et la météo ne prévoyait rien de bien désagréable si ce n'est quelques pluies à caractère orageux sur la côte landaise. Mes trois voiles déployées (la grand-voile, le génois et la trinquette), je m'élançai, plein d'entrain, fendant les vaguelettes qui se dandinaient à la surface de l'eau.

La journée s'écoula sereinement. Dans la soirée, le ciel se couvrit. Installée dans mon cockpit, la Moussaillonne surveillait d'un œil inquiet les éclairs qui, à l'horizon, s'abattaient sur le Pays Basque. Peu désireux de côtoyer ces derniers et souhaitant passer une nuit paisible, l'équipage décida de me faire prendre la direction du large. La tactique, bien que judicieuse, ne nous permit malheureusement pas d'échapper à la sarabande furieuse. Vers les 3 heures du matin, alors que le Capitaine effectuait son quart de veille, des trombes d'eau commencèrent à se déverser sur moi. Une heure plus tard, les éclairs et le tonnerre les rejoignirent, formant une ronde tonitruante dont j'étais le centre, tandis que peu à peu, l'air de rien, le vent augmentait de puissance. Déjà deux ris¹ avaient été pris dans ma grand-voile, diminuant considérablement sa surface. Mais cela apparut insuffisant, si je voulais tenir mon cap sans risquer la blessure ou la déchirure. Mes équipiers, qui avaient bien compris l'urgence de la situation et avaient toujours en mémoire ce qui s'était passé au bassin à flot quelques semaines auparavant, se ruèrent sous la pluie avec abnégation pour enrayer mon génois, ne laissant que ma trinquette à poste. Me sentant alors libéré de toute entrave, je n'eus aucune peine à continuer ma route, malgré ce sadique de vent qui me soufflait ses 33 noeuds pratiquement en pleine proue. Quant aux vagues qui tentaient de me ballotter en tous sens, je les écartais majestueusement de mon chemin. Et ainsi, voguant au milieu des ténèbres sur cet océan déchaîné, moi, « Marsup de Loupiac », je sus que j'étais digne de mes ancêtres, digne d'être un voilier.

Mais pendant que je respirais à pleines écoutes l'air du Golfe, dans mon carré, un psychodrame se déroulait : tandis que le Capitaine, quelque peu nauséux, attendait stoïquement que l'orage passe, sa moitié, livide, accoudée à la table à cartes, "les deux mains dans la face", essuyait le premier véritable coup de vent de sa vie de navigatrice.

Bien sûr ! Elle avait songé maintes fois, non sans appréhension d'ailleurs, au jour où elle se trouverait confrontée à une telle situation ! Mais maintenant, elle était en plein dedans, et ça ne la faisait pas rire du tout :

- On bouge drôlement, dis donc ! T'entends pas craquer ? Les bastaques, les haubans, t'es sûr qu'ils sont solidement fixés ? Et P'tit Canote, t'as pas l'impression qu'il est en train de gigoter dans tous les sens ? Et si quelque chose cassait ?

« Sympathique ! La confiance règne, ça fait plaisir ! », songeai-je. « Je n' suis pas en sucre quand même ! Je suis fais d'acier, c'est pas rien !!! »

Et de continuer :

- Et si le pilote automatique décrochait, tu te sens capable d'aller barrer ?? Dis, réponds-moi ! Je vais jeter un coup d'œil dehors, voir s'il n'y a rien qui cloche !

¹ Prendre un ris, c'est descendre un peu la grand-voile pour qu'elle ait moins de prise au vent.

- T'es malade ?! Reste là !! Tu vas te faire saucer pour rien ! J'ai réglé le pilote sur un cap que, pour le moment, le bateau suit sans problème, le radar est branché et nous sommes à je ne sais combien de milles des côtes. Alors, arrête avec tes "si", tu te tais, tu te calmes ! Et ne m'oblige pas à parler davantage, ça me retourne l'estomac !

- Ben voilà ! Tu vois ? On est des nuls ! Si on avait été près de la côte, qu'il faille manoeuvrer le bateau rapidement pour se sortir d'une sale situation, on n'en serait même pas capables ! Je suis pas assez balaise pour prendre des initiatives, et toi, t'es toujours dans les vap parce que t'as mal au cœur. Tu parles de navigateurs à la manque !

Là, elle était sacrément injuste ! Il n'est pas toujours malade, le Capitaine, juste de temps en temps...

- Tais-toi, bon sang ! Tiens, va te coucher, je veille !

- N'empêche, je me demande si on ne ferait pas mieux de transformer Marsup en bateau de rivière !

- En bateau de rivière ? Non mais, ça va pas la tête ????? , hurlai-je médusé. Dis donc, ma belle, si j'ai été conçu avec une quille, un mât, des voiles, à ton avis, c'est pourquoi ? En tout cas, certainement pas pour rester cloîtré entre deux berges et trois écluses !!! Quand je serai plus vieux, je ne dis pas, mais, pour le moment, je suis en pleine force de l'âge ! Déjà que pour le tour du monde, c'est fichu !

La Moussaillonne n'entendit pas ma révolte. Aussitôt allongée, aussitôt plongée dans les bras rassurants de Morphée. Le Capitaine avait fait ce qu'il fallait pour me sauver, pour nous sauver, de ses angoisses. Alors, tout doucement, le calme revint à bord.

Et puis, l'orage s'éloigna, le vent faiblit, la pluie s'arrêta de tomber. Lorsque le soleil pointa à l'horizon, il fut tout étonné d'apprendre que la nuit avait été si mouvementée car il eut la vision d'un joli voilier blanc voguant tranquillement sur une mer d'huile.

Ébranlé par ces heures agitées, la perspective de passer une nouvelle nuit en mer n'enthousiasmait pas le Capitaine qui, en qualité de seul maître à bord, décida de rallier Royan au lieu de La Rochelle, afin de reprendre des forces. Après, on verrait ! À son réveil, l'équipage approuva sans retenue cette décision.

Bien qu'assagi, le vent continuait à me souffler dans le nez. C'est pourquoi, afin d'embouquer¹ la passe Sud de la Gironde avec la marée montante, à la mi-journée, Gontrand devint indispensable. Pendant plus de trois heures, il ronronna régulièrement. Puis, sans crier gare, il fut pris d'une grosse quinte de toux qui l'obligea à faire une halte.

- Ce n'est rien, déclara le Capitaine. Je change le filtre à gas-oil et je purge le décanteur. Je suis habitué, il y en a pour un quart d'heure.

1 Entrer, s'engager.

Je vous dois une petite explication afin que vous compreniez mieux la suite des événements. Mon ami Gontrand est un moteur très émotif, cela vous le savez déjà. Mais, jusqu'à il y a peu, il était également terriblement fragile des bronches et de l'estomac : la moindre bulle d'air, la moindre saleté dans ses durites, et le voilà qui s'étouffait. Pendant longtemps, il fut impossible de diagnostiquer son mal. Aussi, pour le soulager, lui éviter, dans la mesure du possible, de tomber en panne au moment critique, j'avais toujours à bord une quantité non négligeable de filtres de rechange. Maintenant, heureusement, sa santé s'est nettement améliorée... mais ceci est une autre histoire que je vous conterai en son temps.

Donc, comme prévu, une petite purge et un filtre tout neuf permirent à mon ami de se remettre en route. Pas pour longtemps... Une heure s'était à peine écoulée que d'une voix anormalement faible, il me dit :

- Marsup, je ne me sens pas bien du tout ! Je ne peux plus respirer ! Qu'est-ce qui m'arrive ???

Et derechef, il tomba dans les pommes ! Perplexes, le Capitaine et la Moussaillonne accoururent à son chevet.

- Qu'est-ce qui se passe ? questionna cette dernière.

- Ben, je ne sais pas, je ne comprends pas, s'entendit-elle répondre.

- Gloup !! Tu ne sais pas ? Tu ne comprends pas ?? Si on hisse la voile, on repart d'où on vient et, si on ne fait rien, on dérive doucement vers la côte. Remarque, il fait beau, les nuages ont déserté le ciel, on a le temps. Vive la voile !!!

- Je vais purger tout le circuit, je ne vois rien d'autre, déclara le Capitaine avec fermeté. Une bulle d'air a dû se faufiler quelque part. Bon, ben, allons-y !

L'opération effectuée, le plus dur fut ensuite de réamorcer Gontrand qui, bien que revenu à lui, ne parvenait pas à aspirer le gas-oil correctement.

- Slurp ! Slurp ! Slurp ! Je vais y arriver ! Je le sens, ça vient ! Ouais !! Je l'ai !!

L'intervention dura une heure. À 19 heures 30 précises (je m'en souviens bien car le temps était compté pour atteindre la passe), Gontrand ronronnait de nouveau. Ouf !!!

Au même instant, mon alternateur d'arbre se libérait une nouvelle fois de son carcan de caoutchouc.

- Eh bien, comme ça, ça ne sentira plus le brûlé ! déclara la Moussaillonne avec philosophie.

Gontrand ronronnait, soit, mais nous étions tous conscients que celui-ci n'était pas au mieux de sa forme. Il n'avait pas de fièvre, mais il manquait manifestement d'allant. Je n'osais l'interroger, tant il semblait concentré sur son ouvrage. Finalement, à force de volonté, il réussit à me mener jusqu'à l'entrée de la passe. Il était minuit et il était temps, car,

depuis une heure, le flot descendait.

Ce chenal, étroit et peu balisé, est délicat à emprunter, surtout de nuit, mais le vent étant modéré et la mer peu formée, rien ne s'opposait à ce que je m'y engageasse. Ce que je fis avec confiance, car, grâce à Rantanplan, je pouvais avancer en toute sécurité, sachant exactement où je mettais la quille. Mes compagnons, fatigués par trop d'émotions, songeaient avec délectation à la bonne nuit qu'ils s'apprêtaient à passer à Royan lorsque ce que nous n'osions imaginer se produisit : Gontrand fut pris d'une nouvelle quinte de toux. Consternation à bord.

- C'est pas possible, tu vas pas nous faire ça maintenant ! Pas si près du but !!!

- Eh ! Oh ! Fais pas le con, vieux frère ! Je n'ai pas envie de dériver dans ce fichu endroit, c'est trop dangereux !!! Je suis trop jeune pour mourir !!!

Le Capitaine, lui, ne dit mot, mais se rua au chevet du moribond, empoigna fermement son décanteur à gas-oil, le secoua rageusement pendant plusieurs secondes et... miracle ! Gontrand retrouva un semblant d'énergie. Néanmoins, son souffle était si faible ! Il fallait absolument l'aider à propulser mes 12 tonnes ! Mais comment ?

- On hisse la trinquette ! lança le maître de bord. Il y a un peu de vent, ça soulagera Gontrand.

Mais bien sûr ! Comment n'y avais-je pas pensé ? Je suis un voilier et cette idée ne m'était même pas venue à l'esprit !! Quelle nouille je fais !! pensai-je.

Et c'est ainsi que, dixième de nœud par dixième de nœud, j'atteignis l'entrée du port.

- Vas-y ! Respire calmement ! Et ron, et ron, et ron... Oui, c'est cela, bien régulièrement... conseillait la Moussaillonne.

- Promis, juré, l'hiver prochain, je n'essaie pas de te bricoler, je te fais révisé par un vrai pro ! Tu seras tout beau, tout neuf !!! assurait le Capitaine.

- Allez ! T'es le plus fort !! encourageait Castagnette.

- Pouf pouf ! Pouf pouf ! Pouf pouf ! On est encore loin, Marsup ?

- Non, encore un petit effort, je vois la jetée ...

- Pouf pouf ! Je dois y arriver, je vais y arriver ! Pouf pouf !

- Ça y est ! Je touche le ponton ! Tu as réussi !!

- Ouf ! Merci les copains !!

- Hip ! Hip ! Hip ! Hourra pour Gontrand !! lança alors l'équipage avant de s'écrouler sur sa couchette.

Étant donné les circonstances, il n'était plus question de mettre le cap sur La Rochelle. Avant tout, il fallait comprendre de quel mal souffrait mon moteur. Bizarrement, ce ne fut pas le mécanicien en chef, mais son apprentie, qui découvrit ce que nous

pensâmes tous, à l'époque, être l'unique cause de ces malaises à répétition : la pompe d'alimentation en gas-oil de Gontrand était fendue.

- Tu ne t'étais rendu compte de rien ? questionnai-je mon ami.

- Je savais que je saignais du gas-oil quelque part, mais je n'arrivais pas à localiser exactement la fuite. Et mon manque de souffle, je n'en comprenais pas non plus la raison. Ma pompe me grattait bien un petit peu, mais je ne pensais pas que c'était si grave. Dis, tu crois qu'ils vont pouvoir me réparer ?

- Ne t'inquiète pas. En ce moment, ta pompe est chez un spécialiste du coin qui a l'air drôlement sympa. D'après ce que j'ai compris, il est en train de lui faire une réparation de fortune pour nous permettre de remonter le fleuve jusqu'à Bordeaux.

- Et si ça ne tient pas ? Si j'ai un nouveau malaise en cours de route ?

- Pas de panique ! J'ai pris contact avec un copain à moteur qui habite le bassin à flot. Si besoin est, il viendra me remorquer.

- Mais cette fichue pompe, il va bien falloir la remplacer. J'ai 20 ans ! Peut-être que mes pièces n'existent plus, peut-être que je n'ai plus de famille !

- Alors, là ! Super bonne nouvelle ! La Moussaillonne a passé des tas de coups de fil en Espagne. Tu sais que c'est ton pays d'origine, n'est-ce pas ? Eh bien, figure-toi que tu as tellement de parents là-bas que toutes tes pièces y sont encore fabriquées. Et cerise sur le gâteau, il y a un distributeur tout près de Saint Sébastien. Nos compagnons doivent justement effectuer un voyage professionnel dans cette région d'ici peu. Ils en profiteront pour aller chercher toutes les pièces dont tu as besoin.

- Chouette ! Vous êtes vraiment gentils avec moi !

- Eh ! Mais c'est que tu es indispensable ! J'ai beau être un superbe voilier, avec mes douze tonnes, sans toi, je suis perdu ! Allez, reprends des forces. Si tout va bien, nous partons demain matin.

J'effectuai la remontée du fleuve sans problème, Gontrand se sentant beaucoup mieux, ragillard à l'idée qu'il n'était pas le seul MWM au monde et qu'un véritable mécanicien allait, enfin, s'occuper de lui. Une première ! Avec plaisir, je retrouvai ma place et les copains du bassin, impatients de me raconter leur croisière estivale.

C'était la fin de l'été. L'automne, puis l'hiver passèrent comme ils étaient venus. J'attendais l'arrivée du printemps avec curiosité, le Capitaine ayant promis à la Moussaillonne de remplacer ma capote de descente poreuse, vieille de sept ans et définitivement hors d'usage suite à un malencontreux faux pas, par une confortable casquette rigide de sa fabrication.

Getxao.



CAP SUR L'ANGLETERRE

Sous le soleil printanier du mois de juin 2004, ce n'est pas seulement le Capitaine, avec dans son cabas la plaque de nid d'abeilles, le tissu et la résine nécessaires à la confection de ma future casquette, qui vint me tirer de ma torpeur hivernale, mais également un jeune mécanicien professionnel, installé récemment à son compte. Une première pour Gontrand qui, jusqu'alors, n'avait rencontré que des amateurs... amateurs avertis, certes, mais amateurs quand même !

Je revivais. Pendant une dizaine de jours, tandis que j'admirais la minutie avec laquelle mes compagnons façonnaient ma casquette, l'ajustant parfaitement à mes formes, mon moteur s'abandonnait avec délectation entre des mains expertes qui le vidangèrent de fond en comble, lui nettoyèrent méticuleusement les injecteurs et lui fixèrent une pompe à gazole toute neuve.

Le mécano se targuant d'être également électromécanicien, le Capitaine lui confia mon éolienne dans l'espoir qu'il la guérisse et le chargea d'installer un contrôleur de batteries, afin d'éviter les désagréments de l'été précédent. Quant à mes alternateurs, dont l'un semblait allergique à sa courroie, n'était-ce pas l'occasion de les tester "in situ" ?

- L'alternateur moteur est défectueux et figurez-vous que celui de l'arbre débite du 24 volts au lieu des 12 indiqués. Je vous remplace le premier et emporte le deuxième à l'atelier pour remédier au problème. D'accord ?

Bien qu'interloqué par ce curieux diagnostic, le Capitaine acquiesça aux propositions du spécialiste, étant peu familiarisé avec l'électromécanique.

Les jours passèrent, l'été et ses promesses de croisière pointaient à l'horizon, mais de mon alternateur ou de mon éolienne, aucune nouvelle. Le doute commença alors à s'insinuer dans l'esprit de mes compagnons : un alternateur 12 volts débiter du 24, étonnant que cette bizarrerie n'ait pas sauté aux yeux de l'électricien d'Anglet... Le pro de la mécanique l'était-il tant que cela ???

- Bon, trancha mon équipière préférée. On rapatrie tout le monde dans le bateau. On aura bien l'occasion de les faire examiner par quelqu'un d'autre à l'occasion d'une escale !

L'atelier étant souvent fermé, ce ne fut pas chose aisée de récupérer les pauvres mécaniques. Néanmoins, à force de persévérance, la Moussaillonne arriva à ses fins. Si l'alternateur put être sauvé avant d'être mis en pièces, il n'en fut pas de même pour l'éolienne qui, déclarée en état de mort cérébrale par notre homme, attendait, disposée en kit sur son établi.

Découvrir que mon ami avait été confié à des mains peut-être pas si expertes que cela n'avait de cesse de m'inquiéter.

- Dis, Gontrand, il t'a fait tourner, le mécanicien. Tu te sens mieux ou plus mal depuis qu'il s'est occupé de toi ? Franchement ?

- Écoute vieux frère, il est peut-être un peu approximatif sur certaines choses, mais je t'assure, je respire drôlement mieux qu'avant, je chauffe moins. Tu vas voir, la prochaine croisière, j'assure un max ! Et si quelqu'un à bord doit nous mettre dans l'embarras, ce ne sera pas moi, sûr et certain !

- Que le Grand Boulon, dieu des moteurs, t'entende !!!!!!!

Préoccupé par la santé de Gontrand, j'en étais arrivé à oublier mes propres blessures. Pourtant, elles étaient bien réelles, aiguissant l'inquiétude de toutes et tous à bord... à l'exception du Capitaine. Qu'en mer, la moindre vaguelette balayant mon pont réussisse à se faufiler par mon puits de chaîne à l'étanchéité discutable jusqu'à mes couchettes avant ne le perturbait en rien. Qu'à chaque averse, la pluie prenne un malin plaisir à goutter sur les livres et manuels de navigation rangés dans les équipés¹ situés à proximité de mon tableau électrique n'avait aucune prise sur sa bonne humeur.

Je savais qu'un de mes hublots n'était pas étanche, mais mon équipage, malgré toutes ses recherches, n'arrivait pas à détecter la fuite, incitant le Capitaine à affirmer qu'il ne s'agissait que des effets de la condensation (explication qui ne convainquait que lui). Cependant, il dut se rendre à l'évidence le jour où mon opératrice-maîtresse-des-livres lui mit sous le nez, l'air entendu, un pavé bien compact qui avait été autrefois un fort utile guide à la navigation.

- Pas question que Marsup reprenne la mer tant que cette fuite n'aura pas été neutralisée, déclara-t-elle, peu amène. Je te signale que nous avons l'intention de nous rendre en Angleterre, pays qui est loin d'être réputé pour sa sécheresse. Je n'ai pas envie de naviguer à bord d'une passoire... avec des équipés vides parce qu'inutilisables, craignant sans cesse que l'eau ne finisse par provoquer un court-circuit dans le tableau électrique.

- Tu m'énerves ! On a cherché mille fois, on n'a jamais trouvé cette maudite fuite. Qui sait, elle est peut-être située quelque part sur le pont, loin des hublots ; je ne vais pas démonter tout l'habillage du bateau pour ça !

- Eh bien, pourquoi pas s'il n'y a pas d'autre solution ? rétorqua-t-elle en empoignant le tuyau d'arrosage. Mais avant, je vais de nouveau tester l'étanchéité de ces fichus hublots avec un jet puissant ; je suis certaine que ce sont eux la cause de tous nos tracas.

- Je les ai déjà presque entièrement remastiqués et ça continue... Amuse-toi si tu veux, mais tu ne trouveras rien !

Probablement stimulée par ces paroles encourageantes, il ne fallut pas plus de quelques minutes à l'opiniâtre Moussaillonne pour découvrir la fuite, le long d'un hublot

¹ Bien ranger les affaires dans les équipés permet d'éviter les grands chambardements à bord au moindre petit coup de vent.

presqu' entièrement mastiqué. Un ponçage efficace, une bonne couche d'enduit, j'étais de nouveau étanche. Et comme un bonheur n'arrive jamais seul, le problème de mon puits de chaîne se trouva résolu dans la foulée. Mes couchettes avant allaient enfin être accueillantes.

Mi juillet, arborant fièrement ma casquette incassable, indéformable et surtout imperméable, j'étais prêt à filer vers les îles britanniques.

- Oui, mais avant cela, huit jours de balade le long des côtes françaises en compagnie d'Éric, le fils aîné du Capitaine, qui doit nous rejoindre à La Rochelle, m'informa la Moussaillonne la veille de notre départ. Et ensuite, on traverse la Manche !

- Chouette ! Naviguer en famille ! Depuis le temps que j'attendais ça ! Alors, en avant toute ! Prépare-toi à rugir, Gontrand, la Garonne nous attend.

Le 22 juillet au matin, je quittais mes copains du bassin à flots de Bordeaux pour une croisière d'un mois et demi, avec un équipage ravi de n'avoir aucune obligation professionnelle en perspective.

L'euphorie dura une vingtaine de minutes, le temps de m'extirper de mon stationnement (non sans difficulté, mes amarres étant quelque peu emberlificotées avec celles de mon voisin) et d'entrer dans l'écluse, dernière porte avant le fleuve. Car alors, le téléphone portable sonna, rappelant à mes compagnons que l'on ne se coupe pas si facilement de ses semblables.

- Tiens ! Je vous pensais partis en vacances, à l'usine ! Après-demain ? C'est bien, ça. Un dépannage ? Bien sûr ! Quand donc ? D'ici quinze jours ??? Et où cela ? Près de Bordeaux ? C'est parfait, ça nous fera un petit break pendant notre croisière !!!! ironisa le Capitaine avant de couper la communication.

- Ouf ! Je craignais qu'il ne fallût être demain à l'autre bout de la France ! Notre semaine avec Éric n'est pas compromise, c'est Bysance ! conclut, stoïque, la Moussaillonne.

Sur ce, les écluses s'ouvrirent et je m'élançai sur la Garonne, propulsé par un moteur respirant à pleins pistons et dont la vitesse, surprenante pour son âge, enthousiasma tout un chacun à bord.

- Regarde-moi çà ! J'ai retrouvé mes six mois ! Le vieux Gontrand n'est pas prêt de pousser son dernier soupir !!! Tu vas voir, on sera dans l'estuaire en trois coups de bielle !!!

Effectivement, en début d'après-midi, Royan et son port étaient en vue.

Appréhendant les manœuvres dans ce dédale de pontons constamment encombrés, j'aurais volontiers fait connaissance avec le tout nouveau Port Médoc situé sur la rive opposée. Mais lorsque l'intendante de bord se fut renseignée sur le prix pour une nuit

d'escale, elle faillit s'étouffer d'indignation, abandonnant toute velléité d'engager ma proue dans ce havre de paix et de beauté.

Domage, cela lui aurait évité bien des sueurs froides... car voici ce qui se produisit.

À l'entrée du port, un canot s'approcha de moi. Son pilote indiqua au Capitaine l'emplacement qui m'était attribué, le long d'un ponton situé dans une espèce de cul-de-sac où faire demi-tour est très délicat. Déjà, quelques collègues y étaient installés. J'avançaï avec précaution, la Moussaillonne, agrippée à mon balcon¹ avant, faisant de son mieux pour guider mon barreur.

- Je vois un... deux... trois voiliers amarrés ; après le troisième, il y a de la place. Vas-y, avance... Oh zut ! Y a un quatrième larron, un petit à moteur, collé à la proue du dernier bateau... Attention !!! Tu te rapproches trop tôt du quai, avance plus loin. Plus loin, j' te dis !!!!!

- Je n' peux pas, j'ai commencé la manœuvre d'accostage et je n'ai pas assez de vitesse pour dégager rapidement. Surtout avec le courant qui nous pousse vers le quai !

Désabusé, car trop habitué à ce genre de situation, je m'adressai alors à mon infortuné voisin.

- Excusez-moi, cher ami, j'aurais aimé faire votre connaissance en d'autres circonstances, mais je crois que mes douze tonnes sont en train de vous comprimer.

- C'est le moins que l'on puisse dire : vous m'étouffez !!!! Ma coque polyester a beau être élastique, il y a des limites à ma résistance... Sans parler de mes deux puissants moteurs hors-bord qui ont horreur d'être malmenés. Bref ! Enlevez-vous de là avant que je n'explose !!!

- Plus facile à dire qu'à faire ! Comme vous pouvez le constater à leurs gesticulations, nos équipages respectifs font tout leur possible pour que cela ne se produise pas. Et, sans vouloir être d'un optimisme exagéré, il me semble que leurs efforts sont en train de porter leurs fruits.

- Effectivement, votre étreinte intempestive tend à se relâcher... Ouf ! Ça va mieux ! Vous avez de la chance, mes moteurs ont eu plus de peur que de mal. Cela vous arrive souvent de malmenier de la sorte vos semblables ?

- En fait, je dois avouer que mes arrivées dans ce port sont très souvent à haut risque. Ma reprise en main par mon Capitaine et la configuration des lieux ne sont pas étrangers à cet état de fait. Excusez-nous et... sans rancune ?

- Allez ! Sans rancune ! Regardez-moi ça : mes patrons m'inspectent sous toutes les coutures pour savoir si je ne suis pas blessé et les vôtres sont pâles comme un linge. Je crois qu'ils ont eu leur content d'émotions pour un bon moment.

¹ Rambarde faite de tubes inox permettant de se pencher sans risque.

Ce n'était pas peu de le dire. La Moussaillonne, honteuse, se voyait déjà en train de rédiger un constat d'expertise, malgré les tentatives du Capitaine pour lui inculquer quelques notions de physique : entendre un bateau en polyester pousser de sinistres "Crac !" ne signifie pas que celui-ci est automatiquement en train de se disloquer.

Ce n'est que le lendemain matin, après avoir vérifié que mon voisin était toujours à flot (des fois qu'il aurait coulé durant la nuit !) qu'elle fut rassurée. Totalement ? Pas vraiment. Pour cela, il fallut avoir largué les amarres et quitté ce "port maudit", chose qui se passa admirablement, mon skipper me faisant faire un demi-tour exemplaire, malgré des pontons trop proches les uns des autres pour mes douze mètres.

Même la rencontre avec ce dauphin faible d'esprit qui avait élu domicile en ces lieux n'avait pas réussi à la dérider totalement. Pourtant, il était plutôt comique, le lascar ! Il batifolait avec les baigneurs, se faisait caresser le ventre à qui mieux mieux par tous les humains qu'il croisait, se douchait sous les jets d'eau des pots d'échappement des moteurs en marche. J'en sais quelque chose, il est venu jouer près de ma coque juste avant notre départ. Nous fîmes même un brin de causerie. Sympa, le cétacé ! Mais franchement, pour préférer au grand large les eaux polluées et encombrées d'un port français en plein été, il ne faut pas être très frais dans sa tête. Enfin, si c'est ce qui lui plaisait !

En tout cas, moi, le grand large, je n'attendais que cela. Et je ne fus pas déçu ! De Royan à La Rochelle, mer belle, vent suffisamment puissant pour gonfler les voiles, infime contribution de Gontrand. Aussi, lorsque, en milieu de soirée, j'accostai au ponton d'accueil du port des Minimes, c'est un équipage épanoui sur un voilier heureux d'avoir ravivé toutes ses sensations que les badauds de passage purent apercevoir.

Les formalités d'arrivée accomplies, j'avais hâte de rejoindre le catway qui m'avait été dévolu pour la nuit, afin que mes compagnons puissent s'installer confortablement dans mon cockpit, un verre à la main. Mais...

- Non ! non ! et non !!! Gontrand, tu fatigues !!!! On ne refuse pas de quitter un ponton d'accueil ! Surtout à 9 heures du soir quand tout l'équipage n'aspire qu'au repos !!!! Plus de marche avant, plus de marche arrière, ce n'est pas sérieux !!!

- J'y comprends rien ! J'peux plus bouger ! gémit l'infortuné moteur.

Sans trop y croire, le Capitaine s'évertua néanmoins à enclencher l'inverseur récalcitrant. Son opiniâtreté fut payante puisque soudain, propulsé par une hélice ayant retrouvé toute sa vivacité, je m'écartai du ponton. Les amarres furent rapidement larguées et moins de dix minutes plus tard j'étais bien calé à ma place.

- Ouf ! Tu nous as fait une mauvaise farce, Gontrand ! Ce n'est vraiment pas drôle !

- Je ne sais pas ce qui s'est passé. Tout à coup, je ne pouvais plus commander mon hélice. Et puis, c'est revenu... Bizarre comme sensation.

N'ayant pas pris part à notre conversation, l'équipage passa une nuit paisible, persuadé qu'il ne s'agissait que d'un mauvais réglage de mon inverseur. Quel ne fut pas son désappointement, le lendemain matin, lorsqu'il se rendit compte que le mal était plus grave : Gontrand s'était déboîté l'arbre d'hélice. Et au bout dudit arbre, comme son nom l'indique, il y a l'hélice, mon propulseur. La goupille mécanimbus (c'est son nom !), pièce maîtresse de l'articulation, venait de se disloquer après dix années de bons et loyaux services.

- Excuse mon coup de gueule d'hier, Gontrand ! Je ne savais pas. Ça fait mal ?

- Non, je ne sens rien, j'ai seulement l'impression d'être manchot. Ma vie est fichue si je tourne dans le vide !!! Tu crois que c'est réparable ???

- Mais bien sûr ! Regarde, ton mécanicien personnel est déjà en bleu de travail ! Il va t'arranger ça en un rien de temps ! Et tu sais, demain dimanche, son fils arrive. Il a bien l'intention de naviguer. Alors, ne t'inquiète pas !

Le problème, avec les mécanimbus, c'est qu'elles se font rares, surtout le week-end. Aussi, fallut-il attendre deux jours pour se mettre en quête de la goupille aux dimensions appropriées à l'arbre de Gontrand. Et à la grande surprise de mes équipiers, qui étaient maintenant au nombre de trois, impossible de la trouver en magasin. Jamais à cours d'idées, le chef mécano, maintenant flanqué de deux manœuvres, effectua une réparation provisoire avec un gros boulon bien costaud.

- Voilà ! Ça ne tiendra pas des années, mais pour l'été, on est tranquilles ! assura le Capitaine, dont l'optimisme ne faiblit jamais.

Gontrand était ragaillardé d'avoir retrouvé l'usage de son membre et moi, j'étais tout émoustillé à l'idée de naviguer en famille. Les conditions semblaient parfaites : une mer clémente, un vent nerveux mais pas énervé, un équipage décontracté et heureux d'être ensemble.

La croisière d'une semaine qui nous mena de La Rochelle à La Roche-Bernard, avec escales à Yeu et Belle-Île, fut effectivement idyllique : navigations de jour et de nuit (j'en raffole, le ciel et la mer sont rayonnants), interventions de Gontrand réduites à leur stricte nécessité, car Éole, serviable, resta présent continuellement. Éric put apprécier toutes les joies de la voile, s'initier aussi bien aux virements de bord¹ qu'à la navigation sous spi. Même la pêche lui sourit, puisqu'il fut l'auteur d'une prouesse à bord : capturer deux maquereaux d'un coup. Prouesse qu'il tenta, en vain, de renouveler à maintes reprises.

¹ Changements de direction. Pour cela, il faut faire passer les voiles d'un bord à l'autre du bateau, ce qui demande quelques efforts physiques de la part de l'équipage.

C'est avec nostalgie que je retrouvai ce joli port cher à mon cœur qu'est La Roche-Bernard (on n'oublie jamais son premier amour). J'y effectuai une escale prolongée. Le temps pour le Capitaine et la Moussaillonne d'honorer leurs engagements professionnels près de Bordeaux (deux jours de transports en commun pour quatre heures de travail !) et pour Éric, emballé par sa croisière, de rejoindre sa famille en Vendée où il proposa à son frère un week-end sur la Vilaine en compagnie de leurs enfants respectifs.

Voilà pourquoi, un matin, je vis une déferlante humaine s'abattre sur mon pont, dévaler ma descente et visiter mon intérieur à la vitesse de l'éclair.

- Eh ! Sors de ta somnolence, Gontrand ! Prépare-toi à ronronner, on appareille bientôt ! Regarde comme ils sont mignons ! Tu te rends compte, c'est la première fois que trois petits humains viennent naviguer avec nous. Je te présente Camille et Laurine, les filles d'Éric ; et voici Quentin et son père William, Willy pour les intimes. La famille du Capitaine est presque au complet. Seule Christine, qui n'apprécie guère les croisières, est absente. Mais elle, tu la connais déjà... Alors, sois à la hauteur ! Pas de blagues style "J'ai le bras cassé" ou "Je ne peux plus respirer". Nous allons remonter un cours d'eau, c'est toi qui mène la barque... enfin, la grosse barque que je suis.

- T'inquiète ! Je ferai taire mes vieilles douleurs. Nous allons leur offrir une croisière de rêve à tes passagers.

- Vieilles douleurs ? De quoi parles-tu donc ? Il y a à peine quinze jours, tu me déclarais avoir retrouvé la forme de tes six mois. Tu ne me caches rien, au moins ?

- Mais non !!! Allez, laisse-moi me concentrer avant le départ.

Je n'étais pas vraiment rassuré par ces propos, car, lors de notre arrivée, la Moussaillonne, dont l'ouïe est plus sûre que les réflexes, avait été intriguée par certaines résonances dans le compartiment moteur.

C'est probablement la raison pour laquelle, à peine les amarres larguées, elle décida d'inspecter consciencieusement Gontrand et ses auxiliaires, finissant par découvrir que le joint tournant de l'arbre d'hélice (encore lui !) fuyait. Cette découverte entama provisoirement sa bonne humeur, la perspective de devoir mettre à sec, le long d'un quai, pour stopper cette fâcheuse voie d'eau ne la réjouissant guère. Mais l'activité bonne enfant qui régnait à bord lui fit rapidement oublier ses angoisses.

C'est que cela occupe, trois petits humains. Il faut vérifier qu'ils ont bien enfilé leurs gilets de sauvetage avant d'aller gambader sur le pont (alors, là, attention, surveillance permanente, afin d'éviter tout plongeon malencontreux), les empêcher de se chamailler pour savoir lequel tiendra ma barre en premier (c'est qu'ils étaient fiers, les bougres, de me piloter sous le regard attentif de Capt'ain Papy), leur trouver des occupations lorsque, la pluie se mettant de la partie, ils sont confinés dans mon carré, les

installer confortablement dans les couchettes le soir venu. Eh oui ! Que vaut une balade en bateau si on ne passe pas au moins une nuit à bord ? Nous fîmes donc escale dans le petit port de Foleux.

Et c'est alors, ô surprise, que je revis ma dame de cœur. Hélas, nos proues eurent beau se tendre l'une vers l'autre, seuls nos esprits se rejoignirent : elle était là-bas, mélancolique, la quille au sec dans son chantier d'hivernage. Cette année, ses compagnons étaient allés voguer sous d'autres cieux... sans elle. Nous devisâmes toute la nuit, et, au matin, je m'éloignai du quai les hublots tout embués.

- Allez, ne sois pas triste ! Tu sais ce qu'ils disent les humains ? "Jamais deux sans trois." Sûr que tu la reverras Kumari.

- Merci Gontrand. T'es un copain, un vrai, toi !

Cette croisière fut telle que chacun à bord l'avait envisagée : exaltante pour les plus jeunes, relaxante pour les pères, exténuante pour les plus âgés. Bref, très agréable !

La famille repartie, je m'apprêtais à mettre le cap sur l'Angleterre quand fut diffusé un avis de grand frais. En navigateurs avisés, conscients de leurs limites, mes équipiers décidèrent de laisser passer l'orage. Ils en profitèrent pour lubrifier mon joint tournant et faire examiner l'alternateur de l'arbre de Gontrand par un spécialiste qui confirma ce qu'ils soupçonnaient : l'engin n'était pas fou, il débitait bien du 12 volts, mais il lui manquait un régulateur et un petit émulateur, très faciles à installer, pour pouvoir transmettre son énergie à mes batteries.

- Finalement, mon vieux, depuis dix ans, tu t'embarrassais d'un auxiliaire qui ne servait strictement à rien !

- Eh oui ! Et quand je pense que l'année dernière il a perturbé tout l'équipage avec ses crises d'étouffement ! Enfin, ce n'était pas de sa faute ! Il faisait son boulot, le pauvre ! Qu'y pouvait-il si aucun humain n'avait été fichu de l'installer correctement ! En tout cas, maintenant, il fonctionne du tonnerre. Tes batteries n'ont plus de souci à se faire.

- Parlons-en de mes batteries ! Le contrôleur de charge installé cet hiver n'indique rien de bon à leur sujet.

- Comment cela ?

- Il prend en compte leur décharge, leur charge avec le panneau solaire, mais ne considère absolument pas ta participation. L'engin serait-il défectueux ?

- Ou mal branché...

- Remarque pertinente, effectivement. Allez, en attendant, prépare-toi, le temps s'améliore, nos compagnons ont hâte de retrouver l'océan... Et moi aussi !

Cette parenthèse fluviale ayant duré plus longtemps que prévu (tout juste deux semaines), l'équipage, bien reposé décida à l'unanimité de rallier Douarnenez d'une traite,

avant de mettre le cap sur les côtes britanniques. Pourquoi ce port situé au fin fond d'une baie ? Tout simplement parce que mes compagnons y ont des amis. Et pour eux, l'amitié, c'est plus qu'important, c'est vital.

La Roche-Bernard – Douarnenez, trente et une heures de navigation dont un tiers avec l'aide de Gontrand. Pas trop mal ! Avec un alternateur d'arbre chargeant correctement, un joint tournant ne fuyant plus... et un équipage confiant en sa bonne étoile : cette année, plus de désagrément, tout se passerait comme prévu, même si mon moteur était un peu trop bruyant aux dires de la navigatrice. Preuve de son pessimisme chronique ou d'une lucidité certaine ????

À vous de juger. L'apponement dans l'avant-port de Tréboul (qui jouxte Douarnenez) se fit sans difficulté. Malheureusement, une petite pancarte indiquait que la place était réservée à l'école de voile locale. Qu'à cela ne tienne, mon skipper se prépara à me déplacer de quelques mètres...et... RIEN ! J'étais scotché au ponton, tandis que Gontrand hurlait :

- Aie !! Mon arbre s'est encore déboîté !! Je suis de nouveau manchot !!!!!

Adieu les pubs ! Bonjour les crêperies ! pensai-je aussitôt. Et re-bonjour les mécaniciens professionnels ! Car mes compagnons étaient fermement décidés à faire soigner mon vieux camarade de moteur par un véritable technicien. Fini l'amateurisme !

Celui auquel ils firent appel était spécialisé dans les chalutiers et autres embarcations dédiées à la pêche. Autant dire qu'il s'y connaissait !! Il ausculta attentivement le membre endommagé, réfléchit à la meilleure façon de lui redonner sa mobilité tout en le rendant plus résistant et décida de l'envoyer dans une clinique pour arbres d'hélices située à Concarneau, où d'habiles chirurgiens fabriqueraient de grosses mâchoires en acier ajustées parfaitement à ses formes. Puis, l'ensemble serait accouplé de nouveau à Gontrand.

Cependant, pour sortir mon arbre d'hélice, puis le remettre en place, il fallait impérativement que j'aie la quille à l'air. Heureusement, non loin du ponton visiteurs, Tréboul est équipée d'une cale de mise à sec facile d'accès.

- Dis, Marsup, chaque fois que la marée descend, tu fais des petits sauts de kangourou avec ta quille sur la cale en béton. Ça ne te fait pas mal à la semelle ? s'inquiéta Gontrand.

- Mais non !!!! Je suis plus souple que j'en ai l'air ! Et puis, que ne ferais-je pas pour toi !!

Une semaine s'écoula entre le jour de notre arrivée et celui où le mécanicien vint remettre en place le membre réparé. Assisté de la moitié de mon équipage (l'autre partie étant allée au cinéma), il emboîta, ajusta, boulonna, jura (il s'était coincé le doigt), vérifia et... découvrit, incrédule, que Gontrand s'était cassé un pied et foulé trois chevilles : un de

ses silent-blocs¹ était démantibulé et les trois autres avaient perdu toute leur élasticité. Voilà pourquoi il s'évertuait vainement à aligner l'arbre ! Mon fidèle ami clopinait. Et lorsque 350 kg clopinent, ça tape et ça résonne de partout.

- Tu vois, quand je te disais que le moteur se balançait bizarrement et que son compartiment était anormalement bruyant, je n'affabulais pas ! déclara la Moussaillonne à son retour.

Pauvre vieux frère ! C'était donc cela ses vieilles douleurs ! Il était allé au bout de ses forces, ne voulant pas gâcher les navigations familiales. Et maintenant, il était cassé, vidé.

- Tu as mal ?

- Ben, un peu quand même ! Ces silent-blocs, ce sont mes pieds d'origine ; on était comme qui dirait soudés les uns aux autres. Elle a l'oreille, la petite ! C'est à La Roche-Bernard que le premier a rendu l'âme et, malgré tous leurs efforts, les trois autres avaient du mal à me maintenir en équilibre. Peu à peu, je me suis retrouvé clopin-clopant. Du coup, mon arbre, qui n'était déjà pas bien vaillant, a commencé à lâcher prise. Et voilà le résultat ! J'ai encore gâché le voyage !!!

- Ce n'est pas de ta faute. Tout le monde vieillit, même les super-moteurs ! Ils n'avaient qu'à mieux prendre en considération les signaux que tu leur envoyais.

Les silent-blocs adaptés à Gontrand étant stockés en Espagne, il leur fallut cinq jours pour rallier l'atelier du mécanicien qui, dans la foulée, avait repéré que le pot d'échappement de mon ami, lui aussi, était en mauvais état.

- Au point où nous en sommes, autant effectuer toutes les réparations nécessaires. De toute façon, cette année, notre croisière prend fin ici, soupira mon équipage, vaincu par la fatalité.

Ce n'est pas pour autant que ces quelques jours d'attente furent de tout repos. D'abord, pour changer les pièces défectueuses, il fallait trouver un moyen ingénieux de lever Gontrand de quelques centimètres sans saccager mon cockpit sous lequel il est placé. La suggestion du mécanicien consistant à découper le fond de ce dernier pour y passer les câbles d'un treuil n'enthousiasmait ni moi, ni le Capitaine qui, à force d'intenses cogitations nocturnes, finit par trouver la solution : soulever le moteur à l'aide de la drisse de grand-voile. Pour cela, il lui suffit de percer habilement deux petits trous dans le fond du cockpit. C'était quand même mieux que de le dépecer !

Puis, à force de lectures répétées de son mode d'emploi, de réflexion et d'observation, le contrôleur de batterie révéla une partie de ses secrets : s'il ne transmettait pas toutes ses informations, cela était dû à un fil incorrectement branché, tout simplement.

¹ Sortes d'amortisseurs. Si Gontrand n'était pas équipé de silent-blocs, je vibrerais de toutes les membrures lorsqu'il fonctionne.

Tiens, tiens ! Je dis "une partie de ses secrets", car, aujourd'hui encore, impossible d'éta- lonner l'engin.

Autre sujet de préoccupation : le mauvais temps. Un après-midi, sous l'effet d'une dépression atmosphérique particulièrement en forme, une houle puissante s'engouffra dans l'avant-port de Tréboul, faisant tanguer avec fougue les pontons-visiteurs qui y étaient installés pour l'été. Nous étions alors une dizaine à gigoter en tous sens. Je restais serein, mais certains copains commençaient à perdre le contrôle de leur coque, heurtant de plus en plus violemment les catways, au risque de se blesser sérieusement. Les responsables du port décidèrent alors de nous mettre tous à l'abri à Douarnenez même. Grâce à l'abnégation de Gontrand qui, en attente de ses nouveaux silent-blocs, souffrait des chevilles, je pus rejoindre sans encombre les eaux plus paisibles de Port-Rhu situé à quelques encablures seulement de l'avant-port, sur la rivière du même nom, et protégé par une écluse surmontée d'une passerelle levante.

L'alerte dura deux jours. Le troisième au matin, l'équipage décida de retourner à Tréboul, moins bruyant et plus près de son bistrot préféré.

- Prête à larguer les amarres ? interrogea le Capitaine.
- Non, attends, P'tit Canote est le long de la coque, à bâbord, je vais l'arrimer au balcon arrière.
- Pas la peine, il est très bien comme ça !
- D'accord, mais je lui fais faire quand même un demi-tour, qu'il n'avance pas à reculons.
- Ça n'a aucune importance ! Dépêche-toi donc !
- Bon, eh bien, je l'attache solidement.

Et me voilà parti. Au fur et à mesure que j'approchais de l'écluse, une inquiétante certitude s'imposa à l'esprit de mon barreur : Marsup était ventru, avec P'tit Canote collé à son flanc gauche, je ne passerais pas !

- Vite ! Libère l'annexe et attache-la à l'arrière du bateau ! Je crois que nous sommes trop larges.

Avec toute la célérité dont elle était capable, la Moussaillonne se rua sur son matelotage et s'évertua à défaire les nœuds qu'elle avait serrés avec vigueur. Cela lui demanda suffisamment de temps pour que, sous la pression de l'eau, le pauvre canot, flanqué de son fidèle moteur Castagnette et de ses deux pagaies, ne se retrouve cul par-dessus tête.

- Imbécile ! Mais tu regardes ce que tu fais !? éructa le Capitaine.
- Eh ! Oh ! Je faisais de mon mieux. Et flûte ! Regarde, ce n'est pas le bidon d'essence du canot qui flotte, là, au fil de l'eau ?
- Si ! Ben, tant pis ! On verra ça plus tard !!!

J'avais honte !!!!! Nous franchîmes l'écluse, d'une largeur suffisamment confortable au demeurant (ton compas avait déserté ton œil, Camarade !), sous le regard étonné d'un groupe de badauds hilares. Je ne sais pas ce qui les amusait le plus : P'tit Canote s'adonnant aux joies de la brasse coulée, ou les gesticulations rageuses de mes deux marins d'eau douce.

Résultat de cet exploit hors du commun : une pagaie perdue corps et biens, un bidon d'essence sauvé de la noyade (évitant ainsi une belle pollution) par deux pêcheurs complaisants, une annexe enchantée d'avoir aperçu les fonds marins et surtout, surtout, un Castagnette à bout de souffle tant il avait avalé d'eau salée, répétant, l'air hagard :

- Ils ont voulu me tuer ! Ils ont voulu me tuer ! Mais pourquoi ?

- Mais non, le rassura P'tit Canote. Ils ne sont pas méchants, ils sont juste un peu carrément nuls de temps en temps.

Trois jours de soins intensifs, démontage, nettoyage à l'eau douce, remontage, c'est le temps qu'il fallut à un Capitaine tout contrit pour remettre le petit moteur en ordre de marche. Tout contrit ?? Eh oui ! Car son équipage s'était rebellé :

- J'en ai marre, avec toi, c'est toujours de ma faute ! Eh bien, cette fois-ci, je ne suis pas d'accord. En tant que Capitaine, tu dois donner des ordres cohérents. C'est toi, juste avant le départ, qui m'a dit qu'il ne fallait pas déplacer P'tit Canote ! Et ensuite, au dernier moment, il faut le détacher, tu changes d'avis. C'est pas un boulot de Capitaine, ça !

- C'est vrai, tu as raison, c'est de ma faute.

Eh bien moi qui m'attendais à un pugilat verbal !

Enfin, le grand jour arriva : celui où un Gontrand totalement rétabli, les chevilles souples, bien aligné dans l'axe de son arbre d'hélice, l'échappement refait à neuf, nous pûmes songer à reprendre la mer.

- Vu que nous n'avons plus le temps de monter vers l'Angleterre et que notre porte-monnaie s'est considérablement allégé, je propose de rentrer tranquillement à Bordeaux, avec juste un arrêt à Royan, proposa le chef de bord.

- D'accord. Mais pas question de partir sans aller saluer les copains ! C'est grâce à eux et à l'accueil bienveillant du personnel portuaire que ces deux semaines d'escale forcée ne furent pas sinistres. Nous avons passé de sacrées bonnes soirées ensemble ! Et je suis certaine que Marsup était enchanté d'accueillir de nouveau à son bord des petits curieux qui l'ont visité jusque dans les moindres recoins.

Eh oui ! C'est vrai ! J'ai même prêté ma mascotte en peluche à l'un d'entre eux.

- Dis, Gontrand, deviendrais-je sentimental avec l'âge ????

- Tu ne le deviens pas, tu l'as toujours été ! Il suffit de te voir roucouler avec Kumari ! Remarque, moi aussi, j'aimerais bien avoir une dulcinée. Mais qui voudrait d'un gros

lourdaud comme moi ??? Bon, allez, trêve de rêves fous ! Demain, c'est le départ. Je sens que ces quelques jours de navigation vont être superbes !

Pour une fois, les prédictions de mon ami ne furent pas désavouées par le sort. Le voyage fut un régal : bon vent, bonne mer, virements de bords impeccablement effectués par un équipage à l'unisson, moteur à la respiration régulière. J'avalais les milles avec délectation, fier d'être un voilier.

Et lorsque de retour à Bordeaux, le Capitaine déclara à un copain qui l'interrogeait sur ce mois et demi de navigation "Chères, chères vacances !", je ne pus qu'acquiescer de la bôme.



Remplacement de ma capote par une casquette bien étanche.



Éric, maître du spi.



À Tréboul, je passai plus de temps scotché sur la cale qu'amarré au catway !



Épisode dédié à la mémoire de Tud, l'ami anglais si cher aux cœurs de mes compagnons.

CROISIÈRE À CONTRE-COURANT

Mai 2005.

- Hello ! Marsup ! Nous revoilà !!!!! Ah ! Comme c'est bon de remettre les pieds sur ton pont !

- Hein ? Quoi ? Qu'est-ce que c'est ???? Eh ! Gontrand, réveille-toi ! Regarde qui est là ! La Moussaillonne et le Capitaine ! Et vu la quantité de sacs qu'ils trimbalent, c'est pour de bon !

Huit mois s'étaient écoulés depuis mon retour de Douarnenez. huit mois pendant lesquels je ne les avais vu passer qu'en coup de vent, soucieux qu'ils étaient de vérifier les bonnes conditions de mon hibernation bordelaise.

- Qu'est-ce que ça fait du bien d'être ici ! me lança la Moussaillonne. Et tu sais quoi ? Le Capitaine est enfin à la retraite ! Les missions de dernière minute qui venaient sans cesse chambouler nos programmes de navigation, c'est terminé ! Cette année, nous allons pouvoir partir l'esprit tranquille. J'ai encore deux semaines de boulot. Après, dès que tu seras réarmé, on largue les amarres pour une croisière d'au moins trois mois, jusqu'à début septembre... enfin, en principe.

- Ouah ! Sacrée balade en perspective ! Laisse-moi deviner notre destination : l'Espagne, ses rias et ses tapas ? Le Portugal, ses plages de sable blanc et son vinho verde ? Le Maroc, ses côtes ensoleillées et ses couscous ?

- Non ! Tu n'y es pas du tout ! Cette fois, ce sera la Belgique, ses dunes et ses moules frites, puis la Hollande, ses canaux et ses fromages et enfin, l'Angleterre, ses ports à prix prohibitifs et ses jacked potatoes. Vois-tu Marsup, cette année, notre voyage pourrait avoir pour devise "Les copains d'abord". Début juillet, Carine et Olivier se marient à Lille. Nous avons pensé que ce serait sympa d'y aller avec toi. En regardant les cartes, nous nous sommes rendu compte que le port belge de Nieuwpoort était tout près. Idéal pour une escale prolongée, d'autant plus que Solange et Jean-Pierre ont l'intention de délaisser Paris pendant toute une semaine pour venir visiter la Belgique en notre compagnie. De là, si notre ami Gontrand n'en a pas décidé autrement, nous mettrons le cap sur la Hollande, il paraît que la navigation sur les canaux y est très agréable. Et cela nous rapprochera de Düsseldorf où vivent Alexandra et Pierre. Au retour, nous longerons la côte méridionale de l'Angleterre dans l'espoir de partager, au fil de nos escales, d'agréables moments avec Barbara, Bridie, Tud et leurs amis. Il te plaît notre programme ?

- Ah oui ! L'amitié, c'est très important, cela doit se cultiver avec soin. Et puis au moins,

l'hiver prochain, je pourrai parler d'autre chose que du Golfe de Gascogne avec les copains. Eux, ils vont tous vers le Sud. Ça changera.

- Euh ! À ce propos, on a quelque chose à te dire. Ici, tu as tes habitudes, c'est vrai. Mais, tu ne trouves pas que la pollution atmosphérique va en augmentant, avec des relents d'acide de plus en plus fréquents ? Que les véhicules – en nombre croissant au demeurant - qui empruntent le quai et passent au raz de ta poupe, sont trop souvent conduits par des irresponsables se prenant pour des pilotes de formule 1 ? Que les poissons et les canards se font plus rares dans le bassin ? Que...

- Oh là ! Je te vois venir ! Tu ne serais pas en train de me dire que notre départ de Bordeaux est définitif, par hasard ?

- Eh bien si !

- Mais c'est génial, ça ! La pollution, les fous du volant, les canards et les poissons, évidemment que je suis d'accord avec toi ! Quant à mes copains, les meilleurs sont déjà partis ou en instance. Alors.... Et surtout, ne me dis pas quel sera mon prochain havre d'hivernage, ce sera une surprise.

C'est ainsi que je repris possession de mon équipage qui, début juin, s'installa définitivement à bord. La réadaptation de mes compagnons à mon espace de vie ne se fit pas sans quelques bosses (eh oui, Capitaine, mon mât est pourvu d'une bôme¹) et plateaux renversés. Mais cela ne dura pas et très vite chacun retrouva ses marques.

Une croisière réussie est une croisière bien préparée. Aussi, c'est avec minutie que mon pont fut nettoyé, mes voiles réinstallées, l'état de mon accastillage² vérifié, Gontrand et Castagnette vidangés, mes instruments de navigation testés. Afin de réduire ma consommation électrique, le Capitaine grimpa prestement en haut de Maestro, afin d'équiper mon feu de navigation d'une ampoule à leds. J'avais été inspecté de toutes parts, rien n'avait été laissé au hasard, j'étais fin prêt pour le grand départ, sauf que...

- J'ai l'impression que Pyth et Théo gigotent un peu, c'est normal ça ? Tu es certain qu'ils sont bien fixés ? interrogea la Moussaillonne, regardant alternativement, d'un œil suspicieux, le bras de mon pilote automatique et mon secteur de barre.

- Tu cherches vraiment la petite bête, toi !!! Pyth est fixé par trois boulons au lieu de quatre (tu n'en vois que deux, le troisième est masqué par l'isolation), mais il tient parfaitement. Quant à Théo, c'est normal qu'il ait un peu de jeu, il lui faut de la souplesse.

Théorème (dit Théo) et Pythagore (Pyth pour les intimes) sont inséparables. Lorsque je navigue, ils passent leur temps à effectuer des calculs d'angles pour que je me

1 Tube horizontal, accroché au bas du mât, sur lequel se repose la grand-voile. Gare à elle lorsqu'elle décide de gigoter de bâbord à tribord !

2 Toute la quincaillerie qui habille le pont des bateaux.

dirige correctement. Lorsque Pyth est en fonction (c'est-à-dire presque tout le temps, sauf lorsque j'entre dans un port) son bras, monté sur vérin, actionne Théo, sorte de triangle en aluminium fixé à ma mèche de safran. Lorsqu'il est au repos, ce dernier se débrouille seul avec mon barreur. Dans leurs cerveaux il n'y a que formules mathématiques, algorithmes et géométrie. Sous prétexte d'être des intellectuels, ils refusèrent longtemps d'adresser la parole à Gontrand. "Tes discussions de bielles pleines d'huile et de filtres à gazole sont absolument sans intérêt. Et sapristi, quelle haleine épouvantable tu as !" lui déclarèrent-ils un jour. Donc, par solidarité avec mon vieux copain, pendant bien des années, je cessai de m'intéresser à ces deux individus. Et pourtant, leur présence à mon bord est fort utile. En effet, Théo est le lien indispensable entre ma barre à roue et mon safran. Quant à Pyth, s'il n'était pas là, l'équipage devrait se relayer pour me piloter manuellement, ce qui devient rapidement fastidieux, paraît-il.

Voilà pourquoi l'inquiétude exprimée par la moitié de mon équipage ne me laissa pas indifférent. Peut-être aurais-je dû en toucher deux mots aux intéressés ? D'un autre côté, le Capitaine semblait si sûr de lui. Je décidai donc de ne rien faire, bien que, parfois, il m'arrivait de ressentir quelques picotements curieux du côté du safran.

Le jour du départ (le 23 juin, pour être exact) arriva enfin. Au revoir, les copains, nous avons partagé de superbes émotions ensemble, mais je ne vous regretterai pas. Je pars pour de nouveaux horizons, pour de nouvelles aventures. À l'autre bout du monde ??? Pas vraiment ! Mais vous savez, il n'est pas nécessaire de parcourir des milles et des milles pour vivre d'inoubliables moments avec le drôle d'équipage que le destin m'a confié. À mon bord, l'aventure commence dès que les amarres sont larguées... et parfois même avant.

Adieu, le bassin à flot ! Adieu les écluses ! Je file sur la Garonne, je rejoins la Gironde, je délaisse Royan, j'atteins l'océan, je vire de bord, cap sur la Belgique.

- Stop !!! Marsup, tu rêves trop vite ! Désolée de te couper dans ton élan, mais s'arrêter à Royan est indispensable, le réservoir de Gontrand est vide. Il ne vit pas que d'amour et d'eau fraîche, il lui faut également un peu de gazole.

L'escale royannaise dura quatre jours. Plus qu'il n'en faut pour faire le plein d'un réservoir, si grand fût-il, soit, mais juste assez pour qu'un certain équipage de ma connaissance reprenne des forces. Oui, oui ! Vous avez bien lu "reprenne des forces". Huit heures de navigation au moteur sans facétie de la part de ce dernier, sous un soleil radieux, et plus personne ??? Justement, il semblerait que le soleil ait été un peu trop radieux pour la Moussaillonne, malgré sa casquette, ses lunettes, son t-shirts, ses chaussettes. Une perfide insolation tapie derrière un jeune rayon de soleil s'abattit traîtreusement sur sa délicate personne qui sombra dans un long, long sommeil.

Ce repos forcé, finalement, s'avéra très utile : non seulement il me permit d'échapper à une petite dépression de passage, mais encore ce fut l'occasion pour le Capitaine de rendre étanche un de mes panneaux de pont qui fuyait et, pour un couple d'amis très chers, de venir nous rendre visite depuis La Rochelle.

Cependant, il ne s'agissait pas de musarder, il fallait atteindre Nieuwpoort avant le 7 juillet, au risque de louper la noce. Au départ de Royan, Éole ne voulant rien entendre de nos imprécations, Gontrand dû s'activer pendant les treize heures que dura le voyage jusqu'aux Sables d'Olonne. Mais, dès le lendemain, il devint plus aimable à notre rencontre : son souffle moins asthmatique, judicieusement dirigé, me permit de déployer toute ma voilure et d'atteindre Concarneau en vingt-huit heures sans trop solliciter mon ami, à la grande satisfaction de l'équipage, un tantinet indisposé par ses vapeurs et ses ronronnements.

- Je sais, je sens mauvais et je suis bruyant. Il faut bien que je respire, quand même ! L'année dernière, à Douarnenez, le Capitaine a été contraint de démonter toutes les cloisons insonorisées qui m'entouraient pour pouvoir atteindre mes pieds malades. Le problème, c'est qu'il a remonté le tout rapidement et quelque peu succinctement. Conclusion, j'indispose. À qui la faute ?

- Allez, ne te fâche pas ! Nos compagnons étaient pressés de partir et ils ne t'en veulent absolument pas. D'autant plus que tu es d'une efficacité remarquable. Repose-toi, nous repartons demain dans la matinée.

Le lendemain, donc, frais et dispos, Gontrand me donna un coup de main pour m'extirper de la baie de Concarneau et atteindre la pointe de Penmarc'h. Puis, grâce à des vents puissants et un courant favorable, malgré deux ris dans la grand-voile, je filai comme une flèche jusqu'à la Manche que j'atteignis au milieu de la nuit, non sans avoir salué, au passage, les phares et balises jalonnant la pointe de Bretagne, du raz de Sein à l'île d'Ouessant. La sérénité régnant à bord, l'équipage décida de mettre le cap sur Cherbourg, via l'archipel des Casquets. Rarement navigation n'avait été aussi plaisante. J'eus même le bonheur d'arborer mon magnifique spi asymétrique pendant quelques heures. Bonheur d'autant plus appréciable que pour déployer à l'avant de ma proue ces 90 m² de toile légère qui, à l'époque, n'étaient même pas logées dans une chaussette, mes compagnons durent dépenser une somme d'énergie non négligeable. Sans parler des joutes oratoires fort distrayantes que cette installation engendre généralement.

À l'approche des Casquets, mon spi se retira prestement dans ses appartements, tant la mer forcissait et le vent montait. Heureusement, ce dernier ne me soufflait pas en pleine proue, comme il aimait à le faire quand il avait décidé d'être désagréable à mon égard, mais dans une direction qui me convenait parfaitement. Seule ombre au tableau :

les courants. Autant ma navigatrice avait pu déterminer l'heure de mon départ de Concarneau pour atteindre la pointe de Bretagne en même temps que le flot favorable, autant, après 24 heures de navigation, seul le hasard était maître de la situation. Et, en l'occurrence, celui-ci faisait mal les choses. Car c'est exactement à contre-courant que je me présentai devant ce redoutable obstacle en cette fin d'après-midi du 30 juin.

- D'accord, nous avons les courants contre nous, déclara le Capitaine, mais les vents nous poussent dans la bonne direction, et assez puissamment. Nous passerons lentement, mais nous passerons. De toute façon, d'ici quelques heures, les courants s'inverseront. Le principal est de ne pas reculer. Et puis, il n'y a pas d'autre solution. Il serait bien plus dangereux d'emprunter le raz Blanchard. "Patience et vigilance", telle est ma devise du moment.

"Vigilance"...Voici un mot qui colle parfaitement à la Moussaillonne. De jour, elle scrute régulièrement l'horizon, à l'affût de toute embarcation susceptible de me couper la route. De nuit, elle a de longs face à face avec Nyctalope (Nyck pour les copains), mon radar. Et de jour comme de nuit, une lampe à la main, elle examine régulièrement Gontrand et ses accessoires sous tous les joints : la pompe à gazole ne fuit-elle pas ? L'arbre d'hélice est-il bien étanche ? Ne faut-il pas pomper un petit coup pour vider le puisard¹ ?

On pourrait, comme le Capitaine, penser qu'à trop inspecter, on trouve toujours quelque chose qui cloche. Soit, mais n'est-ce pas grâce à son ouïe d'une exceptionnelle finesse (et je ne suis pas le seul à le dire, le médecin des oreilles humaines l'affirme également) que ce bêcheur de Pyth n'est pas passé de vie à trépas à quelques milles du phare des Casquets, alors que j'étais ballotté en tous sens ? N'est-ce pas elle qui entendit la première les couinements plaintifs de ce dernier tandis que les boulons censés le plaquer contre la paroi lâchaient prise lentement mais inexorablement ?

- Vite ! Viens voir ! Le pilote se prend pour un culbuté !!! s'exclama-elle soudain.

- Qu'est-ce que tu racontes, encore !! Gloups ! Tu as raison ! Il a l'air mal en point ! On va faire un calage avec des bouquins pour l'empêcher de bouger.

- Ça ne tient pas ! La pression est trop forte ! Et je crains que s'il lâche complètement, il n'endommage également Théo !

- Non, je ne pense pas... Mets le moteur en marche, ça aidera Pyth. Quant à moi, je me prépare à barrer s'il le faut.

Aussitôt dit, aussitôt fait. Conscient de l'enjeu et oubliant ses griefs à l'encontre de Pyth, Gontrand aspira une grande goulée de gazole, enclencha son unique vitesse et actionna ses rouages le plus rapidement possible, afin de vaincre les courants malins qui

¹ Espèce de cul de basse-fosse placé dans l'arrière de ma quille où viennent s'accumuler toutes sortes de liquides plus ou moins nauséabonds tels que les eaux de condensation, les suintement d'huile de Gontrand, les quelques infiltrations d'eau de mer.

voulaient m'empêcher de rallier Cherbourg au plus vite. Il banda ses bielles toutes la nuit. À l'approche de la pointe du Cotentin, il put enfin se relâcher légèrement, le flot devenant plus affable à mon égard, et, au petit matin, je faisais mon entrée dans la grande rade. Lorsque j'accostai au ponton d'accueil du port de plaisance, le soulagement était perceptible dans toutes les membrures de ma structure.

Alors, tandis que mon équipage, éreinté, rejoignait sa couchette, pour la première fois depuis bien longtemps, Pyth et Théo s'adressèrent à Gontrand.

- Merci, cher, inestimable moteur. Tu nous as sauvé la vie malgré la méchante façon dont nous te traitions. Empêtrés dans nos idées préconçues d'intellectuels bornés, nous n'avions pas compris que nos cerveaux, aussi pleins soient-ils, ne valent rien sans tes muscles puissants et ton intelligence pratique. À bord de ce navire, nul sentiment de supériorité n'est de mise, nous sommes tous également utiles, quelle que soit notre tâche. Voilà la grande, l'immense leçon que tu nous donnas cette nuit. Oserions-nous t'implorer de nous pardonner et d'accepter de notre part une amitié sincère ?

Incrédule, Gontrand, fixant les deux compères de ses durites grandes ouvertes, murmura à mon attention :

- Dis Marsup, où ont-ils appris à parler ces deux-là ? Quel charabia ampoulé ! Si j'ai bien compris, ils ne pensent plus que je suis un minable qui pue et souhaitent devenir mes potes. C'est ça ?

- Exactement.

- Écoutez les gars, c'est surtout pour le Capitaine et la Moussaillonne que je me suis donné tout ce mal. L'idée de vous perdre semblait vraiment les paniquer. Maintenant, je suis ravi que vous reconnaissiez l'utilité de ma présence à vos côtés. Alors, d'accord, on est copains....Top là !

Quand je pense que l'on s'était fait la tête pendant dix bonnes années et qu'il fallut frôler la catastrophe pour nous réconcilier !!! Aurions-nous plus de points communs avec les humains que nous ne le pensions, nous autres baroudeurs des mers ???

L' escale cherbourgeoise fut de courte durée, le temps pour l'équipage de reprendre des forces, de fêter dignement l'anniversaire du Capitaine dans l'accueillant yacht club local et de s'assurer que Pyth ne connaîtrait plus de problèmes d'assise.

- Dis donc, tu ne m'avais pas dit que le pilote était fixé avec trois boulons ?? Je n'en vois pourtant que deux !

- Ah oui ! Tu as raison, rétorqua, placide, mon mécanicien, après avoir démonté l'isolation dans laquelle Pyth était en parti blotti.

- Deux fixations sur quatre, avec toute la pression que doit subir ce pauvre pilote ! C'est

miracle qu'il n'ait pas déclaré forfait plus tôt !! Il faut l'arrimer solidement avec tous ses boulons !

- Il faut, il faut... Ce n'est pas si simple que cela ! Le changer de place, même de quelques centimètres, m'oblige à re-régler tout le système de liaison avec le secteur de barre à roue !

- C'est faisable, oui ou non ?

- Tout est faisable, il suffit de s'y mettre !

- Eh bien, au boulot !

En fait, la réparation et les réglages furent effectués plus rapidement que supposé.

- Tu ne trouves pas que Théo gigote quand même un peu trop ?

- Oh ! Ça suffit ! Je ne vais pas démonter tout le bateau !! Et je t'ai déjà dit que c'était normal s'il avait un peu de jeu.

- Bon, bon, d'accord ! acquiesça, sceptique, la Moussaillonne.

Lorsque je larguai les amarres, le 2 juillet en fin d'après-midi, le port résonnait des adieux de tous mes copains de ponton :

- Bye, bye ! Have a good journey ! Auf widersehen !

Pas d' "Au revoir !" ? Pas de "Bon voyage !" ? Eh non ! Ou si peu. Voici ce que l'on peut lire au sujet du port de Chantereyne dans les "Instructions nautiques pour la plaisance" : "On a coutume de dire que le port de plaisance de Cherbourg est le plus anglais des ports de France. Il faut dire que les navigateurs d'outre-Manche le fréquentent avec une telle assiduité qu'il y a parfois plus d'Union Jack que de pavillons tricolores à flotter dans les haubans". Je peux vous certifier que ceci n'est pas une légende.

La mer était belle, le vent soufflotait tranquillement, néanmoins l'équipage pressentit qu'il était préférable d'atteindre Nieuwpoort au plus vite, avant que les conditions météorologiques ne se dégradent. Remarquable clairvoyance, car à peine avais-je mis la quille dans le chenal d'accès au port, 40 heures plus tard, que le vent et le courant m'entraînèrent sans ménagement jusqu'au ponton d'accueil du yacht club des Forces aériennes belges sur lequel je me trouvais plaqué avec fermeté, tandis que des trombes d'eau s'abattaient sur ma pauvre carcasse. Bienvenue en Belgique !

- Je trouve que l'on assure de mieux en mieux, déclara la Moussaillonne, tout en sirotant un verre à la terrasse d'un café, le lendemain de notre arrivée. Regarde, de Cherbourg à ici, nous avons quand même géré avec succès un essoufflement intempestif de Gontrand dont tu as changé de mains de maître un filtre à gazole encrassé en pleine mer, et pallier intelligemment l'extinction subite des feux de mât à la hauteur de Dunkerque. À croire qu'ils l'on fait exprès, ceux-là ! Au beau milieu des cargos et ferries qui entraînent et

sortaient du port, par une nuit sans lune ! C'est là qu'on est content d'avoir à bord un Nyctalope qui distingue les dangers potentiels. Grâce à lui, nous avons pu économiser de l'énergie et n'allumer le projecteur de pont pour signaler notre présence que lorsque la nécessité s'en faisait sentir.

- Oui, approuva le Capitaine. Parce que sinon, les batteries en auraient pris un sacré coup ! Et puis tu vois, il n'est pas si terrible que ça ce pas de Calais que tu appréhendais tant !

- C'est vrai ! Mais il faut dire que la lecture des "Instructions nautiques" ne m'incitait pas à être décontractée. Écoute ça : "La côte de Flandre, tout comme la côte d'Opale qui bordent les côtes françaises de la Mer du Nord et du Pas de Calais n'ont pas la réputation d'être propices à la croisière et à la navigation de plaisance." Suit la liste des dangers qui guettent le malheureux qui ose malgré tout s'aventurer en de telles mers : peu de criques ou de ports pour se réfugier, courants puissants, bancs de sables nombreux, pléthore de navires de commerce, brumes fréquentes, coups de vent réguliers. Remarque, le rédacteur inspiré de ces lignes conclut son exposé en ces termes : "Cette entrée en matière, un peu noire sans doute, mérite d'être nuancée car il arrive, au cœur de quelques belles journées d'été que la navigation soit plus agréable." Ouf ! Si j'ai bien compris, on peut remercier Neptune de nous avoir épargnés ! En tout cas, c'est notre plus belle croisière, tu ne trouves pas ?

- Si, si... J'espère surtout qu'elle le restera jusqu'à la fin.

Mon séjour dans la plus grande marina du Royaume de Belgique dura dix-huit jours exactement. Les prix pratiqués par le yacht club qui m'hébergeait, ainsi que l'accueil sympathique, les prestations offertes et le calme environnant convainquirent mes compagnons de me laisser jouir d'un repos bien mérité tandis qu'ils vauquaient à leurs occupations : mariage de leurs amis lillois, pérégrinations dans le "plat pays" en compagnie de leurs copains parisiens grâce à des transports en commun fort bien conçus, voyage éclair jusqu'en Provence afin de dépanner une machine dans le besoin (eh oui, Capitaine ! Il est difficile de se passer de tes services).

Ils en profitèrent même pour effectuer un pèlerinage sur les traces de ma mascotte, le Marsupilami. Persuadés que cette merveille de la nature avait vu le jour dans une cité du nom de Charleroi (quelle idée saugrenue ! Tout le monde sait qu'elle est native de Palombie !), ils s'y rendirent tout excités, pensant découvrir à chaque coin de rue des effigies à l'image de leur idole. Dire qu'ils furent déçus n'est pas un vain mot : nulle trace en cette ville bien terne de l'animal mythique, si ce n'est une statue vieillissante plantée au milieu d'un rond-point. Heureusement, la visite du musée de la bande dessinée, à

Bruxelles, où ils purent admirer les premiers pas du noble personnage dans le monde de la phylactère, répondit à toutes leurs attentes.

Tandis que mes compagnons crapahutaient en tous sens, j'élargissais avec plaisir le cercle de mes connaissances, côtoyant toutes sortes de nationalités. Au début, me fiant aux pavillons des uns et des autres, il m'arriva de faire quelques bévues :

- Hello, bonjour voisin ! Vous qui êtes du pays, peut-être seriez-vous assez aimable pour m'indiquer quelques escales sympathiques ?

- Désolé, aucune idée ! Je suis français et ne suis jamais allé au-delà de Nieuwpoort. Mon pavillon belge, c'est pour tromper l'ennemi "Affaires maritimes de France".

- Ah oui ?

....

- Bonjour, collègue. Comment trouvez-vous l'accueil ici ? Les autochtones ont l'air plutôt sympa avec nous autres, les voiliers français.

- D'autant plus sympa que je suis ici chez moi, je suis belge.

- Mais votre pavillon ? C'est pour tromper l'ennemi, lui aussi ?

- Oui, l'ennemi dénommé "Fisc belge".

Un vrai casse-tête ! Entre les nombreux Français préférant faire immatriculer leur bateau en Belgique pour raisons administratives (surtout parmi les constructeurs amateurs) et la quantité non négligeable de Belges qui, lors de l'acquisition d'une unité de série, font la démarche inverse pour raisons fiscales, difficile de s'y retrouver. Cette bizarrerie mise à part, l'escale fut des plus plaisantes.

Arriva enfin le moment de reprendre la mer. Auparavant, le Capitaine s'était résolu à monter encore une fois en haut de Maestro, afin de comprendre pourquoi mes feux de nuit étaient défailants. Contrairement à ses craintes, il s'aperçut que la faute n'en incomrait pas au fabricant de leds, comme il le croyait, mais à l'installateur, c'est-à-dire lui-même. Découverte certes vexante, mais qui eut l'avantage de voir le problème résolu sur le champ... et définitivement.

Mettre le cap sur la Hollande et ses canaux signifiait que Gontrand devait impérativement avoir des réserves conséquentes de carburant. C'est pourquoi, je fis un détour par la pompe à gazole avant de me diriger vers le large.

- Eh bien, dis donc, tu es rassasié, j'espère ! lançai-je à l'adresse de mon copain, après qu'il eut englouti 300 litres de gazole. Tu ne risques pas de mourir de soif, au moins. Bon, allez, embraye, on y va ! Presque 3 semaines d'inaction, j'ai hâte de hisser les voiles.

- Beurk ! J'ai des renvois ! J'y arrive pas !

- Eh ! Oh ! Pas de blague ! Tu ne vas pas me dire que tu fais une indigestion, quand même !

- Je crois que si ! J'ai avalé trop vite.
- C'est pas vrai ! T'es vraiment trop nul !!!
- J'y peux rien si j'ai le réservoir délicat.

Fataliste, l'équipage réfléchissait. Une bulle d'air se serait-elle faufilée dans le tuyau de remplissage ?

- Je vais changer le filtre à gazole, suggéra mon mécano. Mais c'est bizarre quand même, il est presque neuf.
- Écoute-moi bien, Gontrand. Ou tu respirez un grand coup, oublies tes haut-le-cœur et démarres aussitôt, ou je ne t'adresse plus la parole jusqu'à notre retour en France, menaçai-je alors, sans trop croire à l'efficacité de la méthode.

Stupéfait par la rudesse de mes propos, mon moteur resta coi un instant, puis toussa, éructa et... se remit à ronronner placidement. Je pouvais enfin larguer les amarres pour de nouvelles aventures.

- Oh ! Un moulin, s'extasia Castagnette, le soir même de notre départ de Nieuwpoort, alors que je faisais mon entrée dans le port de Breskens.
- C'est normal, lui rétorqua P'tit Canote du docte ton de celui qui sait, nous sommes en Hollande. Bientôt, nous devrions apercevoir des champs de tulipes et des meules de fromages.
- Des meules de fromages ?????
- Ben oui, à côté des meules de foin, bêta !

Mon annexe est d'un naturel taquin, surtout lorsqu'elle n'a rien d'autre à faire que de se prélasser mollement, suspendue au-dessus de mon tableau arrière.

Le lendemain, en quête d'un endroit accueillant et peu onéreux où rester quelques jours tandis que mes compagnons rendraient visite à leurs amis Alexandra et Pierre près de Düsseldorf, je m'étais engagé, un peu au hasard, sur un canal fréquenté aussi bien par d'imposantes péniches au travail que par des bateaux de plaisance en balade. C'est l'un deux, un Batave très serviable connaissant parfaitement les lieux, qui me recommanda de faire une halte à Middelburg.

- L'entrée du port est un peu plus loin sur bâbord. Tu verras, il est au cœur de la cité, ça vaut vraiment le coup de t'y arrêter, me dit-il avec enthousiasme.

Suivant son conseil, je me dirigeai prudemment vers le ponton d'accueil qui, effectivement, se trouvait en ville. « Pourvu qu'il y ait de la place et que les tarifs ne soient pas exorbitants » me susurra l'économe de bord avant de se diriger vers le bureau du port. Quelques minutes plus tard, elle était de retour, le sourire aux lèvres.

- On peut se mettre le long de ce ponton, là-bas, et y rester autant de jours que nous le souhaitons. Et le prix, tout à fait abordable pour notre bourse, déclara-t-elle, soulagée.

Le lendemain soir, après avoir exploré les rues et places avoisinantes, mon équipage me fit part de ses premières impressions.

- Amsterdam en plus petit et moins bruyant, déclara la Moussaillonne. Vraiment superbe !

- Ça ne m'avance pas beaucoup ce que tu me dis là. Je te signale que je n'ai jamais mis le bout de la quille dans cet Amsterdam.

- Cela signifie que le cœur de Middelburg – au fait, c'est quand même la capitale de la Zélande – est sillonné de canaux bordés de charmantes demeures, quadrillé de ruelles placides et traversé par deux ou trois rues piétonnes animées qui mènent jusqu'à une vaste place avec, en son centre, un imposant hôtel de ville. Et tout autour de lui, des brasseries, des cafés aux terrasses accueillantes.

- Dommage que les rues se vident de toute vie dès la fermeture des magasins, à 5 heures de l'après-midi, remarqua le Capitaine. Et impossible de dîner au restaurant après 21 heures ! Heureusement, il reste le yacht-club. Je suis allé jeter un œil, il est ouvert jusque tard dans la nuit et la carte est vraiment appétissante.

- Chacun son rythme de vie, chacun ses coutumes, conclurent en chœur Pyth et Théo.

Je restai une dizaine de jours à Middelburg, la brève absence de mes compagnons ne me pesant guère tant étaient distrayantes les allées et venues de mes collègues. Néanmoins, lorsqu'au retour de leur escapade allemande, étonnés de voir le temps passer si vite, ils décidèrent de regagner sans plus tarder la Mer du Nord, ses courants et ses bancs de sables, mon mât et mes haubans frétilèrent de joie. J'allais enfin retrouver les joies de la navigation à la voile. En avant ! Cap sur l'Angleterre !

- Pas de précipitation ! tempéra la Moussaillonne. Qu'allons-nous viser comme port, sachant que nous voulons revoir Barbara qui habite la banlieue londonienne ?

- Si nous remontions la Tamise jusqu'à Londres ? suggéra le Capitaine.

- D'après les informations que j'ai pu glaner au gré des pontons, nos moyens financiers ne nous permettent pas d'évoquer une telle éventualité, sauf à écourter considérablement notre croisière, chose que je me refuse d'envisager. Par contre, que dirais-tu de Ramsgate ? D'après cette documentation, ça n'a pas l'air trop cher.

- D'accord. Dans ce cas, rendons-nous d'abord à Zeebrugge. C'est le port le plus proche de la côte britannique. En faisant la traversée de nuit, nous devrions croiser moins de tankers et autres cargos qui, de toute façon, sont confinés dans leurs voies de navigation. Et comme la météo annonce l'arrivée prochaine d'une perturbation importante, il ne faut pas traîner.

Voilà pourquoi, l'après-midi du 3 août, je quittai le continent pour une des nuits les plus surprenantes de mon existence.

- Je préconise de prendre ce cap, afin de croiser perpendiculairement les rails, puis seulement de virer de bord en direction de Ramsgate, déclara la navigatrice au Capitaine, alors qu'ils étaient tous deux penchés sur la table à cartes.

- Non mais, tu as vu comme ça rallonge le voyage ? Tu aimes vraiment faire des détours pour rien, toi ! Étant donné la direction et la force du vent, nous pouvons viser directement Ramsgate en traversant les rails de biais, à la voile.

- Lis ce qui est écrit dans les "Instructions Nautiques" : "les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation : mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic".

- D'accord avec toi. Et aujourd'hui, "autant que possible", c'est légèrement de biais. Marsup est un voilier, il avancera à la voile, même si sa route n'est pas en parfaite conformité avec ton maudit règlement. Allez, ne t'inquiète pas, dès que le trafic s'intensifiera, avec toi au radar et moi à la barre, nous ne risquerons rien. Il suffit d'être vigilant. Et à la moindre alerte, Gontrand entrera en jeu. Tu es rassurée ???

Ce que n'avait pas prévu mon équipage, c'est qu'il y a une différence considérable entre croiser les routes bien établies des cargos dans la Manche – ainsi que nous l'avions fait quelques années auparavant – et affronter l'anarchie de l'incessant trafic de la Mer du Nord.

Poussé par un vent au mieux de sa forme, j'atteignis la zone de tous les dangers en début de soirée. Tant qu'il faisait jour, tout se déroula parfaitement, Nyck ayant juste à confirmer sur son écran ce que détectaient les yeux du Capitaine et la Moussaillonne, aidés en cela par des jumelles au regard affûté. Mais lorsque le soleil décida, bien légitimement, d'aller se coucher, il laissa le champ libre à d'épaisses ténèbres (les ténèbres sont toujours épaisses, surtout en pleine mer) qui chamboulèrent totalement la perception qu'avaient mes compagnons de leur environnement.

- Les feux rouges et verts, là-bas, ils vont dans quelle direction ?

- La grosse masse, à tribord, elle avance vers nous où elle s'éloigne ?

- Après le passage de ce gros tanker, on vire de bord pour reprendre notre route.

Tandis que le Capitaine veillait au bon équilibrage de mes voiles tout en scrutant l'obscurité du mieux qu'il pouvait, la navigatrice, un œil vissé sur l'écran de Nyck, reportait ma position sur la carte étalée devant elle.

- Comme route directe on fait mieux ! soupira-t-elle en contemplant la ligne brisée tracée sur le papier. Zorro et son épée sont passés par là !

Soudain, son attention fut attirée par un gros écho radar qui semblait bien proche de moi.

- Eh, du cockpit, qu'est-ce qui se passe ? Un navire semble faire route juste en plein sur nous. Tu le vois ??

- Oui, oui ! Je maîtrise, je maîtrise... Enfin, à peu près... Mets Gontrand en marche.

- Eh ! Oh ! Il se rapproche drôlement !

- Je sais, je fais ce que je peux !

- Joli bateau, cette fois-ci, je crois que notre dernière minute est arrivée. Si tu connais un dieu protecteur des voiliers en acier de douze mètres, c'est le moment de lui adresser une petite prière.

- J'ai mieux que ça. Admire la figure !

D'un revers de safran à la portée magistralement calculée par Théo, j'esquivaï avec brio le gros benêt de porte-conteneurs qui avait tenté de me couper en deux.

- Ouf ! soupira en chœur l'équipage.

- Bravo !!!! applaudirent à l'unisson les instruments de navigation. Belle performance !

- Ça c'est du sport ! s'exclama Gontrand avec enthousiasme.

À peine le calme était-il revenu à bord que la voix du Capitaine retentit à nouveau.

- Y'en a un qui nous a pris en chasse ! Vite, vite, remets le moteur en marche !

- De quel navire parles-tu ? Je vois bien un écho sur tribord avant, mais j'ai l'impression qu'il s'éloigne, j'en suis même certaine.

- Non, non ! Tu te trompes ! Je vois bien, moi, qu'il se dirige droit sur nous. Je mets les gaz à fond, sinon nous sommes fichus !

- Je te dis que le bateau dont tu parles s'éloigne de nous.

- C'est impossible. Je le vois de mes propres yeux. Je vire à bâbord, je vire à tribord, il est toujours là, et de plus en plus près ! Et ce fichu moteur qui n'avance pas ! Plus vite, Gontrand, plus vite !

La Moussaillonne était médusée. Pour la première fois depuis toujours, son Capitaine de mari était en train de perdre complètement les pédales.

- Maintenant, ça suffit !!!! Tu te calmes !!!!! Tu veux tuer Gontrand à le pousser de la sorte ??? Je te dis que l'écho s'éloigne, l'invectiva-t-elle.

- Tu es sûre de toi ?

- Sûre et certaine. Nyctalope est formel. Et arrête de faire tourner ce pauvre moteur comme un fou ! Il ne manquerait plus qu'il nous fasse un malaise !

- C'est vrai, maintenant, je vois bien que le cargo s'éloigne. Il y a deux minutes, j'étais pourtant persuadé du contraire.

- D'où l'intérêt d'un radar efficace et en bonne santé !

- Bon, finalement, je suis d'accord avec toi. On oublie le vent, on rentre le génois et on demande à Gontrand de nous sortir au plus vite de ce cauchemar... même si on dévie un peu de notre route initiale. Mais qu'est-ce que c'est que ces navires qui partent dans tous les sens, en ne respectant pas les rails de circulation ?

- Nous sommes à un carrefour, voilà l'explication. Le détroit du Pas de Calais débordé, chacun s'en va dans la direction qui lui convient, qui vers l'Allemagne, les Pays-Bas, qui vers le Danemark, la Scandinavie, qui vers l'Angleterre.

En trois heures de temps, j'avais traversé l'autoroute maritime, mais le gymkhana infernal, lui, dura jusqu'au petit matin, jusqu'à ce que je fus amarré au ponton d'accueil du port de Ramsgate.

Étrange nuit où, contrairement aux habitudes sur ce navire, le Capitaine perdit son sang-froid tandis que la Moussaillonne restait clairvoyante.

- Quelle aventure, n'est-ce pas Gontrand ?

- Pouf ! Pouf ! Oui, alors. J'ai failli exploser ! Et malgré les ténèbres, on a tous passé une sacrée nuit blanche !!!

Le lendemain, frais et dispos, mon équipage contemplait avec soulagement les sombres nuages qui pointaient à l'horizon, entraînés par un vent en plein délire, alors que toutes sortes de copains affluaient pour se mettre à l'abri. L'alerte dura 24 heures, puis chacun reprit sa route, sauf moi, car nous attendions une invitée.

- Dis, Marsup, si on exclut notre compagne de toujours, ce sera ta première nuit avec une jeune femme, rigola Gontrand. Tu as intérêt à faire briller tes cuivres !

- Moque toi donc ! Tu ferais mieux d'essayer le cambouis qui macule ton carter. On ne discerne même plus sa couleur tellement il est sale.

- Ne te fâche pas, je disais ça pour plaisanter ! Tiens, la voilà qui arrive, ta jolie passagère.

Il n'avait pas tout à fait tort, le vieux brigand, j'étais inquiet : mon pont était-il suffisamment propre ? Mes coussins seraient-ils assez confortables ? Ma couchette assez spacieuse ?

Mes craintes se dissipèrent rapidement, dès que Barbara mit le pied sur mon pont.

- Oh ! Comme tu es beau, me dit-elle en me couvant du regard. Je peux te prendre en photo ?

Elle resta deux jours en ma compagnie. Deux jours pendant lesquelles elle apprécia la chaleur de mon carré, le moelleux de ma couchette et, bien sûr, la compagnie de ses amis. Quant à moi, je l'adore : elle est jolie, elle est gentille, elle est intelligente... et elle est anglaise, comme ma douce Kumari. Quand elle me quitta, j'étais si triste que je mis mes pavillons en berne pendant dix minutes.

- Ooh ! Vieux frère ! Sors de ta rêverie ! Nous repartons demain. Cap sur Brighton, il paraît que c'est délicieusement victorien.

Le voyage se déroula dans d'excellentes conditions. Vingt-six heures exemptes de toute rencontre fâcheuse avec quelque cargo fou, avant d'arriver dans la très moderne marina de Brighton où il était prévu que je fasse une courte escale de deux jours, mes compagnons étant désireux de flâner dans cette cité balnéaire au charme certain.

Le 11 août à midi, je larguai les amarres, comptant atteindre la baie de Poole le lendemain dans la soirée. Grâce à des courants et un vent favorables, j'arrivai en vue de l'île de Wight en milieu de nuit. C'est alors que les choses se gâtèrent...

Éole n'ayant nulle envie de m'aider à suivre mon cap, l'équipage se résigna à faire appel à Gontrand. D'abord plein d'entrain, celui-ci manifesta soudain quelques signes de faiblesse qui ne manquèrent pas d'attirer mon attention. Tandis que je l'encourageais à reprendre son souffle, j'entendis soudain Théo murmurer à Pyth :

- Aïe ! Mais qu'est-ce qui se passe ? Je vacille ! Je lâche prise !

Puis, exhalant un Crac ! lugubre, il explosa ses boulons, expulsa les câbles qui le dirigeaient et se désolidarisa définitivement de mon safran. Troublé en pleine concentration, Gontrand s'arrêta net, sidéré. Il était 3 heures du matin, c'en était fini de la douce torpeur qui régnait à bord.

Imperturbable, le Capitaine se pencha pour la énième fois sur les filtres à gazole, tandis que la Moussaillonne, désabusée, extirpait ma barre franche de dessous une couchette avant. Car l'accident de Théo avait eut une incidence néfaste non seulement sur son binôme Pyth, mais aussi sur ma barre à roue¹ qui tournait désormais dans le vide.

Mon équipage étant devenu, au fil des ans, très performant face à l'adversité, il ne fallut pas longtemps à Gontrand pour retrouver ses forces et à mon safran le sens de l'orientation, ma barre de secours fermement boulonnée à son axe. Seul ombre au tableau : hors de question de faire la moindre pause, il était impératif que mon barreur restât sur le qui-vive en permanence.

- Poole est encore loin, l'approche de Plymouth n'a pas l'air évidente, je propose que nous retournions à Brighton dont la marina, spacieuse, est facile d'accès, suggéra la navigatrice. D'autant plus que les courants s'étant inversés, ils nous faciliteront la tâche. Si le ciel ne nous tombe pas sur la tête, nous devrions être au port en fin de matinée.

Durant les heures qui suivirent, mes lazy-jack² trouvèrent très grisant de se libérer de leurs attaches afin de virevolter au gré du vent, ma girouette décida qu'il était temps de rigoler un peu en ne transmettant que des informations erronées à son compère le cadran

1 Un bateau peut être dirigé avec une barre à roue ou une barre franche, cet espèce de manche à balai fixé directement sur la mèche de safran.

2 Petits cordages très fins censés guider la descente de la grand-voile quand ils sont judicieusement installés.

électronique... mais le ciel, lui, resta à sa place. Ce qui me permit d'arriver à l'heure dite à Brighton, au grand soulagement de mes compagnons, épuisés par cette nouvelle nuit blanche.

Leurs tentatives pour faire sauter les banques des casinos locaux ayant été vaines, ils se hâtèrent de réparer mes avaries, afin de quitter au plus vite ce lieu trop onéreux à leur goût malgré son sympathique accueil. En l'espace de quatre jours, Théo se vit solidement arrimé à l'axe du gouvernail, les filtres de mon vieux copain purgés encore une fois, mes lazy-jack à nouveau opérationnels. Quant à ma girouette à l'humour douteux, expédiée au fin fond de mes coffres, elle fut remplacée par une collègue plus consciencieuse.

Lorsque je repris la mer, le 17 août au matin, l'optimisme régnait à bord. Avec raison, car c'est dans d'excellentes conditions que je parcourus les 65 miles qui me séparaient de la baie de Poole, terriblement fréquentée en cette période estivale. En vieil habitué des lieux - mon seul et unique passage datait de huit ans, mais il m'avait marqué... au sens propre comme au figuré - je me calai confortablement le long du quai de la ville, mon équipage prenant garde à ce que, cette fois, le spectaculaire marnage qui sévissait en ces lieux (six mètres de différence entre la marée haute et la marée basse !) ne me causât aucun souci.

Mes compagnons tenaient beaucoup à cette escale, car deux de leurs plus chers amis vivaient dans les parages.

- Dis Marsup, il y a quelque chose qui m'échappe. Ils rentrent de chez leur copine Bridie qu'ils n'avaient pas vue depuis des années et ils n'ont pas l'air joyeux. C'est bizarre... Ils se sont fâchés ? m'interrogea Gontrand, intrigué par leur comportement.

- Non, pas du tout. Mais ils viennent d'apprendre qu'ils ne reverraient jamais plus leur copain Tud. Ils sont tristes.

- On va bientôt repartir, alors ?

- D'ici trois quatre jours, si j'ai bien compris. Direction les côtes françaises. En forme pour affronter de nouveau l'autoroute infernale ? Plus de souffle au cœur ?

- T'inquiète ! Je serai irréprochable.

Je ne sais ce qui était le plus déroutant chez mon ami : son optimisme indéfectible ou sa parfaite ignorance de son fonctionnement ? Il sait que lorsque ses bielles s'activent, il me propulse dans un sens ou dans l'autre, car il est relié à toute une machinerie. Mais le pourquoi, le comment, cela semble être un grand mystère pour lui. D'où son étonnement chaque fois qu'il tombe en panne. La preuve ? Les sueurs froides qu'il donna à l'équipage,

une heure après avoir quitté le quai de Poole, alors que je me trouvais dans le chenal, au beau milieu de la baie.

- Ça me reprend ! Pouf ! Pouf ! J'étouffe ! J'arrête tout, j'ai besoin de me reposer.
- Pas question, là, au milieu de cette foule ! Le Capitaine est descendu changer ton filtre à gazole....Alors, ça va mieux ?
- Ah tiens, oui !!! Je respire de nouveau normalement ! Allez, en avant toute ! Bye, bye l'Angleterre !
- Mais enfin, Gontrand ! Ce n'est pas normal d'user tant de filtres ! Tu n'as pas la moindre idée de ce qui peut se produire ?
- Non, aucune. Ça arrive sans crier gare.
- Tes filtres s'encrassent trop vite ? Tu as des prises d'air dans tes durites ?
- Qu'est-ce que j'en sais, moi ! J'ai des tuyaux qui partent dans tous les sens !!
- Essaie de surveiller ce qui se passe dans tes rouages ! Nous avons besoin de compter sur toi en cas de coup dur ! Mes voiles ne sont pas toujours suffisantes.
- D'accord. Mais n' t'angoisse pas comme ça. Je suis toujours reparti, non ?????
- Oui, c'est vrai !

Mais jusqu'à quand ? pensai-je en mon for intérieur.

Dès la fin de l'été, la Manche est un terrain de jeux apprécié des dépressions atmosphériques. Celle qui s'annonçait semblait particulièrement gaillarde, plutôt que de viser la pointe de Bretagne comme initialement programmé, je mis le cap sur Cherbourg. J'atteignis le port juste à temps, je ne servis pas de hochet à la houle en délire.

Mes compagnons mirent à profit ces deux journées d'escale forcée pour faire le plein de filtres à gazole. Sans vouloir penser au pire, eux aussi se faisaient du souci pour mon moteur.

- En tout cas, ce n'est pas le surmenage qui le frappe. 544 heures de travail en dix ans... nous sommes loin d'une activité record ! ironisa Pyth, remis de ses émotions.
- Normal, je suis un voilier, pas un hors-bord de compétition ! Mais réfléchis un peu ! Gontrand est indispensable : c'est la béquille sur laquelle je prends appui quand le vent est paresseux, c'est l'ambulance qui vient à notre secours quand l'un de nous est défectueux. Alors, quand sa santé est chancelante, nous sommes tous concernés.
- T'étais bien content de me trouver, il y a deux mois, quand tu ne tenais plus sur tes pattes, Monsieur-qui-sait-tout !
- Vous n'avez pas un peu fini, non ? grommela Nyck. Vivement que l'on reparte ! Vous arrêterez peut-être de vous chamailler pendant que vous serez occupés.

Le temps paraissant plus clément, les vœux de mon radar furent exaucés dès le lendemain. En début d'après-midi, je larguai les amarres, cap sur Douarnenez. Simon, un

bon copain, était de passage à Tréboul. Il n'était pas question de le manquer. Bien que sur le déclin, la dépression avait gardé suffisamment d'énergie pour que j'atteigne l'archipel des Casquets à une allure digne des plus grands coursiers des mers (enfin, presque, on peut rêver, non ?). La soirée pointait le bout de son nez, tandis que les courants commençaient à s'inverser à mon désavantage, m'entraînant plus au Sud que je ne le souhaitais.

- Gontrand, tu me donnes un petit coup de bielles pour déborder cette zone de turbulences, s'il te plaît ?

- Avec plaisir... En avant ! Tu verras, on sera vite tirés d'affaire.

Une heure après avoir fait cette déclaration péremptoire, ce bourrin de moteur était stoppé net en plein effort. L'installation d'un nouveau filtre à gazole le revigora durant.. deux heures. La lune trônait au milieu des étoiles, la mer s'était calmée, le vent semblait d'humeur bon enfant, l'équipage décida à l'unanimité de remettre au lendemain les travaux pratiques de mécanique et d'aller se reposer. Repos tout relatif puisque, régulièrement, il me fallait virer de bord afin d'éviter, d'un côté les cargos fous, de l'autre les côtes rocheuses, pris en étau que j'étais entre le rail infernal et l'île de Guernesey.

Durant la nuit, à défaut de trouver le sommeil, au contraire de la Moussaillonne, le Capitaine crut avoir résolu le problème respiratoire de Gontrand.

- Nous allons tout reprendre à zéro : purge et nettoyage du filtre à gazole ainsi que du décanteur, déclara-t-il aux premières heures du jour. Tu es prête à mettre la tête (et les mains !) dans le cambouis ?

- Tout ce que tu voudras pourvu que l'on puisse s'échapper de ce piège : nous avons tiré des bords toute la nuit et cette fichue île de Guernesey est toujours là, à nous narguer.

Comme prévu, la tâche s'avéra longue, salissante, nauséabonde... et nauséuse pour le chef de bord. Lorsqu' enfin, après avoir resserré le dernier boulon, il tourna la clef de contact du moteur, nous retenions tous notre souffle.

- Non, pas toi Gontrand ! Au contraire, respire à fond !!!

- Qu'est-ce que tu crois que je suis en train de faire ??? Pouf !!! Pouf !!! Pouf, Pouf ! Pouf, Pouf, Pouf !!!! Ça y est ! Je revis !!!!

- Eh bien ! Il était temps ! Parce que je ne sais pas où le vent s'en est allé. Loin d'ici et de mes voiles, en tout cas. Allez, cap sur l'océan !

L'euphorie dura bien, oui, deux heures. Jusqu'à ce que :

- Gontrand s'arrête ! s'écria soudain la Moussaillonne, émergeant de son demi-sommeil.

- Mais non, c'est une impression ! Rendors-toi. Bien que... Bon sang, tu as raison !!!

- Gontrand ! Non ! Nous fais pas ça !! s'écria le chœur des instruments.

- Désolé, pouf, les, pouf, copains, pouf, pouf, pffittt...

Un moteur se tait, et tout s'écroule autour de vous, surtout quand les voiles ne se gonflent pas et que le soleil manque d'éclats. Sans vitesse, sans rayons lumineux, comment charger les batteries de bord, pourvoyeuses d'électricité ??

Tandis que la moitié de mon équipage pleurait sur son rendez-vous manqué avec son ami, l'autre moitié réfléchissait intensément.

- Voyons voir, tous les filtres sont en bon état et pourtant, lorsque j'actionne la petite pompe à gazole, le liquide n'arrive pas. Il y a un bouchon quelque part, mais où ? À moins que... Et si je soufflais dans ce tuyau, là, qui est plongé dans le réservoir de carburant et relié au décanteur ? Qu'est-ce que je risque à essayer ? Je souffle... mais, c'est bouché à l'autre bout !!!! Je souffle plus fort... tiens, on dirait que le bouchon est parti. Maintenant, j'actionne de nouveau la pompe... chouette, le gazole arrive. Je fixe de nouveau le tout proprement, j'actionne la clef de contact et... Victoire !

- Pouf ! Pouf ! Qu'est-ce que je ronronne facilement, s'exclama alors Gontrand. Cela ne m'était pas arrivé depuis... ben, depuis jamais. Marsup, j'ai retrouvé tout l'élan de ma jeunesse ! Je suis guéri, je le sens, j'en suis sûr. Je te parie que je peux te conduire jusqu'à Douarnenez sans m'arrêter. Chiche ?

- Eh ! Ne t'emballe pas ! Même si tu peux le faire, dès que le vent me sera de nouveau favorable, mes voiles te remplaceront.

- Bien sûr, bien sûr, mais en attendant, ce n'est pas le cas et c'est moi qui propulse.

Je ne sais pas exactement quel accord le vieux briscard passa avec Éole, mais toujours est-il qu'il gagna son pari. Imperturbable, il ronronna 17 heures d'affilée, me menant sans encombre jusqu'au port de Tréboul.

- Ces retrouvailles avec Simon, elles sont vraiment magiques ! s'exclama la Moussaillonne, en guise de conclusion. Je nous voyais déjà, errant sans fin le long des côtes bretonnes, à l'affût du moindre zéphyr. Bravo Capitaine, tu es un génie ! Et toi Gontrand, un amour de moteur.

Comme par enchantement, 48 heures après mon arrivée, le vent fit sa réapparition. Je quittai alors la Bretagne pour deux jours d'une navigation de rêve qui prit fin dans le port de Royan.

- Voilà, Marsup, nous sommes presque arrivés. Demain, repos, puis cap sur ton nouveau "home sweet home", Mortagne-sur-Gironde, m'expliqua la Moussaillonne. C'est à une dizaine de milles d'ici, en remontant la Gironde. Nous avons retenu pour toi une place à sec, dans un petit chantier très sympa, "Le Port sur la rive". Je suis certaine que tu t'y feras plein de nouveaux copains.

- Évidemment, je suis d'un naturel tellement sociable ! De toute façon, ce n'est jamais que pour une huitaine de mois, jusqu'au printemps prochain.

-.....

- Ôte-moi d'un doute, c'est bien d'un hivernage dont il s'agit, n'est-ce pas ?

- C'est-à-dire... plutôt de deux.

- Deux quoi ?

- Deux hivernages. Je t'explique, je suis certaine que tu vas comprendre : le Capitaine et moi allons construire "Lamaisondemasoeur".

- La quoi ??

- La maison-de-ma-sœur. Alors, évidemment, ça prend un peu de temps... Pas plus de deux printemps, tu sais ! Et après, promis juré, on te refait ton pic avant¹ en inox, on te repeint, on améliore ton intérieur et on repart pour de nouvelles aventures.

- J'ai le choix ?

- Non.

- J'ai le droit d'être fâché ?

- Oui, bien sûr ! Mais je serais tellement triste.

- C'est joli Mortagne ?

- Superbe !

- Bon... Et on y va quand dans ce petit paradis ?

- Demain après-midi.

"Encore roulé par ces perfides créatures" pensai-je dépité. Le Capitaine-maître-d'oeuvre du chantier m'expliqua que la créature serait bioclimatique. Je ne sais pas ce que cela signifie, mais il paraît que c'est très bien pour un tas de pierres. Quant à port "Couin-couin", ainsi surnommé en raison de l'impressionnante colonie de cols-verts qui y ont élu domicile, j'y fus chaleureusement accueilli. Mes traîtres d'équipiers pouvaient m'abandonner la conscience tranquille !



Nieuwpoort, le plus grand port de plaisance d'Europe du Nord.



Middelburg, capitale de la Zélande.

¹ Partie avant de ma coque qui souffre énormément des assauts des vagues lorsque je navigue.

LA REMISE À L'EAU

Les jours, les semaines, les mois passèrent. Une année s'était écoulée sans que j'eusse revu mes amis. J'étais triste. Néanmoins, sur les conseils de Gontrand, je décidai de faire contre mauvaise fortune bon cœur.

- En fait, si on y réfléchit bien, me déclara-t-il un matin l'air malicieux, cette maison d'âme-sœur, c'est comme qui dirait ta frangine ! Et si tu essayais d'entrer en contact avec elle ? Vous avez les mêmes créateurs, ça ne devrait pas être difficile, vos ondes doivent pouvoir se rejoindre !

- Excellente idée ! Et je pourrai l'initier aux mystères de la vie sur les océans, je suis sûr que cela va la passionner.

Il me fut aisé de trouver ma jolie soeurette, dont la construction était bien avancée : nos vibrations sont tellement semblables ! Mais curieusement, je me rendis vite compte que similitude ne signifie pas communion d'esprit. Je lui disais balades au fil de l'eau, à l'assaut d'horizons sans fins, elle me rétorquait limite de propriété et mur d'enclos. Je lui murmurais fraîcheur des embruns sur la proue caressée par les vagues, elle me hurlait trombes d'eau s'abattant sur des murs inébranlables. Je lui racontais la douceur du vent jouant dans les voiles, elle me décrivait l'horreur des tuiles arrachées et des volets claquant d'effroi. Je lui chantais les rondes sensuelles des dauphins malicieux autour de ma coque émerveillée, elle me dépeignait les termites voraces et les cafards poussiéreux. Notre seul point commun, nos relations avec le soleil : il donne de l'énergie à mes batteries, il lui fournira eau chaude et confort de vie.

J'étais désappointé. Peu à peu, nos contacts s'espacèrent. Je crois savoir qu'elle est devenue une charmante demeure, très appréciée de ses occupants. Tant mieux ! Mais franchement, son existence doit être bien morose, ancrée de la sorte dans la terre loupicaise.

Mai 2008... Déprime à bord : je dégoulinais de rouille et toujours pas la moindre visite de mes équipiers. J'étais fou d'inquiétude. D'autant plus que j'avais eu vent de leur voyage, sans moi, dans ce lointain Japon que la Moussaillonne affectionnait tant et qu'elle avait promis de me faire découvrir. Pour quand la terrible pancarte "À vendre" pendouillant, lugubre, dans mes barres de flèches¹, pensais-je, dévasté par le chagrin.

- Arrête de broyer du noir. D'abord, moche comme t'es devenu, personne ne voudrait de toi ! ironisait Gontrand.

¹ Tubes horizontaux fixés perpendiculairement sur les mâts et qui aident à leur stabilité.

Juin 2008... Réveil du chantier : les coques se coloraient, les voiles se déployaient, les moteurs s'échauffaient. Les copains préparaient leurs croisières estivales.

- Et nous, qu'est-ce qu'on va devenir ? m'interrogeaient chaque jour Gontrand et Nyctalope.

Je ne savais que répondre.

Et puis, un matin :

- Salut ! C'est nous ! Marsup, qu'est-ce que tu m'as manqué !!! Comment vont Gontrand et tous les instruments ?

Il ne nous fallut pas longtemps pour sortir des profondeurs abyssales dans lesquelles notre désillusion nous avait entraînés. La voix enjouée de la Moussaillonne reflétait de tels accents de sincérité qu'en un instant toutes nos idées noires se volatilisèrent. Eh oui ! Maintenant, j'en étais certain, aucune maison fût-elle la plus belle au monde, aucun voyage en avion fût-il le plus lointain possible ne pouvaient rivaliser avec moi, « Marsup de Loupiac », dans le cœur de mes compagnons. Vite, vite, hâtez-vous de me remettre en état, j'entends déjà l'appel de l'océan !

À ma grande satisfaction, loin de m'avoir oublié durant ces mois de séparation, mon équipage avait établi une liste des tâches à effectuer avant mon retour à l'eau : remplacer mon radeau de survie atteint par la limite d'âge, faire procéder à l'expertise régulière fixant ma valeur et surtout, surtout, comme promis, rénover mon pic avant, neutraliser la rouille qui suintait le long de ma coque et me redonner de belles couleurs après cette longue période d'hibernation. Et tout cela en l'espace d'une quinzaine de jours. Alors, au boulot !

Très rapidement, je fus transporté sur une aire spéciale, suffisamment éloignée de tous mes congénères pour ne pas les indisposer. Tout d'abord, engoncé dans une espèce de scaphandre, le Capitaine m'administra d'interminables, mais ô combien émoustillantes, douches de sable, afin d'exterminer la rouille sournoise (remarquez, ceci est un pléonasme, cette fichue rouille est toujours sournoise) qui me grignotait l'épiderme. Après chaque séance de sablage, la surface décapée de ma coque était enduite d'un onguent protecteur qui la mettait à l'abri de l'humidité. Tout se déroula admirablement, jusqu'au moment où la lance de la douche fut dirigée vers les tôles situées près de ma proue, de chaque côté de mon pic avant.

- Aïe ! Ouille ! Aïe ! Eh ! ça fait mal !!!

- Qu'est-ce qui t'arrive ? s'inquiéta Gontrand.

- Il me fait plein de trous avec son sable !

- Plein de trous avec du sable ??? Alors là, mon vieux, elle t'a complètement bouffé, la

rouille... Ce n'est plus du grignotage, c'est un festin. Eh ben dis donc ! Il était temps que l'on s'occupe de toi !

Son casque de scaphandre sous le bras, incrédule, le Capitaine écarquillait les yeux.

- Mon pauvre Marsup ! Ce n'est plus de la chirurgie esthétique qui est nécessaire ! Direction le service de traumatologie. Je vais devoir découper les deux flancs de ton pic avant, changer quelques lisses¹, ressouder des tôles. Y'a plus de boulot que je ne pensais !

Le pic avant est un véritable cauchemar pour les voiliers en acier. C'est un coffre doté de deux petits trous d'évacuation, coincé entre la proue et une cloison étanche qui empêche le navire de couler si jamais son nez se trouve accidenté. Moi, j'y entrepose une bouteille de gaz, reliée à la cuisinière par un tuyau, et quelques pare-battages. Une trappe située sur le pont permet d'y accéder. En navigation, lorsque je fends les vagues, ce pauvre "pic" est soumis à de fréquentes plongées en apnée dont il ressort trempé. Et comme, de par sa forme en sifflet, il est malaisé de le badigeonner parfaitement d'une pommade protectrice, cette saleté de rouille s'en donne à cœur joie.

D'un autre côté, nous sommes faciles à réparer : on découpe le morceau endommagé que l'on remplace par un tout neuf, un petit coup de soudure, et hop ! le tour est joué. Dans la foulée, avant que l'humidité ne mette son nez là où elle est indésirable, on enduit l'ensemble de plusieurs couches de produit anticorrosion, on peint... Et nous voilà aussi beaux qu'à notre naissance !

- "Et hop ! Et hop ! le tour est joué ". Plus facile à dire qu'à faire, Marsup de mon cœur, me prévint la Moussaillonne. Heureusement que le Capitaine est un maître dans l'art de la chirurgie métallurgique. Ton pic avant, il n'est pas tout plat, il faut cintrer et souder les tôles avec adresse pour qu'il n'y ait pas de cicatrice visible.

Agilité, habileté, ingéniosité, voilà ce qui caractérise l'artiste qui, à l'issue de plusieurs journées d'un dur labeur, effectua une superbe réparation conciliant élégance et robustesse. Puis, avec application, la Moussaillonne traita contre la corrosion chaque soudure, chaque recoin de mon pic, afin que ce regain de santé ne soit pas éphémère.

Je me sentais revigoré : quelques couches de peintures et je retrouverais ma beauté passée. Aussi, c'est avec sérénité que j'accueillis l'annonce de la visite de l'expert chargé de fixer ma valeur pour les trois années à venir. Celui-ci arriva tôt un matin, m'inspecta longuement sous toutes les membrures, examina Maestro et ses câbles, admira la corpulence de Gontrand, répertoria mes instruments de navigation, vérifia la validité de mon matériel de sécurité.

- Joli bateau ! déclara-t-il enfin. C'est plus qu'un travail d'amateur. Et puis, il est costaud,

¹ Éléments longitudinaux de mon squelette.

parfait pour la croisière au long cours. Vous pouvez traverser l'Atlantique sans risque avec lui. Bravo !

Ma proue se redressa de satisfaction, mes haubans frétilèrent de joie. Voici un véritable connaisseur, pensai-je fièrement.

- Néanmoins, ajouta le bonhomme, ce style d'unité ne peut intéresser que les amateurs de grands voyages. Voyez-vous, actuellement, la plupart des plaisanciers recherchent des voiliers rapides, légers, à l'allure sportive. Critères auxquels ne répond pas franchement votre bateau, avec sa silhouette typique des années 80 et son aspect ventru. Par conséquent, malgré toutes ses qualités, sa valeur marchande est relativement modeste. Bon, de toute façon, je vous adresserai mon rapport dans quelques jours, dit-il en enfourchant sa moto.

- Je t'en donnerai des valeurs marchandes, expert d'eau douce !!! Alors, là, c'est un comble, je suis robuste, apte à affronter toutes les mers du globe, mais sous prétexte que mes rondeurs ne sont pas à la mode, je n'ai pas plus de valeur qu'un vulgaire cerf-volant ???

- Pourquoi un cerf-volant ? s'étonna Gontrand.

- Il n'y a que mes voiles qu'il n'a pas critiquées !

- Et pour cause, il ne les a pas vues déployées.

- Oh ! Ça va toi ! Il n'a même pas pu vérifier si tu ronronnais en mesure. Dis donc, Capitaine, d'où le sors-tu ce goujat ?

- De la liste des experts agréés par ta compagnie d'assurance.

- Eh bien ! Elle choisit bien mal ses collaborateurs, cette compagnie !!!! rétorquai-je, les lèvres frémissant de colère.

- Bon d'accord, ton ego en prend un coup. Mais tu sais, Marsup, cela n'a pas que des désavantages d'être un peu démodé. Qui dit valeur moindre dit prime d'assurance moins élevée. Et avec tout l'argent ainsi économisé, nous pourrions te rendre encore plus beau, plus performant, plus confortable, m'expliqua l'économiste de bord.

- Alors, là, vu comme ça... Si j'ai bien compris, c'est par ruse que vous n'avez pas pris ma défense devant les propos insultants de ce grossier personnage ?

- On peut voir la chose sous cet angle. De toute façon, nous n'avons nullement l'intention de nous séparer de toi ! Ta valeur est inestimable à nos yeux.

Le temps passant, le moment approchait de mon retour dans mon élément naturel.

- Nous allons quelques jours à Loupiac, histoire de récupérer le rapport d'expertise et de régler une ou deux affaires avant ta remise à l'eau. De menus travaux de finition sont encore à prévoir, mais ce sera plus agréable de les effectuer à flot. À bientôt, Marsup ! Profite bien de la colonie de pigeons qui a élu domicile sous le toit du hangar voisin !

« Saletés de volatiles, ils sont bruyants et malpropres au possible ! Heureusement, ils ne seront bientôt plus qu'un mauvais souvenir », songeai-je en regardant s'éloigner mes compagnons.

Lorsque je les vis revenir, trois jours plus tard, je sus tout de suite que quelque chose clochait. Si le Capitaine était toujours égal à lui-même, stoïque et énergique, il n'en était pas de même de la Moussaillonne qui, la mine sombre, s'adressa à moi.

- Joli navire, j'ai une bonne et une mauvaise nouvelle à t'annoncer. La bonne nouvelle, c'est que tu vas bénéficier d'un lifting complet, aussi bien extérieur qu'intérieur. Nous allons traquer la rouille jusque dans les moindres recoins de ta structure, la neutraliser pour longtemps et t'enduire de toutes sortes de produits régénérateurs. Bref, te rendre ton lustre d'antan.

- Merci, c'est gentil de votre part... mais... ça va prendre un certain temps, tout cela.

- Oui, je dirais même plus, un temps certain. Et c'est là qu'intervient la mauvaise nouvelle.

- La croisière est retardée, hasardai-je avec inquiétude.

- La croisière est annulée, rectifia-t-elle timidement.

- J'en étais sûr ! lançai-je hors de moi. C'est cet abominable expert ! Il a écrit des tas d'horreurs dans son rapport et maintenant l'assurance ne veut plus me prendre en charge. Je ne veux pas changer de silhouette, je ne veux pas rajeunir ! Quillard ventru je suis né, quillard ventru je veux rester !

- Tu n'y es pas du tout. D'accord, l'expert te traite d'obsolète dans son rapport, mais ça n'a aucune incidence sur nos relations avec l'assureur, si ce n'est ce que je t'ai expliqué l'autre jour. Non, il s'agit de quelque chose de beaucoup plus grave : le Capitaine est malade.

- Malade ? Le Capitaine !!!! m'exclamai-je incrédule. Mais, juste un petit peu malade, n'est-ce pas ?

- On ne sait pas. Il doit subir une kyrielle d'exams pour connaître l'origine de son mal. Cela va prendre du temps. Il y aura des allées et venues chez les médecins. Alors, comme notre croisière estivale est plus que compromise, nous allons en profiter pour te bichonner.

- Mais, si le Capitaine est malade, il ne doit pas se fatiguer ! fit remarquer très justement Gontrand. Sinon, il va être encore plus malade.

- Eh ! Oh ! intervint l'intéressé. Y' a quelque chose de déréglé dans mon corps, soit, mais je ne suis pas à l'article de la mort... non, mais ! D'abord, je ne ressens aucune douleur, je me fatigue juste un peu plus que de coutume. Ensuite, un spécialiste très sympa et très compétent s'occupe de moi. Alors, pas d'affolement, la situation est sous contrôle. De toute façon, vous savez bien que la meilleure thérapie, en ce qui me concerne, c'est

l'action, non ? Et puis comme ça, Marsup sera fin prêt pour la prochaine croisière... Car ce n'est que partie remise ! Évidemment !

Ainsi s'écoula l'été, au rythme des contrôles médicaux du Capitaine. Si l'atmosphère était parfois assombrie par une vague d'inquiétude, celle-ci n'entama nullement l'ardeur au travail des uns et des autres. À force de déhanchements acrobatiques, ma manœuvre opiniâtre parvint à décaper, puis à badigeonner de graisse protectrice les zones les plus inaccessibles de mes fonds. Quant au Capitaine, stimulé par les coups de main fréquents que lui prodigua son frère, non seulement il redonna tout son éclat à ma coque en parachevant les travaux de peinture, mais encore, il dégrippa méticuleusement la totalité des rouages de mes winches enrayés par le sable. Et ça, c'est du boulot !!!!

- Alors, satisfait de ton nouvel aspect ? s'enquit la Moussaillonne à l'aube d'une journée ensoleillée.

- Sûr, plus de démangeaisons, une peau immaculée, quel plaisir !

- Et ce n'est pas fini ! Regarde ça ! Ton nouveau radeau de survie : léger, maniable, bien plus pratique que le pauvre "Eurovinil" qui arrive en fin de vie.

- Alors là, tu me fais rire avec "Ton" radeau de survie. D'accord, mon nom est inscrit sur sa carapace, mais as-tu pris conscience que le jour où cet être somnolant sortira de sa léthargie, ce sera pour TA survie à toi et non la mienne ? Que s'il se jette à l'eau et déploie sa coque protectrice pour t'accueillir, c'est que je serai alors en train d'agoniser dans de terribles souffrances, happé par un océan cruel en passe de devenir mon cercueil ? Abandonné par...

- Eh oh ! Stop ! Tu vas me faire pleurer !!!!

- Tiens, je vais te raconter quelque chose au sujet de Ma survie, comme tu dis. Tu sais que pendant les hivernages, pour rompre la monotonie du temps qui passe lentement, lentement, avec Gontrand et les instruments nous prenons plaisir à deviser, évoquer nos souvenirs, imaginer nos croisières futures. Eh bien, durant les treize années où j'ai hébergé ce gros coffre-fort d'Eurovinil, il ne nous a adressé la parole qu'à deux reprises. La première fois pour déclarer d'un air hautain à un Nyctalope curieux de son contenu que jamais il ne révélerait à la bande de rigolos que nous étions le précieux secret de ses entrailles. La seconde fois, pour nous dire que nous faisons trop de bruit, que nous l'empêchions de se reposer. Non mais, quel culot ! Se reposer de quoi ????

- Vous voulez savoir quels trésors protège "Eurovinil" ? Patience, cela ne devrait pas tarder.

En effet, quelques heures plus tard, je vis mes compagnons installer les 60 kilos de mon ex-survie en un endroit dégagé du terre-plein. Puis, d'un geste sec, le chef de

bord tira sur l'extrémité d'une cordelette qui pendait le long de la grosse boîte, provoquant son ouverture instantanée. Alors, tel le papillon s'extirpant de sa chrysalide, le radeau, gonflé à l'air comprimé, déploya toutes ses rondeurs... Enfin, presque toutes.

- Ah, ben ça, alors ! s'exclama le Capitaine, la mine déconfite. Un seul des deux boudins s'est gonflé ! Regarde, le raccord qui relie le second à la bouteille est cassé ! Pourtant, la dernière révision ne date que d'un an et demi ! Cet engin n'aurait jamais pu flotter avec deux personnes à bord !

- Et j'ai des doutes quant à l'efficacité de la partie "toile de tente", ajouta la Moussaillonne. La fermeture éclair est coincée.

- Bien, bien, bien... Voyons maintenant le matériel embarqué. Hormis les denrées périssables, il est probablement réutilisable.

- Gloubs ! Certainement pas les fusées de détresse et les piles : les sacs hermétiques censés les protéger de l'humidité sont aux trois quarts remplis d'eau. Et la lampe-torche étanche ! Elle n'en a que le nom, l'ampoule est en apnée !!! Une véritable baignoire, ce radeau, tout est trempé à l'intérieur !

Et ainsi continua l'inventaire : des biscuits mouillés, des sachets d'eau (potable jusqu'en 2015, en principe), un sifflet d'enfant, une écope, une timbale pliante, une mini-bouée et sa dizaine de mètres de cordage, une minuscule pagaie, un fil de pêche avec ses hameçons (rouillés), un petit cerf-volant, un couteau (tiens, il coupe bien !), une couverture isotherme, une trousse de secours (étanche, elle !), des cartes marines...et même un manuel de survie, très instructif pour qui se retrouve sur une île déserte, avec, à l'intérieur, un jeu de 52 cartes... à découper.

- Et ce sont ces "choses", en plus ou moins bon état, qui sont censées sauver la vie des naufragés en détresse ? interrogea Gontrand dubitatif.

- Encore faut-il que le radeau soit apte à affronter les assauts des vagues. Ce qui ne semblait pas vraiment être le cas de feu-Eurovinil, précisa Nyctalope. Finalement, je le plaindrais plutôt. D'un côté, il était tellement fier que la survie de l'équipage dépende de lui en cas de gros pépin qu'il nous méprisait ; de l'autre, avec le temps, il se voyait incapable de protéger correctement son contenu. Déprimant ! Pourtant, les copains, y' a que ça de vrai pour remonter le moral ! Pourvu que son successeur ne soit pas aussi bêcheur !

- Alors là ! Aucun problème ! s'exclama une voix inconnue. Je suis ravi d'être parmi vous. Je me présente, Plastimo Transocéan, vous pouvez m'appeler Tim. Depuis le temps que j'attendais mon affectation ! Je voyais partir tous les collègues de la promotion les uns après les autres et pour moi, rien.

- Parce qu'il y a des promotions au royaume des radeaux de survie ? m'étonnai-je.

- Bien sûr ! Nous suivons même une formation de très haut niveau ! Sur le qui-vive en

permanence, nous devons être opérationnels 24 heures sur 24. Ceci est le résultat d'un entraînement draconien ! Le navire coule....Grâce à qui l'équipage sauve-t-il sa peau ? Grâce à nous ! Ceci dit, vous savez, moi, si vous me trouvez une place sympa sur votre plage arrière, proche du bastingage, je ne tiens pas spécialement à vous quitter !

- Ah oui ! Emplacement stratégique pour vous élaner dans l'eau en cas de naufrage.

- Je dirais plutôt emplacement stratégique pour tempérer mes nausées.

- Vos nausées ?????

- Je sais, cela peut paraître bizarre, mais je suis sujet au mal de mer.

- Sujet au mal de mer ?????? Une survie ? Mais si je coule, que se passera-t-il ?

- Oh ! N'ayez crainte ! Je remplirai scrupuleusement ma mission ! Avec peut-être quelques haut-le-cœur inconfortables pour mes passagers, mais je serai fidèle au poste, foi de radeau !

- Eh bien ! Maintenant, je comprends pourquoi tu as eu tant de mal à trouver un embarquement ! rigola Gontrand. Remarque, avec notre Capitaine, nauséux plus souvent qu'à son tour, vous formerez un duo parfait. Bienvenue à bord, camarade !

- Dis donc, le radeau de survie, vous l'avez trouvé où ? m'enquis-je, le soir-même, auprès de la Moussaillonne.

- Chez Plastimo, célèbre fournisseur de matériel de navigation. On a même réussi à obtenir une réduction. C'est phénoménal, non ?

- Voilà, c'est le terme que je cherchais ! Phénoménal ! Ce radeau est phénoménal !

- Je dirais même plus, c'est un phénomène phénoménal, ajouta Gontrand en pouffant de rire.

Quelques jours après cette mémorable après-midi découverte, mes compagnons décidèrent qu'il était temps de regagner leurs quartiers d'hiver, à Loupiac. Comme d'habitude, la séparation fut empreinte de mélancolie, d'autant plus que nous étions tous préoccupés par la santé du Capitaine, malgré les paroles rassurantes qu'il m'adressa juste avant son départ :

- L'expert est venu, nous avons rajeuni ton matériel de sécurité et je viens de passer deux mois à suer sang et eau pour te refaire une beauté. Tu crois vraiment que je me serais donné tout ce mal pour rien ????? Rendez-vous au printemps prochain pour une superbe croisière, foi de marin !!!

- Je me sens tout ragaillard, confiai-je à Gontrand, après le départ de l'équipage. Certes, l'hiver sera long, mais nos futures navigations vont être merveilleuses, je le sens.

- Merveilleuses, merveilleuses. Et ma forme à moi, quelqu'un s'en soucie ? Les moteurs aussi ont besoin d'être bichonnés de temps en temps ! Sinon, ils digèrent mal !

- Mais tu es jaloux, ma parole ! Tu crois vraiment que le Capitaine est assez inconscient pour te remettre en marche, après trois années d'inactivité, sans une sérieuse révision préventive ?

- Oui je le crois ! Ou plus exactement, je le crains.

Un tel pessimisme m'étonnait. Ce moteur est pire que la Moussaillonne, pensai-je en contemplant le soleil se coucher sur l'estuaire.



Deux années d'abandon pour ÇA !



Pic avant qui pleure...



... partie malade découpée...



... soudure de nouvelles tôles...



... un coup de peinture et me voilà rajeuni !

CROISIÈRE DE CHOC

Avril 2009.

- Regarde tout là-haut dans le ciel, Gontrand, un escadron d'oies sauvages ! Et là-bas, sur l'eau, des canetons en file indienne derrière leur mère ! Mais, qu'est-ce je vois virevolter entre mes barres de flèche ? Pas de doute, ce sont des hirondelles !

- Mais alors...

- Alors oui ! ! C'est lui, il est revenu, c'est le printemps !!!!

- Super ! Le chantier va sortir de sa torpeur...

- notre équipage va revenir à bord...

- et nous voguerons enfin sur les flots bleus.

Les semaines passèrent. Les canetons grandissaient, les hirondelles se gavaient de moucherons, les vols d'oies sauvages se raréfiaient, mais pas l'ombre d'un équipier.

- Ah là, là ! Ces humains ! Aucune parole ! Pourtant tu te souviens de la promesse du Capitaine, le jour de nos adieux : « Rendez-vous au printemps prochain pour une superbe croisière, foi de marin ! »

- Peut-être est-il malade ?...Très malade ?

Consternation à bord. Les journées se succédaient dans l'attente, plus moroses les unes que les autres. Peu à peu, le printemps s'estompa, laissant poindre un été timide.

Grâce aux 15 mètres de hauteur de Maestro, je ne pouvais manquer l'arrivée de Tournesol, ayant une vue parfaite sur toutes les routes environnantes. Et un beau jour, à l'heure de la sieste, je l'aperçus enfin, cahotant sur le chemin de terre, sa remorque aux basques.

- Les voilà ! Les voilà ! hurlai-je à la cantonade.

- Impossible ! asséna Gontrand. Le moteur que j'entends ronfler m'est inconnu. Ce ne sont pas eux.

- Mais si, je t'assure... Un attelage pareil, c'est reconnaissable de loin !

J'avais raison. Quelques minutes plus tard, la mine réjouie, mes compagnons jaillissaient de leur automobile.

- Eh bien ! Vous en avez mis du temps ! On ne peut pas dire que la ponctualité soit votre qualité principale ! leur déclarai-je en guise de bienvenue.

- Attends ! Quand je t'aurai raconté les raisons de ce contretemps, tu seras plus indulgent, rétorqua le Capitaine. Il y a un mois de cela, nous chargeons la voiture au maximum de sa capacité et prenons la route pour te rejoindre. Nous étions vraiment heureux, car pour une fois aucun incident de dernière minute n'était venu entraver nos projets. Nous

dépassons Bordeaux, nous engageons sur l'autoroute, quand soudain le moteur cesse de ronronner. En un éclair, Tournesol prend conscience de la gravité de la situation et, faisant montre d'une habileté et d'une vigueur que nous ne soupçonnions point, nous mène en roue libre jusque sur le parking de la station-service annoncée à un kilomètre. Nous tentons alors de ranimer le malade, mais rien n'y fait. Sa courroie de transmission blessée à mort par un objet non identifié, il venait de sombrer dans un profond coma.

- Dont il n'est pas ressorti, n'est-ce pas ? émit Gontrand.

- Effectivement. Il fut transporté d'urgence chez son garagiste attiré qui l'ausculta minutieusement. Malheureusement, trop de fonctions vitales ayant été endommagées, il ne fut pas possible de le ramener à la vie.

- Et c'est la raison pour laquelle je n'ai pas reconnu sa musique tout à l'heure. Car Tournesol est dotée d'un nouveau moteur.

- Tu as tout compris ! Bien que n'étant pas de la première jeunesse, cette mécanique semble néanmoins assez fringante. Mais pour l'ajuster à la carrosserie de Tournesol, vérifier qu'elle fonctionne correctement, cela a pris un certain temps. Voilà pourquoi nous n'arrivons que maintenant.

S'inspirant du principe des vases communicants, il ne fallut pas plus de quelques heures à l'équipage pour transférer à mon bord le bric-à-brac entassé dans le véhicule et sa remorque. Au milieu de tous ces objets hétéroclites, mais grandement indispensables à la réussite d'une croisière confortable, trônait Castagnette, mon petit hors-bord à la santé fragile, tout ému de revoir les copains après une si longue séparation.

- Alors, c'était bien la campagne ? s'enquit Gontrand.

- Campagne ? Quelle campagne ? Je viens de passer presque quatre années au fond d'un garage obscur, dans un capharnaüm indescriptible, où je servais de terrain de jeux à toutes sortes de bestioles. Vive le grand air ! On part quand ?

- En tout cas, pas avant que quelqu'un ne se soit penché sur l'état de mes artères ! l'avertit Gontrand, inquiet du peu d'intérêt que semblait lui porter l'équipage.

Inquiétude totalement infondée, comme je le pressentais, puisque dès le lendemain matin le mécanicien de bord s'attela à la tâche tant attendue : inspection des durites, des filtres, vidange de l'huile.

- Et le gazole qui dort dans le réservoir depuis notre retour, on en fait quoi ? s'enquit la Moussaillonne, une fois la révision terminée.

- Comment ça, on en fait quoi ? On le laisse où il est. Oh là ! Je te vois venir ! Pour vider le réservoir, il faut tout démonter, il y en a pour des jours et des jours. J'ai mis du produit anti-bactéries dedans et chaque fois que j'ai fait tourner le moteur, le gazole arrivait

normalement. Ne va pas chercher des problèmes là où il n'y en a pas ! Tu veux naviguer oui ou non ????

- Alors, dans ce cas, tu vas me dire exactement quelle est la marche à suivre au cas où Gontrand s'étoufferait de nouveau en pleine mer. Car, contrairement à toi, jouer de la clef anglaise, la tête en bas, en respirant des vapeurs nauséabondes ne me perturbe nullement.

- Excellente idée ! De toute façon, nous mettons le bateau à l'eau demain soir et nous resterons au port le temps qu'il faudra pour les derniers préparatifs. C'est à flot que nous pourrons vérifier si le moteur tourne correctement.

Je n'en croyais pas mes écouteilles ! Demain, je flotterais ! Je sentais déjà la caresse de l'eau sur ma coque.

- Sans oublier celle de la boue !!

- De la boue ? Pourquoi ça ?

- Tu as donc oublié que le ponton auquel tu seras amarré est en dehors du bassin à flot ? Un coup sur l'eau, un coup dans la vase ! Comme ça, toi aussi, tu seras nauséabond ! me lança Gontrand, apparemment vexé par certaines paroles malheureuses.

Le lendemain, lorsque ma quille quitta le sol pour la remorque qui devait m'emporter jusqu'à la cale de mise à l'eau, je ne sais lequel de mes équipiers ou de moi était le plus tendu. Le Capitaine serait-il toujours aussi habile à la manœuvre ? La Moussaillonne aussi vive à l'amarrage ? Gontrand avait-il fini de bouder ?

Que d'angoisses inutiles ! Mon équipage n'avait rien perdu de sa dextérité et mon fidèle moteur me propulsa sans encombres jusqu'au ponton contre lequel je m'installai avec délectation. À l'issue d'une semaine d'intense activité pendant laquelle mes voiles, réparées et rénovées, furent mises à poste, mon équipement de pont vérifié, mon matériel électronique contrôlé, le Capitaine décida que j'étais fin prêt pour larguer les amarres.

- Fin prêt ! Fin prêt ! Pas si vite ! Plutôt que de mettre immédiatement le cap sur le large, je propose que nous rallions d'abord Port Médoc, à une dizaine de milles de l'autre côté de l'estuaire, déclara mon équipière préférée, toujours aussi méfiante. Ce sera un excellent test pour Gontrand et un bon entraînement pour nous. Trois années sans naviguer, c'est long !

C'est ainsi que la veille du 14 juillet, j'appareillai pour de nouvelles aventures. Et tandis que le Capitaine mettait à profit cette brève traversée pour s'amariner en douceur, la Moussaillonne, les sens en éveil, traquait le moindre signe de dysfonctionnement de ma part. Tantôt elle observait intensément la jauge de température de Gontrand, tantôt, lampe frontale vissée sur la tête, elle soulevait mes planchers, scrutant longuement mes fonds en quête de la moindre voie d'eau. Sans oublier de vérifier régulièrement la bonne

santé de Pyth et Théo. Mais surtout, surtout, elle tendait l'oreille. Assise à la table à carte pour faire le point, debout dans le cockpit à observer l'horizon, où qu'elle fût, quoiqu'elle fût, ses tympans vibraient au rythme de la respiration de Gontrand.

- Il a l'air de tourner régulièrement : pas d'étouffement, pas de saute d'humeur...Ouf ! Ça me rassure.

- Tu vois bien que ce n'était pas la peine de tout démonter ! déclara le Capitaine, alors que je faisais mon entrée dans le port.

L' accostage à un ponton délicat d'accès fut une merveille de précision, satisfaisant pleinement mes équipiers qui décidèrent que l'expérience était concluante.

- Eh bien ! Je crois que rien ne nous empêche de rejoindre l'océan. Et si le vent de sud-ouest persiste, nous mettrons cap au nord à la sortie de l'estuaire, proposa le Capitaine.

- Et peut-être pourrons-nous enfin visiter les îles Scilly et l'Irlande ? osa rêver la Moussaillonne.

L'atmosphère à bord était donc radieuse lorsque je larguai les amarres, en ce matin de fête nationale. Aidé par le courant descendant et bercé par le doux ronronnement de Gontrand, grand-voile hissée, je me dirigeais sereinement vers la sortie de l'estuaire, attentif à ne pas quitter le chenal, afin d'éviter les bancs de sable fantasques qui le longeaient. Comme de coutume, plus j'approchais de l'océan, plus j'étais ballotté par une houle hachée. Contrarié par ces soubresauts à répétition amplifiés du fait que j'avançais au moteur et non à la voile, l'estomac du Capitaine prit rapidement le parti d'exprimer son mécontentement, plongeant ce dernier dans une sorte de léthargie nauséuse terriblement inconfortable. J'abordais alors la zone la plus délicate du chenal, celle qui longe le banc de la Coubre, tristement célèbre pour être la dernière demeure de tant de mes congénères. C'est le moment que choisit le vent pour manifester sa présence de façon musclée.

- Déploie le génois, la trinquette, que je puisse arrêter ce moteur ! ordonna le Capitaine entre deux hauts le cœur.

- Je préférerais avoir dépassé le banc pour utiliser les voiles, suggéra, prudente, la Moussaillonne.

- Tu veux ma mort ? C'est ça ? Nous sommes au milieu du chenal, il n'y a aucun risque.

- Oui, c'est vrai, mais il y a cette balise, là-bas, qui m'intrigue et que je n'arrive pas à repérer sur mes cartes. Et puis regarde, c'est curieux, tous les autres bateaux viennent de virer à 45°, on ne se dirige plus dans la même direction qu'eux.

- Écoute, le chenal est large, on a de la marge, si le vent nous déporte trop, on met un coup de moteur pour retourner dans les clous, ça te va ?

- D'accord.

Ah ! Sentir à nouveau le vent caresser mes voiles ! Je savourais mon bonheur depuis une petite demi-heure quand, subitement, mon génois se mit à faséyer¹, ma grand-voile à déventer... et moi à dériver. Je voyais se rapprocher les remous du banc. Il était temps de réveiller Gontrand qui immédiatement enclencha ses rouages pour m'éloigner du danger.

- Le moteur s'arrête ! lança soudain la Moussaillonne, figée sur place.

- Pouf Pouf ! Pouf !...Pouf !.....Pouf !.....Pouf ! Répondit Gontrand, à bout de forces.

- Non, Gontrand ! Pas ici ! Pas maintenant ! Fais un effort, je sais pas moi, rallume tes bougies, secoue tes durites, excite tes soupapes, dope ton arbre à came... Débrouille-toi comme tu veux, mais REDÉMARRE S'IL TE PLAÎT ! suppliai-je frénétiquement.

- Peux...plus...respirer.....exhala mon ami avec difficulté.

Dans le cockpit, l'état du Capitaine n'était pas meilleur. Incapable de bouger sans vomir tout son quatre heures, il était hors de question qu'il assume son rôle de mécanicien.

- J'y vais, déclara bravement l'apprentie.

Quelques instants plus tard, agenouillée au chevet de Gontrand, celle-ci répéta consciencieusement tous les gestes qu'elle avait appris quelques jours auparavant.

- Bon, alors, je vérifie le pré-filtre à gazole... Il a l'air normal... Je déconnecte la durite d'arrivée de gazole avec soin et je souffle un grand coup dedans pour évacuer les éventuelles impuretés qui pourraient la boucher... Pouah ! C'est mauvais, le gazole. Maintenant, je remets la durite en place... et je vais activer la petite pompe à main pour réamorcer le circuit. Pourvu que ça reparte ! Pourvu que ça reparte !!!!!

Mais non, rien, pas le moindre signe de vie... Et moi, pendant ce temps, qui continuais à dériver, dériver, ayant même débordé la fameuse balise de danger inconnue des cartes marines du bord.

- Je ne comprends pas. D'après mon point et le GPS, nous sommes dans le chenal et pourtant les vagues se font de plus en plus grosses. Y'a quelque chose qui cloche, pensait la Moussaillonne en regagnant le cockpit où le Capitaine s'évertuait à capter le moindre souffle de vent susceptible de regonfler ma voilure.

Bringuebalé en tous sens, je cherchais désespérément à reprendre le contrôle de la situation quand je vis foncer sur moi une véritable muraille d'eau que je décidai d'affronter avec détermination. La quille fermement campée dans les flots, je me déplaçai alors avec subtilité afin que la vague écumante glisse sous ma coque sans me déstabiliser. Cette manœuvre exigea beaucoup de sang froid de ma part, car, pendant quelques

1 Onduler mollement en ayant perdu toute énergie.

instants, ma proue se trouva pointer le ciel, telle une fusée prête à l'envol. Si cette posture éphémère, mais néanmoins peu confortable, n'entama pas le stoïcisme du Capitaine, il n'en fut pas de même pour le reste de l'équipage :

- Ouf....Ouf...Ouf...Ouf... se mit à haleter la Moussaillonne.

- Ben ! Pourquoi tu souffles comme ça ?

- Parce que j'ai peur !!! Les montagnes russes, c'est pas mon truc.

J'eus à peine le temps de m'ébrouer qu'une déferlante agressive s'élança au-dessus de ma plage arrière pour venir s'écraser dans mon cockpit. C'en était trop pour le Capitaine qui, trempé des pieds à la tête, se résigna à appeler les secours.

Lorsque la vedette salvatrice arriva à ma hauteur, une demi-heure plus tard, j'étais déjà hors de danger. En effet, probablement honteux de m'avoir laissé tomber en un moment aussi critique, le vent avait fini par refaire son apparition, m'aidant à m'extirper du piège dans lequel j'étais empêtré.

- Bonjour, mon jeune ami, je me présente, Amiral de Castelbajac, de la Société nationale des sauveteurs en mer, plus connue sous le sigle SNSM. Votre patron nous a envoyé un message de détresse, mais votre situation n'a pas l'air aussi dramatique que cela. Que vous arrive-t-il donc ?

- Je me présente à mon tour, « Marsup de Loupiac », voilier sensé être de plaisance. Un malheureux concours de circonstance a voulu que je me retrouve drossé vers le banc de la mauvaise : panne de vent et de moteur (je m'inquiète d'ailleurs pour ce pauvre Gontrand qui ne donne plus le 1^{er} moindre signe de vie).

- J'ajouterais, imprudence humaine. Car que faisiez-vous donc si près du banc, au-delà des limites du chenal ? Pourquoi votre équipage a-t-il ignoré la balise de danger ?

- Il n'a pas à proprement parler ignoré la balise. Je le soupçonnerais d'être en possession de cartes des lieux quelque peu obsolètes. Voici trois années que je n'ai pas pris la mer.

- Mais mon pauvre ami, vous naviguez avec des inconscients ! Tous les bancs de l'estuaire sont en perpétuel mouvement, et particulièrement celui de la mauvaise ! Car lors de votre appel, malgré ce que déclarait votre radiotéléphoniste, vous étiez en plein milieu de celui-ci. Et j'ajouterai que vous avez eu de la chance de vous sortir de ce guêpier. Car vous ne pouvez imaginer le nombre d'embarcations que j'ai vues scotchées au banc en un rien de temps, sans possibilité de s'en extraire, après n'avoir subi les assauts que de quelques déferlantes. Ces dernières sont tellement chargées de sable ! Enfin ! Nul humain n'est à l'abri d'une erreur ! Bien, ceci étant dit, pensez-vous pouvoir rentrer seul au port où dois-je vous donner un coup de main ?

1 Poussé dans une direction non voulue.

- Eh bien ! Votre aide me semble indispensable. Le Capitaine est cloué sur une couchette, malade comme je ne l'ai jamais vu. Quant à la Moussaillonne, la géométrie dans l'espace n'étant pas son fort, je crains qu'il lui soit extrêmement difficile de me faire atteindre Royan avant la renverse. Et si le vent tombe...

- Pas de problème. Un de mes hommes va monter à bord et prendre la direction des opérations. Lorsque nous serons solidement amarrés l'un à l'autre, je vous remorquerai jusqu'au port. Il y en aura pour une paire d'heures. Nous aurons tout le temps de deviser à loisir.

Durant ma remontée de la Gironde, je fus soulagé d'entendre Gontrand proférer ces quelques mots avant de retomber dans un profond mutisme :

- Ah ! Ah ! Mon coupe-orin¹ a fini par te réduire en charpie, espèce de saleté de ficelle à la noix !!!! Tu as cru pouvoir bloquer mon hélice à tout jamais... Eh bien, c'est loupé ! Vois comme elle tourne à nouveau librement !!!! Adieu ! Va traîner tes pauvres hardes loin de ma vue ! Bon débarras !

- Oh ! Oh ! Je crois que nous connaissons maintenant la cause de la défaillance de votre moteur, remarqua l'Amiral. Vous avez malencontreusement croisé la route d'un reste de filet de pêche à la dérive. Cela arrive trop souvent, hélas !

- C'est bien la première fois que le couteau de mon hélice est si long à se débarrasser des parasites ! Il devait être costaud, le filet !

- Votre ami Gontrand semble néanmoins peu alerte. Que diriez-vous d'un petit face à face avec un mécanicien ? J'en connais un excellent que je peux prévenir de suite.

- Je crois effectivement qu'il est grand temps qu'un spécialiste s'occupe de lui, approuvai-je.

Grâce au professionnalisme de l'Amiral et de ses hommes, mon installation dans le port se déroula sans encombres.

- Eh bien voilà ! Ma mission se termine ici. J'espère que cette halte forcée sera de courte durée. Voici justement mon ami Loïc, le mécanicien, qui arrive. Je vous laisse entre de bonnes mains. Bon vent à vous... et gardez un œil sur votre équipage : un peu tête en l'air, parfois, non ?????

- Hip ! Hip ! Hourra pour l'Amiral ! s'exclama le chœur des instruments, en guise d'au revoir.

- Dis donc, c'est musclé, la navigation avec toi, me fit remarquer Tim quand le calme fut revenu à bord. J'ai bien cru que cette première virée en ta compagnie serait la dernière.

- Quand tu connaîtras la devise de la Moussaillonne, tu comprendras tout : " À bord du

¹ Petite roue aux dents acérées fixée sur la ligne d'arbre, tout près de l'hélice des bateaux. Sa mission : couper les cordages malveillants qui voudraient entraver le bon fonctionnement de celle-ci.

« Marsup de Loupiac », inutile de faire le tour du monde pour vivre des aventures exaltantes."

- C'est vrai que partir le matin pour une croisière de rêve et se retrouver le soir-même à seulement quatre milles de son point de départ... On est loin du voyage au long cours !

Contrairement aux souhaits de l'Amiral, cette escale imprévue dura bien plus que l'espace d'un instant. En effet, il ne fallut pas longtemps à Loïc-le-mécano pour diagnostiquer chez Gontrand une asphyxie quasi complète due à une trop grande accumulation de particules indésirables dans son carburant. Tapiés dans les fonds du réservoir tant que je voguais sur des eaux calmes, celles-ci se déchaînaient dès que les flots me faisaient rouler, tanguer, empêchant mon moteur de s'alimenter correctement. Voilà pourquoi il n'avait pu réagir avec sa vigueur habituelle lorsque son hélice s'était trouvée dans l'embarras. Seul remède envisageable : sortir le réservoir de son logement, le vider du gazole souillé et le nettoyer jusque dans les moindres recoins avant de le réinstaller. Bref ! Tout ce qui aurait dû être fait depuis... depuis... depuis bien longtemps.

- Tu vois, on aurait dû mieux s'occuper de Gontrand avant de partir. On n'en serait peut-être pas arrivé là, déclara, amère, la Moussaillonne, tandis qu'elle démontait les parois du compartiment moteur.

- Attends, le bout¹ dans l'hélice et la carte périmée, ça n'a rien à voir avec la mécanique. Ceci dit, au point où nous en sommes, autant en profiter pour faire les choses bien : réaménager convenablement tout cet espace et réviser le moteur à la loupe.

J'aurais pu afficher "Stage de mécanique et menuiserie" dans mes haubans, durant les neuf jours nécessaires à la remise en état de Gontrand et de ses appartements. En effet, guidés par Loïc qui, presque chaque soir, venait inspecter l'avancée des travaux, c'est avec assiduité que mes compagnons jouèrent de la scie et de la clef à molette, transformant le ponton en atelier de plein air. Ce qui ne tarda pas à attirer l'attention de quelques promeneurs curieux. L'un d'eux, particulièrement intéressé, revint à plusieurs reprises, suscitant rapidement la sympathie de mes compagnons.

- Dites, demanda-t-il un soir, vous n'auriez pas besoin d'un équipier pendant quelques jours, par hasard ? Je rêve d'une navigation de nuit.

- Oui... Pourquoi pas... Faut voir... balbutia le Capitaine, pris au dépourvu.

- Vous êtes sûr de vouloir naviguer avec nous ? s'étonna la Moussaillonne. On vient de se planter sur le banc de la Mauvaise et il nous arrive toujours des aventures pas possibles ! Réfléchissez-bien. Vous prenez des risques.

- C'est tout réfléchi. Je serais ravi d'être des vôtres. Je m'appelle Jacques. Je suis

¹ Prononcez le « t » et vous obtiendrez un cordage.

charentais et habite à Vancouver depuis de nombreuses années. Là-bas, je régate avec des copains, mais notre bateau est beaucoup plus petit que celui-ci.

- Eh bien, dans ce cas, d'accord. Nous pensons être prêts à repartir d'ici trois jours. Nous viserons les Sables d'Olonne, à environ 80 milles. En toute logique, il faudra plus d'une journée pour y arriver.

- Super ! Alors à demain ! Je vous donnerai un coup de main pour les derniers préparatifs.

L'arrivée impromptue de ce nouvel équipier revigora la Moussaillonne qui, malgré les apparences, était encore sous le coup de notre mésaventure.

- Tu sais, joli voilier, l'idéal avec toi, c'est d'être trois : les quarts de nuit sont moins longs, les virements de bord plus rapides et les manœuvres de port si sereines. Tout devient beaucoup plus simple, pourvu que l'harmonie règne à bord. Je sens qu'avec Jacques cela se passera bien. D'autant plus que, manuellement, il est de la catégorie des surdoués, comme le Capitaine. Et, ô joie, il m'a assuré ne pas être sujet au mal de mer. Finalement, n'était notre caisse de bord qui a fondu comme neige au soleil entre le coût du remorquage et celui des travaux, cette escale royannaise serait plutôt bénéfique : un moteur rajuni, un équipier sympa. Comment la suite de notre balade ne pourrait-elle pas être superbe ??

- En abandonnant Castagnette à son triste sort !! s'exclama P'tit Canote, des sanglots dans la voix.

- Écoute, lui expliqua gentiment Gontrand, un moteur est un être sensible qui a besoin d'une attention constante. Ces trois années de repos forcé l'ont tellement perturbé que, l'autre jour, il a été incapable de démarrer. Alors, une cure de remise en forme dans une clinique spécialisée ne peut que lui faire du bien. Bien sûr, tout aurait été différent si l'équipage s'était soucié de lui en temps et en heure... Mais bon, là, on est carrément dans le domaine du rêve ! Regarde tout ce qu'il m'a fallu endurer pour que l'on daigne enfin s'occuper de moi ! J'ai retrouvé mon énergie d'antan. Mais à quel prix !!!!

- En tout cas, remarquai-je caustique, j'ose espérer que "l'être sensible" que tu es saura se montrer à la hauteur de toute "l'attention constante" que nos compagnons t'ont prodiguée ces derniers jours.

- Alors là ! Je te rassure ! Aucune inquiétude à te faire ! Une fois la mécanique enclenchée, seul un paquebot serait capable de me freiner !

- Ne parle pas de malheur, s'il te plaît ! Contente-toi de nous mener sans encombres jusqu'à l'embouchure de la Gironde. Ensuite, mes voiles prendront la relève.

C'est ainsi que le matin du 24 juillet, je quittai enfin le port de Royan. Fidèle à sa promesse, Gontrand fut irréprochable durant les deux heures et demie qu'il me fallut pour atteindre l'océan, ronflant avec une régularité de métronome malgré le clapot incessant

qui me ballottait. Comme prévu, l'estomac du Capitaine fit montre de mauvaise humeur, tandis que Jacques découvrait avec effarement qu'il pouvait être sujet au mal de mer.

- C'est chouette la navigation à trois ! Avant j'avais un malade à bord, maintenant j'en ai deux ! soupira, résignée, ma vaillante équipière, tout en faisant le point.

Je ne vous étonnerai donc pas si je vous dis que l'équipage s'empressa de hisser mes voiles et d'arrêter Gontrand dès que j'eus débordé le banc de la Mauvaise et ses tristes souvenirs. Quel soulagement ! Bien que la mer fût agitée, je glissais sur l'eau sans soubresaut intempestif, encouragé par un vent amical. À la barre, le Capitaine observait avec attention le comportement de ma grand-voile.

- Eh bien ! L'artiste qui l'a retaillée a vraiment fait du bon boulot ! déclara-t-il, enthousiaste, alors que j'arrivais à la hauteur de l'île d' Oléron. Elle se creuse parfaitement et notre vitesse est impressionnante ! Si le vent ne faiblit pas, à cette allure, nous serons aux Sables d'Olonne avant la nuit ! Incroyable !!!

Si l'optimisme régnait dans le cockpit, il n'en était pas de même dans le carré. Car depuis que le moteur avait été coupé, le sens olfactif de la Moussaillonne était en alerte, irrité par une odeur qui lui rappelait quelque chose.

- Ça sent le gaz ! diagnostiqua-t-elle soudain.

- Meuh non ! Tu te fais des idées, lui répondit le Capitaine.

- Moi, je ne serais pas aussi catégorique, remarqua Jacques. C'est très léger, mais c'est présent, effectivement.

- Eh bien, si c'est très léger, ce n'est rien. On verra ça au port. trancha le chef de bord.

- C'est facile pour toi ! Tu passes ton temps au grand air. Mais moi qui oscille en permanence entre la table à carte et la cuisine, je commence à avoir un sérieux mal de tête. Y a quelque chose qui cloche et je trouverai.

Sur ce, à l'instar du chien truffier en quête de la perle noire, la Moussaillonne, narines frémissantes, entreprit de traquer les effluves malveillantes jusque dans les moindres recoins de la cuisinière. En vain : aucun boulon desserré, aucun brûleur défectueux. Nullement découragée par cet échec, elle décida alors de suivre la piste du tuyau de cuivre qui, via un petit orifice dans la cloison étanche, menait à la bouteille de gaz calée dans le pic avant.

- Bon sang ! Pas de doute ! C'est à travers la cloison que les vapeurs s'infiltrèrent dans la cabine. Mais alors, c'est la bouteille qui fuit !

- Pas question que j'aïlle me faire saucer à l'avant du bateau pour ouvrir la trappe du compartiment, déclara le Capitaine une fois mis au courant de la situation. Elle est solidement boulonnée, la mer est agitée et j'ai mal au cœur dès que je bouge... Tu es certaine que ça ne peut pas attendre les Sables ?

- Certain. L'air est de plus en plus irrespirable en bas. Ou nous mettons le cap sur La Rochelle, ou c'est moi qui vais fermer cette fichue bouteille !

- Je t'accompagne ! décida Jacques.

Un quart d'heure plus tard, deux gros lézards caoutchoutés, emmitouflés, encapuchonnés, solidement accrochés à ma ligne de vie¹, rampaient précautionneusement sur mon pont pour atteindre le capot de mon pic avant. Tandis que la houle jouait avec ma proue, les deux comparses, probablement stimulés par la fraîcheur des eaux, débloquent les boulons, soulèvent la trappe, ferment la bouteille de gaz et refixent ladite trappe avec une dextérité et une rapidité admirables.

- Beau travail ! complimentai-je, après que les vaillants bricoleurs eurent rejoints le cockpit.

- Honnêtement, répliqua la Moussaillonne, tout le mérite en revient à Jacques. Seule, je serais encore en train de me demander dans quel sens dévisser. Manœuvre je suis, manœuvre je resterai ! En tout cas, plus aucune vapeur nocive à bord. On mourra peut-être de froid, car on ne peut plus préparer la moindre boisson chaude, mais d'asphyxie, ça non !

Par bonheur, comme l'avait présupposé le Capitaine en début d'après-midi, j'atteignis le port des Sables d'Olonne avant la tombée de la nuit. Quelle belle navigation ! J'avais battu presque tous mes records de vitesse !

Quant à la bouteille de gaz, il s'avéra qu'elle n'avait aucun défaut, mais que son détenteur n'était pas fixé correctement.

- Aie ! Aie ! Aie ! C'est ma faute ! déclara, penaud, le chef de bord. Hier soir, juste au moment de préparer le dîner, plus de gaz. Il a fallu changer la bouteille. Dans la précipitation, j'ai dû mal serrer les raccords.

- Alors, non seulement notre passager n'a pas vécu une nuit en mer comme il l'aurait souhaité, mais en plus il a été obligé de bricoler trempé, à moitié nauséux, pour réparer nos bêtises !

- Ce n'est pas grave ! Nous sommes au port, entre copains, autour d'un bon repas maintenant que la cuisinière fonctionne. La navigation de nuit, ce n'est que partie remise. Je suis en France jusqu'en septembre, je vous rejoindrai quelque part.

- Gloups ! s'étrangla la Moussaillonne. Parce que tu as vraiment envie de repartir avec nous, après tout ce que tu viens de subir ?!

- Bien sûr ! C'était passionnant.

¹ Sangles courant sur le pont des bateaux, à bâbord et tribord. Par gros temps, les marins téméraires ayant besoin de se déplacer s'y accrochent pour ne pas passer par-dessus bord... et de vie à trépas.

« Tu sais Marsup, notre nouveau copain, soit il est maso, soit il est suicidaire. C'est pas possible autrement ! » me confia ma douce équipière le soir même, avant de tomber dans les bras de Morphée.

Caisse de bord mal en point, Capitaine sous surveillance médicale contraignante, mes compagnons décidèrent qu'il était plus sage de poursuivre notre croisière dans les eaux territoriales françaises.

- Rendons visite à nos cousins de Saint-Quay-Portrieux. Cela nous fera une jolie balade, avec ou sans escale, au gré des vents, s'enthousiasma la Moussaillonne.

Après une nouvelle nuit de repos et une journée à effectuer quelques emplettes - il ne s'agissait pas de naviguer le ventre creux - je quittai le confort des Sables d'Olonne à l'heure où mes congénères songeaient à rentrer au port. À bord, chacun se préparait avec délice à renouer avec les féeriques navigations nocturnes.

- Féeriques, féeriques, c'est vite dit, grommela Gontrand. Faut-il encore que la pluie ne soit pas de la partie et qu'une armada de navires en tous genres, plus corpulents les uns que les autres, ne fonde pas sur nous.

- Allons, allons, nous ne sommes pas au milieu d'une autoroute maritime ! Les eaux sont plutôt calmes par ici. Quelques cargos en route pour Saint-Nazaire, une ou deux flottilles de pêche. La mer est suffisamment vaste pour que nous nous croisions sans difficulté.

- Et moi je suis là ! lança Nyctalope en s'ébrouant. Le jour, si je somnole la plupart du temps, c'est pour mieux veiller sur vous la nuit durant. Dès que mes ondes sont en alerte, aucune embarcation digne de ce nom ne peut échapper à ma vigilance ! Foi de radar !

- Sauf si ladite embarcation est en bois ou en plastique, sans réflecteur, persiflèrent les jumelles. Et là, Monsieur "Je vois tout", qu'est-ce que tu fais ???? Tandis que nous, petites, maniables, nous détectons tout ce qui flotte, quelle que soit sa grosseur, sa texture.

- Sur une mer d'huile et en plein jour... Mais j'aimerais bien vous voir à l'œuvre en cas de brouillard ou sous un ciel nocturne sans étoile. Vous feriez les moins fières ! Tandis que moi...

- Eh ! Oh ! Vous avez fini de vous chamailler ! Chacun sa tâche, chacun son utilité ! Grâce à Nyctalope, j'ai évité bien des collisions fatales avec de plus gros que moi. Quant à vous les jumelles, heureusement que vous êtes là pour aider mes compagnons à repérer les casiers de pêcheurs. Sur ce, si vous le permettez, j'aimerais voguer dans le calme et la sérénité jusqu'au petit matin. Le ciel est dégagé, une douce brise gonfle les voiles, profitons-en.

À ma grande satisfaction, rien, je dis bien rien ne vint troubler cette superbe virée

nocturne. Et lorsque les premiers rayons de soleil pointèrent à l'horizon, c'est un équipage de nouveau confiant en sa bonne étoile qui contempla, heureux, l'aube naissante.

Le vent n'ayant pas molli, la journée se passa agréablement. En fin d'après-midi, j'étais à la hauteur de Belle-Île. L'équipage décida d'y faire halte pour la nuit.

- Pourquoi stopper un si bel élan ? interrogeai-je, étonné.

- Sérénité rime avec prévoyance, cher navire. La santé du Capitaine demande à ce qu'il se ménage, cette année. Aussi, avant d'atteindre la pointe de Bretagne, mieux vaut qu'il soit bien reposé. Nous nous amarrerons à une bouée devant Sauzon, c'est assez bien abrité.

L'idée semblait plutôt bonne. Malheureusement, mes compagnons avaient simplement oublié que nous étions en pleine période estivale : non seulement toutes les bouées de mouillage étaient occupées, mais encore une pléthore de navires avait jeté l'ancre ça et là dans la petite anse, ne laissant libres que les emplacements exposés au vent. Je mis donc le cap sur Port Haliguen, situé à la pointe de la presqu'île de Quiberon où, me faufilant entre mes congénères, je réussis à m'installer à couple de l'un d'eux. " Autant l'océan est vaste, autant les ports sont étroits ! " soupirai-je, la nuit venue, à l'heure où mes compagnons semblaient dans un sommeil réparateur.

Le lendemain, avec un plaisir extrême, je m'extirpais de ce "parking" à bateaux au tarif prohibitif pour reprendre le cours de notre voyage. Encouragées par une vent au souffle tempéré, mes voiles me portaient avec maestria sur une mer paisible qui s'anima légèrement à la tombée de la nuit, sans pour cela entamer la bonne humeur ambiante. Au petit matin, en phase avec la marée, j'abordai le raz de Sein que je franchis sans embarras.

Une paire d'heures plus tard, alors que je voguais à hauteur de la baie de Douarnenez, la Moussaillonne, constante dans sa traque au mauvais temps, écouta avec attention le bulletin météo côtier diffusé à heures fixes par radio VHF.

- Alerte à tous ! Un coup de vent est annoncé pour ce soir et demain ! Nous devons donc impérativement faire escale avant de passer la pointe de Bretagne.

- Quelles sont les possibilités ? interrogea le Capitaine.

- Camaret, que nous connaissons. Mignon, mais probablement encombré. Brest, où nous ne sommes jamais allés et dont le port de plaisance, Le Moulin Blanc, est situé au fond de la rade.

- Donc, en principe, bien abrité. Va pour Brest.

- Autre avantage, et de taille, il est bon marché, ajouta l'économe de bord.

À l'entrée de la rade, aucun étonnement à ce que le vent ne faiblisse pas. À hauteur de la ville, bizarrement, il se renforça, obligeant mes compagnons à naviguer avec

une attention accrue. À deux milles de notre but, il n'avait rien perdu de sa vigueur et, lorsque que je pointai la proue à l'entrée du port, le bougre était toujours aussi vaillant. Bien abrité, Le Moulin Blanc ? En tout cas, pas en cette fin de matinée du 29 juillet 2009 ! Et bien sûr, comme cela arrive trop souvent, les copains prenaient leurs aises le long des pontons, faisant peu de cas des nouveaux arrivants.

- Là-bas, à bâbord, dans l'angle du ponton et de la jetée, il y a une place, lança le Capitaine, accroché à ma barre à roue.

- Non, non, l'emplacement n'est pas assez long, nous ne rentrerons pas ! s'exclama la Moussaillonne, un pare-battage à la main. Mais en face, le long de la jetée, aucun bateau et quelques bonnes âmes prêtes à recevoir nos amarres ! Même si le vent ne nous est pas favorable, accoster sera sans danger. Idéal non ?

- Non ! rétorqua le maître de bord. Je refais un tour... Là, regarde, entre ces deux voiliers, il y a une place. Tu es prête à la manœuvre ? Il faudra aller vite pour amarrer.

- D'accord, rétorqua une équipière aussi peu convaincue de sa vitesse de réaction que du bien-fondé du choix du Capitaine, vu la taille de l'emplacement.

Par un heureux hasard, le propriétaire d'un des deux navires était sur le ponton. Elle le héla, et tandis que j'approchais du quai, elle lui envoya une amarre. À peine l'homme eût-il saisi celle-ci qu'il se mit à hurler, le visage blême : mon skipper ayant mal évalué la force du vent qui soufflait sur mon travers, je me trouvai subitement plaqué sur le flanc d'un voilier somnolant qui n'apprécia en aucune façon cette brusque étreinte.

- Dites-donc, gros patapouf ! Faites attention ! Vous êtes en train de m'écraser ! s'exclama, rageuse, la coquette embarcation à la coque impeccablement lustrée.

- Oups ! Excusez-moi, le Capitaine a été surpris et m'a rabattu trop tôt ! Je m'en vais de suite.

- Mais arrêtez, bougre d'idiot !!!!! Vous allez rayer toute ma peinture ! Mais, mais... Qu'est-ce qu'il fait votre capitaine d'eau douce ??? Avec sa manœuvre à la noix, voilà que mon ancre est accrochée dans vos filières !!!!! Qu'il arrête immédiatement de reculer ! Vite, vite, des pare-battages pour protéger ma coque ! Et enlevez vos sales chandeliers de là, je ne peux pas récupérer mon ancre !!!!!

Sur le quai, un colosse, muscles bandés, tenant fermement mon amarre afin de m'empêcher de bouger tout enéructant des ordres et des jurons. À bord de la belle, une équipière stoïque se démenant efficacement avec ses pare-battages. À ma barre, un Capitaine vexé tentant de redevenir maître de la situation. Sur mon bâbord avant, une Moussaillonne ahurie (elle n'avait rien vu de l'incident, lui tournant le dos), essayant désespérément de m'extirper de cette situation fort embarrassante. Tel était le spectacle insolite auquel purent assister les badauds de passage.

Au bout de quelques minutes, les efforts de chacun portant leurs fruits, la situation se clarifia et je pus accoster calmement.

- Aie ! Votre ancre a arraché mes chandeliers ! lançai-je à ma voisine tandis que je m'installais.

- Vous avez mal ? C'est bien fait ! Et soyez heureux que je n'aie pas une égratignure ! Tiens, si, j'en ai une, là ! Mais comme je suis magnanime, je m'en débrouillerai seule, à mon retour chez moi, en Hollande.

- Peuh ! Elle est invisible votre égratignure ! Tandis que moi, je suis vraiment blessé aux chandeliers, avec votre ancre qui dépasse de partout !

- À qui la faute !!! Mon ancre était à poste, tout simplement ! Et si vous ne supportez pas les petites blessures, dites à votre propriétaire de repasser son permis ! Parce qu' à mon avis, vous n'êtes pas au bout de vos peines avec un tel skipper !

- Dites donc, je ne vous permets pas ! Il est très bien mon Capitaine, c'est juste un mauvais concours de circonstances et un coup de fatigue ! D'abord, si ce port était mieux abrité, tout cela ne serait pas arrivé !!!! Sur ce, je vous souhaite un bon voyage de retour, conclus-je en lui tournant la poupe.

À mon bord, bien que moins conflictuelle, l'ambiance n'était pas particulièrement joyeuse.

- Tu te rends compte, si nous avons abîmé le voilier hollandais ? Je viens tout juste d'envoyer à l'assureur la déclaration de remorquage par la SNSM. Trois années sans naviguer, nous sortons et... deux dommages en moins d'une semaine ! J'en tremble rien que d'y penser. Et puis, je sais que tu n'aimes pas occuper plus d'espace qu'il n'en faut le long des pontons, mais avec ses douze tonnes d'acier, Marsup a besoin d'une marge de sécurité, surtout avec un tel vent de travers ! Il ne s'agit pas d' un créneau avec une voiture !!!

- Je sais, j'ai mal évalué la situation, répliqua le Capitaine, penaud. Mais je te ferai remarquer que, contrairement à ce que tu m'as affirmé, la place que je t'avais indiquée en premier est plus longue que celle-ci. Tu n'as absolument pas le compas dans l'œil ! Bon, sur ce, je vais me reposer, je suis crevé.

Quelques heures de sommeil plus tard, mes compagnons, revigorés et rabibochés, décidèrent de prolonger leur escale d'un jour ou deux afin de soigner mes blessures.

- Sans oublier de faire un tour à Brest, insista la Moussaillonne, certaine que la ville brillait par son dynamisme.

Grâce à la prodigieuse boîte à outils dont mon mécanicien de bord ne se sépare jamais, remettre mes chandeliers en état et les refixer correctement ne demanda pas plus

d'une journée de travail. Quant à la découverte de la ville, je dois vous avouer qu'elle ne fut pas à la hauteur des espérances de mes deux touristes. Était-ce réellement dû au fait que la plupart des Brestois avaient déserté leur ville le temps des vacances, comme leur suggéra une commerçante tout récemment installée ?

Heureusement pour le moral de mes troupes, l'atmosphère chaleureuse dont ils étaient si friands, ils la découvrirent dans les quelques bistrotts du port dont la fréquentation assidue leur permit de retrouver l'enthousiasme nécessaire à la poursuite de leur voyage. Quand je quittai Brest, le matin du 1er août, le vent folâtrait avec quelques rares nuages au-dessus d'une mer enfin calmée. Et comme son humeur resta constante pendant les vingt-quatre heures suivantes, jusqu'à ce que j'atteigne les abords de Saint-Quay-Portrieux, mon équipage put ainsi inaugurer avec bonheur ma "chaussette" à spi.

Que je vous explique : le spi est cette voile légère, aux dimensions imposantes, qui aime à déployer toute sa majesté à l'avant des voiliers. Très photogénique quand il se gonfle de toutes parts, il adore faire la couverture des magazines. Mais pour que la photo soit réussie, son Altesse doit être correctement installée, ce qui n'est pas des plus commode. Ainsi est née la "chaussette à spi" - une espèce de fourreau dans lequel est lovée la voile – qu'il est aisé de hisser en tête de mât à l'aide d'une drisse pour libérer notre vedette. Voguer sous spi, cela se déguste, tant les occasions sont rares de pouvoir le faire dans d'excellentes conditions.

- Mais c'est fantastique ! s'exclama avec enthousiasme le Capitaine, alors que je venais tout juste de m'installer le long d'un ponton quinocéen. Aucune surprise désagréable ! Aucune défaillance soudaine ! Une navigation sans histoire, enfin une !!!!!

Le sentiment de bien-être dura tout le temps de l'escale. Mes compagnons renouaient avec leurs souvenirs d'enfance, leurs amis, et moi je me mettais à l'heure anglo-saxonne, tant étaient nombreux en ce lieu les navires battant pavillon britannique.

Puis vint le moment de songer à rebrousser chemin. Des conditions météorologiques parfaites, un équipage en pleine forme, je misai donc sur une navigation sans escale jusqu'à La Rochelle.

Parti le 9 août au matin avec un vent de travers qui me faisait progresser tranquillement, je dépassai les îles Bréhat en fin d'après-midi, navigant de conserve avec quelques voiliers qui, au fur et à mesure que la soirée avançait, me quittaient pour une escale nocturne. Aussi, n'étais-je pas étonné de voguer seul lorsque vers 21 heures j'atteignis les abords des "Sept îles", au large de Perros-Guirec.

- Plus l'ombre d'une vague ! Et le vent manque un peu d'énergie, remarqua alors le Capitaine. Regarde, les voiles ne sont pas assez gonflées et nous n'avancons plus qu'à trois

nœuds¹, un nœud sur le fond du fait des courants. Je propose de solliciter l'aide de Gontrand. Oh ! Une aide très légère, juste de quoi augmenter suffisamment notre vitesse pour éviter aux voiles de faséyer.

Et me voici donc, glissant tranquillement sur une mer devenue d'huile, génois et trinquette ondulant nonchalamment, bercés par le ronronnement somnolant de Gontrand. Tandis que la marmitonne était absorbée par la préparation de la collation du soir, le préposé à la veille scrutait l'horizon du mieux qu'il pouvait, à l'affût de "tout objet flottant non identifié" pouvant faire obstacle à ma bonne marche.

- Rien devant, rien à tribord. À bâbord, difficile d'avoir une vision parfaite avec les voiles, mais de ce que je peux en deviner, il n'y a pas foule. Bon, je descends cinq minutes vérifier notre route sur la carte, décida-t-il serein.

Il était 21 h 15. C'est alors qu'un énorme coup de tonnerre m'ébranla violemment de la proue à la poupe.

- Gontrand vient d'exploser !! hurla intérieurement la Moussaillonne, la main figée sur la porte du réfrigérateur situé près du compartiment moteur.

- Un rocher ! On vient de heurter un rocher non mentionné sur les cartes ! s'exclama le Capitaine tout en se précipitant sur le pont.

- Aïe ! Je me suis déboîté une durite, se plaignit Gontrand, abasourdi.

- Mais... mais... qu'est-ce que c'est que ce truc ?? balbutiai-je, effaré.

- Ce truc, comme vous dites, c'est ma cabine. Vous venez de l'éventrer avec votre gros nez !!! entendis-je vociférer une embarcation de pêche.

- Mais enfin ! Vous surgissez de nulle part ! À toute allure, sans faire attention à rien !

- Je suis en plein travail, moi, Monsieur. Mon patron allait relever ses casiers. Je ne suis pas comme vous, un dilettante qui divague sur l'eau pour son seul plaisir, en fonçant proue baissée !

- Non mais, vous plaisantez ! Moi, foncer proue baissée ? Avec l'aide de mon moteur, j'arrive tout juste à atteindre les cinq nœuds en surface, deux nœuds et demi sur le fond, en raison des courants contraires. Et travailler ne dispense pas votre patron d'être attentif à la route que vous suivez, non mais !

Alors que je fulminais, mes équipiers, d'abord atterrés par les circonstances de l'accident, furent rapidement consternés par les propos tenus par le malheureux pêcheur :

- J'ai cru avoir touché un rocher. Mais, vous ne regardez pas où vous allez ? Et je suis très mal assuré ! Je suis criblé de dettes ! Ma semaine de pêche est fichue ! Au fait, vous êtes bien assurés, vous ?

1 1 nœud = 1 mille marin à l'heure, soit 1 852 mètres.

- Mais si, nous regardons où nous allons ! Et oui, nous sommes bien assurés, répliqua la Moussaillonne, étonnée par de telles questions.

- Alors, vous enlevez votre bateau de dessus le mien et vous me suivez au port pour faire un constat.

Malgré le spectaculaire de la situation, grâce à Gontrand qui avait retrouvé ses esprits, il ne fut pas difficile de me dégager de cet enchevêtrement peu confortable.

- Écoutez, déclara le Capitaine après avoir pris quelques photos des dégâts occasionnés, nos navires respectifs peuvent se déplacer sans problème et, à y regarder de plus près, les dommages ne sont pas si terribles. En ce qui vous concerne, du verre brisé, votre liston¹ légèrement endommagé. Quant à nous, seul le boute-dehors semble avoir souffert. Je le réparerai moi-même. Nous continuons donc notre route. Voici mes coordonnées, prenez contact avec nous si vous le désirez.

- Ah ben ça alors ! tempêta l'esquif, pas si frêle que ça. Je suis défigurée, blessée au plus profond de mon bordé², mes instruments de navigation choqués, et cet olibrius ose déclarer que les dommages ne sont pas terribles ??

- Holà ! Vous n'exagérez pas un brin, là ? Soit, la vitre de votre cabine a volé en éclats, mais vos instruments ont été épargnés. Quant à votre bordé, il n'a en rien souffert de notre collision. Ce qui n'est nullement le cas pour mon gros nez, comme vous dites, qui est cassé et terriblement douloureux, ni pour mon moteur qui, malgré les apparences, n'est pas sorti indemne de l'aventure. Je ne suis pas mort pour autant... et vous non plus ! Sur ce, je vous salue et continue mon chemin.

Devant tant de détermination, l'embarcation et son patron décidèrent de mettre le cap sur la côte, renonçant à m'entraîner dans leur "antre".

- Je suis certaine qu'il ne va pas en rester là. Je te parie que, dès demain, nous aurons un coup de fil de son assureur.

- Mais non, il va réparer lui-même, y en a pour à peine une demi-journée.

- Quand même, la porte de sa cabine est fichue.

- Je te dis qu'on ne va plus entendre parler de lui ! Allez, oublie ça et profitons de la douceur de la nuit. Et puis tiens, le vent fraîchit, nous allons pouvoir arrêter Gontrand.

- En parlant de Gontrand, je trouve qu'il y a un peu beaucoup de fumée qui s'échappe de son compartiment. Je vais jeter un coup d'œil... Et zut ! Viens voir Capitaine, y a une fuite !

- Montre-moi ça ! Ouf ! Ce n'est pas grave ! C'est la durite de retour de gazole qui a été arrachée dans le choc. Voilà ce que je te propose : nous passons la pointe de Bretagne et

1 Bande de bois, plus ou moins protectrice, qui fait le tour de la coque de certains bateaux, au-dessus de la ligne de flottaison.

2 Partie extérieure de la coque d'un bateau.

mettons le cap sur Douarnenez. Le port est sympa, bien équipé. Nous pourrions bricoler en toute sérénité : le balcon qui vacille, la durite qui ballotte, l'hélice qui semble tournicoter paresseusement, on remettra tout cela en état de marche.

- Et puis, avec un peu de chance, nos copains du coin seront là ! lança la Moussaillonne, rassérénée par cette perspective.

Pour tout vous dire, il n'y a pas que ma douce équipière que cette sage décision ravit, car le choc m'ayant ébranlé de la semelle de la quille jusqu'au sommet du mât, j'aspirais à une révision sérieuse de ma structure de de mon accastillage. Sans parler du saignement de Gontrand et de mon nez cassé !

Vingt-quatre heures plus tard, à l'issue d'une navigation troublée uniquement par l'appel d'un expert maritime - démentant de ce fait l'optimiste prédiction - je faisais mon entrée dans le port de Tréboul. Me faufilant entre les copains endormis, je me glissai le long de l'aimable ponton d'accueil juste à temps pour admirer le soleil couchant.

L'escale dura exactement une semaine. Il n'en fallut pas tant pour remettre Gontrand en forme, libérer mon hélice du fil de pêche qui s'était surnoisement lové autour de son axe et rafistoler mon boute-dehors (je dis rafistoler, car mon soudeur attiré estima qu'une fracture aussi profonde demandait à être soignée au calme, sur mon chantier d'hivernage). Mais en revanche, c'est le temps qui fut nécessaire à ma secrétaire particulière pour convaincre mon assureur - preuves à l'appui - que je n'étais pas le seul responsable de l'incroyable collision avec ce bateau de pêche surgi de nulle part. Autre avantage de cette halte prolongée, et pas des moindres : permettre à notre copain Jacques-le-Canadien de nous rejoindre, afin de la vivre enfin cette navigation de nuit à laquelle il aspirait tant.

- Bon, on a déjà eu trois pépins d'importance durant cette croisière, l'adage est respecté, rien de fâcheux ne peut plus nous arriver, déclara la Moussaillonne en croisant les doigts, la veille de mon départ... Enfin j'espère !!!!

Fol espoir de sa part ? Eh bien, non ! Tréboul - La Rochelle, cinquante-trois heures de navigation sans histoire. Sans histoire ? Vraiment ? Bon, d'accord, Jacques crut bien finir sa vie étouffé à 4 heures du matin, au large des Sables d'Olonne, emberlificoté qu'il était dans les plis et replis du spi. Il faut dire que le vent ayant subitement changé de direction, Sa majesté la voile, perdant tous ses repères, s'emmêla de si belle manière autour de sa drisse qu'il lui fut impossible de rentrer dans sa chaussette. Rebelle à tout raisonnement, ne cessant de gigoter en tous sens, ce n'est qu'après trente minutes d'une lutte sans merci avec tout l'équipage qu'elle s'affala, vaincue, sur mon pont. Mais à part cette petite mésaventure, tout se passa à merveille.

Heureux d'avoir pu exaucé son souhait, Jacques nous quitta à La Rochelle pour rejoindre d'autres contrées. L'été était sur le déclin, ma caisse de bord avait connu des heures plus prospères, mes compagnons étaient rassasiés d'aventures, ma pauvre coque n'aspirait qu'à panser ses plaies. Sûr, il était temps de retrouver l'atmosphère douillette de mon chantier bien-aimé... Cap sur Mortagne !

Ce fut une jolie balade, avec le frère du Capitaine en équipier surprise. Une balade RAS, quoi ! Enfin, presque RAS, parce que : si le rail de tangon¹ fixé sur Maestro s'était brusquement cassé par grand vent et non sous brise légère comme ce fut le cas, vers quels horizons ledit tangon aurait-il pris son envol ? Si une ouïe d'une rare finesse n'avait perçu les gémissements de Pyth, alors que, à nouveau, il se désolidarisait peu à peu de son support, mon pilote aurait-il échappé à la mort, entraînant à sa suite son comparse Théo et qui sait, peut-être bien tout mon système de barre à roue ? Au lieu de quoi, grâce à la poigne d'acier d'une valeureuse pince-étai, il put tenir son poste jusqu'à la fin de la croisière.

- Des broutilles, tout cela ! Et puis, avec des "Si", ne dit-on pas que l'on mettrait Paris en bouteille ?

- Oui, mais avec des "Si", on peut aussi mettre à mal un beau navire, cher Gontrand. Et de cela, le beau navire n'en a guère envie. Ses blessures actuelles lui suffisent. Enfin, nous voici revenus au port et nos compagnons ont enfin compris qu'une œuvre d'art a besoin d'être choyée, entretenue avec soin. Fatigués des galères, ils ont élaboré un programme de grands travaux échelonné sur toute l'année. D'ailleurs, ils ont déjà commencé, ma cabine arrière est sans dessus dessous.

- Tu es modeste, c'est un véritable chantier de démolition ! Ceci dit, je te signale que depuis que tu es à sec et désarmé², on n'a plus la moindre nouvelle. Avant de sauter dans leur automobile, ils m'avaient promis de revenir sous peu vider et nettoyer mes réservoirs de gazole. Je les attends toujours. La période des frimas approche, plus propice à l'hibernation qu'au bricolage, je crains que nos amis aient quelques difficultés à tenir leurs engagements.

- Eh bien, moi, je leur fais confiance, ils sont vraiment motivés. Parce que vois-tu, durant cette curieuse croisière, nous ne sommes pas les seuls à avoir encaissé des coups ! conclus-je avant de m'endormir doucement.

1 Petite pièce fixée sur l'avant du mât. Il permet l'installation du tangon, cette espèce de long tube qui sert de béquille à sa majesté le spi quand celui-ci est déployé.

2 Mais non ! Je ne suis pas trafiquant d'armes ! Je suis désarmé quand tout mon équipement de pont et mes voiles sont rangés à l'abri des intempéries.



Empreinte de mon nez dans la porte de la cabine ↓

Les bateaux de pêche, je les préfère de loin.



Mon spi sort de sa chaussette.



*Le phare de Tévenec...
en plein dans le raz de Sein.*



Le Capitaine se repose...



...avant de s'attaquer à ma pauvre cabine arrière.

5 - LA SAGESSE

Comme Gontrand l'avait prédit, le programme de travaux si minutieusement élaboré vola en éclat, faute de main d'œuvre disponible. L'hiver et le printemps défilèrent sans que je visse ne serait-ce que l'ombre de mes équipiers. L'année 2010 commençait bien mal. Et puis, soudain, au début de l'été, ils réapparurent, les outils sous le bras.

Cependant, leur dernière balade en mer, marquée par tant de mésaventures, les avait traumatisés plus que je ne l'aurais cru.

- Écoute, voilier de mon cœur, cette année, nous avons l'intention de mettre le cap sur Gijón, puis de caboter paisiblement selon le bon vouloir du vent, le long de la côte septentrionale de l'Espagne. Mais je t'assure, si cette croisière s'avère aussi calamiteuse que la précédente, prépare-toi à devenir un bateau de rivière, il faudra t'y faire ! me déclara la Moussaillonne avec fermeté, lors de nos retrouvailles.

- Gloups ! émit le cœur des instruments, tandis qu'un effroyable frisson me parcourait de la proue à la poupe.

Seul Tim, canot de survie enclin au mal de mer, ne semblait pas affecté par cette perspective.

Heureusement pour moi, heureusement pour nous, hormis une tentative avortée de mouillage devant Santander - dont les habitants rigolent encore - et la capture par mon hélice d'un filet au maillage armé que, faute de matériel adéquat à bord, seul un plongeur certifié put dégager en échange d'une somme rondelette aux dires de l'économiste de bord, aucun incident notable ne vint troubler ma croisière estivale. Mon équipage avait remis la main sur sa bonne étoile, j'étais sauvé des eaux douces.



Castro Urdiales, Ribadesella, deux haltes appréciées par mon équipage.



L'année 2011 s'écoula placidement... au port. Cette chipie de maison familiale avait un besoin urgent d'être équipée de hublots haute performance dont l'acquisition engloutit toutes les économies de mes compagnons. J'étais habitué, j'étais blasé.

- La patience est l'art d'espérer ! soupira Gontrand, de plus en plus philosophe au fil des ans.



Mortagne-sur-Gironde, mon port d'attache.



2012 combla nos espérances. Baptisée « Vive l'amitié ! » par un équipage dont la bourse avait retrouvé toute sa rondeur, la balade estivale dura près de trois mois. Ayant mis le cap au Nord dès la sortie de la Gironde, mes escales soigneusement choisies en fonction des amis que mes compagnons pouvaient y rencontrer, je longeai les côtes françaises et belges jusqu'à Nieuwpoort, traversai la Manche pour retrouver ma douce copine anglaise Barbara à Douvres, fis une courte halte à Brighton, puis repris le chemin du retour.

Rassurés sur l'état de santé de Gontrand qui ne connut aucune défaillance, le Capitaine et la Moussaillonne purent consacrer toute leur attention à ma manœuvre : les vi-remments de bord gagnèrent en efficacité, les entrées de port et accostages en précision. Le tableau aurait dû être lumineux. Las ! Il fut assombri par la mort lente de Nyctalope dont l'écran s'éteignit progressivement, trahi par les ans et son tube cathodique. Il rendit définitivement l'âme alors que je remontais l'estuaire pour rejoindre mon port d'attache, Mortagne-sur-Gironde, où je m'installai de nouveau bien au sec.



La bouée sirène au large de Dunkerque.



2013 fut l'année des surprises. Je les vis arriver avec l'été, les bras chargés de paquets volumineux.

- Joli bateau, regarde, une nouvelle voile, un imposant génois léger qui devrait éviter de mettre Gontrand à contribution lorsque le vent n'est pas assez puissant pour déplacer tes onze tonnes. Et voici Nyctalope Junior, ton nouveau radar, de la même famille que notre regretté Nyctalope, mais doté d'un écran ultra-plat et légèrement plus petit. Un junior, quoi !

- Oui, mais à l'œil aussi perçant ! fit remarquer le nouvel arrivant. Bonjour à tous, j'essaierai d'être digne de mon ancêtre.

- Bienvenue à bord ! lui répondirent les instruments.

- D'autre part, reprit la Moussaillonne, avant ta remise à l'eau, pense à dire adieu à tes copains de chantier. Si nos vœux sont exaucés, ton prochain hivernage se passera sous d'autre cieux.

Je n'en croyais pas mes écouteilles !

- Mais je n' t'en dirai pas plus...Tu verras bien ! Dans moins de trois semaines, nous avons rendez-vous à La Rochelle avec toute la famille du Capitaine pour un ultime hommage à sa maman. Ce n'est pas trop de temps pour te préparer. D'autant plus que - ô miracle - ce que tu espérais tant va enfin se produire, nous allons délester ta quille des quelques dizaines de litres de gazole gorgé de bactéries qui y stagnent depuis quatre ans, depuis qu'elle ne fait plus office de réservoir à carburant.

À la surprise générale, les quelques dizaines de litres de gazole s'avérèrent être une centaine. Leur retour à l'air libre firent deux heureux : moi, qui appréciai de n'être plus grignoter de l'intérieur par cette maudite mixture, et le propriétaire du chantier qui sut comment filtrer, puis utiliser le précieux liquide.

Mi-juillet, après avoir salué quelques copains envieux de mon sort, je quittai la Gironde pour me rendre au port des Minimes où j'arrivai le surlendemain, en pleine forme.

- Et maintenant ? demandai-je à la Moussaillonne avec gourmandise ? On brûle les milles et l'on se lance dans la grande aventure transatlantique ? On vise le Cap Finisterre, on file droit sur Gibraltar et l'on s'engouffre dans une Méditerranée aux mouillages idylliques, mais aux sautes d'humeur imprévisibles ? Ou alors, on cabote au gré du vent et de vos envies, sans ambition démesurée, heureux de voir mes voiles se gonfler, heureux d'être ensemble ?

- À ton avis ?

- Tu sais, j'aurai vingt ans l'année prochaine, et avec toutes les aventures que vous m'avez fait vivre, j'aspire au calme, moi aussi. Votre compagnie, un Gontrand qui

ronronne sans s'essouffler, des instruments sur lesquels pouvoir compter en toute confiance, cela suffit à mon bonheur. On cabote !

- Alors, en avant ! Cap sur la mer du Nord, les Pays-Bas, ses moulins, ses canaux et ses mers intérieures !

- Et j'hivernerai où ?

- À Nieuwpoort ! Là-bas, il y a de la place pour toi.

Aux Pays-Bas, nous flânâmes de port en port sur la Verse meer (une toute petite mer intérieure) et les canaux de Zélande, de Middelburg à Wemeldingen. Néanmoins, ma corpulence étaient un handicap certain pour pouvoir naviguer à la voile en toute quiétude, d'autant plus que, sans enrouleur, mon génois léger était ingérable en raison de sa surface imposante. Je rebroussai donc chemin assez rapidement et, comme prévu, ralliai Nieuwpoort où je fus installé sur un chantier à l'atmosphère particulièrement sympathique.

- Pas question de te faire hiverner sur un immense parking où tu ne serais qu'un numéro parmi d'autres ! m'expliqua la Moussaillonne en préparant ses bagages. Ici, au moins, tu n'es pas un anonyme, tu es « Marsup de Loupiac ». Et puis, tu vas avoir de la compagnie : nous avons demandé à un serrurier du coin de te confectionner un nouveau balcon avant, plus esthétique que celui-ci. Sur ce, au revoir et à bientôt ! Nous passerons te faire un petit coucou en novembre, à l'occasion d'un déplacement professionnel à Lille.



Première rencontre des Pays-Bas, au large de Breskens, avant d'arriver à Middelburg.



Je passai donc l'hiver 2013/2014 la quille au sec, parmi de jeunes voiliers fougueux adeptes de régates. Ça tonifie ! Au début du printemps, ils étaient déjà tous retournés à l'eau ! Le chantier était plus calme, plus vide... Tellement vide que, par une nuit particulièrement sombre, un indécrottable personnage démontra les fixations du capot de ma cabine arrière et, à la grande frayeur de Pyth et Théo qui somnolaient paisiblement, s'empara de la tenue de quart du Capitaine, de vêtements chauds, d'un petit lecteur vidéo ayant à peine servi et... de mes jumelles. Les pauvres eurent beau se démener dans leur étui, elles ne purent échapper au kidnapping. Angoisse à bord. Ce sale individu allait-il revenir commettre d'autres méfaits ? S'en prendre à Hoshi, à Nyctalope Jr, aux instruments ?

Aussi, quel soulagement de voir arriver notre équipage, au début de l'été !

Il ne fallut pas longtemps à la Moussaillonne pour se rendre compte que quelque chose clochait à bord : plus de jumelles, plus de veste de quart... Et le capot, il lui manquait ses fermetures !

- Alors là ! C'est un comble ! s'indigna-t-elle. En vingt ans, jamais de vol à bord, nulle part, même avec le panneau de descente ouvert. Et il faut que ce soit ici, dans cette Flandre aux apparences si calmes, si « carrée », que cela arrive.

- En fait, pas si étonnant, lui expliqua le propriétaire du chantier après avoir appelé la gendarmerie. Les vols sont fréquents dans les marinas de Nieuwpoort. Je suis vraiment désolé, je devais clôturer le chantier l'année dernière, mais je n'en ai pas eu le temps. Je le fais sans faute avant l'hiver prochain.

Quant au Capitaine, il regardait, consterné, mon nouveau balcon avant. Il en avait tant rêvé !

- C'est quoi cette horreur ? Rien à voir avec mon croquis ! Et regarde-moi ça, le tube, là, il est trop cintré ! Je crains, je crains ! Comment les filières toute neuves, aux dimensions bien précises, vont-elles s'adapter ?

- Ça, c'est sûr ! D'un point de vue esthétique, difficile de faire pire ! Mais, côté solidité, rien à redire. Un gros nez bien costaud ! constata la Moussaillonne avec philosophie.

Les jours qui suivirent mirent un terme définitif à notre torpeur hivernale. Entre la venue des gendarmes pour constater l'effraction, la visite d'un expert particulièrement tâtillon chargé d'évaluer ma valeur d'assurance et l'ardeur à la tâche de mes compagnons pour installer mes nouvelles filières, mettre en place le système d'enroulement de mon génois léger et souder quelques anodes avant mon retour dans l'eau, la vie à bord redevenait pétillante.

- Dis donc, Moussaillonne, me voilà équipé pour filer à la découverte du Nord de l'Europe ! Si on allait faire une petite incursion dans la Baltique ?

- Bonne idée ! On a un mois devant nous, c'est tout à fait faisable si les vents nous sont favorables.

Plus fantasques que favorables, les vents du Nord ! Aussi, très rapidement, la Baltique fut oubliée pour laisser place à un paisible cabotage sur les canaux et mers intérieures néerlandais, de la Hollande à la Frise. Paisible, mais pas dépourvu de surprises : Zaandam, modeste port de plaisance aux pontons brinquebalants, mais à l'officier en chef en tenue blanche réglementaire impeccable par tous temps, Leeuwarden où je passai la nuit à proximité d'un arrêt de bus, amarré aux arbres longeant le canal, Dokkum et son droit de passage, 5 euros, récolté dans un sabot accroché à une canne à pêche (maniée par un habile Frison) qui vint chatouiller le nez de la Moussaillonne lorsque je franchis le premier pont levant de la ville.

Seule ombre à cet idyllique tableau : les écluses. Et ça, ce n'est pas ce qui manque aux Pays-Bas, croyez-moi ! Plus ou moins larges, plus ou moins encombrées, leur passage devint peu à peu source de sueurs froides pour mes équipiers. À Ijmuiden, port maritime, pas de problème : les écluses d'accès au canal de la mer du Nord sont suffisamment spacieuses pour accueillir toutes sortes de navires, de l'imposante péniche au modeste voilier, sans qu'il soit périlleux de trouver un pan de mur pour se caler avec de solides amarres. Mais à l'autre bout, aux abords d'Amsterdam, la porte d'accès sur IJsselmeer (la première mer intérieure) ressemble davantage à une boîte de sardines qu'à une écluse. Et les sardines, ce sont nous, les bateaux. Mais une sardine de 12 mètres 11 tonnes d'acier, avec seulement deux marins à bord, eh bien, cela devient rapidement un éléphant dans un magasin de porcelaine. Entre les courants, les copains qui s'introduisaient si lentement dans le sas qu'ils m'empêchaient de prendre suffisamment de vitesse pour être aisément manœuvrable et les points d'amarrage difficilement accessibles pour une Moussaillonne n'ayant pas quatre bras de deux mètres, l'épreuve devint vite cauchemardesque.

La balade s'acheva fin août, après une dernière étape Breskens-Nieuwpoort suffisamment agitée, vent contraire et mer terriblement vigoureuse, pour apprécier le retour à terre qui s'annonçait.

- Au revoir, joli voilier, au revoir Gontrand, au revoir les instruments, à l'année prochaine ! Nous avons pris soin de bloquer solidement tes issues, afin que vous puissiez hiberner en toute quiétude jusqu'au printemps prochain.

- Et alors, là, Moussaillonne, sûr, on l'atteindra cette fameuse Baltique ! Foi de voilier obstiné !

- Problème, apparemment, pour avoir les vents favorables, il faut lever l'ancre dès le mois de mai. Et ça, c'est impossible pour le moment, j'ai encore quelques obligations

professionnelles. On aurait plutôt envie de mettre le cap sur l'Angleterre avant de revenir à Mortagne... Bon, on a toute une année pour y réfléchir. Soyez sages pendant notre absence !

- Pas de problème ! répondit le chœur des instruments en réfrénant un long bâillement.

- Eh bien ! Je sens que les prochains mois vont être exaltants ! conclut Gontrand.



Au fil des canaux néerlandais : Zaandam à l'architecture bigarrée, Leeuwarden où je passai la nuit à proximité d'un arrêt de bus, Dokkumeer et ses ponts levants, les villages aux pieds dans l'eau.



Comment pourrais-je qualifier l'été 2015 ? Éprouvant... C'est ça, éprouvant.

Cela commença dès la mise à l'eau : pourquoi fallut-il donc purger à deux reprises le circuit d'alimentation en gazole de Gontrand pour qu'il cesse de hoqueter ?

- Que t'arrive-t-il, vieux frère ? Dix mois de repos ne t'ont pas suffi pour retrouver tes forces ? m'inquiétai-je.

- J'sais pas trop ! Je n'sais pas de quoi est fait ce gazole tout frais, mais il me semble si épais que je n'arrive pas à l'assimiler correctement.

- Pourtant, ils ont été prudents, cette fois : ils n'ont pas laissé mariner un restant de vieux carburant dans ton réservoir pendant des mois.

- C'est vrai ! Ils ont fait un effort ! Mais ils ne l'ont pas démonté pour vérifier son état de propreté avant de le remplir à nouveau. Et ça, ça m'inquiète.

- Écoute, demain on part, au revoir la Belgique et cap sur Dunkerque. 17 milles, c'est pas grand-chose, une petite remise en forme de tes pistons et de mes voiles. On va bien voir.

Pour être vu, ce fut vu, et bien vu ! À quelques encablures du but, sous une pluie battante, panne de vent, panne de Gontrand... et Pan Pan radio. Par chance, nul besoin de l'intervention de la Snsn, Tanikelli II, un collègue pêcheur avec deux hommes à bord vint à notre secours.

- Tiens bon, j'te remorque jusqu'au Grand large, le port en eau de Dunkerque. Tu y s'ras bien pour te refaire une santé. L'ambiance y est très sympa.

Très sympa est le moindre que l'on puisse dire. L'accueil y fut tel que mon équipage en aurait bien fait mon port d'attache... si la mer du Nord n'était si loin de l'estuaire de la Gironde.

- Bon, on commence par quoi, Capitaine ?

- On vide le réservoir de gazole, on le démonte et on le nettoie de fond en comble. Il est peut-être un peu sale.

Un peu sale était un doux euphémisme : le fond était tapissé d'une matière verdâtre bien épaisse, les bactéries ayant proliféré avec délectation durant tout l'hiver. Mon équipage avait eu tout faux : mieux vaut un réservoir plein que vide pour passer l'hiver.

- Regarde ! Un p'tit bain d'essence et tout est parti ! Le réservoir est comme neuf, pas besoin d'en changer ! Ouf ! s'exclama le Capitaine triomphalement en pensant à la caisse de bord.

- Celle qui n'a pas l'air comme neuve, c'est la courroie de distribution, tempéra la Mousaillonne. Elle est toute effilochée ! Je vais à la capitainerie, ils sauront nous indiquer un bon mécano pour la changer et régler le tout. Pas envie que Gontrand explose en plein effort !

Aussitôt dit, aussitôt fait. Après dix jours d'escale, j'étais prêt à reprendre la mer. Dix jours pour nettoyer un réservoir, changer des filtres et une courroie ! Un peu long pour du simple bricolage, me direz-vous. Effectivement, mais le pouvoir de séduction de Malo-les-Bains et son front de mer sur un certain équipage de passage était tel que je crus ne jamais pouvoir larguer les amarres.

- Et maintenant, Moussaillonne, l'Angleterre ?

- On laisse tomber ! Plus le temps. On rentre tranquillement, on fera une petite pause à Saint-Quay pour saluer les cousins.

Tranquille, le retour ? Petite, la pause à St Quay ? Peut-on dire cela quand...

- quand, au cours de la 1^{re} escale, à Boulogne, on tombe en panne de gaz – ce qui implique 3 km de marche en tirant une carriole aimablement mise à disposition par le port, pour atteindre un point d'approvisionnement - et que la pompe de cale manuelle demande à être entièrement démontée pour changer une de ses valves ?

- quand, lors de la 2^e escale, à Dieppe, on se fait du souci pour la pompe à eau qui semble manquer d'énergie ?

- quand, à proximité de Cherbourg, notre 3^e escale, Gontrand est victime d'une nouvelle crise d'essoufflement, nécessitant le changement de son filtre à gazole en pleine mer ?

- quand l'étape Cherbourg – Saint-Quay s'avère tellement calamiteuse que la Moussaillonne songe sérieusement de me balancer sur le premier terre-plein de port à sec venu, afin de m'y mettre en vente ?

Réaction totalement injuste, car franchement, à qui la faute si, mercredi 29 juillet à 17 h 50 précises, la pompe à eau de Gontrand cessa d'injecter le moindre centilitre d'eau dans ses rouages, faisant monter sa température à 90 ° ? La Moussaillonne avait pensé qu'un petit coup de bielles bien musclé m'aiderait à affronter un vigoureux vent « pan dans la proue » de force 5 associé à de puissants et malicieux courants, alors que je longeais l'île de Guernesey. Mal lui en prit !

- Coupe vite le moteur ! Il chauffe anormalement ! lança le Capitaine fort à propos. Et prépare-toi à tirer des bords toute la nuit !

Toute la nuit et jusqu'au petit matin... À 6 heures, je me présentai à l'entrée du port de Saint-Quay où le maître des lieux vint me remorquer, afin d'éviter de mettre la vie de Gontrand en danger en l'obligeant à fonctionner sans eau de refroidissement.

Inutile de vous décrire l'ambiance à bord ! La pompe à eau était-elle définitivement morte ? Quelles seraient les conséquences pour sa santé de la surchauffe de Gontrand ? Et bon sang, d'où venait toute cette eau qui stagnait dans mes fonds ???

Coup de chance, contrairement à la plupart de ses collègues intervenant sur les

voiliers, le mécanicien qui accourut au chevet de Gontrand connaissait la famille des MWM, il avait travaillé sur des bateaux de pêche.

- Bon, on va commencer par voir l'état la turbine de la pompe à eau. C'est peut-être juste elle qui est fatiguée... Ah oui, sûr, elle est fatiguée, la pauvre ! On peut même dire qu'elle est morte ! Rarement vu ça, presque toutes les ailettes sont cassées ! Vous l'avez remplacée quand ?

- Remplacée ? La turbine ? En fait, jamais ! répondit le Capitaine après réflexion.

- Jamais depuis 10 ans ?

- Ben non, depuis 20 ans... Mais vous savez, on navigue un ou deux mois par an, pas plus.

- Groupes ! Encadrez-là, elle peut entrer dans le livre des records !! Une turbine, ça se vérifie chaque année et ça se change généralement tous les deux ou trois ans. Parce que, même sans naviguer, c'est une pièce qui se fragilise au fil du temps. C'est miracle que vous n'ayez pas eu de problème plus tôt ! Tiens, coup de bol ! Le modèle que j'ai apporté est juste celui qu'il fallait ! Bon, d'après ce que vous me dites, revoir l'ensemble du circuit d'échappement ne me semble pas superflu. Et je vais vous expliquer tout ce qu'il faut vérifier, nettoyer, changer CHAQUE ANNÉE. Parce que votre moteur, il est super costaud, il résiste aux coups de chauffe, soit... mais quand même, il ne faut pas trop le malmener !

Au grand étonnement de mon équipage, en à peine une journée, grâce à cet homme précieux, la pompe à eau de Gontrand avait ressuscité, le circuit d'échappement ne fuyait plus de toutes parts (c'était donc ça mes fonds anormalement humides)... et j'étais sauvé de l'abandon sur un sordide terre-plein, la Moussaillonne-économe ayant retrouvé le moral, extasiée par le vigueur avec laquelle Gontrand, sans la moindre séquelle, recrachait son eau de refroidissement.

Une semaine plus tard, le 8 août exactement, je quittais St Quay. Gontrand se sentait nettement mieux, bien plus détendu que la Moussaillonne, à l'affût du moindre bruit suspect pouvant annoncer une nouvelle catastrophe.

Puis, au fil des escales, constatant que rien de fâcheux ne se produisait, mon équipage retrouva sa bonne humeur. Le 8 septembre, après un mois d'un cabotage particulièrement serein, je découvrais mon nouveau « home sweat home », Port-Médoc, près de l'embouchure de la Gironde.

- Mazette ! C'est sacrément chic, ici ! Un bassin spacieux, des catways modernes, des voisins tout bien astiqués.... Et c'est ici que je vais hiverner, désormais ?

- Écoute, m'expliqua la Moussaillonne, c'est pas donné, mais on fait un essai pendant un an. Être à flot toute l'année permet de programmer des petites sorties d'un week-end ou d'une semaine avec les copains. Ça peut être sympa. Et puis, on pourra venir bricoler

plus souvent. Vivre à ton bord, c'est quand même plus facile quand tu es sur l'eau que sur un terre-plein !

- D'autant plus qu'on a une surprise pour toi, ajouta le Capitaine. Ta grand-voile est à bout de souffle, déformée de toutes parts. Alors, nous avons décidé de t'en offrir une nouvelle, complètement lattée. J'en rêve depuis si longtemps ! Notre prochaine visite, ce sera avec le copain voilier.

- Ben dis donc, on revient de loin ! remarqua Gontrand après le départ de mon équipage. J'ai failli mourir d'une mauvaise fièvre, tu as été à deux filières de te retrouver abandonné sur un sordide terre-plein... et nous voilà installés dans un port 4 étoiles, avec comme perspective un hivernage nettement plus excitant que d'habitude.

- Et moi, je suis soulagé pour ma grand-voile, intervint Maestro. Depuis le temps qu'elle peinait à se hisser le long de mes 15 mètres. La Moussaillonne m'a expliqué qu'elle partait à la montagne, reconvertie en auvent pour une maison sympathique. C'est une belle retraite !

- Il n'y a pas de maison sympathique ! Rien que des sales baraques, maugréa Gontrand.

- Enfin, qui vivra verra ! soupirai-je. Parce que, vous le savez aussi bien que moi, entre les désirs de nos compagnons et la réalité, la distance est parfois notable. Les reverrons-nous réellement avant 6 mois ???

- En attendant, rien ne nous empêche de faire connaissance avec nos voisins, conclut Gontrand.



Chaque année, le 6 août, pour le pas oublier.



Sur la plage de Malo-les-Bains.



20 ans le bel âge ? Pas pour les turbines de pompe à eau.



Encombré, le port de Sauzon en été ?



Comme je le suspectais, l'intention était bonne, mais ne fut suivie d' aucun effet : pas la moindre petite sortie en mer durant des mois. Seule satisfaction, voir mon équipage me rendre visite régulièrement, les travaux d'entretien à bord ne manquant pas. Quant à ma grand-voile lattée, le voilier y mit le temps, mais le résultat ne manqua pas de réjouir le Capitaine et de faire la fierté de Maestro, impatient de quitter le port pour braver les vents. Fin juillet 2016, son vœu était exaucé, je larguais les amarres pour un mois de cabotage le long des côtes du Sud Bretagne. Un mois inimaginable... un mois sans incident aucun.

- Incroyable, joli voilier ! De retour à Port Médoc, la Moussaillonne n'en revenait pas. Entre les chariots qui glissent sans efforts le long de Maestro et les lazy-jacks savamment installés, hisser et affaler la grand-voile n'est plus une épreuve. Et Gontrand qui ronronne comme un gros matou satisfait ! Tu te rends compte, nous avons pu nous promener tranquillement lors de chaque escale, sans avoir à réparer ceci ou cela. De vraies vacances !! Presqu'une première ! Pourvu que ça dure !

- Puisque tout va bien, on pourra peut-être faire des petites sorties avant l'été prochain, risquai-je.

- Ah ben non ! Parce que, finalement, tu retournes hiverner à Mortagne. En fait, nous nous sommes aperçus que, de Loupiac, la route est longue et pénible jusqu'ici. En plus, le port coûte plus cher que nous le pensions, surtout que nous allons devoir te sortir de l'eau pour entretenir ta coque. Et pour finir, l'ambiance charentaise nous convient mieux. Bref, tu as une place dans le bassin à flot de Mortagne de novembre à mars. Et ensuite, hop sur un chantier à sec que tu ne connais pas encore.

- Ah bon ? Pourtant, j'étais bien, moi, au « Port sur la rive », j'y avais des copain.

- Oui, mais pour le Capitaine, ça posait des problèmes. N'as-tu pas remarqué qu'il avait de plus en plus de mal à marcher sur de longues distances ? Être obligé de prendre sa voiture à tout bout de champs, rouler 500 mètres pour se rendre aux sanitaires du port ou au premier café, c'est pénible et absolument pas écolo. Figure-toi que le chantier situé en face de la cale de mise à l'eau, à 50 mètres de toutes ces commodités, peut t'accueillir sans problème. Tu t'y feras de nouveaux potes. Et puis en plus, il a un nom sympa, « Les pieds au sec »



Une étrange sauterelle dans le port de Kernevel (Lorient).



L'année 2017 s'écoula tranquillement : bonne ambiance sur le chantier, remise à l'eau dans un bassin à flot accueillant où mon équipage put me préparer sereinement pour la traditionnelle petite croisière estivale qui, cette fois-ci, nous mena jusqu'à Brest.

- On vieillit, voilier de mon coeur ! me confia la Moussaillonne, alors que mon équipage reprenait des forces à Pornichet, après une navigation de 18 heures qui nous vit arriver dans un port sans éclairage à trois heures du matin. Les navigations de nuit, à deux, c'est sympa, oui, mais tant que rien de fâcheux ne se produit. Et puis, dégoter une place dans un port bondé par nuit noire, c'est de plus en plus stressant. Mais ne t'inquiète pas, on a bien réfléchi... Même si, à la fin du fin, on ne doit plus naviguer que sur les rivières, on ne t'abandonnera pas, parole de Moussaillonne. On enlève ton mât, on aménage différemment ton pont, et c'est reparti pour de nouvelles aventures.

Je sentis soudain mon pote Maestro trembler de toute la longueur de ses 15 mètres.

- Et un équipier supplémentaire, vous y avez pensé ? m'enquerrai-je aussitôt, affolé à perspective de me voir amputé de ce qui est tout de même la pièce maîtresse de tout voilier digne de ce nom.

- Ben oui, mais nos copains, soit ils ont leur bateau, soit ils ont le mal de mer, soit ils ne sont pas libres quand nous les invitons, soit ils ne se sentent pas d'humeur à naviguer de nuit, soit...soit... Et le Capitaine est plus que tiède pour passer huit jours à bord avec de parfaits inconnus.

Consternation à bord !

- Ben dis donc, Marsup, aiguise ta mémoire, on a intérêt à ne pas les oublier nos aventures passées ! soupira Gontrand en lorgnant le ciel étoilé du fond de son compartiment. Parce que notre futur, je ne le vois pas palpitant ! Enfin, qui vivra verra !

C'est alors que le plus incroyable des incroyables se produisit... le lendemain même de cette déprimante conversation.

- Allô ? C'est Éric. Dis, Papa, j'ai besoin de toi ! Il faut que tu m'apprennes à naviguer.

- Euh, oui ! Avec plaisir... répondit le Capitaine, étonné de cet intérêt soudain de son fils pour les choses de la mer.

- Tu comprends, je fais de la plongée sous-marine depuis quelque temps et j'apprécie de plus en plus. Alors, j'ai pensé que dans 5 ou 6 ans, quand je serai à la retraite, avec un voilier, je pourrai aller plonger où bon me semble jusqu'à l'autre bout du monde, loin des eaux glacées et des tracasseries. Je me suis renseigné. Bon, j'oublie le bateau de mes rêves - sauf à gagner au loto - mais un voilier du style du Marsup, d'occasion, ça rentre dans mon budget.

- Tu sais, si c'est un cousin de Marsup que tu recherches, pourquoi ne pas voir si vous ne

vous entendriez pas, tous les deux ? Je suis certain qu'il serait ravi de faire équipe avec toi...

- Eh ! Pourquoi pas ? Avec quelques aménagements, une p'tite cure de rajeunissement...

- Fichtre ! Passer en quelques jours de pénichette à navire-école, bravo ! me lança Gontrand, ravi de cette promotion inattendue.

- Ouf ! Sauvée de l'eau douce ! soupirai-je.



Le chœur des instruments.



Mon carré, centre de la vie à bord.



La cabine du Capitaine et de la Moussaillonne.



1^{er} juillet 2018, je suis à flot depuis un mois dans le port de Mortagne. Je profite de l'absence momentanée du Capitaine et de la Moussaillonne qui, depuis des semaines, s'activent à bord, pour m'adresser à toute l'équipe de navigation.

- Bon, je vous ai tous réunis parce que l'heure est grave. Demain, nous accueillerons Éric, le fils du Capitaine. Les plus anciens parmi vous le connaissent déjà. C'est notre avenir qui est en jeu. À l'issue de cette croisière, soit il nous a adoptés et nous pouvons espérer les parcourir un jour, tous les océans du monde... perspective exaltante... soit il considère que nous ne sommes pas assez bien pour lui et ce sont les écluses et les berges endormies des cours d'eau de France qui nous attendent... nettement moins stimulant. Sans parler du sort de Maestro, dans ce cas. Donc, j'attends de vous rigueur et sérieux. Gontrand, aspire régulièrement ton gazole, évite les rots intempestifs. Pyth et Théo, je sais que vos auxiliaires électroniques au pilotage automatique sont quelque peu fatigués, mais vous devez absolument maintenir la communication avec eux, sans cela ce serait la cata. AIS 117 et Monsieur Lenovo, surtout, ne vous querellez pas, c'est grâce à votre collaboration que mon équipage peut visualiser sur écran ma position et les obstacles à éviter. Nyctalope Jr, on compte sur toi la nuit, sois bien attentif aux échos. Isobare, ne loupe pas les diffusions météo. Frégatine, garde tes grandes oreilles bien collées au canal 16. Quant à toi, mon vieux copain Hoshi, je compte sur ta sagesse pour coordonner les données de tous les instruments. Maestro, je te sais solide, ton jeu de voiles n'est pas parfait, mais il s'améliore d'année en année : grand-voile lattée toute neuve, génois léger sur emmagasineur, trinquette agile à se hisser et à s'affaler le long de son étai, génois lourd plein de bonnes volontés et encore vigoureux pour ses 20 ans. Et tu sais que dans ma soute, un spi, bien emmitouflé dans sa chaussette, piaffe d'impatience de prendre l'air quand les circonstances seront propices à son déploiement. Je ne dirai pas la même chose pour mon tourmentin : il dort dans son sac depuis toujours et j'espère que ça durera encore longtemps. Même souhait à ton égard, Tim. Reste tranquillement arrimé à mon balcon arrière. Je n'ai pas envie de te voir te jeter à l'eau pour recueillir mes équipiers en cas d'avarie majeure. Quant à toi, Castagnette, je croise les haubans pour que tu n'aies plus de souffle au carburateur, qu'avec P'tit Canote, vous retrouviez le plaisir de sillonner les baies, les ports.

- Tu sais où on va, cette année ? Interrogea Hoshi.

- Éric aime le soleil, la chaleur. Le golfe est calme en ce moment, nous allons mettre le cap sur la côte espagnole, viser Gijón, d'après ce que j'ai entendu dire.

Un mois et une traversée aller-retour du golfe plus tard, le verdict tomba :

- Bilbao-Les Sables d'Olonne avec des vents contraires bien éveillés et une mer hachée,

ça secoue. Je me serais cru dans le tambour d'une machine à laver pendant 64 heures ! En tout cas, le « Marsup » s'est parfaitement comporté.

- Et puis, tu sens bien sa barre. Tu as gagné ta première étoile de Capt'ain en second du « Marsup de Loupiac », le félicita la Moussaillonne, ravie de constater qu'Éric deviendrait bientôt aussi habile que son père pour effectuer les manœuvres de port. Bon, alors, qu'en penses-tu ? Prêt à faire équipe avec lui pour sillonner les mers du monde ou tu préfères en rester au bateau-école ? ajouta-t-elle, une pointe d'angoisse dans la voix.

- Prêt à faire équipe, pas de problème ! J'ai déjà réfléchi aux modifs souhaitables sur le pont et à l'aménagement idéal de l'intérieur pour être à l'aise à deux, si Willy décide, en fin de compte, de faire partie de l'aventure.

Le Capitaine n'en croyait pas ses oreilles ! Voilà maintenant que c'étaient ses DEUX fils qui envisageaient de prendre la relève, de m'adopter.

Et pourtant, l'escapade vers l'Espagne n'avait pas été d'une sérénité exemplaire : gros coup de mou de mon parc de batteries par une nuit d'orage entre Laredo et Santander, provoquant la panique chez les instruments électroniques ; état comateux du tridata¹, auxiliaire principal de Pyth, rendant sa mission de pilote automatique fort aléatoire ; sans oublier Castagnette qui, malgré tous les efforts de l'équipage, ne réussit jamais à allumer sa bougie. Heureusement qu'il était solidement cadennassé au bastingage, cela l'empêcha de concrétiser ses idées suicidaires.

- J'suis un bon à rien, un nullissime !!!

- Mais non, t'es juste délicat ! Et puis zut ! Ils avaient qu'à essayer de te faire démarrer avant notre départ, ils auraient constaté que tu avais un problème ! tempêta Gontrand. Ils sont comme ça avec tous les moteurs, tu sais ! ajouta-t-il dans l'espoir de lui remonter le moral. Combien de fois a-t-il fallu que je m'étouffe pour qu'enfin ils comprennent que c'est chaque année – et non quand l'envie les prend – que je dois être ausculté avec attention ? Pour toi aussi, ça viendra... un jour.

- Écoutez, le principal, c'est que nous ayons passé avec succès l'épreuve de l'adoption. Ça redonne du punch au Capitaine et à la Moussaillonne et c'est tant mieux. Parce que, pour être parfaitement honnête, je crois qu'ils ne sont pas au bout de leurs surprises. Maestro, tu m'as bien dit que tu perçois une légère perte de tension au niveau de ton grément dormant² ? Eh oui ! Même les meilleurs câbles inox ont des faiblesses après 25 ans de bons et loyaux services ! Pyth, Théo, vos cadrans de transmission sont à bout de souffle, les remplacer paraît inévitable. Quant à moi, je sens que quelque chose cloche au

1 Répétiteur électronique qui combine les données de profondeur, loch, chronomètre et de vitesse transmises par les sondes dans un affichage facile à lire.

2 Ensemble des câbles inox (étais, haubans...) qui maintiennent le mât d'un bateau.

niveau de ma quille. Ça me grattouille dur ! Sans parler de la rouille qui s'insinue de plus en plus autour de mes hublots.



*Les catways vides du port de Gijón,
idéal pour que le Cap'taine en second
s'entraîne à manœuvrer.*



Mouillage dans le port de Castro Urdiales.



J'aurais aimé que mes intuitions fussent au-deçà de la réalité. Loupé !

2019, printemps marqué par une activité intense de la part de mes équipiers, afin de me rendre présentable à l'expert mandaté par l'assurance. Celle-ci me suspectait - pas vraiment à tort - de n'être plus en état de naviguer en toute sécurité, vu l'âge de mon gréement dormant. Ainsi, tandis qu'un habile professionnel se chargeait de remplacer celui-ci par des câbles tout neufs sans coucher Maestro, le Capitaine endossait sa tenue de soudeur pour renforcer l'arrière de ma quille dont la faiblesse était apparue au grand jour lors de mon installation sur le chantier à sec. Quant à la Moussaillonne, elle replongea pour la énième fois dans mes fonds, afin de traquer la rouille tenace à l'origine de mon eczéma. De son côté, le Cap'taine en second venait au secours de Pyth en dégotant une télécommande et un tridata tout neufs compatibles avec son âge.

Efforts bien récompensés, puisque pas une galère ne vint ternir l'été. Juste un petit désagrément, lorsque mon génois léger se déchira en deux au large de la pointe de Penmarc'h, un détail.

Éric put assouvir sa passion en découvrant les fonds sous-marins bretons, la Moussaillonne apprécier les manœuvres à trois, le Capitaine confier de plus en plus souvent la barre au Cap'tain en second et moi, rêver à un avenir radieux.



Beau travail du Capitaine pour redonner toute sa robustesse à ma quille.



ÉPILOGUE

An 2020. Cette année, pas de croisière en vue, les humains sont sur le qui-vive, terrorisés par un tout jeune virus plein d'énergie, ce qui les contraint à limiter leurs déplacements et à vivre plus ou moins masqués en évitant toute promiscuité.

- Joli voilier, la période ne se prête pas aux voyages lointains. Nous n'avons pas pu profiter du printemps pour venir t'entretenir comme nous en avons l'habitude et tes nouvelles voiles sont encore en cours de confection. Pour couronner le tout, cette année, le Capt'aine en second ne peut se libérer plus de 15 jours. Donc, plutôt que de faire bêtement des ronds dans l'eau de la Garonne, nous allons profiter de sa venue pour rattraper le temps perdu, te rendre plus beau, plus performant. Comme ça, au printemps prochain, hop ! Tu largues les amarres fin mai-début juin.

- Chouette ! Mais, et tes obligations municipales ?

- Finies ! Terminées ! Oubliées ! Je suis libre comme l'air, voilier de mon cœur.

- Au fait, puisque vous voulez me rendre plus beau, si vous pensiez à mes hublots. Parce que, franchement, ça me grattouille de plus en plus !

- Je vois ça avec le Capitaine et Éric, promis !

La Moussaillonne a tenu parole. L'automne sera marqué du sceau du labeur !



Il était temps de les soigner, ces hublots !



Voilà. Je viens tout juste de fêter mes 26 ans. J'ai la chance d'avoir connu l'amour avec Kumari, j'ai le bonheur d'avoir pour ami Gontrand, le plus sentimental des moteurs, et grâce à mes compagnons de toujours, la Moussaillonne et le Capitaine, j'ai le privilège d'avoir vécu, que dis-je, de vivre de fabuleuses aventures.

Je n'ai pas encore traversé l'Atlantique, pas encore découvert tous les océans du monde, mais je sais maintenant que mon rêve deviendra réalité. Je sais qu'avec Éric, prudent Capitaine, et William, fougueux skipper, l'aventure est au bout de l'horizon.

« Marsup de Loupiac »
Mortagne-sur-Gironde, 20 août 2020

⚓ GLOSSAIRE ⚓

Abattre : s'écarter du vent. Par exemple, si ce dernier vient sur moi de tribord, je m'en vais vers bâbord. Mais encore maintenant, ce terme reste énigmatique pour la Moussaillonne. Selon elle, quand on s'abat, on tombe sur quelque chose. Donc, quand un barreur abat, il lance son voilier dans les bras du vent.

Accastillage : tous les accessoires, de la plus petite vis au plus gros winch, en passant par les hublots et les poulies, qui habillent le pont des bateaux.

Amarre : cordage servant à attacher un bateau à un quai, un ponton, un catway.

Amer : point de repère fixe permettant aux navigateurs égarés de s'y retrouver. Les amers peuvent être sur terre (tours, châteaux d'eau, phares...) ou sur mer (balises).

Annexe : tout petit bateau, souvent gonflable, utilisé par les équipages en goguette pour rejoindre la côte quand nous sommes au mouillage. Très appréciée également par les moussaillons en herbe pour slalomer dans les ports.

Anodes : petites pièces à base de zinc fixées sur toute partie métallique immergée des bateaux pour leur éviter les affres de l'électrolyse. Il faut les remplacer fréquemment, car elles s'usent à la place de ce qu'elles protègent. Elles se sacrifient, en quelque sorte. C'est pourquoi on les appelle aussi anodes sacrificielles. Moi, je suis protégé par quatre anodes : deux sur ma coque, une sur mon arbre d'hélice et une sur mon safran.

Antifouling : peinture spéciale dont sont enduites les parties immergées des coques des bateaux afin d'éviter que les bestioles aquatiques ne s'y accrochent. Moi, depuis quelques années, comme je suis en acier, mes équipiers préfèrent m'enduire d'une solution à base de zinc qui ne dégage aucune vapeur nocive. Il paraîtrait même que ce n'est pas trop toxique pour le milieu marin.

Arbre d'hélice : pièce d'inox cylindrique qui relie le moteur à l'hélice. Le mien mesure environ 2,50 mètres.

Bâbord : mon bâbord, c'est mon côté gauche. Et lorsque je vire à bâbord, cela signifie que je tourne à gauche.

Balcon : rambarde faite de tubes inox, généralement située à l'avant et à l'arrière des bateaux pour éviter que les passagers ne passent par dessus bord. Les miens sont sacrément costauds.

Barre à roue : sorte de grand volant relié à la mèche de safran par des câbles. La mienne ne passe pas inaperçue, avec un mètre de diamètre !

Barre franche : fixée à la mèche de safran, cette longue poignée est utilisée par le barreur pour manœuvrer son bateau. La mienne mesure deux mètres. Elle est prête à remplacer ma barre à roue si celle-ci défaille. C'est arrivé une fois.

Barres de flèche : sortes de tubes fixés perpendiculairement sur les mâts des bateaux. Elles participent à leur stabilité, car les haubans s'y agrippent. Mon mât mesurant quinze mètres, j'ai deux étages de barres de flèches.

Bassin à flot : port dans lequel, pour nous permettre de flotter en permanence, des portes avec écluses ou un muret appelé seuil retiennent l'eau. Ce sont des lieux généralement très confortables. Seul inconvénient : les heures d'ouvertures varient en fonction des marées et de la typologie du port.

Bastaques : haubans amovibles qui vont par paire et sont accrochés sur l'arrière du pont des voiliers pour aider le mât à se maintenir bien droit en toutes occasions. Tous les voiliers n'en ont pas. Moi si. J'ai une paire de bastaques comme d'autres ont une paire de baskets.

Bastingage : éléments de protection faisant le tour des navires pour éviter à quiconque de passer par-dessus bord.

Bôme : accroché au bas du mât, ce long tube horizontal supporte la grand-voile. La mienne, en aluminium comme mon mât, fait 5 mètres de long. Gare à sa puissance si elle heurte une tête humaine en gigotant de bâbord à tribord. L'accident peut être tragique.

Bordé : partie extérieure de la coque d'un bateau. Moi, mon bordé est constitué de tôles d'acier soudées sur mon squelette.

Bouchains vifs : les côtés de ma coque étant taillés à coups de serpe, ma stabilité sur l'eau est meilleure que celle de mes congénères aux formes arrondies.

Bouée fer à cheval : bouée de sauvetage en forme de fer à cheval (censée porter bonheur au malheureux tombé à l'eau ?) souvent de couleur orange pour bien la repérer sur la mer.

Bout : prononcez le « t » et vous obtiendrez un cordage.

Bout(e)-dehors : comme son nom l'indique, c'est un élément du bateau qui dépasse de la proue. Il doit être assez robuste pour supporter l'installation d'une voile telle qu'un spi, qui doit avoir un point d'attache très, très en avant de la coque pour être efficace. Le mien ressemble à un gros nez en inox. Ce n'est pas l'élégance qui le caractérise, mais qu'est-ce qu'il est balèze !

Cale de carénage : pente en béton partant d'un quai et qui se perd dans l'eau. Totale-ment immergée à marée haute, elle est à l'air libre quand la mer se retire. Autrefois, nous y installer pour nous repeindre était autorisé. Plus maintenant, car les fonds marins n'apprécient que modérément d'avaler tous les produits chimiques dont nous sommes souvent enduits.

Cap : direction. Cap sur l'Irlande ! Plus facile à dire qu'à faire... Un jour, peut-être...

Carénage : nettoyage de la partie immergée d'un bateau. Comme nos coques attirent toutes sortes d'algues et de coquillages, effectuer un carénage tous les ans, ou même plus souvent, n'est pas du luxe.

Catway : imaginez une grosse branche d'arbre, avec ses rameaux. La branche, c'est le ponton. Les rameaux, bien parallèles les uns aux autres, ce sont les catways. Et nous, les bateaux, nous nous amarrons entre eux. C'est un sacré gain de place, mais parfois, en fonction du vent et des courants, la manœuvre s'avère périlleuse... surtout pour les voisins !

Chandeliers : tiges, le plus souvent en inox, placées tout autour du pont des bateaux pour maintenir, non pas des bougies, mais des filières.

Chaussette à spi : espèce de grand fourreau dans lequel est lové le spi lorsque ce dernier s'installe à la proue des voiliers. Elle lui permet de se déployer facilement, sans tire-bouchonner (enfin, en principe !).

Cockpit : poste de pilotage à ciel ouvert, le cockpit peut être arrière, ou central comme le mien.

Coefficient de marée : quand il est grand, la différence de hauteur d'eau entre marée haute et marée basse est très importante. Quand il est petit, cette différence est minime.

Coupe-orin : petite roue aux dents très acérées fixée sur la ligne d'arbre, tout près de l'hélice. Il a pour mission de déchiqeter tous les cordages (orins) ou autres filets à la dérive qui tentent d'entraver le bon fonctionnement de cette dernière en l'empêchant de tourner convenablement.

Couple (à) : lorsque dans un port bondé, faute de place le long d'un ponton, je colle délicatement ma coque à celle d'un collègue, que je m'attache à lui, nous sommes alors non pas en couple, mais à couple.

Défense : sortes de grosses chambres à air en caoutchouc, aux formes diverses et variées, accrochées à nos coques pour nous éviter d'être blessés dans les ports, les écluses, ou même au mouillage. Pour nous défendre de l'adversité.

Dériveur : voilier doté d'une dérive, cette espèce de longue planche à la forme particulière qui monte et descend à travers le fond du bateau. Quand la dérive est immergée, le voilier garde aisément son cap. Quand elle est relevée, il peut s'approcher des côtes sans souci de la profondeur de l'eau. Et quand elle est coincée, c'est la panique à bord. Alors, moi, je préfère ma quille courte, bien robuste, même si j'ai du mal à me diriger lorsque le vent me souffle en plein dans la poupe.

Désarmer : mais non, les armes d'un bateau ne sont pas dangereuses ! Ce sont ses voiles et tout son équipement de navigation. Et quand il ne navigue pas, mieux vaut mettre tout le monde à l'abri, le désarmer.

Drisse : à ne pas confondre avec une écoute, comme le fait la Moussaillonne. La drisse est un cordage servant à hisser la voile, l'écoute à la régler.

Drosser : pousser un bateau dans une direction qu'il ne désire pas prendre. Le vent et les courants marins adorent s'amuser à cela.

Durites : comme tout moteur, Gontrand est équipé de différentes sortes de tuyaux en ca-outchouc. Ce sont ses veines, ses artères.

Écoute : cordage attaché aux voiles et qui permet de les régler. La Moussaillonne confond régulièrement écoute et drisse. Il faut dire qu'elles se ressemblent, seule leur fonction diffère. Alors...

Écoutille : ouverture pratiquée dans le pont d'un bateau pour pénétrer à l'intérieur. Moi, j'en ai trois : une grande à l'arrière, une au centre appelée aussi descente, car elle est dotée d'un escalier, et une plus petite à l'avant.

Embouquer : entrer, s'engager dans un canal, une embouchure, un passage étroit.

Embossier : attacher un bateau avec une amarre à l'avant et une autre à l'arrière... pour lui éviter les bosses en gigotant en tous sens.

Épontille : Maestro, mon mât, pèse de tout son poids sur mon pont. Pour que ce dernier ne se déforme pas, il faut le renforcer par en-dessous avec un tube bien costaud solidaire du fond de ma coque. Un peu comme un gros étai. C'est cela une épontille.

Équipé : les maisons sont truffées de placards, tiroirs, armoires. Nous, les bateaux, nous avons des équipés. De toutes tailles, de toutes formes, ils permettent aux passagers de ranger leurs affaires. Moi, j'en ai partout : des grands, des petits, certains bien visibles, d'autres cachés sous mes couchettes et mes banquettes.

Étrave : partie avant des navires, celle qui fend majestueusement les eaux.

Faséyer : onduler mollement, sans énergie. Lorsque mes voiles faseyent, toutes les poulies et écoutes auxquelles elles sont reliées gigotent et grognent de mécontentement, ce qui exaspère terriblement mes équipiers.

Filière : câble en inox, agrippé aux balcons des bateaux et qui en font le tour en passant dans les chandeliers, afin d'éviter aux maladroits de tomber à l'eau. Moi, je suis équipé de deux filières, l'une à 35 cm de hauteur, l'autre à 70 cm.

Gaffe : lorsqu'il ne s'agit pas d'une bévue de la Moussaillonne, c'est une espèce de long manche à balai avec un crochet au bout. Très utile lorsqu'il s'agit de récupérer un objet tombé malencontreusement dans l'eau ou d'éloigner ma coque d'un quai ou d'un autre bateau. « Fais gaffe avec ta gaffe ! Tu vas m'éborgner ! » lança un jour le Capitaine à la Moussaillonne.

Génois : ma voile d'avant. Elle est très grande (50,60 m² exactement). Selon la direction du vent, elle se déploie sur mon bâbord ou mon tribord. Quand elle se repose, elle est enroulée sur un tube d'aluminium de 16 mètres de long appelé enrouleur.

Grand-voile : ma voile principale, celle qui monte et descend le long du mât. Sa surface est de 34,50 m².

Guindeau : équipement placé à l'avant d'un bateau, dont la fonction est de descendre et relever l'ancre et sa chaîne. Un guindeau peut être électrique ou, comme le mien, manuel.

Haubanner : maintenir avec des haubans.

Haubans : solides câbles d'acier arrimés à mon pont et qui maintiennent Maestro bien droit. Latéralement, j'en ai quatre : deux sur tribord et deux sur bâbord. Les deux câbles qui ont leur point d'attache au milieu du mât s'appellent des bas-haubans. Ceux qui ont leur point d'attache tout en haut du mât ne s'appellent pas des haut-haubans.

Instructions nautiques : édité par le Shom (Service hydrographique océanique et maritime), cet ouvrage en trois volumes, riche de renseignements maritimes, est considéré par certains comme la Bible du navigateur. Je ne sais pas si c'est vrai, mais Bible de la Mousaillonne, ça, c'est sûr.

Inverseur : boîte de vitesse des moteurs de voiliers. Actionné au moyen d'un câble, il a trois positions : marche avant, point mort et marche arrière.

Lazy-jack : ces petits cordages très fins, judicieusement tendus entre le mât et la bôme, sont censés guider la descente de la grand-voile. Le Capitaine en a installé plusieurs fois. Souvent, ils ne survivaient pas, se rompant à la première occasion. Étaient-ils trop paresseux ? Du coup, descendre ma grand-voile demandait beaucoup d'énergie... jusqu'à ce que je sois doté d'une grand-voile lattée. Maintenant, tout se passe bien, mes lazy-jacks tiennent bon.

Ligne d'arbre : voir arbre d'hélice, c'est la même chose.

Ligne de vie : solide sangle courant de chaque côté du pont des bateaux. Par gros temps, les marins téméraires désirant se déplacer sans risque de passer par-dessus bord s'y accrochent. Mes deux lignes de vie mesurent environ huit mètres chacune.

Lisse : élément longitudinal de mon squelette. Je suis composé d'environ seize lisses sur lesquelles sont soudées mes tôles.

Liston : bande de bois censée être protectrice, qui court sur l'extérieur des coques de certains bateaux, un peu au-dessus de la ligne de flottaison. Moi, il paraît que je n'en ai pas besoin.

Loch : appareil électronique dont le capteur est fixé sur la partie immergée de la coque d'un navire et qui en calcule la vitesse.

Marnage : différence de hauteur d'eau entre la marée haute et la marée basse. Le marnage varie en fonction des endroits et des périodes. Si les marnages sont insignifiants en Méditerranée, c'est loin d'être le cas le long des côtes de l'Atlantique, surtout vers la Manche.

Mèche de safran : tube vertical supportant le safran. La mienne mesure environ 2,50 mètres, traverse l'arrière de ma coque de haut en bas. C'est sur elle qu'est fixée ma barre franche.

Membrures : ensemble de mon squelette. Comme chez les humains, leurs tailles et leurs formes varient.

Mille marin : appelé aussi mille nautique, il équivaut à 1 852 mètres. À ne pas confondre avec le mile anglo-saxon qui, non seulement perd un « l », mais également 243 mètres, correspondant ainsi à 1 609 mètres.

Mouiller : on dit aussi « être à l'ancre ». Cela signifie que l'ancre, bien mouillée, est cramponnée aux fonds marins pour éviter que son navire dérive.

Nœud : les marins sont experts dans l'art des nœuds. Les bateaux aussi ! Car c'est en nœuds que nous calculons notre vitesse sur l'eau. 1 nœud = 1 mille marin à l'heure, soit 1 852 mètres. Quand j'avance à 5 nœuds, je suis plutôt satisfait, à 7 nœuds, je me sens bolide.

Nœud de chaise : particulièrement utile à bord d'un voilier, car il résiste à toutes les tensions. Avant d'en maîtriser l'exécution, la Moussaillonne eut beaucoup de mal à comprendre cette histoire de serpent qui entre dans un puits par un côté et en ressort par l'autre.

Nœud de vache : le plus répandu, celui qui se défait tout seul lorsqu'il n'est pas assez serré.

Nœud plat : il est si peu différent du nœud de vache qu'il faut être bien attentif pour le faire correctement. Particulièrement intéressant, car il ne se dénoue pas aisément. Bien qu'en connaissant la théorie, la Moussaillonne a quelque difficulté à l'exécuter correctement.

Œuvres vives : partie immergée de la coque d'un bateau. La partie émergée, ce sont les œuvres mortes. Allez comprendre, il est pourtant plein de vie mon pont !

Pan Pan (prononcez panne panne) : appel de détresse lancé à l'aide de la VHF sur le canal 16, écouté par tous, et qui signifie : j'ai un problème, ce n'est pas encore dramatique, mais un petit coup de main ne serait pas de refus !

Pare-battage : défense cylindrique accrochée autour des coques des bateaux pour parer les coups lors des accostages. J'en ai quatre très imposants et trois plus modestes. En général, avant mon entrée dans un port, prévoyante, la Moussaillonne en installe six.

Pic avant : tout à l'avant de mon pont, ma coque a la forme d'un pic inversé auquel on accède par une petite trappe et dans lequel j'entrepose, entre autres, ma bouteille de gaz. Ce pic est séparé du reste de ma coque par une cloison étanche. Doté de deux petits trous latéraux pour que l'eau s'en échappe, il se baigne très souvent.

Pilote automatique : comme son nom l'indique, il remplace le Capitaine quand celui-ci est lassé de tenir ma barre à roue (ce qui est très, très fréquent). Le mien, constitué d'un grand bras relié à la mèche de safran, s'appelle Pythagore (Pyth pour les intimes).

Près : lorsque je navigue au près, le vent me souffle en plein dans la proue. J'ai du mal à garder mon cap et je suis souvent très penché, au grand déplaisir de la Moussaillonne. Au près serré, c'est encore pire.

Proue : partie avant d'un bateau. L'avant, c'est la proue, l'arrière, c'est la poupe.

Puisard : espèce de cul de basse-fosse situé dans les fonds d'un bateau où viennent s'accumuler toutes sortes de liquides plus ou moins nauséabonds, tels que suintement d'huile de moteur, infiltrations d'eau de mer, eau de condensation. Le mien est situé dans la partie arrière de ma quille. Bien qu'équipé d'une pompe à main actionnable depuis mon pont, il n'a jamais été possible de le vider complètement, provoquant le grignotage fatal de ses parois.

Quart : en principe, période de quatre heures pendant laquelle un membre de l'équipage veille au grain, pendant que les autres dorment, se reposent, bouquinent. En général, c'est la nuit que chacun prend son quart. À mon bord, si la nuit est calme, grâce aux alarmes d' AIS 117 et de Nyctalope Jr (ainsi que de Nyctalope avant lui), tout le monde somnole plus ou moins, jetant un coup d'œil dehors tous les quarts d'heure. La Moussaillonne est imbattable à cet exercice, car elle a la faculté de dormir 5 minutes, de se réveiller pour effectuer une manœuvre, de retourner s'allonger et de se rendormir instantanément. Le Capitaine l'envie, lui qui met un temps fou à trouver le sommeil.

Ris : prendre un ris, cela signifie descendre plus ou moins significativement la grand-voile, afin qu'elle ait moins de prise au vent.

Secteur de barre : espèce d'éventail en acier agrippé à ma mèche de safran sur lequel sont fixés les câbles de ma barre à roue. Mon secteur s'appelle Théorème, mais tout le monde l'appelle Théo. Il fait équipe avec mon pilote automatique, Pythagore.

Silent-bloc : ce sont les amortisseurs de Gontrand. Il en a quatre. Ils m'évitent de vibrer de toutes les membrures quand mon moteur ronronne.

Sondeur : petit appareil électronique fixé sur la partie immergée de ma coque et qui mesure la profondeur de l'eau. J'ai aussi un sondeur à main, en secours. C'est un fil à plomb, mais en beaucoup plus long et avec des repères.

Sous-barbe : la mienne est composée d'un filin d'acier qui permet de maintenir fermement mon boute-dehors à l'avant de ma proue.

Spi : voile très légère mais très encombrante qui, déployée à l'avant des voiliers quand le vent souffle de l'arrière, leur permet d'avancer rapidement. Moi, mon spi est du type « asymétrique ». Étant donné sa surface (90 m²), jusqu'à ce qu'il fut doté d'une chaussette, son installation causa bien des tensions à bord.

Tangon : long tube en aluminium qui sert de béquille à sa majesté le spi quand celui-ci est déployé. Le mien mesure 3,50 mètres et dort sur mon pont. L'installer à son poste de travail n'est pas toujours aisé.

Taquet : pièce généralement en aluminium, en forme de T à deux jambes courtes, servant à amarrer un bateau. Il y a des taquets sur les pontons, les catways, mais aussi sur les bateaux. Moi, j'en ai quatre, deux à l'avant, deux à l'arrière.

Tonne : grosse bouée, souvent en fer, à laquelle les bateaux peuvent s'amarrer, seuls ou à plusieurs. Souvent, on les trouve dans les avant-ports où il est interdit de jeter l'ancre.

Tourmentin : comme son nom le suggère, cette voile de petites dimensions (11,60 m²) n'est utilisée que dans la tourmente, lorsque le vent est vraiment, vraiment très en colère. La mienne ne connaît que son sac et j'espère bien que cela durera.

Tribord : mon côté droit, c'est mon tribord. Quand la Moussaillonne crie « Navire à tribord », cela signifie qu'un bateau se trouve sur ma droite.

Trinquette : comme je suis un cotre, pour aider mon génois qui est de taille plus petite que sur les voiliers grésés en sloop, je suis équipé d'une voile plus modeste, placée juste derrière. Lorsqu'elles sont déployées toutes les deux, je garde mon équilibre plus facilement. La trinquette est la voile préférée de la Moussaillonne, car, vu ses dimensions (18,50 m²), elle est facile à manier.

VHF : poste de radio émetteur et récepteur utilisant la bande des très hautes fréquences, *very high frequency*, en anglais. D'où son nom. Après un apprentissage quelque peu laborieux, la Moussaillonne en est devenue une adepte inconditionnelle. J'ai deux VHF à bord : une fixe et une portable.

Virer de bord : changer de direction. Quand je vire de bord, mon génois et ma trinquette changent de côté, mes bastaques échangent leurs efforts. C'est du boulot pour mes équipiers !

Winch : sorte de moulin à poivre qui permet à l'équipage d'un voilier de manœuvrer les voiles rapidement sans trop se casser les reins. Un winch peut fonctionner électriquement ou à l'aide d'une manivelle. Moi, je suis équipé de deux gros winches, deux moyens et deux petits. Tous sont actionnés manuellement.

TABLE DES MATIÈRES

Les personnages / Présentation	Page 1 → Page 2
Chapitre 1 - La genèse (1981 - 1994)	Page 3 → Page 6
Chapitre 2 - L'apprentissage (1994 - 1999)	Page 7 → Page 23
• Première sortie à la voile	Page 9 → Page 11
• Entrées de port	Page 11 → Page 17
• Entrée de nuit dans un port	Page 17 → Page 20
• Être amarré à un quai	Page 20 → Page 23
Chapitre 3 - Le grand départ (correspondance de 1999 à 2001)	Page 24 → Page 52
Chapitre 4 – La maturité (2003 - 2009)	Page 53 → Page 130
• La traversée du golfe (2003)	Page 55 → Page 67
• Cap sur l'Angleterre (2004)	Page 68 → Page 80
• Croisière à contre-courant (2005)	Page 81 → Page 100
• La remise à l'eau (2008)	Page 101 → Page 109
• Croisière de choc (2009)	Page 110 → Page 130
Chapitre 5 - La sagesse (2010 - 2019)	Page 131 → Page 149
Épilogue (2020)	Page 150
Glossaire	Page 151 → Page 158