

RÉCIT DE CROISIÈRE

(publié en 2008 sur différents forums de navigation)

Préambule

Ceci est, d'abord et surtout, un récit écrit pour votre divertissement et votre édification. Ce n'est pas un document technique, destiné à ceux qui feront prochainement la route entre la Méditerranée occidentale et la Méditerranée orientale. Toutefois, je pense que les informations, nombreuses, que j'y jetées pêle-mêle, ne seront pas sans intérêt, à condition qu'elles fassent l'objet d'un contrôle attentif par les moyens de navigation disponibles à bord.

Ne me dites pas que je suis subjectif : c'est une évidence. Tout témoin qui raconte une histoire — malgré les notes précieuses du livre de bord — fait toujours preuve de subjectivité. Un autre aurait nécessairement vu les choses sous un angle différent.

Voilà pour les précautions oratoires.

Finike en Turquie, le 26 octobre 2007

En guise d'introduction, quelques données météo en vrac : sur la côte méridionale de la Turquie, ma station météo m'indique, ce 26 octobre 2007, une température à l'ombre de 30°9, une pression de 1019,8 hPa, du soleil présent et à venir, environ 10 nds de vent de sud-ouest ; en un mot, tout ce qui faut pour mettre son homme de bonne humeur. Je suis d'ailleurs convaincu qu'à la vue de ces chiffres cette bonne humeur va se répandre, comme une traînée de poudre, chez tous les lecteurs de ce passionnant récit.

D'aucuns, sans cesse grommelant, me diront, à juste titre, que, plutôt que de perdre mon temps à m'escrimer sur un clavier d'ordinateur, je ferais mieux d'aller naviguer, vers le magnifique archipel de Kekova, par exemple, où l'on peut jeter l'ancre sans crainte, sous la protection d'un chapelet d'îles, attendant la fraîcheur du soir pour se rendre dans un de ces petits restaurants nichés au fond des criques qui font le bonheur des plaisanciers ; mais ma femme et mon fils n'arrivent que dans quelques jours et, comme à chaque fin de saison, il y a beaucoup à faire sur le bateau.

Je me suis interrompu pour discuter avec mon voilier... Non, pas le bateau ; il m'arrive bien de lui dire quelques mots parfois, mais c'est généralement dans des circonstances graves, lorsqu'un courant sournois a tendance à nous pousser vers les cailloux ou qu'une

pièce d'accastillage s'est bloquée au moment le plus inopportun. Il s'agit – vous l'avez compris – du professionnel qui vient de me confectionner, pour la proue et la poupe, deux tauds de soleil en nid d'abeille, tamisant la lumière tout en laissant passer l'air, mais bloquant irrémédiablement les méchants u-v. Ce serait parfait, s'il n'avait prévu une quarantaine de points de fixation, dont certains (de petits tendeurs) sont faciles à accrocher et d'autres (des garcettes) beaucoup plus longs à nouer, d'autant qu'il y a les passages de haubans. Armé de mon dictionnaire de turc et surtout à l'aide de gestes éloquents, je lui ai démontré qu'avec tout son attirail il me faudrait bien une heure pour le montage et une heure pour le démontage ; alors, sous le soleil de juillet de cette côte, je ressortirais de l'exercice cramoisi et bouffi, bien avant d'avoir pu goûter les délices de l'ombre filtrée par cet excellent tissu Ferrari (pub gratos). Ordonques, il a redécroché tout le bazar et promis de diminuer, tout en respectant la solidité de l'ensemble, le nombre de points de fixation et de remplacer, sur ma proposition, les bouts de ficelle par des sanglettes, résistant mieux que des tendeurs et plus faciles à fixer.

Ah, le turc et les Turcs ! En dehors des zones très exposées au tourisme (Istanbul, Bodrum, Izmir, Marmaris...) où l'anglo-turc est parlé couramment (une langue assez redoutable aussi), on parle en Turquie d'abord, surtout et essentiellement le turc. Cette langue nous est d'autant moins familière, à nous autres occidentaux, que sa transparence est quasi nulle. En italien, en anglais, en espagnol, même en allemand ou en suédois, on arrive toujours à s'accrocher à des bribes de mots qui ont sens un sens pour nous ; en turc, vous pouvez laisser votre interlocuteur parler pendant dix minutes, sans comprendre un traître mot de ce qu'il raconte (à moins d'avoir en face de soi un disciple du mime Marceau). Quand on est courageux, on s'attelle à maîtriser un langage basique, mais on ne comprend toujours rien. Pourquoi ? Parce que la langue turque fonctionne à l'envers et qu'elle agglutine tout.

Ex. : *gelmiyorum* = je ne viens pas (*gel* = viens, *mi* = ne ... pas, *yorum* = je) ou « *Lütfen para bozdurmak istiyorum* » = Je voudrais changer de l'argent, SVP (*lütfen* = SVP, *para* = argent, *bozdurmak* = changer, *iste* = vouloir, *yorum* = je).

Il faut donc apprendre à commencer les phrases par la fin et à comprendre à l'envers. Une drôle de gymnastique intellectuelle, quoi !

Sentant que l'énervement commence à gagner le lecteur peu féru de turqueries mais immensément voileux, prêt à organiser un lynchage en règle pour OT (out of topic), comme on dit chez l'oncle Sam, je me dois d'embrayer illico presto sur le récit promis, une croisière épique (comme beaucoup de croisières, d'ailleurs), qui m'a mené, sur sur mon solide percheron, un Amphitrite de chez Wauquiez, d'Alghero (au NW de la Sardaigne) à Finike (près d'Antalya, sur la côte lycienne), soit une équipée frisant les 1500 MN.

Et puis non ! C'était l'intro. Il faut respirer, se faire un peu prier aussi. De plus, je dois voir le tourneur qui m'a fabriqué une pièce en propylène à visser au sujet de quelques détails. Vous l'avez compris, je repasse au turc, et il va falloir essayer à nouveau de bâtir des bouts de phrase qui ne laissent pas notre homme interloqué ou ne l'amènent pas à faire le contraire de ce que je souhaite. Souvenez-vous, la négation, une toute petite syllabe de rien agglutinée au verbe.

« *Bana biraz daha derin gerek* » (= il me faut un peu plus profond). Ma phrase, je l'ai bien préparée avant et, « *Sésame, ouvre-toi !* », mon tourneur a immédiatement compris qu'il devait fileter un peu plus pour ça ne coince pas, et il a rectifié la pièce. Magie des langues étrangères...

Revenons à présent au 20 mai 2007.

Premier épisode : d'Alghero à Cagliari.

De la malignité d'avoir des équipiers

J'ai pris une seule fois des équipiers, c'était il y a longtemps. Après leur départ, il nous a fallu récupérer le bateau de la cale au pont, tant ils étaient fâchés avec la propreté. Alors, pour 3 francs 6 sous, je me suis dit que le jeu n'en valait pas la chandelle et qu'il valait mieux m'en passer. Et puis, j'aime assez voyager en solo ; l'Amphitrite, malgré sa taille imposante, est un bateau assez facile à manœuvrer seul, sauf dans les ports, où sa haute stature et sa manœuvrabilité réduite compliquent singulièrement l'exercice ; mais je fréquente assez peu les ports.

Toutefois, ma femme, qui ne pouvait m'accompagner, était assez opposée à une croisière aussi longue en solitaire dans une zone de navigation où les coups de vent sont brutaux et pas toujours correctement annoncés par la météo. C'est pourquoi, bon gré mal gré, j'ai dû recruter des équipiers via les sites habituels, en divisant le parcours en trois étapes et le périple en 3 x 15 jours pour faciliter débarquements et embarquements. Je me demandais ce que l'avenir me réservait : je n'ai pas été déçu.



Dernier coup d'oeil sur Alghero, magnifique cité catalano-sarde

Il y avait donc l'étape Alghero/Catane (Sardaigne/Sicile), l'étape Catane/Athènes (Sicile/Grèce) et l'étape Athènes/Finike (Grèce/Turquie), soit environ 550 + 550 + 400 = 1500 MN.

Au jour J-1, les équipiers débarquèrent (plutôt : embarquèrent) ; d'abord un Allemand, puis une Française et un Français. Le dernier qui s'était annoncé, un autre Allemand, téléphona au dernier moment pour dire que ses affaires l'empêchaient de nous rejoindre à Alghero, mais qu'il serait à Cagliari, cinq jours plus tard. J'accueillis ce petit monde du mieux que je pus, me risquant même à leur faire à manger, ce qui n'était pas sans risques... Dieter* s'installa dans la cabine avant, en attendant son compatriote ; Luc* dans le carré et Anna* dans la coursive, tandis que je conservais la cabine arrière.

**Ne cherchez pas ; les prénoms ont été changés.*

Au début, certaines choses me semblèrent bizarres, notamment chez Luc. Il me dit qu'il était un peu sourd, mais que son appareil, hautement performant, compensait son infirmité. Puis il prenait des tonnes de petites pilules de toutes les couleurs. Un vieux mal, me dit-il. Anna disait avoir pratiqué la voile, mais elle en connaissait à peine les rudiments. Seul Dieter me paraissait correspondre à l'idée que ses courriels m'avaient donnée de lui.

Bon, on verra bien. Le 20 mai, après la corvée d'avitaillement, Alghero et sa ceinture de remparts s'éloignent et nous faisons cap au sud vers le petit port de Bosa (une vingtaine de milles).

http://guidemediterranee.com/article.php3?id_article=2261

(Cet article, écrit en 2005, n'est déjà plus à jour, puisqu'une marina a été creusée dans le lit de la rivière, sur la rive droite, à 150 m de la mer. Je suppose que l'embouchure a été draguée en conséquence, car la profondeur était plus que limite. De toute façon, quand le vent souffle modestement, la cala où se trouvent le petit port et la plage, derrière la grosse tour génoise, est parfaite et bien meilleur marché)



Mouillage devant la plage de Bosa

Revenons à nos moutons, pardon à mes équipiers. Les trois premiers jours de navigation, qui nous conduisirent jusqu'à Carloforte, se passèrent plutôt bien, malgré un vent d'est

capricieux. Peu de houle et un grand soleil. La bonne humeur. Quoique... quoique, dirait Devos. Plutôt concentré sur la bonne marche du bateau, je ne suis pas toujours très attentif à ce que font les autres et les laisse libres de vaquer à leurs occupations favorites, sauf lorsqu'il s'agit d'organiser une manœuvre. Toutefois, je finis par m'apercevoir que Luc dormait énormément : il s'allongeait après le casse-croûte et ne surgissait que le soir, à l'étape, ceci s'ajoutant à 10/12 heures de sommeil de nuit ; plus, éventuellement, une petite sieste matinale. Bref, il roupillait presque tout le temps. Pour les manœuvres, je n'étais pas vraiment ennuyé, il y avait peu de chose à faire et l'autopilote barrait le plus souvent.

En outre, je m'aperçus que « ses petites difficultés d'audition » étaient en fait une surdité totale et qu'il utilisait, pour nous entendre, un appareil placé sur la boîte crânienne, totalement inopérant à l'extérieur, dans la brise.

Tout ceci m'avait été soigneusement dissimulé lors de notre échange de courriels.

L'inquiétude commençait à me gagner. Je résolus d'appeler sa femme, qui me dit que cet homme hyperactif avait eu une attaque cérébrale quelques mois auparavant et que, comme il aimait la voile, cette croisière était en quelque sorte une manière de se réhabiliter à ses propres yeux. Je lui demandai comment elle avait pu le laisser s'embarquer, abruti de cachets et incapable d'entendre quoi que ce soit.

Que voulez-vous, me répondit-elle, résignée...

Voilà comment j'eus à endosser un problème que cette femme avait tout simplement choisi d'ignorer, et ce problème, devenu le mien par hasard, me tarauda les jours suivants. Je me dis que le mieux serait de le débarquer à Cagliari, car je n'avais pas envie de me retrouver devant un tribunal en cas d'accident.

Bon, reprenons le cours des événements.

Je sentais déjà une tension assez vive entre Anna et Luc. Il est vrai qu'elle tenait à un minimum de propreté et de savoir-vivre et que ce n'était pas la qualité première de Luc, qui considérait que, sur un bateau, on doit se lâcher. Plus de contraintes : on se lave, on se rase, on se change quand on peut. Dans le même état d'esprit, il sortait de son duvet à poil sous les yeux horrifiés d'Anna, qui s'en plaignait à moi. Lorsque Dieter est venu protester de l'état du cabinet de toilette de l'avant, j'ai dû faire observer à Luc que, sur un bateau, le respect des autres passait par un peu de savon, des nippes qui ne puent pas la marée et une tenue en accord avec les bonnes mœurs. Et puis, je me suis mis à nettoyer le cabinet de toilettes, en lui demandant de bien vouloir faire un effort, ce qu'il s'est empressé de promettre.

Décidément, je n'avais pas de pot : tous les dégueulasses de la terre allaient défiler chez moi.

C'est à Carloforte, cette petite cité pittoresque et très animée sur l'île san Pietro, qu'Anna explosa — bizarrement pas contre Luc, mais contre moi. Avec un équipage pas vraiment aguerris, je choisis de d'entrer dans la place par la proue et de placer la pendille à la poupe, l'Amphitrite, avec sa grande hélice tripale qui le déporte sur bâbord, son grand safran et sa quille longue, n'étant pas un champion de la marche arrière, c'est le moins qu'on puisse dire. Et puis, le vent nous avait cueillis quelques milles avant Carloforte et ce qui par beau temps n'était pas simple devenait, par vent de travers, une affaire délicate.



Carloforte

Elle prit l'affaire avec le sérieux d'une bourgeoise humiliée, me dit qu'elle n'avait jamais vu ça, que c'était impensable, qu'elle avait vu cent skippers manœuvrer autrement, que j'étais incompetent – j'en passe et des meilleures. Je tentai de lui expliquer ma position, lui demandai sans grand succès sur quels bateaux elle avait navigué et, la communication ne voulant pas s'établir, lui dis in fine (ou peut-être même un peu avant) qu'elle me courait sur le haricot avec son petit confort personnel, que rien ni personne ne l'empêchait de débarquer à Cagliari, où elle trouverait un moyen de transport à sa convenance vers la France.

Là, j'ai dû être assez brutal, parce que les lamentations s'arrêtèrent net.

Le prétexte de cette surprenante colère, que rien ne laissait présager, était qu'elle ne pouvait pas descendre par la proue, « C'est trop haut ». Pourtant, nous avions placé un escabeau – que nous lui tenions – juste devant le balcon. Il est vrai que, malgré mes insistantes recommandations, elle ne voulait mettre autre chose que d'infâmes claquettes qui ne lui tenaient pas au pied. « Mes tennis et mes mocassins me font mal ».

Plus tard, j'écrivis dans le livre de bord : « ... Prenons place dans la marina Sifredi à Carloforte en marche avant, malgré les protestations d'Anna... ». Lisant le livre de bord peu après, elle écrivit, avec moult points d'exclamation, « Je ne suis pas Tabarly !!! ». Ça, je l'avais bien remarqué. Elle était plus séduisante que notre Éric national ; mais son sens de la navigation n'était pas aussi affûté. Je suis tout de même demandé si elle réduisait les performances de Tabarly à enjamber un balcon et à descendre d'un davier sur un escabeau, ou si vraiment elle n'avait pas trouvé de meilleure formule pour expliquer son imprévisible coup de sang.

Entre elle, qui attendait d'un voilier le même confort que de son appartement parisien, trouvait qu'on allait pas assez vite mais refusait le moteur « dont le bruit lui faisait mal à la tête », en un mot n'avait pas la moindre idée en venant à bord de ce qu'était un voilier et avait une capacité d'adaptation proche de zéro, et Luc, mal soigné, mal fagoté, empilulé jusqu'au trognon, n'entendant pas un mot de ce qui se disait, je me dis qu'il allait falloir faire montre de patience et de courage. On ne pouvait rêver deux personnages aussi dissemblables et aussi opposés sur tout. Dieu merci, Dieter était là et, comme beaucoup d'Allemands qui ont l'habitude du charter, il savait que la vie sur une coquille de noix exigeait des accommodements, des efforts, des ménagements...

Lui et moi nous formions une paire harmonieuse, tandis que les autres se dédiaient d'aimables regards ou s'entre-chamaillaient pour des broutilles ; le plus souvent, ils s'évitaient et, quand l'une allait prendre le soleil au vent du génois, l'autre restait à pioncer dans le carré. Comme Anna devait de toute façon nous quitter à Catane, c'est-à-dire au terme de la première étape, Luc finit par se désintéresser d'elle et de ses exigences hors de propos. Dieter, voyant mon inquiétude, s'occupait de Luc, avec lequel il ne pouvait pratiquement pas communiquer, tandis qu'avec Anna il parlait anglais. Il s'occupait plutôt bien de lui, ce qui fait que l'autre commençait à prendre ses marques et à se trouver bien, malgré les handicaps que la maladie lui avait laissés : lenteur de mouvement, fatigabilité et surdité totale. Quant à moi, je me demandais toujours ce que j'allais faire.

Une fois pourtant, Dieter ne fut pas à la hauteur. Nous approchions du mouillage, il fallait enruler le génois. Un petit vent frais s'était mis en tête de lui compliquer l'existence. Comme chacun le sait, la manœuvre exige qu'on laisse un peu de tension sur l'écoute en service pour que l'enroulement soit bien régulier. Habituellement, nous nous en chargions, Dieter et moi. Cette fois, occupé à donner à Anna – dont la passion pour la voile ne cessait de croître – quelques rudiments de navigation et de cartographie, je laissai Dieter gérer la manœuvre ; il se mit au winch d'enrouleur et demanda à Luc de s'occuper de l'écoute.

Celui-ci, n'ayant rien capté et ayant oublié le mode de fonctionnement habituel, fit quelques tours autour du winch d'écoute et maintint l'écoute hypertendue, pendant que l'autre, qui lui tournait le dos, winchait l'enrouleur à outrance de tout son corps. « Hé, le génois ne s'enroule pas ; trop de vent ! », me cria-t-il en bon allemand, sans avoir remarqué que Luc faisait de la rétention obtuse. Je montai dare-dare sur le pont et aperçus l'écoute tribord archi-étarquée, en élongation maximale, le génois plat comme une galette, les fibres étirées, étirées, étirées, enfin prêtes à lâcher les unes après les autres ; relâchement immédiat de l'écoute, que je faillis prendre en pleine figure.

Je demandai à mes deux compères s'ils avaient bien vu ce qu'ils faisaient. Luc – dépourvu d'appareil auditif – comprit bien, à mes mimiques, que quelque chose clochait ; mais les explications seraient pour plus tard. Heureusement, le grément de l'Amphitrite est largement dimensionné, car, sur un bateau plus frêle, les deux costauds, moulinant à tout va (Luc, voyant son bien lui échapper, résistait à coup de manivelle) auraient carrément mis le génois en lambeaux, étiré l'étau jusqu'à la rupture et, par effet de fouet, nous aurions peut-être pris le mât sur la tête.

Je n'ai pas dit grand chose de notre périple, parce qu'il n'y a pas grand' chose à en dire. Du vent d'est, plutôt discret, allant du NE au SE, utilisé au mieux avant Carloforte, dans le nez après, navigation pas vraiment emballante, justifiant de fréquentes interventions de mon beau moteur tout neuf, que je laissais souvent tourner à petite vitesse, pour nous permettre d'avancer un peu plus vite et pour ne pas qu'Anna vienne me dire que ses tympans, fort sensibles, étaient rebelles à son ronronnement.

Deux choses méritent toutefois d'être signalées :

1. À Tharros, site antique au nord de la baie d'Oristano - il devait être 7 heures du matin -, un cri. Immédiatement, je pensai que Luc s'était foutu à la baille (si j'avais eu le temps de réfléchir, j'aurais compris que mon hypothèse tenait aussi peu debout que lui à une heure aussi matinale). C'était Dieter. « L'annexe, l'annexe ! ». Effectivement, notre annexe se laissait gentiment emmener par une petite brise de mer et était déjà à plus d'une encablure du bateau. Plongeon, course à la nage, récupération difficile de ladite annexe – qui s'imaginait pouvoir disposer à son gré de son temps libre –, car le mousqueton de l'amarre était coincé sous un rocher. Le temps vint de la réflexion. Elle n'a tout de même pas rongé sa laisse... Mais Dieter me dit qu'il avait été réveillé par le bruit d'un moteur, et là je compris. En effet, notre voilier, ancré à proximité des bouées jaunes qui interdisent le mouillage, avait été retourné par le vent et s'était malicieusement introduit dans la zone interdite. Des gens sympathiques (archéos, écolos, pêcheurs, je ne sais au juste), voulant nous donner une leçon, ont envoyé notre bien à la dérive. Je me demande comment ils font en plein été, quand il y a des voiliers mouillés un peu partout...



Le site de Tharros sans ses bouées (photo de 2005)

2. Dans l'anse de Malfatano, entre Carloforte et Cagliari, que j'aime bien, parce qu'il y a de nombreuses possibilités de mouillage, là encore de bon matin, nous sommes arrachés à notre sommeil par le bruit d'un énorme zodiac, qui aurait pu transporter un régiment entier. Le conducteur nous demanda – avec quelques ménagements – de bien vouloir déguerpir. Le plus tôt serait le mieux. Cèyè ! Une nouvelle interdiction de mouillage ! Anna, parlant mieux italien que nous autres, extraya, extrit, extrut (pas de passé

simple ; ah le français !) du discours enflammé de notre homme le fait que l'on allait tourner un film de flibuste, genre « Pirates des Caraïbes » version italienne – du moins les extérieurs dudit – justement dans l'anse de Malfatano. Effectivement, à 150 m de nous était mouillé un superbe brick, surgi de nulle part, qui devait être le théâtre des combats et, sur la plage, nous vîmes toute l'équipe de production qui s'affairait, les acteurs en costumes, les axes de travelling qu'on bâtissait... L'aventure – si j'ose dire – me fit penser à Tintin débarquant dans le tournage de Rastapopulos dans « Les cigares du Pharaon », sauf qu'ici c'était l'inverse. Personne n'avait entendu quoi que ce soit. Heureusement que nous n'étions pas à la dérive ! Nous sortîmes du champ des caméras (on nous avait fait comprendre que notre fringant coursier, pour superbe qu'il fût, n'était pas prévu au générique du film), mais nous restâmes à proximité, attendant d'assister à une scène de flibuste. Néanmoins, comme ça menaçait de durer encore pas mal de temps avant le premier tour de manivelle, nous prîmes la direction du cap Spartivento, puis celle de Cagliari.

Après mon coup de gueule, l'atmosphère s'était purifiée. Ce n'était pas encore l'entente cordiale, mais il y avait de nets progrès. Nous atteignîmes Cagliari le 25 mai, au terme de l'interminable traversée de son immense golfe. Malheureusement, alors que nous nous apprêtions à dîner avec une convivialité de bon aloi dans un excellent restaurant qui sert des spécialités sardes, tout allait être brutalement remis en question par un imprévu.



Cette fois, nous ferons tintin. Dommage !

Deuxième épisode : Cagliari.

Je suis convaincu qu'avec le mauvais esprit qui vous caractérise vous vous êtes dit, après

avoir lu le précédent épisode, que j'avais dû me ramasser à Cagliari un dernier équipier pas piqué des hannetons, un des derniers poilus allemands de la Grande guerre, un psychopathe au bord du suicide, un colérique maniant l'extincteur comme une arme de poing ou un inconscient prêt à couper la route du premier ferry venu, parce qu'une priorité ne se négocie pas ; car, gens de bonne mémoire, vous n'avez pas oublié qu'un Allemand avait reporté son embarquement à Cagliari.

Eh bien non. Vous avez tout faux ! L'Allemand en question se décommanda une seconde fois. J'en étais presque rassuré. Non, l'imprévu à Cagliari, ce fut moi.

C'est à cet endroit du récit que le héros, modeste mais génial (dit Mermet), s'aperçoit qu'une expression imagée peut traduire une réalité affreusement pénible. « Tu commences à me courir sur la prostate », dit-on parfois (sauf les dames) à quelqu'un de particulièrement ch.... Je suppose que tout ce micmac avait très largement mis à contribution mon auguste organe ; il avait en effet décidé – comme ça, sans prévenir – de comprimer sévèrement un tuyau qu'on appelle l'urètre. Bref, je ne pouvais plus pisser, ou plutôt je ne pissais plus que du sang. Rétention urinaire, vessie bloquée. J'en informai mes équipiers et pris un taxi qui m'emporta au « primo soccorso » (les urgences) à 11 heures du soir. Dans un bel élan, ils voulurent m'accompagner ; mais je les en dissuadai, sachant que je pouvais gérer ce problème intime seul et qu'avec mon mobile je pourrais les tenir au courant de mes affaires.

Aux urgences, on me balada de 23 heures à 2 heures 30 du matin : réception compliquée, paperasses, paiement de la consultation, longue attente, infirmier, interne de service, qui m'examina une demi-minute et me dit que j'allais être transféré dans un autre hôpital, trajet en ambulance... J'étais au bord de l'explosion ; non pas en haut, en bas. La vessie hyperpleine ne trouvant pas d'issue appréciait assez mal qu'on la chahute en permanence. J'arrivai enfin à l'« ospedale Santissima Trinita ». Quand je vis la plaque de l'hôpital à l'entrée, je me dis que j'allais me faire tripoter le zizi par un tas de bonnes sœurs, mais non. C'est ici comme ailleurs : des bonnes sœurs y en a plus ; elles ont passé la main (là, je m'amuse un peu).

Dire qu'à cette heure avancée de la nuit on me reçut bien au service d'urologie serait exagéré. J'ai eu l'impression qu'entre le médecin urologue et l'infirmière de garde des travaux pratiques étaient en cours, destinés à illustrer certaines questions de cours relatives à leur spécialité professionnelle. L'un était à poil sous sa blouse et l'autre tirait une gueule pas vraiment avenante qui disait clairement le « coitus interruptus » provoqué par le coût de sonnette impatient de mon ambulancier. Mon histoire de tuyaux, qui perturbait leurs ébats, les intéressait mollement (je crois bien que je continue de m'amuser) ; mais bon, on est pro ou on ne l'est pas. Alors, après deux questions préliminaires, ressemblant assez à des grognements interrogateurs, on me plante une sonde et un cathéter, on vide la vessie, on me colle dans une chambre, et basta ! En vingt minutes, l'affaire était réglée.

La vessie vide, on réfléchit mieux, mais alors les questions s'agglutinent les uns aux autres.

Combien de temps vont-ils me garder ? Que vont-ils faire ? Le bateau est-il bien amarré ? Comment ça se passe là-bas ? Si ça dure, comment vont-ils faire pour prendre leur avion à Catane (car je vous rappelle, gentils lecteurs, qu'entre la Sardaigne et la Sicile il y a une étendue d'eau de 160 MN) ? Et les autres, ceux qui doivent embarquer à Catane ? Tout cela s'entremêlait et ne me laissait guère de repos.

Bon, réfléchir, c'est bien ; mais tourner en rond dans un lit d'hôpital c'est pas vraiment le pied. Alors, eckchoen (si vous préférez, « action ») !!! Demain, j'appelle ma femme, mes

équipiers, l'assistance ; je verrai certainement le chef de service et je saurai à peu près où je vais ; si nécessaire, je décommande les équipiers de Catane, qui resteront avec leur aller pour Catane et leur billet de retour d'Athènes sur le dos. En un mot, JE M'ORGANISE. Je ne vais tout de même pas me laisser abattre par une vessie coincée.

Ma femme s'inquiète évidemment ; mais bon, ma vie n'est pas en danger. Les équipiers m'apportent ce dont j'ai besoin et compatissent sincèrement à mon malheur ; néanmoins, leur sort étant lié au mien, ils sont tout de même dans la m... Quant au service d'assistance IMA, il mérite une ovation particulière. J'appelle au numéro français ; d'abord, nous palabrons pour l'ouverture du dossier, sans lequel rien n'est envisageable (ah, ouvrir un dossier bien numéroté, bien renseigné, bien exact, avec le nom de jeune fille de la grand-mère maternelle et le numéro de série de l'inverseur, quel pied pour notre assistant !) ; puis il me dit tout de go que, maintenant, la Centrale ne traite plus les dossiers provenant de l'étranger (je m'attends au pire) ; ce sont des antennes locales, récemment ouvertes, qui gèrent tout sur place. On me donne le numéro de l'antenne italienne ... située à Milan. Très très central, Milan, quand on regarde la configuration géographique de l'Italie. Je prends contact avec le correspondant local et, au milieu de la conversation, l'un des urologues arrive. Je dis à mon assistant italien que je le rappellerai plus tard.

- Mais nan mais nan, laissez le médecin tomber ; l'homme important ici c'est moi ; je m'occupe de tout.
- Mais il doit me donner des informations capitales pour moi.
- Notre médecin l'appellera tout de suite.

Je fis un signe d'impuissance au médecin, car sachez que, lorsqu'un Italien vous tient au téléphone, il est inutile de chercher à le larguer. Je regarde la porte se refermer avec inquiétude (la scène se passe un vendredi après-midi) et continue avec l'assistant. Celui-ci veut refaire tout le dossier de A à Z. Je m'insurge avec véhémence, sachant que la Centrale le lui a déjà emailé. Ensuite, il me demande le nom de l'hôpital, le numéro du service, le nom du chef de service, le numéro de téléphone... Je lui dis que, si je dois aller à la pêche aux renseignements et m'assister moi-même, allongé sur mon grabat, il ne m'est d'aucune utilité.

Disons à sa décharge que, pour un Milanais, la Sardaigne c'est à peu près l'Algérie pour un Monégasque.

Pour faire court, il m'assure que tous les contacts seront pris avec l'hôpital et que mon affaire serait traitée comme il se doit. Ouais, comme il se doit... Lorsque je sortirai le lundi après-midi, il ne m'aura pas rappelé une seule fois, le médecin de l'assistance n'aura réussi à joindre personne et il ne se sera à aucun moment occupé de l'aspect administratif et financier de mon séjour à l'hôpital. Dieu merci, je n'étais pas en Birmanie avec un coco birman du même acabit !

Les informations sur la durée de mon séjour étaient vagues. Au moins sept médecins spécialistes, internes ou externes sont passés me voir : le grand patron, flanqué de son aréopage, n'a même pas daigné m'adresser la parole et mon italien est trop limité pour que je pratique l'interview médicale (tous les mots ne sont pas formés sur le modèle de « cretino ») ; l'italo-sarde complique encore la tâche du francophone ; et, pour tout dire, leur débit épouvantable rendait leurs paroles impropres à ma modeste compréhension. Pour les autres soignants, j'ai eu un mal fou à m'y retrouver, confondant les externes avec les aide-soignants, les infirmiers avec les internes ; car ces Sardes ont un certain sens de la fantaisie dans le costume.

Le soir du vendredi, je finis par nouer un contact avec un urologue qui parlait l'allemand (il avait fait ses études à Zurich). Ouf ! Habitant à vol d'oiseau à 200 km de cette ville et connaissant un peu la Suisse, je m'empressai de m'adresser à lui. Il me répéta ce que j'avais cru comprendre avec un autre : « Il vaudrait mieux opérer. » Alors là, je n'étais plus du tout partant, car, compte tenu du week-end et du délai nécessaire à préparer l'opération, je ne serais pas en état de prendre la mer avant quinze jours. De toute façon, pas d'espoir de sortie, tant qu'il y aurait du sang dans l'urine. Je crus toutefois comprendre que l'équipe médicale n'était pas unanime : il y avait les tenants d'un traitement médical et ceux de l'intervention chirurgicale immédiate. Rien n'était perdu. Il fallait m'attendre à rester ici au moins jusqu'à lundi et prier pour que les choses s'arrangent.

Mes équipiers venaient me rendre visite, quoique la marina del Sole fût située à l'autre bout de la ville. Ils ne pouvaient me dissimuler que l'incertitude dans laquelle j'étais ne faisait pas leur affaire, et Dieter et Anna, qui avaient nécessité d'être chez eux le 5 juin, résolurent de prendre un billet d'avion pour le mercredi, car, ensuite, ce serait beaucoup plus cher. Je compris leurs raisons. Quant à Luc, il resterait, puisqu'il devait aller jusqu'en Turquie. Cette nouvelle ne me rassura que très modérément : si le fait d'avoir un équipier à bord était un point positif, la présence de Luc risquait de transformer mon bateau en bateau poubelle, comme on en voit pas mal à Cagliari, et, de toute façon, étant dans l'incapacité de communiquer avec moi et bourré de ses innombrables pilules, il risquait d'être plus une gêne qu'un secours.

Mais enfin, Dieter serait là jusqu'au mercredi et pourrait agir, si besoin était. Quant à Anna, elle supportait de plus en plus mal la cohabitation avec Luc et, le samedi soir, l'inévitable clash se produisit : après une scène épique, dont je captai quelques bribes au téléphone, elle prit ses cliques et ses claques et emménagea à l'hôtel. Les jours suivants, Dieter s'occupa de tout, Luc dormit plus encore et je rongai mon frein.

Le lundi venu, le 28 mai, voyant que mon état s'était amélioré, je dis au spécialiste qui vint me voir qu'il n'était pas question de m'opérer et qu'un traitement d'attente ferait l'affaire. Bref, j'avais repris du poil de la bête, d'autant que j'avais calculé qu'il était encore possible d'arriver à Catane le 4 juin, avec deux gros bémols : ce tuyau bloqué qui m'avait tout de même secoué et mon équipage... mon équipage...

Je subis les derniers examens et je parlai longuement avec mon urologue ex-helvète (voileux à ses heures, ça rapproche) – qui me dit, en raccourci, que le risque n'était pas absent, mais qu'avec le traitement ça devrait aller, ce en quoi il avait tout à fait raison –, je signai une décharge et quittai, 4 jours après mon admission, l'hôpital de la Santissima Trinita, après avoir fait des adieux touchants au personnel soignant.

Petit chapitre documentaire : La CNAM (caisse nationale d'assurance maladie) fait une énorme pub autour de la CEAM (carte européenne d'assurance maladie). Cette carte devrait être, au minimum, connue des hôpitaux de l'Union européenne.

http://www.ameli.fr/assures/droits-et-demarches/a-l-etranger/vous-partez-en-vacances-a-l-etranger/vous-partez-en-vacances-en-europe_bas-rhin.php

En visite chez un ami, je fais un petit séjour dans un hôpital allemand (rien à voir avec celui-ci) et leur fournis, lors du paiement, ce précieux sésame, nous dit la CNAM. Réponse immédiate : inconnu au bataillon. Nous vous enverrons la facture, et le tour est joué. Ouais... Effectivement, je payai la facture quelques semaines après, et la CPAM me remboursa à peu près 50% du débours. Perte sèche : plusieurs centaines d'euros. En Italie, aidé efficacement par mon assistance, je m'attendais donc à devoir régler une nouvelle facture, surtout quand l'employé de l'hôpital de Cagliari me dit qu'il ne savait pas trop quoi

faire de ma carte. Alors ? Réponse : vous n'avez rien à payer, car vous nous avez été envoyé par le « Primo soccorso ». Affaire réglée. J'eus une pensée émue pour le pauvre Italien débarquant aux urgences en France...

Ah qu'on se sent bien, quand on quitte un hôpital en meilleure santé qu'on y est entré !

Trajet en taxi jusqu'à la marina. Des bouffées d'inquiétude montèrent en moi lorsque je m'aperçus que le vent, dont j'étais protégé dans ma chambre d'hôpital, soufflait violemment. Le doute n'était pas permis : le mistral était là. Je fonçai au bateau et constatai que la position d'icelui n'était pas des meilleures. Il était le long du ponton et prenait le vent par le travers. De plus, la mer se formait dans le port de Cagliari, qui lui offrait un fetch important, et, dans cette marina coincée à l'est du port, très mal protégée par un brise-lames trop court et en piteux état, les vagues venaient durement claquer contre la coque et le bateau dansait la carmagnole.



Position délicate dans la marina del Sole à Cagliari.

Dieter avait mis des pare-battage sous le vent et demandé à la petite famille qui gère la marina del Sole, de retenir le bateau au vent, pour éviter que la coque ne pâtît des assauts répétés de la mer. Celle-ci avait mis en place une longue aussière, qui traversait la moitié de la marina, et la proue était retenue par une pendille. Dieter m'avait dissimulé la situation, mais il s'en était plutôt bien sorti.

Je ramenai tous les pare-battage disponibles sur tribord et souquai l'amarre et la pendille avec l'aide des winchs. Ainsi, le bateau était un peu décollé du ponton, les pare-battage moins sollicités et les risques d'éclatement réduits. L'Amphitrite est haut sur l'eau et lourd. Manœuvrer contre 40 nds de vent de travers, ce n'était même pas la peine d'y penser. Seule solution : attendre et vérifier que tout va bien. Le lendemain, l'anémomètre oscillait

entre 40 et 45 nds avec des rafales à 55. Jamais je n'aurais laissé le bateau à cette place avec un avis de tempête, mais voilà...

Deux voiliers rallièrent la marina del Sole.

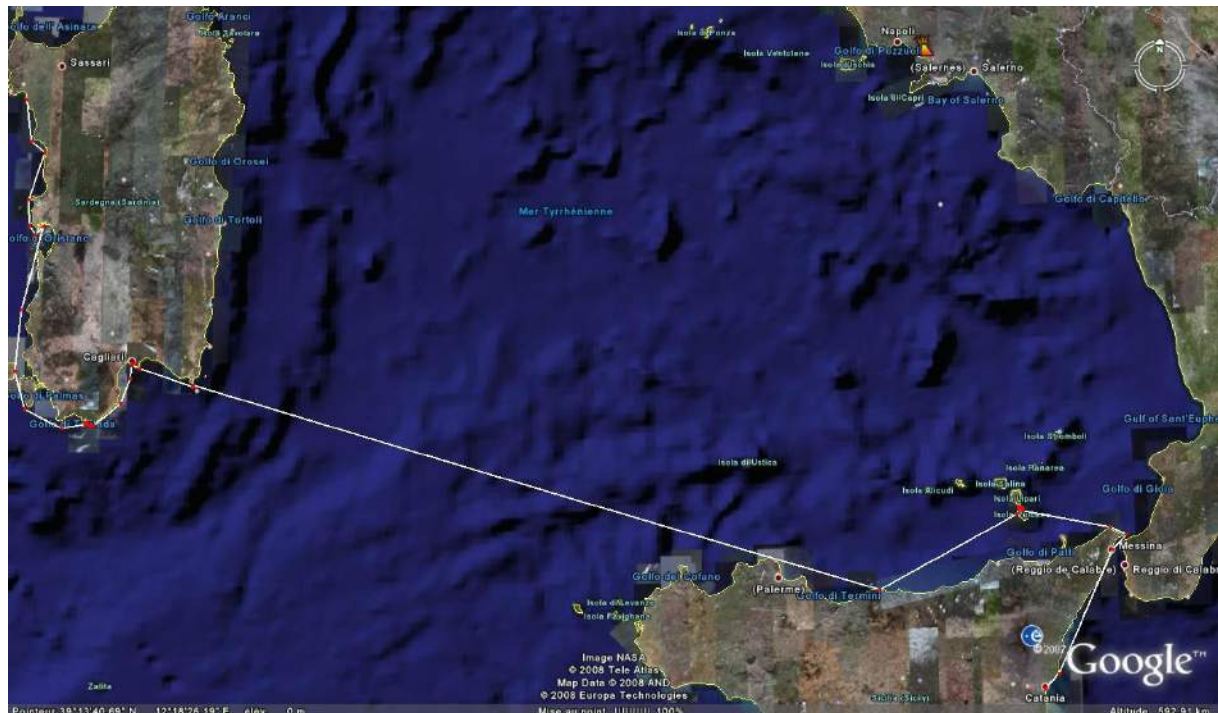
<http://www.marinasole-santelmo.com/ormeggi.htm>

Le premier – suédois, me semble-t-il – tenta de se mettre, en quelque sorte, sous notre protection, c'est à dire sous notre vent, de l'autre côté du ponton ; mais, après de multiples tentatives, refoulé par les rafales et par la mer, il abandonna et partit ailleurs.

Le second, un Hanse d'une quarantaine de pieds, réussit à se placer dans la seconde travée, puisque notre traversière bloquait l'accès à la première. C'était un médecin radiologue, qui me raconta sa journée. Parti de je ne sais plus où sur la côte occidentale, il avait pris le mistral $\frac{3}{4}$ arrière – ce mistral qui arrive en Sardaigne du sud un peu affaibli, mais accompagné d'une mer très dure et pas facile à négocier, et qui réaccélère au voisinage de l'île San Pietro.

Je lui parlai de ma mésaventure et, alors là, il me refroidit tout de suite. Il avait eu, par le passé, un équipier sujet aux mêmes ennuis que moi et il avait toujours à bord une sonde intra-urinaire, prête à servir au cas où. En partant en mer, je prenais des risques, etc. etc. Je me voyais déjà – nouveau Bertrand de Broc (vous savez, celui qui s'est recousu la langue) – en train de m'enfoncer une durite de gazole dans le zizi. Ce problème, me dit-il, apparaissait très souvent chez les navigateurs, on ne sait trop pourquoi.

Bon, me dis-je, j'ai maintenant deux avis : mon italo-helvète, qui connaît bien mon dossier médical, et ce médecin navigateur, qui me sort une généralité, non sans intérêt, mais une généralité tout de même. Alors, j'en reste à ma première décision de repartir. D'ailleurs, je sentais confusément que le mental influait beaucoup sur l'état des tuyaux et que le stress n'avait pas été pour rien dans ce blocage infernal.



D'Alghero à Catane

Mais repartir quand ? Force 9, c'est beaucoup pour mon modeste équipage, et les avis météo ne nous promettent pas du meilleur avant le 30, soit deux jours d'attente. Ensuite, pour atteindre Catane, faudra pédaler, ou alors j'annule tout immédiatement. Non, pas possible ; le couple d'Autrichiens, que je dois prendre là-bas, se fait une fête de naviguer de Catane à Athènes, une très belle étape, et je n'ai pas envie de les décevoir. En fait, il me suffit d'assurer la traversée et, après, ils pourront toujours traverser la Sicile en train. Donc, si nous partons le 30, il nous restera 5 jours, ce qui est plus que suffisant.

Luc, à présent. Dieter s'était pris d'amitié pour lui, malgré les difficultés de communication entre eux. Il fallait que d'abord l'appareil soit branché et, comme Luc n'était rien moins que polyglotte, qu'il comprît les mots d'anglais basiques que Dieter utilisait. Celui-ci faisait la popote, rangeait, nettoyait, tandis que l'autre roupillait et, quand il était éveillé, ils jouaient au huit américain à la mode allemande. Ce jeu ne nécessite pas des qualités intellectuelles de premier plan, mais il requiert un minimum d'esprit tactique que Luc ne possédait plus. Bref, les premiers jours, il se ramassait gamelle sur gamelle ; puis, avec la mise en place de certains réflexes de jeu, il réussit, de temps à autre, à enlever une partie. Petits plaisirs de l'existence...

Dieter donc m'avait dit, déjà longtemps avant son départ : « Si tu repars, emmène-le ; il pourra t'être utile. » De cela je n'étais pas vraiment sûr. L'idée de devoir naviguer, tout en gardant un œil sur Luc, ne me plaisait pas trop ; mais je n'étais pas encore en bonne forme, il me faudrait bien dormir un peu. La moins mauvaise solution ? En écraser un couple d'heures avec Luc aux commandes, sachant qu'il arrive juste à exécuter ce qui a été parfaitement explicité et surtout entendu ou, comme je l'ai déjà pratiqué lors d'une traversée en solo Marseille-Ajaccio, dormir par paquets de minutes dans le cockpit. Finalement, je me laissai faire. Luc irait jusqu'à Catane ; ensuite, j'aviserais.

Troisième épisode : de Cagliari à Catane.

Le 30, en fin d'après-midi, le vent commence à faiblir. Monaco Radio confirme et nous promet même du SW 4/5 le matin suivant, ce qui est idéal. Je décidai donc, plutôt que de tenter la traversée immédiatement et de subir la grosse houle résiduelle du mistral, d'aller me poster sous le cap Carbonara, l'extrémité sud-est de la Sardaigne, et d'entamer la traversée le lendemain matin. Le port visé est Cefalù, à peu près au milieu de la côte nord de la Sicile. Pour une distance de 222 MN, je prévois, à 6 nds de moyenne, un peu plus de 36 heures, soit une seule nuit en mer et une arrivée le 1er juin avant 19 heures.

6 jours à 25 €, ça fait tout de même une somme ! La petite famille a largement profité de ma maladie, puis de la tempête. Malgré tout, le prix restait raisonnable.

D'abord, il fallait se déhaler du ponton par 25 nds de vent. J'expliquai à Luc calmement la manœuvre à l'intérieur, sachant qu'ensuite il ne capterait plus rien, lui disant – entre autres choses – qu'au bout du ponton il y avait une espèce de crochet en ferraille, qui entamerait largement les tissus de la coque, si une rafale nous jetait dessus. Moteur en route, récupération des amarres de ponton, enclenchement de la marche arrière, ce qui tendit la pendille placée à la proue, winchage de la transversale de poupe jusqu'à un angle de 30°, tout à la baille, marche arrière toute ; ce fut parfait : les 13 m de coque de l'Amphitrite passèrent en revue le foutu crochet et nous pûmes doubler le môle en ruines qui nous avait servi de protection durant les trois derniers jours.

Un bon 5 nous emmena vers le cap Carbonara à plus de 6 nds, avec juste le génois et l'artimon et, comme je m'y attendais, nous terminâmes au moteur, de nuit. C'était la pleine lune ; la visibilité était bonne. Heureusement ! Car la mauvaise position que nous

indiquait notre lecteur de cartes nous envoyait directement sur les cailloux du cap. Ensuite, je savais que c'étaient des plages de sable, et je laissai tomber l'ancre à Porto Giunco, par 4 m de fond. La mer était sans la moindre ride.

Luc n'en revenait pas. Comment pouvait-on s'aventurer en pleine nuit sur une côte qu'on connaissait à peine, en se servant essentiellement de ses yeux et de la carte ? Il avait certes possédé un voilier, un 17 m, me dit-il (propos que sa femme avait confirmé), mais n'en avait jamais été le skipper. J'ai l'impression qu'il en avait été surtout le passager, bien qu'il sût encore faire deux ou trois choses.

Le lendemain, j'étais levé à 4 heures et je mis presque immédiatement le bateau en route : moteur, guindeau, 3 voiles, autopilote. Pas de SW, mais un SE très mal venu. Comme je voulais l'utiliser, je m'écartai du lit du vent et fis un cap plus à l'est, on verrait plus tard, une fois sorti de la zone côtière. Le GPS avait encore ses vapeurs ; alors, je me servis du compas de route, car je n'avais pas encore eu le temps de configurer proprement le gyrocompas du pilote. Une demi-heure après, j'étais redescendu pour le petit déjeuner.

Luc sortit des limbes vers 9 heures et me demanda pourquoi on ne voyait plus la côte...

Le soir, Monaco radio annonçait toujours du SW pour le sud de la mer Tyrrhénienne et continuerait d'annoncer la même chose deux jours durant ; mais notre vent, force 3 à 4 environ, soufflait du sud à l'est, ce qui pour moi était synonyme de mauvais temps. J'avais encore en mémoire le SE qui nous avait accueillis deux ans auparavant sur la côte sarde et nous avait fait la mer mauvaise ; je me souvenais également d'un paquebot arrivant dans le SE de Cagliari et couché par une lame lors d'une tempête de printemps. Alors, on ne s'amuse plus : moteur et cap direct sur Cefalù, avec l'aide de la GV et de l'artimon ; si ça se gâte, il serait toujours possible de viser Trapani ou Palerme.

Vers 22 heures, vent faible et mer un peu houleuse, je me dis qu'il serait bien d'aller faire un petit somme. Luc reste dans le cockpit parfaitement protégé de l'Amphitrite et doit m'appeler à la moindre alerte. En fait, je n'étais pas trop inquiet, car j'avais choisi de mettre cap sur Cefalù pour me trouver à l'écart du trafic entre Cagliari et Palerme et surtout entre le détroit de Messine et la Méditerranée occidentale.



Cefalù et son énorme falaise

Pas grand' chose d'autre à dire : je ne dormis évidemment pas et revins vite dans le cockpit ; Luc disparut pendant une éternité, lesté de son stock de pilules et, le 1er juin à 18 h 15, après 38 heures de route, dont une bonne partie contre un vent déconcertant, nous pénétrâmes dans le port de Cefalù. Comme je l'avais prévu, temps pourri, ciel sombre et de la flotte, beaucoup de flotte. Pas beau, pas beau.

Dans le port de Cefalù, nous fûmes victimes d'une arnaque mafieuse, que la fatigue m'empêcha de décrypter rapidement. Un garçon nous indiqua une place vacante, que nous occupâmes aussitôt, et revint avec une facturette de 40 €. Après paiement, j'eus l'impression que ce zigoto travaillait soit pour son compte, soit pour le compte d'un réseau organisé et que le port ne verrait rien de cet argent. D'ailleurs, la facturette n'avait ni tampon, ni indication de TVA, ni quoi que ce soit qui pût la rendre crédible. Pas grave, au fond. La Sicile est une terre de misère, gangrenée par les pratiques mafieuses, que l'Europe maintient à flot à coup de perfusions.

Cefalù est un port très mal protégé du vent d'est. On y est plutôt secoué, mais cela ne m'empêcha pas de prendre le sommeil réparateur, dont j'avais bien besoin. Luc, qui avait tout de même dormi moins de temps qu'à l'accoutumée, fit de même.

Le vilain vent d'est qui suivait le relief m'incita à tirer au nord vers les Éoliennes ; ce n'était pas beaucoup plus long que de longer la Sicile, le vent pourrait nous être plus favorable et je respecterais une partie du programme prévisionnel que j'avais établi. Las ! Plafond extrêmement bas, visibilité réduite, flotte, flotte et reflotte. Engoncés dans nos cirés toute la journée, regardant la pluie qui se servait des voiles comme de gouttières, rinçait abondamment le pont du bateau et transperçait la capote du cockpit, luttant contre un vent de NE chahuteur, nous parcourûmes les 50 MN grâce, une nouvelle fois, au moteur et découvrîmes Vulcano, emmitoufflé dans du coton grisâtre, juste 3 milles avant d'y arriver. J'hésitai sur l'endroit où mouiller : NW ou NE de l'île. Malgré le vent d'est, j'aurais plutôt choisi la côte NE ; mais je vis un voilier venant de Messine longer l'île et entrer dans la cala di Ponente. L'instinct grégaire, vous connaissez ?

Dans les soutes, il ne restait plus de quoi faire un repas gastronomique ; mais il fallait faire avec, et le besoin de sommeil reprit le dessus. Je n'étais cependant pas vraiment tranquille : ce foutu vent d'ouest annoncé, ces nuages porteurs d'orage, sombres et menaçants. Effectivement, à 2 heures du matin, rafales, éclairs, trombes d'eau, ciel noir noir, puis houle d'ouest : il valait mieux déménager tout de suite. Inutile de penser à réveiller Luc. Je joue seul. Moteur, guindeau, sortie de la cala au GPS (j'avais pris mes repères la veille) et ensuite passage entre l'île Vulcano et l'île Lipari. Là, je ne suis pas trop fier. La passe n'est pas immense et, si le lecteur de cartes ne va pas bien, il faudra se guider à la lumière des éclairs. Finalement, les dernières cailloux sont passés et je puis ancrer dans la cala di Levante, infiniment plus calme. Ancrage délicat : il y a des bouées et des bateaux un peu partout (les lumières du port de la côte est me permettent de les voir, mais elles m'aveuglent aussi). Le troisième essai est le bon. Je saute dans la bannette et termine ma nuit.

Le lendemain, le 3 juin, il est 9 heures et il pleut toujours. Jamais vu autant de flotte de ma vie ! Cette côte sicilienne qui nous avait réservé des journées lumineuses il y a deux ans sombre dans la déprim' et nous y mènent tout droit. En réalité, nous sommes les innocentes victimes d'un énorme système qui couvre la mer Thyrénienne, la Sicile, le sud de la botte et la mer Ionienne et qui, comble de malchance, s'évacue vers l'est, en direction du Péloponnèse, à la vitesse de l'escargot, « en se comblant lentement », comme disent nos météorologues.

Luc jette un coup d'œil dehors et me dit : « Finalement, tu as bien fait de mouiller à l'ouest. La nuit a été parfaitement calme. » Il n'avait ni vu, ni entendu, ni senti – malgré les éclairs, la houle, les cataractes d'eau, malgré les bruits de chaîne, de moteur, malgré ma course sur le pont et surtout malgré le changement de décor – que le bateau n'était plus dans la cala où ses souvenirs (?) l'avaient laissé la veille.

Cap sur Messine à 40 MN, avec le passage du fameux détroit, Charybde et Scylla à l'affût, prêts à nous attirer dans leurs eaux morbides. Comme toujours, le vent est placé pile dans l'axe de la route. Une constante depuis le cap Carbonara. Malgré le mauvais temps, je mets en place GV et génois et tire sur Milazzo, jusqu'à ce que je m'aperçoive que la forme du génois est un peu bizarre. En m'approchant, je constate que mes deux gaillards ont eu raison de lui : une déchirure le long de la bande anti-u.v., pas seulement due auxdits u.v. Maintenant, ras-le-bol ! Je pointe le détroit au moteur avec appui GV et artimon. Il y avait d'ailleurs une vague éclaircie au loin, qui nous attirait comme un aimant, et Luc voulait visiter Messine. Personnellement, j'aurais préféré aller mouiller dans une crique un peu plus bas, car les guides ne m'indiquaient pas Messine comme un haut lieu du tourisme, mais bon...

Le capo Peloro, qui marque l'entrée ouest du détroit, fut doublé sans encombre, malgré un vent contraire tournant autour de 20 nds et une circulation toujours intense, et nous pûmes longer à distance la côte orientale de la Sicile jusqu'à Messine. Compte tenu du vent dans l'axe du détroit, mon « Rod Heikell » ne me laissait pas beaucoup le choix : c'était la marina del Nettuno ou ... la marina del Nettuno. Allons-y ! La marina était passablement embouteillée et offrait un chenal de manœuvre de 20 m au plus ; ce n'était pas pour m'arranger. De plus, je ne savais pas trop ce qui nous attendait sur le môle flottant, sur lequel les nouveaux arrivants étaient dirigés. Je décris à Luc les diverses possibilités d'amarrage, sachant qu'il devrait gérer la mise en place des aussières ; je vis immédiatement que ça faisait trop d'un coup. « Bon, conclus-je, tu feras ce que tu pourras, et nous aviserons. » En prononçant ces mots, je me dis que j'avais intérêt à être à la barre, au moteur, aux taquets avant et aux taquets arrière simultanément, pour que la manœuvre ait une chance d'aboutir.

J'étais un peu pessimiste. Le brise-lames oriental sur lequel nous devons nous amarrer est parallèle à la rive et comporte des catways, qui n'apparaissaient pas sur mon plan. Après résorption de l'embouteillage à l'entrée de la marina – qui nous valut de tourner en rond à l'extérieur une bonne demi-heure –, nous fîmes un superbe virage à 90° sur bâbord et notre bon Mindelo se plaça impeccablement le long du catway, tandis que l'ormeggiatore, campé sur son dinghie, remettait à Luc deux bouts, qu'il tourna ensemble sur le taquet bâbord arrière. Simultanément, je fonçais aux pointes avant, car le vent nous prenait par le travers et nous plaquait sur nos voisins anglais, toujours flegmatiques, néanmoins l'œil rivé sur la manœuvre.

Dans mon dos, je sentais de l'agitation : un coup d'œil par dessus mon épaule m'apprit que l'amarreur italien tentait de convaincre Luc de placer une pendille de chaque côté du bateau et de les souquer ferme. Peine perdue ! Il s'égosilla en sicilien, italien, anglais et en franco-anglo-italien, tenta le langage des signes en plaçant deux doigts en V et en montrant les pendilles. Rien à faire ! J'avais également une fois expérimenté le langage des mains : Luc y était aussi hermétique qu'au chinois ou au hottentot. Quand je mettais le pouce en l'air, il appuyait sur le bouton « down » du guindeau et lycée de Versailles. Lorsque, en désespoir de cause, il détacha les deux pendilles et les foutut à la baille, notre Sicilien au sang chaud (pléonasme) frisa l'apoplexie et, debout sur son zodiac, se mit à danser frénétiquement – au point de faillir s'aplatir sur son boudin – et à aboyer ferme dans la langue de Don Vito Corleone. Je ne saurais trop traduire les aboiements entendus, mais il me semble qu'ils n'exprimaient pas une immense tendresse à l'égard de mon

équipier. Tout cela, bien entendu, se comptait en secondes, quand d'autres bateaux se pressaient dans l'étroite entrée. J'eus le temps de sauter sur le catway avec une traversière en main, pendant que notre Sicilien, consterné, abattu, gagné par une profonde lassitude, galérait pour récupérer ses pendilles et escaladait la poupe de notre voilier pour les mettre personnellement en place.

Une fois n'est pas coutume, je savourai l'imbroglio ; mais je n'eus pas le temps d'en jouir très longtemps, d'abord parce que Luc me tomba dans les bras en me disant qu'il n'y arriverait jamais, que c'était foutu pour lui, que cette croisière affichait les limites que lui imposait son état de santé ; ensuite, parce, lors du règlement d'une seule nuit à la Capitainerie, on me réclama 80 €. Du jamais vu ! Jusqu'ici, pour un 13 m, je plafonnais, dans les marinas huppées que je fréquente très rarement, à 50/55 €, avec une moyenne autour de 35. La marina de Messine établissait un record absolu assez invraisemblable. Ces Siciliens abusent largement de leur situation géographique sur un axe très fréquenté et rançonnent sans vergogne les bateaux de passage. Quant à la tranquillité, zéro : côté rive une fête foraine ; côté mer le ballet des ferrys qui ralentissent un peu, mais pas trop, et agitent, à chaque passage, le môle flottant sur lequel nous sommes amarrés.



Vue générale de Messine et de l'impayable marina

Entre deux éclaircies, il flottait toujours. Nous avons parcouru des avenues sans grand caractère, bâties d'immeubles bourgeois, et compris qu'en Sicile l'essentiel du fric passe par Messine. Les autres cités ne ramassent que quelques miettes. À l'heure du repas, ne pouvant nous offrir, après le racket de la marina, un repas dans un resto du centre, nous n'avons pu trouver qu'un infect fast-food. « T'as voulu voir Vierzon et on a vu Vierzon, t'as voulu voir Vesoul et on a vu Vesoul, t'as voulu voir Messine et on a vu Messine, comme toujours... ».

Le lendemain, dernier tronçon de 50 MN entre Messine et Catane : repluie, cirés dégoulinants, ciel nauséux, humidité maximale, baro s'affaissant toujours et encore, pas un souffle de vent, le pied quoi ! Le bulletin de Meteomar chopé au navtex est désespérant de constance, avec un aimable supplément, toutefois : en mer Ionienne, nous aurions du NE force 4 ; pile dans l'axe de la route ! Rien d'autre à ajouter. Le courant portant au sud nous permit de faire la route en 8 h ½, en faisant tourner le moteur à 1800 tr/mn par souci d'économie.

Trois équipiers devaient me rejoindre à Catane : un couple d'Autrichiens et un Allemand. Mais il me fallait régler dans le même temps le problème Luc, remettre le bateau en état, m'occuper du génois, faire la vidange du moteur, etc.

Cette première étape avait été – vous l'avez constaté – fort éprouvante. La deuxième, de Catane à Athènes, devrait m'offrir davantage de tranquillité, davantage de soleil et, si possible, du vent portant, comme la configuration des terres le laissait penser.

Ce 2 novembre 2007, sur la côte turque, il fait 33,6° dans le cockpit.

Quatrième épisode : de Catane à Athènes.

Bon, il est temps que je reprenne un ton plus guilleret, car je me vois de nouveau sombrer dans la météo crasseuse de la Sicile (et pas que la météo !). Tiens, il flotte maintenant sur la Turquie, ce qui est assez normal à partir du mois de novembre, mais ça m'empêche de terminer mes petits travaux extérieurs. Alors, j'ai le temps d'écrire.

N.B. Je précise que, sur les 80 jours que j'ai passés en Turquie depuis juillet dernier, ce sont les deux seuls jours où il a plu. Pourtant, je suis dans une région verdoyante où les orangers, les citronniers, les oliviers, les poivriers sont en rangs serrés. Mais la montagne, toute proche des vallées fruitières, donne de l'eau en l'abondance.

Revenons à Catane, quelques mois en arrière.

Ce 4 juin 2007, mon couple d'Autrichiens attendait sur le ponton de la marina où j'avais annoncé ma venue. Premières effusions, récit succinct de nos aventures julesvernesques et pot de bienvenue ; puis Emma et Karl s'installèrent dans la cabine avant. J'avais pratiqué un nettoyage intensif du cabinet de toilette et de la cabine avant, et j'avais bien fait. Après leur installation, la proue du bateau avait gagné en luminosité. Le lit, ce n'étaient pas d'informes duvets crasseux, comme celui de Luc, c'étaient des draps de couleur impeccablement repassés ; les affaires étaient parfaitement rangées, le cabinet de toilette fut renettoyé du sol au plafond et désodorisé.

La cohabitation risquait d'être compliquée...

Luc avait surmonté ses doutes de Messine et, même s'il me glissa que ces Autrichiens il ne les trouvait pas sympa, il n'était pas vraiment sur le départ. En fait, c'est sa participation à la note de gazole (1/4) et le fait que Karl avait indiqué qu'il souhaitait manger au restaurant chaque soir (alors qu'il comptait bien sur Emma pour faire les courses et lui faire à bouffer) qui eurent raison de ses hésitations. Il me dit que je n'avais pas respecté le programme prévisionnel (j'avais dû notamment, à regret, sauter Palerme) ; dans ces conditions, il ne se sentait plus tenu par nos arrangements et, à mon grand étonnement et

à mon grand soulagement (je pensais que ce serait beaucoup moins simple), il débarqua, en faisant l'économie de ses dettes. J'appris qu'il tenterait ensuite de s'embarquer sur un bateau suisse ; mais je pense sincèrement que la Suisse et lui sont profondément antinomiques. Pour tout dire, il avait prévu un budget inadapté aux 6 semaines de navigation, pensant – nous verrons qu'il ne sera pas le seul à raisonner ainsi – vivre à mes crochets en échange de son savoir-faire... Il est vrai que, comme Anna, il s'était fait piéger, à l'aéroport, par un surcroît de bagage monumental, de l'ordre de 150 €, ce qui dénote un niveau de préparation assez approximatif.

En ce qui me concerne, cette 1ère étape était à la mesure du temps : j'ai dû rembourser Dieter de la moitié de ce qu'il m'avait donné (normal), Anna est partie sans payer (et sans même demander à payer) et Luc n'a réglé qu'une partie de son dû. Si j'ajoute à cela qu'ils m'ont vidé mes bouteilles d'apéro et mon meilleur vin – qu'ils ont remplacé par de la piquette sarde –, que le petit stock de nourriture que j'avais dans le bateau a été totalement absorbé, que le génois est déchiré, que j'ai dû aller dans l'un des ports les plus chers d'Europe..., je me dis de plus en plus que ce n'est pas l'aspect financier qui justifie le recrutement d'un équipier.

Je pouvais à présent mieux respirer...



L'Etna, perdu dans les nuages

Catane, sous la pluie, c'est très moche ; Catane, sous le soleil (il pointa son nez le surlendemain), c'est très moche. Catane pleure la misère et ne vit que de son volcan, l'Etna. Les marinas (il y en a quatre) sont situés dans le port de commerce, dont l'activité semble dérisoire. Les eaux du ports triment tout ce que vous n'avez pas envie d'y trouver et y tomber c'est signer son arrêt de mort. Tout est laissé à l'abandon. Nous sommes enfermés dans un enceinte carcérale grillagée, dont la sortie donne sur une rue

infernale où, à chaque pas, vous risquez d'être fauché par les voitures qui slaloment en permanence sous les arches du pont de chemin de fer et klaxonnent en continu.

Deux notes positives : en montant vers le quartier de la cathédrale, le paysage urbain embellit un peu et la ville devient plus agréable ; le marché aux fruits et légumes, avec pratiquement tout à 1 € le kg (même les cerises et les fraises), nous change de nos marchés aux prix exorbitants.

En rédigeant ce paragraphe, je n'ai fait appel qu'à mes souvenirs ; mais lisez ce que Rod Heikell a écrit : « Catane est un grand port industriel, sale et entouré d'immeubles plutôt laids. Si vous avez le courage d'affronter la saleté et la crasse... » (Guide de navigation sur l'Italie - Loisirs nautiques 2003).

Les marinas situées dans le vieux port sont moins agitées – me semble-t-il – que celles qui se trouvent dans le nouveau port, à l'est. La marina « Diporto nautico etneo » nous a coûté 110 € pour deux nuits et un service réduit au minimum minimorum. Quand je compare avec les marinas turques... L'ormeggiatore ne vous est et ne veut vous être d'aucun secours lorsque vous arrivez ; il consent à prendre en main l'une de vos aussières, en se demandant si cette amarre est la corde qui servira à le pendre ; mais là s'arrête son intense activité. L'archétype du Sicilien ! Lorsque personne n'accoste, il reste vautré dans son mobilhome, bâille énormément (je crois bien que je ne l'ai jamais vu la bouche fermée), salue d'un grognement, qui semble exhiler un profond ennui, et ne se déride qu'à la vue des billets de banque.

À Catane on ne trouve pas grand-chose. Il y a bien deux ships, qui ressemblent davantage à des magasins de souvenirs qu'à des vendeurs d'accastillage. Alors, un voilier, vous rêvez ? Je m'entête et finis par apprendre qu'il y en a un qui vit dans la montagne, à 20 ou 30 km de la ville, ... ou ai-je mal compris ? Bon, pour mon génois, c'est foutu ; il faudra faire sans. La seule chose que je trouve, c'est une paumière et du fil à voile ; mais, malgré notre bonne volonté, le boulot dépasse largement nos capacités. Heureusement, j'ai dans mes soutes un génois lourd, quasiment neuf, datant de l'époque où le bateau n'était pas pourvu d'un enrouleur et ledit génois à mousquetons s'enfile parfaitement sur l'étau largable. Évidemment, je n'ai que plus que 45 m² au lieu des 58 du génois à enrouleur.

Pour le pétrole, la pompe du Mediterraneo YC n'existant plus, il faut aller dans le port de pêche. Pas facile de manoeuvrer dans ce petit bassin : il y a des rafiots à demi démantibulés un peu partout, à l'ouest il y a peu de fond, les pontons en mauvais bois branlent comme ce n'est pas permis et la pompe est évidemment tout au fond.

350 litres d'un coup, ça fait un trou dans les finances locales.

Je ne vous ai pas parlé de mon dernier équipier, que nous appellerons Bodo. C'est pourtant quelqu'un qui mérite votre intérêt. Il n'habite pas très loin de chez moi, de l'autre côté du Rhin, et il est venu me voir. Il souhaitait participer à la croisière, mais pas question d'y participer financièrement, hors la caisse de bord. D'abord, j'étais réticent ; puis j'ai prononcé, comme ça, cette phrase idiote : « Après tout, pourquoi pas ? ». Toujours ce vieux reste d'humanité...

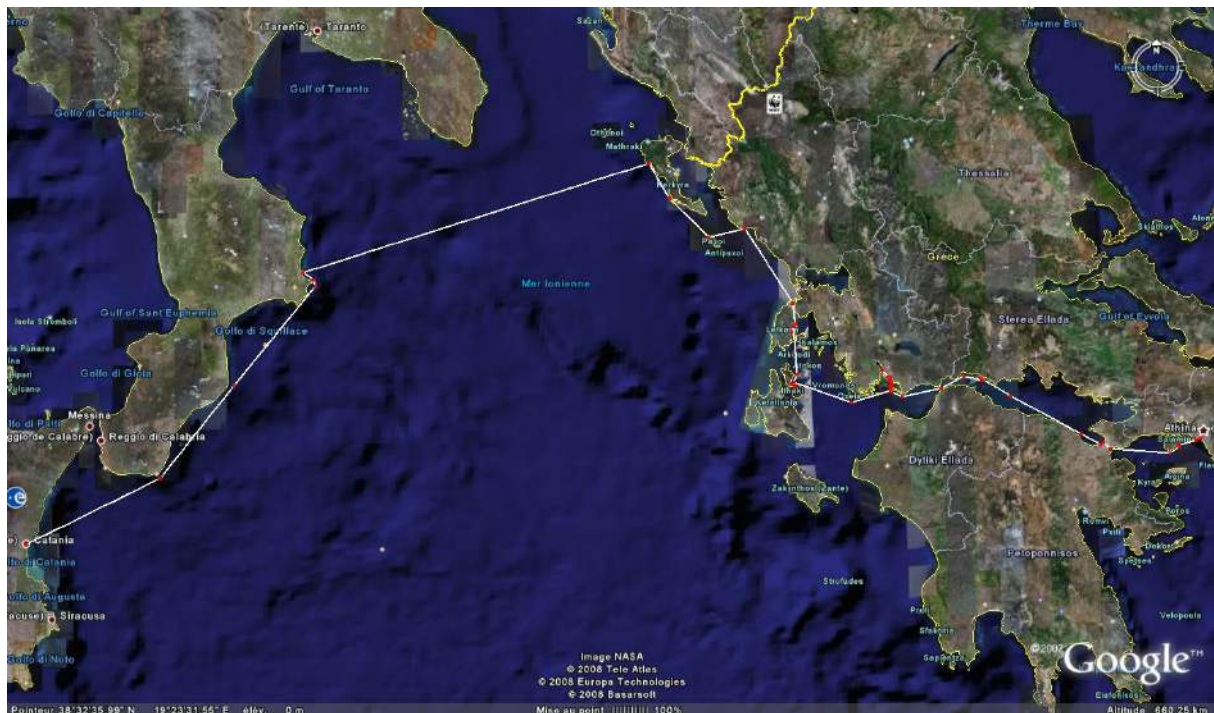
C'est un homme curieux. Toutes ces phrases commencent par « En principe, on fait ainsi » ou « En principe, il faut faire comme ça » et se poursuivent par « Mais moi, je fais autrement ». Ce genre de raisonnement, appliqué aux manoeuvres, à la soupe, à la mécanique ou à la chasse aux moustiques, devenait lassant à la longue, d'autant que, traduit en termes clairs, il signifie : « Il y a d'une part tous les cons qui appliquent

bêtement des règles et il y a moi. » Et puis, en homme de principes – même si la flexibilité ne m'est pas tout à fait étrangère –, je n'aime pas qu'on prenne systématiquement le contre-pied d'une vérité établie, d'un fait avéré ou d'une expérience vécue. Là, je me dis qu'il y aurait sans doute quelques menus frottements.

Lorsque Bodo, qui ne versait presque rien, se mit à imposer son point de vue à Emma et à Karl, qui payaient modestement le droit d'être là, lorsque le même Bodo prit possession de la table à cartes et des instruments qui l'entouraient – investi, pensait-il, de la mission de nous mener à bon port –, lorsque Bodo toujours déploya sa science de la voile, parce qu'il avait possédé – en des temps immémoriaux – un sloop de 20 ou 22 pieds sur lequel il avait un peu navigué et dont il croyait pouvoir transférer toutes les manœuvres à un ketch de 14 tonnes, je me dis derechef que j'avais eu là une fameuse idée de lui proposer de venir.

Bon, relativons : notre ami Bodo manque parfois de discrétion, il est même plutôt envahissant, et son caractère ne s'accorde a priori pas très bien avec le mien ; mais je n'ai plus, plantée dans le pied, une épine qui s'appelait Luc, et ma prostate a appris à mieux faire son boulot. Alors, soyons zen...

Nous quittons Catane le 6 juin par un temps ensoleillé très provisoire. J'ai l'impression que nous cavaleons après ce foutu système dépressionnaire (ou l'un de ses nombreux frères), qui nous tant douchés depuis Cefalù. L'Etna, qui culmine tout de même à 3350 m, est perdu dans les nuages. Notre but est de rallier Crotona, sur la semelle de la botte italienne, en 24 heures environ (144 MN). En fait, nous traînerons un peu, pour pouvoir naviguer de temps en temps à la voile, car le vent, d'abord de NE comme prévu, passa au NW.



De Catane à Athènes

Crotona, cité calabraise, est une ville plus petite, mais plus agréable et surtout plus soignée que Catane. On sent que, malgré le peu de moyens financiers, on s'attache à la mettre en valeur et à lui dessiner un avenir. Elle ouvre l'immense golfe de Tarente, dont la traversée doit bien faire 70 MN. Seules ses plate-formes gazières, qui ne semblent plus en activité, abîment le panorama.

Nous accostons, dans le porto vecchio, au Kroton YC (45 €). Pendille, amarres habituelles. Au moins, il y a des douches et l'environnement, en cours de réfection, est plutôt agréable. Le restaurant était, aussi, sympa. Enfin, une étape qui réconcilie avec la croisière. Nous avons très envie de griller Santa Maria di Leuca dans les Pouilles (le talon de la botte) et de faire un cap direct sur Corfou (125 MN). Nous sentons qu'il faut quitter cette foutue semelle le plus tôt possible. Pourtant, le BM de Kerkyra (Corfou) n'est pas vraiment optimiste : vents variables, pluies et orages.

À l'ouvert de l'Adriatique, 15 nds de vent du nord. Enfin du vent ! Vers 4 h 30 le 9 juin, nous apercevons le relief de la Grèce, Corfou et ses îlots. Il bruine sans discontinuer depuis Crotona. On appelle ça « un système orageux peu actif ». Ciel gris, couvert, 80% d'humidité.

Pas question de mettre les pieds dans la marina de Gouvia, à l'est de l'île. D'abord, ça nous ferait une rallonge de 32 MN ; ensuite, on doit payer non seulement la marina, mais encore la DEKPA, taxe grecque anti-Schengen sur la navigation de plaisance, que je désapprouve, réservée aux bateaux de plus de 10 m et j'ai lu que, vu la désorganisation latente de la Grèce (les incendies de l'été 2007 en sont la preuve flagrante), on peut traverser ce beau pays sans jamais la payer, à condition d'éviter les quelques marinas à l'ouest et à l'est, nanties de postes de douane particulièrement actifs.



Le mouillage de Palaiokastrita (le petit port est sur la droite)

Lisez à présent ce qui suit : c'est PAR UN SOLEIL RADIEUX, UN CIEL PRESQUE DÉGAGÉ, UN TEMPS MAGNIFIQUE, que nous entrâmes dans l'anse de Palaiokastrita. Le port, difficile d'y trouver une place, mais l'anse juste à côté, derrière une superbe barrière rocheuse qu'il

faut prudemment contourner, offre un espace de mouillage agréable sur un superbe fond de sable. Il vaut mieux, par sécurité, mettre un bout à terre. Emma et Karl filent avec l'annexe, en déroulant l'aussière de 50 m que je leur ai donnée, mais, comme elle ne flotte pas, elle se prend autour d'un rocher, et ils pagaient sur place. Je saute à l'eau pour débloquer l'amarre ; pendant ce temps, le bateau se met en travers, les 50 m ne suffisent plus ; mes derniers amarrages par la poupe, je les ai effectués avec mon ancien voilier, beaucoup plus maniable et léger. Avec celui-là, je n'ai pas très bien organisé mon affaire. Je saurai à l'avenir qu'il vaut mieux embarquer une très longue aussière dans l'annexe, aller la fixer solidement à terre et revenir vers le bateau, en la laissant se dérouler. Si besoin est, coup de moteur vers l'arrière et relâchement de la chaîne.

Il y avait sans doute des tas de choses que notre ami Bodo savait ou disait savoir faire ; mais le mouillage était une manœuvre qui lui échappait totalement. Je crois que, dans son glorieux passé de capitaine au court cours, il n'avait fait que des sauts de puce d'une marina à l'autre. Le mouillage, il n'en comprenait ni la logique, ni la méthode, ni les contraintes, ni les dangers. Alors, ce jour-là, d'abord voulant absolument nous loger dans le petit port surencombré de Palaiokastrita, puis, ne sachant trop à quoi s'employer, il bouda. Ensuite, il essaya bien de repartir de sa phrase favorite : « En principe, il faut faire cela, etc. » ; mais j'eus la nette impression que, sur ce sujet, il manquait singulièrement de références.

Karl n'était pas non plus un « mouilleur ». Comme la plupart des Allemands, Autrichiens et Suisses, qui pratiquent le charter, il aime à retrouver l'ambiance — assez pauvre, de mon point de vue — d'une marina le soir. Seulement, il voyait que Catane et Crotone nous avaient déjà coûté 150 €...

Par contre, c'était un bon marin, ce qui fait que, pour me reposer de mes fatigues de la première étape, je lui laissais souvent — grave erreur psychologique — skipper le bateau en compagnie de ce bon Bodo ... qui n'était pas si bon, parce qu'il passait beaucoup de temps à critiquer ce que je faisais. C'est Karl lui-même qui me le dit avant de partir. Une manière de s'affirmer, quoi ! Il est vrai que Bodo était plutôt gonflé : si l'endroit où j'accrochais une drisse ne lui plaisait pas, il allait la mettre ailleurs, ce qui fait que je passais mon temps à lorgner le haut du mât pour démêler mes ficelles (sur l'Amphitrite, il y a pas loin d'une dizaine de drisses au pied du grand mât) ; si les réglages de mon lecteur de cartes ne lui convenaient pas, il re-réglait tout à sa manière ; mon éponge à vaisselle n'était pas à son goût, il la remplaçait par une brosse du type de celles que j'utilisais pour nettoyer les cuvettes des W.C., etc. Bref, il s'ingéniait à modifier en permanence mon environnement et — plus grave — fouillait un peu partout, y compris dans mes affaires personnelles. Je lui fis remarquer que, invité chez lui, je ne me permettrais pas de mettre le bingzh ; mais ça n'eut pas l'air de vraiment le chagriner.

Le temps était beau et la croisière fut agréable. Jusqu'au canal de Corinthe, nous eûmes chaque jour du vent portant. Palaiokastrita (île de Corfou), Lákka (île de Paxos), Parga sur le continent, Levkada (île de Lefkas), la baie de Vlikho (île de Lefkas), Vathi (île d'Ithaca), Mesolongion, le pont de Rion, Trizonia, Corinthe, le très cher canal de Corinthe, l'île de Salamine, Le Pirée. Difficile et trop long de commenter chacun des sites et mouillages merveilleux qui s'offraient à nous.

Les îles ioniennes et l'isthme de Corinthe, c'est franchement très beau et, quand on a du vent et du soleil, la croisière ne peut être que réussie. De plus, nous ne sommes allés dans une marina payante qu'une seule fois (Levkada). Il est vrai que les possibilités d'ancrage dans des sites parfaitement protégés sont innombrables. Il y a même aussi des marinas, souvent inachevées et ne fonctionnant pas, où on s'installe sans rien demander à

personne : c'est le cas à Mesolongion, c'est le cas à Trizonia, c'est le cas aussi dans la marina olympique du Pirée ; et ce ne sont pas des cas isolés. Les Grecs reçoivent de l'argent de l'Union européenne pour bâtir une marina – qui arrive aux exécutants après que certains intermédiaires ont prélevé leur impôt personnel – commencent à construire, puis, quand la part nationale ou régionale n'est pas versée ou quand le budget a été mal calculé, ils arrêtent tout et attendent. On m'a dit aussi que les plaisanciers grecs freinaient un max la mise en service d'une marina, de manière à bénéficier gratuitement de la structure. Tout ça peut durer des années et des années. Bon, après tout, c'est leur affaire et, en l'occurrence, ça nous arrange plutôt.

La seule chose que je regrette est d'avoir zappé Delphes ; mais mes compagnons n'avaient pas la fibre « antiquité » : ils étaient là pour faire une croisière, se baigner, prendre le soleil, aller au resto, boire un coup ; pas pour s'user les semelles à trotter dans la caillasse. Une prochaine fois, peut-être.



Mouillage de Lakkà, petite ville très agréable de l'île de Paxos

À Lákka, dans cette petite baie magnifique au nord de l'île de Paxos, nous vîmes bien qu'il n'y avait pas beaucoup de place pour nous poser ; mais renoncer c'était ressortir et reparcourir quelques milles pour atteindre Gaios, sans trop savoir si le mouillage suivant serait plus praticable. Alors, je risquai le coup. « T'es fou ! Jamais on pourra se mettre là ! » Là, c'était un espace de moins 30 m avec, devant, un voilier mouillé et, derrière, un autre voilier ancré (disons 15 à 20 m de chaîne) et amarré au quai par la poupe. La manœuvre, qui ne souffrait pas l'approximation, consistait à se décaler légèrement et à mouiller tout près du premier voilier et à dévider le guindeau de 18-20 mètres. Ce fut impeccable ; mes équipiers en étaient baba, et aussi reconnaissants, car le trajet en annexe serait très court. Même Bodo ne tenta pas un « En principe... » destiné à relativiser

la beauté de la manœuvre. Je ne fis pas dans « Mais non, mais non, hypersimple, j'ai fait ça cent fois » ; plutôt dans « Merci, mes bons, pour cette ovation spontanée ; mais, malgré mon indéfectible coup d'œil, j'aurais pu me planter. » Modestie, modestie, quand tu nous tiens.

Tout à coup, nous vîmes apparaître, à l'entrée de la baie, un gros truc ferrailleux d'une trentaine de mètres, mettons un bac ou un petit ferry, et ce truc-là ne s'était-il pas mis dans l'idée de balancer son ancre loin devant, de reculer entre les voiliers pour aller se loger dans un décrochement du quai. Alors là, chapeau ! Quoique la manœuvre, dont j'étais si fier, pût souffrir de la comparaison. En dehors de tout froissement d'amour propre, il y avait un hénaurme problème : c'est que ma plate-forme arrière n'était qu'à quelques mètres de son affreuse chaîne d'ancre rouillassée et que – je le sais, je le sens –, en fin d'après-midi, le vent va souffler plus fort. Mes équipiers me font valoir que mais non (ils n'avaient pas du tout envie de s'y recoller et se trouvaient bien où ils étaient). D'ailleurs, c'est toujours comme ça : la casse c'est pas pour leur pomme ; donc, si on ne les emmène pas au milieu d'un cyclone, les équipiers se sentent toujours bien là où ils sont.

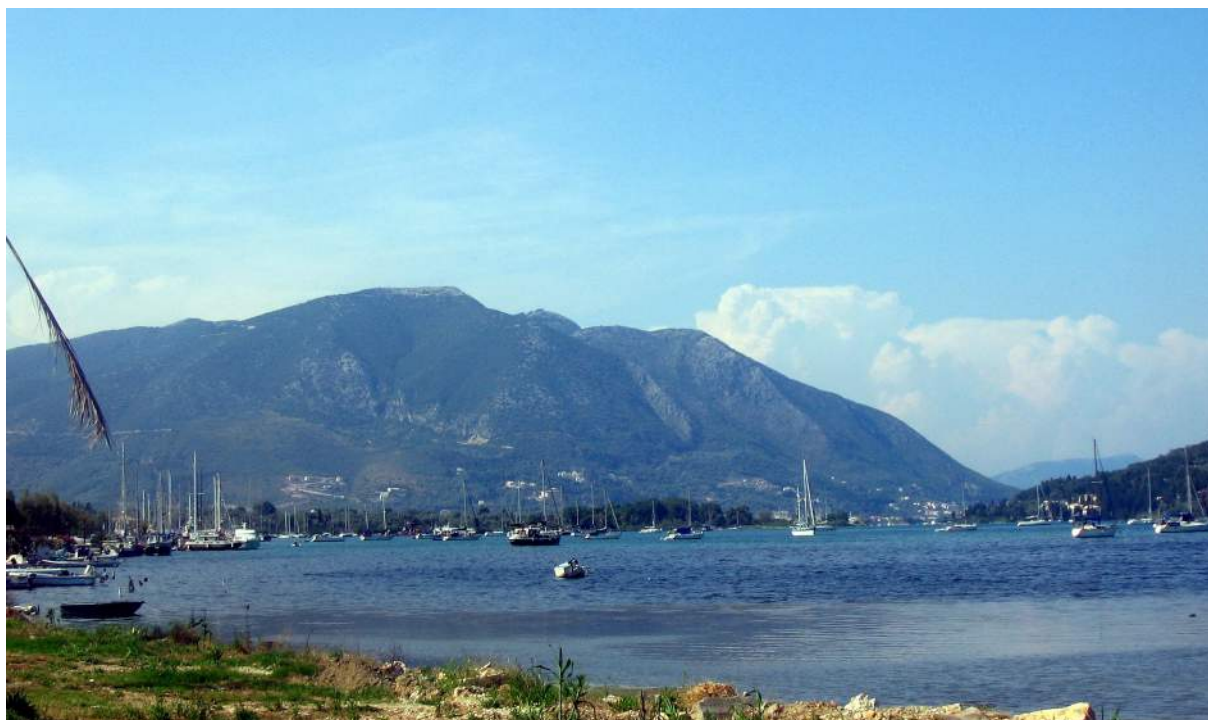
C'est là que le skipper doit avoir quelque chose en plus. On peut appeler ça un sixième sens, de l'intuition, du flair ; enfin, l'idée qu'il faut se tirer de là immédiatement, sans discuter, ce que je fais à toute vapeur. Je vise une place possible entre un petit môle et un bateau italien, et remouille. L'Italien n'est pas vraiment enchanté de me voir là, mais je trouve la marge de sécurité suffisante entre lui et nous. Devinez maintenant qui pointe le bout de son étrave juste au moment où j'arrête le moteur : le sistership de l'autre, un autre machin impressionnant qui se met à reculer en zigzaguant, balance sa méga-ancre, passe à 3 cm des fesses de notre Italien apoplectique et va se mettre juste à côté de l'autre. Il est passé pile sur l'espace que nous occupions. J'aurais effectivement dû voir que cette partie du quai était réservée aux bateaux-navettes entre l'île et le continent. Encore eût-il fallu être à même d'en apprécier la longueur, car le bout du quai est très étroit.



Entrée nord du canal de Lefkas

Attention au canal de Lefkas : l'entrée est derrière la plage. Trompeur !

L'ormos Vlikho, c'est idyllique. On y passerait ses vacances. On pénètre dans la baie par un étroit passage et on mouille où on veut, protégé contre vents et marées. À la sortie se trouve la fameuse île de Skorprios, l'île d'Aristote Onassis, où la veuve de John F. Kennedy n'arrivait pas à se protéger contre les paparazzi qui passaient leur temps à faire le tour de l'île.



L'ormos Vlikho, magnifique petite baie quasi fermée

Dans le détroit de Corinthe, juste après le magnifique pont de Rion (construit par une société française pour résister à des vents de 250 km/h, à l'impact d'un pétrolier de 180 000 t et à un tremblement de terre supérieur à une magnitude 7 – euh, peut-être pas les trois à la fois !),

http://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_Rion-Antirion

il y avait pas mal de vent, 25/30 nds (normal, l'isthme se resserre), mais toute la toile était en place et nous filions vers Trizonia à près de 8 nds. Une fois l'îlot tourné, les voiles furent affalées, d'abord le génois, puis la GV. Bodo alla à la drisse en maugréant, soutenant que la GV ne viendrait pas, alors que nous étions à environ 30° d'un vent apparent de 15/20 nds. Impossible de faire mieux, sauf à surfer les caillasses. Pas vrai ; j'y allai avec lui et elle est descendue comme une bonne fille. C'est là que j'aperçus une petite déchirure le long de la bôme, déchirure que je reliai aussitôt à un standow trouvée sur le pont quelques jours avant. Bodo faisait ce que je ne faisais jamais (les lazzys et le taud suffisent à mon bonheur) ; il ferlait la voile avec un standow, comme on fait généralement sur les dérivateurs. Celui qui a hissé n'a probablement pas vu que le crochet du tendeur était pris dans la voile et il a hissé, provoquant une petite déchirure au bas de la GV. Pas bien grave : on prendrait un ris permanent. Mais je me dis qu'à ce rythme-là j'allais être obligé de coudre mes chemises ensemble pour terminer la croisière.

Pour le pont, on s'annonce une heure avant d'arriver sur le canal 14, on passe à l'endroit indiqué par les autorités et on reprend contact une heure après. Pour le cas où y en aurait des qui envisageraient de faire des tirs de missile sur les piliers du pont ! Évidemment,

comme je venais de la rive nord, il m'ont fait passer côté sud...



Pont de Rion

Sous génois et artimon, le bateau marchait bien et était parfaitement stable. Karl barrait le plus souvent ou laissait faire le pilote. Bodo s'abstenait, il préférait discourir et théoriser ; Emma participait volontiers à la manœuvre, mais n'aimait pas être à la barre ; quant à moi, je relisais « Guerre et paix » – histoire de savoir quelle serait la meilleure attitude à adopter dans les circonstances où j'étais placé – et me trouvais au fond très bien dans ma cabine, d'où je m'extrayais lorsque ma présence était requise ou devenait nécessaire.

Je savais que Karl était tout à fait fiable et qu'il appréciait que je lui laisse régler le bateau à sa convenance. De toute façon, avec lui, les choses étaient simples : s'il savait, il faisait ; s'il avait un doute, il demandait. De tous les équipiers (les anciens et les nouveaux), le seul à innover en permanence, modifiant tout ce que je considérais comme impeccablement réglé, était notre ami Bodo.

Bon, ce n'est pas risible, vraiment pas ; mais vous allez tout de même rire. Ma femme, qui était en contact avec la femme de Bodo, me dit qu'il avait été très malade et s'était retrouvé à l'hôpital en coma dépassé. Aucun médecin n'aurait parié un kopek sur son avenir. Un miracle lui a permis de survivre.

Là, je comprenais. À l'image de notre Chevenement national, il avait eu l'audace et la curiosité d'aller jeter un coup d'œil de l'autre côté du miroir et, bien entendu, il n'en était pas revenu indemne. Ses dérèglements, on ne pouvait les imputer qu'à cette petite escapade vers un autre monde... Je compris aussitôt le fonctionnement de Bodo. Sa

ritournelle, je la prenais au début pour un tic de langage. À présent, c'est on ne peut plus clair : « En principe, on fait cela » (c'est à dire le commun des mortels, bêtement, sans réfléchir, à l'habitude de faire cela) ; « Mais, moi je fais autrement. » (entendez : moi qui ai vu d'autres horizons, en suis revenu et ai acquis une expérience que vous n'aurez sans doute jamais, moi je sais qu'on doit faire différemment).

Alors là il ne reste qu'à s'incliner. Lui considérait que l'original c'était moi : j'étais trop maniaque ; j'avais trop de — à son goût — mauvaises habitudes qu'il se chargeait d'extirper ; un peu de fantaisie, que diable !

C'est tout de même insensé !!! Il y en a combien comme ça dans les bourses aux équipiers ? Après m'être spécialisé dans la catégorie des dégueulasses, me voilà à présent à la tête d'un bateau hôpital transportant des grands malades et des revenants (il est vrai que mon petit séjour à l'hôpital Santa Trinitissima de Cagliari me rend tout à fait apte à la fonction). Rétrospectivement, je frémis à la pensée de m'être retrouvé avec Luc et Bodo dans la dernière étape. Je suis convaincu qu'ils se seraient entendus comme larrons en foire, malgré la barrière du langage. J'eus aussi une pensée émue pour les skippers qui, avant la traversée de l'océan, ont le malheur d'embarquer un Luc ou un Bodo. Est-on bien sûr que tous les équipiers présents aux Canaries ont atteint les Caraïbes ou en sont revenus ?



J'aurais pu vous raconter ses essais, après une brillante démonstration théorique, de faire reculer l'Amphitrite, à l'abri des digues qui marquent l'entrée du canal de Corinthe. Il nous a bouffé un tas de litres de gazole à accomplir des allers et retours qui devaient nécessairement confirmer ce qu'il pensait, à savoir que, si l'on fait comme ça, comme ça et comme ça, l'Amphitrite reculerait tout droit ; inéluctablement, le bateau bifurquait sur bâbord (pas d'hélice oblige). Là où je ne riais plus et me suis même fâché tout rouge, c'est

quand il se mit à reculer à fond vers le môle et passa l'inverseur tout neuf en marche avant au dernier moment. Imprévisible Bodo ! Vous l'avez compris : il commençait, lentement mais sûrement, à me taper sur le système.



Trizonia, un endroit magnifique

Pourtant, j'étais assez tranquille, car je m'aperçus qu'il freinait l'ardeur de Karl et d'Emma à acheter de quoi manger, ce qui fait que vers la fin les portions perdirent en volume et en consistance. Comme on mangeait le soir au resto, cela ne me gênait aucunement. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, je me dis que Bodo débarquerait à Athènes à peu près dans les mêmes conditions que Luc quitta le bateau à Catane.

Malgré sa marina inachevée, Trizonia est un joli petit coin bien protégé. Le village est sympathique, le cadre enchanteur et les restaurants du bord de l'eau sont très agréables, bien qu'on y mange pas mieux qu'ailleurs : une sempiternelle salade grecque, mal assaisonnée, et des brochettes archi-cuites. Il est vrai que les Anglais ont longtemps sévi en Grèce, qu'il y sont encore nombreux et qu'ils ont littéralement assassiné la cuisine grecque avec leurs goûts et leurs habitudes culinaires.

À Corinthe, la marina ne me disait rien qui vaille ; c'est un peu le foutoir et, pour accoster le môle, je craignais le pire ; d'ailleurs, le plan du guide était simpliste et ancien. J'optai donc pour le quai du port de commerce, où un ketch néo-zélandais avait déjà élu domicile – et ça, c'est une référence ! Manœuvre facile : on se met juste derrière lui. Deux mots au Néo-Zélandais, qui nous dit que la police et la capitainerie l'avaient laissé tranquille et que les cargos accostant au nord du port agitaient un peu l'eau, mais que c'était supportable. J'ai grand bien fait, car, me baladant dans la marina, je rencontrai des Français sur un Bavaria 42, je crois (où est le patriotisme d'antan ?), qui me dirent avoir énormément

galéré pour s'approcher du môle et s'y amarrer. Avec le vent qui soufflait, ils ont plusieurs fois failli cabosser leur bateau, pourtant donné pour maniable.



La marina de Corinthe

Quant au canal du même nom, le plus cher du monde (pour un 13 m = 182 €, soit, pour une longueur de 3,4 MN, environ 53,50 €/MN), une fois digérée la dépense, ça vaut le coup et c'est grandiose. Et dire que ce sont des Français (encore eux !) qui ont démarré les travaux. Malheureusement, ni à Panama, ni à Suez, ni à Corinthe, ni au pont de Rion, on ne nous fait une petite ristourne reconnaissante.

http://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Corinthe

D'abord, on vous fait attendre (souvenez-vous, c'est là que Bodo a martyrisé mon inverseur) que le cargo annoncé se pointe, car lui paie beaucoup plus cher et, de plus, il doit prendre un pilote. Ensuite, nous entrons et nous plaçons à la queue leu leu, nous calant sur la vitesse du cargo, généralement autour de 4 nds. Au-dessus de vous s'agitent des personnages minuscules à partir des différents ponts qui enjambent le canal. La caisse est à l'est, à Isthmia. Un papier à remplir, une CB et le tour est joué. Attention au quai, assez haut pour un bateau de plaisance, sur lequel j'ai failli m'étaler !

Le Pirée, c'est pas le pied. C'est bourré de marinas dont l'accès est extrêmement problématique, vu que les Athéniens les occupent toute l'année de manière passablement anarchique. En commençant par Zea et Mounikhias, nous fûmes jetés plusieurs fois, parce qu'il faut réserver au moins 48 heures avant de pointer le bout de son étrave et que, de toute façon, dans certaines d'entre elles, il n'y a jamais de place ou il n'y a de la place que pour des superyachts de croisière. Le guide de ce cher Rod Heikell, datant de 2002, n'est

plus du tout à jour, même en y intégrant les mises à jours sur Internet ; la carte électronique et la carte papier en ma possession pas davantage. En réalité, la situation a évolué considérablement en 2004, année des Jeux olympiques, où il a fallu construire une marina dédiée à l'événement tant attendu. En même temps, dans la foulée, on a restructuré totalement la baie de Falirou pratiquement jusqu'à Kalamaki et créé des zones de parcage des bateaux plus que de véritables marinas. Et on ne peut pas dire que vous y êtes accueillis avec le sourire...



Au milieu du canal de Corinthe

Pas grave ; je dois juste déposer mes équipiers. Petit problème : leur avion ne part que le lendemain. Alors, à force d'acharnement, nous finissons par trouver un bout de ponton dans la marina olympique. Je ne suis pas bien rassuré, me disant qu'un cerbère allait se pointer et nous virer. Eh bien non ! En parcourant les pontons, je finis par trouver un aimable Grec qui m'envoie voir Mikos. Ledit Mikos occupe habituellement ce bout de ponton, mais il est à gratter la coque de son bateau et il me dit que nous pouvons rester là deux jours, le temps qu'il en termine. Le nec plus ultra : la marina olympique (ou marina de Tsisifion) est proche d'une station de tramway (le tramway a été construit en vue des Jeux) et, au bout de la ligne, il y a le cœur d'Athènes, dont nous profiterons largement.

Cinquième épisode : d'Athènes à Kos .

Retour en Turquie. Un pont en teck, même en vieux teck de Birmanie, on n'aime pas forcément. Moi, j'aime plutôt, surtout que c'est un plaisir, chaque fois renouvelé, de remplacer ces foutus joints abîmés par le soleil et la mer. Voilà pour mes petits travaux d'extérieur.

On pourrait penser que le pire moment est le déscotchage, cette opération qui consiste à ôter les protections placées de chaque côté du joint, abominablement tartouillées de sika noir ébène. C'est vrai que, si, à ce moment précis, une petite brise balaie le pont, ces affreux vermisseaux noirs viendront inexorablement s'enrouler autour de votre bras ou vous zébrer les jambes ; si bien qu'ensuite vous devrez vous frotter l'épiderme rageusement pendant deux heures pour vous rendre à nouveau présentable.

Admettons que cette dernière opération ne se soit pas trop mal déroulée ; content de vous, vous goûtez un repos bien mérité. C'est alors qu'un appel de l'extérieur vous fait sursauter : « Hé, Mindelo ! ». Encore sommeillant, vous commencez par vous casser la tête contre la tirette en plexi, que vous avez eu la bonne idée de tirer ; puis, groggy, mais toujours en action, vous trottez et allez mettre vos pieds sur les joints fraîchement siliconés. Résultat, vous repassez votre après-midi à tout gratter, frotter, nettoyer. Dans la foulée, vous retouchez au pistolet (le mien est un pistolet à boudin, parce qu'en Turquie on utilise plutôt des boudins que des cartouches) et l'immonde objet, acheté chez le quincaillier du coin pour une somme fort modique, explose sans crier gare. C'est ça aussi la plaisance ! Non mais, des fois qu'il y en ait encore quelques-uns qui pensent que ça se résume à tirer mollement sur des bouts de ficelle et à se bronzer le poitrail au soleil...



Marina olympique d'Athènes

20-21 juin 2007, marina olympique d'Athènes. Dernier acte de la farce tragi-comique de Shakespeare « Bodo ler » en trois tableaux.

Premier tableau : Mon premier souci fut de remplir les réservoirs d'eau, car, dans les

Cyclades, il n'est pas facile de trouver de l'eau et, quand on en trouve, elle est vendue au prix de l'or en barre. Comme il paraît impossible de faire le plein ici, nous irons dans la marina de Kalamaki. Que non, que non, me répondit Bodo. Nous économiserons l'eau et ne prendrons plus qu'une douche de temps en temps, voilà tout. Surprise, car je savais que notre homme utilisait la douche avec une certaine prolixité. Pas question, la chaleur est torride ; je veux remplir mes cuves qui ne doivent pas être loin du vide sidéral. Ce fut notre premier sujet de discussion après le départ d'Emma et de Karl.

Deuxième tableau : Il fallait aller acheter de l'eau minérale, dont le stock, non renouvelé sur l'insistance de Bodo, était épuisé. Il n'est pas nécessaire d'acheter de l'eau minérale, décréta-t-il. Devant mon visage interrogateur, il expliqua qu'on pouvait fort bien boire l'eau des cuves. La logique de Bodo me laissait pantois... Par ailleurs, je n'ai jamais été chaud à l'idée de boire de l'eau des réservoirs, car, en l'absence de filtre, on n'est jamais certain que ce qu'on a chargé et stocké est consommable. Il balaya ce second argument d'un revers de manche en disant qu'il la ferait bouillir. Comme ça, c'est moi qui paierais le gaz... Il a de la ressource, notre Bodo. Je comprends qu'après son aller au Ciel il soit retombé sur terre. Il a dû s'installer à la place de Dieu le Père, remanié les dix commandements, balayé les règles de vie en vigueur, bref leur foutre un bazar inimaginable !

Intermède : Je partis visiter Athènes, seul ; j'avais besoin de tranquillité. Vous me direz, Athènes, la ville plus bruyante et la plus polluée d'Europe, pour le zen c'est pas rêvé. Malgré tout, cette longue marche (Mao) à travers le glorieux passé de la Grèce me changea les idées, si ce n'était cette escalope que la cuisson avait réduite à l'état de hamburger, et qu'on avait copieusement arrosée d'une sauce dont les british ont livré le secret aux Grecs.



L'Acropole, vu de la ville moderne

Troisième tableau : Le lendemain, dès potron-minet, Bodo, sans rien dire, fila à l'avitaillement ... au Lidl du secteur (pardon à ceux qui se fournissent chez cet aimable hard-discounter germanique). Il acheta, en grosse quantité, les spaghettis les moins chers et les plus imbouffables – ceux qu'on réserve habituellement aux soupes populaires athéniennes –, des légumes et des fruits dont les couleurs étaient passées de mode, de la charcuterie d'un rouge rosé qui trahissait la présence d'un cocktail de colorants chimiques des plus sournois et des plus agressifs, et surtout deux grosses boîtes de corned-beef – ce truc innommable que consommaient les soldats américains pendant la guerre –, dont il espérait me faire partager les saveurs. Là, nous étions arrivés au stade de la provocation, car il était entendu que nous ferions les courses ensemble.

Rien à faire. On n'amenderait pas Bodo, qui me dit, pour sa défense, qu'il avait dépassé son budget du fait que les autres voulaient manger au restaurant le soir. Étrange ! Je me souviens qu'il plastronnait quand il y allait et n'avait dit, à aucun moment, qu'il serait préférable pour lui de rester manger au bateau. Peut-être auraient-ils compris...

En fait, Bodo, qui n'était pas aussi spontané qu'il pouvait le donner à penser, partait d'un raisonnement extrêmement simple : il m'était – pensait-il – devenu précieux ; donc je pouvais bien le financer. Raisonnement vicié, dont il allait faire les frais.

Sa connaissance primitive de l'univers nautique était la suivante : j'avais un bateau ; donc j'étais riche. Lui avait une résidence secondaire en France sans doute plus chère que mon bateau (quand on connaît les prix de l'immobilier en Alsace !), qu'il rentabilisait en louant des chambres d'hôte ; mais, dans sa logique d'Allemand, le bateau était un élément de prestige qui traduisait une grande aisance financière. J'ai tenté de lui expliquer que ce voilier représentait, pour ma femme et pour moi, une charge importante, que son entretien exigeait de nous des sacrifices et qu'il m'était impossible de jouer les généreux en permanence.

Pour terminer, il crut avoir l'idée du siècle : écoute, je mange mes produits hard-discountés et tu manges ce que tu achètes ; en clair, nous aurions deux cantines, dont l'une fournirait sans doute abondamment l'autre. La rupture était consommée ; ces discussions sans fond m'épuisaient ; j'avais hâte de retrouver une sérénité troublée par les deux phénomènes impayables que j'avais eus à bord l'un après l'autre, Luc et Bodo. Je partis sur le champ, énervé, décidé à me ressourcer du côté des Cyclades.

Énervé, je larguai les amarres à l'improvisade, sans avoir réellement réfléchi à la manœuvre et, le vent se mettant de la partie, je dus faire du marche avant/marche arrière dans un espace réduit, avant d'arriver à m'extirper du fin fond de la marina.

La veille au soir, j'avais réussi à régler le problème de l'eau. Ce ne fut point simple, vu ma connaissance rudimentaires du grec ; en outre, les gestionnaires de la marina sont invisibles.

Finike, novembre 2007. Alors là, c'est stupéfiant ! On nous a annoncé un gros coup de vent. J'ai mis en route l'anémomètre que, tout en vous contant mes histoires, je surveille du coin de l'œil. Il vient de passer de 5 à 35 nds en une seconde – même une Ferrari n'arrive pas à faire ça – et, dehors, ça piaule dans les haubans. Le bateau se cabre, un coup à tribord, un coup à bâbord, car le plan d'eau est agité comme une marmite milanaise. Comme si ça ne suffisait, il repleut, mais carrément à l'horizontale et, quand on met le nez dehors, c'est l'asphyxie ; on en prend par tous les trous. Malgré cela, j'atteins la pendille : elle est tendue à mort, non seulement elle, mais le second bout que j'ai frappé sur la chaîne fille. Résultat, le bateau s'approche du quai et se balade entre

ses amarres, pourtant bien raidies et reliées à des ressort en inox supercostauds qui doivent bien peser chacun 3 kg. À 45 nds de vent, je suis à un mètre du quai, parfois moins dans les rafales suprêmes.

Le superbe Trintella anglais à côté de moi est carrément contre le ponton et sa passerelle embrasse le placard électrique. Une rafale de gros pare-battage vient garnir sa poupe et mon voisin met son moteur en route, jusqu'à ce qu'une paire de gros bras de la marina (ce qui, en bonne logique mathématique, fait quatre bras) arrive pour l'aider à souquer sa pendille au winch.

Je me dis que, pour le p'tit resto du soir, je risquais de faire tintin et, comme je rejoins bientôt mes pénates, il n'y a plus grand' chose manger dans le frigo de bord. Bah non, une heure après, je notais 2,8 nds. Ah, cette Méditerranée, elle a une manière de vous saisir ! Bon, avant de partir, je vais devoir me reprendre d'un mètre sur la pendille, parce que, si ces coups de grisou atteignent un jour les 60 nds, il y a de fortes chances pour que la double pendille s'étire encore. Prudence est mère de tous les vices... pardon, mère de sûreté. En soirée, le vent du sud tourne à l'WNW : v'là le meltem, et ceux qui regardaient d'un œil goguenard les malheureux qui avaient la malchance d'avoir leur étrave pointée vers le sud se virent, à leur tour, précipités sur les pontons et passèrent la nuit à veiller, la casquette vissée sur le crâne (il n'y avait pas d'autre manière de la tenir), la lampe-torche à portée de main, l'œil glauque.

Il est vrai que ce coup de vent puissant est celui qui a envoyé à l'échouage ou au fond je ne sais combien de bateaux en mer Baltique et en mer Noire le 5 novembre 2007.

Le petit resto du port. Quand j'arrive, il n'y a pas foule. Je choisis ma place pour avoir une vue panoramique sur la marina, car le vent, qui n'a pas encore tourné, a encore des sautes d'humeur. À côté de moi, des vrais têtes de turcs, basanés, cheveux noirs épais taillés à la scie sauteuse, faciès mongol (je vous rappelle que les Turcs et les Mongols ont croisé leurs destinées jadis) ; de vrais Turcs, comme on en voit dans les films de James Bond quand il est à l'œuvre du côté d'Istanbul, mais en beaucoup plus sympa.

J'essaie de m'entendre avec le serveur sur le menu, ce qui – vu son anglais où « meat », « bread », « water » ou « cheese » renvoient à des réalités assez floues (je n'ose parler des verbes) – est une opération fort délicate. Bon, je n'ai pas vraiment le temps d'approfondir et de sortir mon dictionnaire de turkos, les arbres devant le restaurant sont de nouveau agités de convulsions inquiétantes ; ça se termine par un plat de viande d'agneau, légumes variés et salade, agrémentés de sauces délicieuses. Et le pain, exquis, ressemblant à de la fougasse, qu'on commence par dévorer avec appétit avant que n'arrive le reste. Le vin, il vaut mieux renoncer : il est autant taxé que l'essence en France.

Retour à la marina olympique d'Athènes pour quelques explications. Avant sa construction terminée en 2004, 4 clubs nautiques se partageaient les pontons de la vieille marina. Depuis, ils n'ont pas réussi à définir ensemble le mode de gestion de la nouvelle structure et la quote-part de chacun. Alors, on négocie et on s'engueule, mais rien n'avance : la marina n'est officiellement pas gérée et est donc gratuite pour ses occupants. À proximité d'Athènes, une aubaine ! Pour l'eau, on en obtient les lundi, mercredi et vendredi vers 17 heures. Le reste du temps, rien ne fonctionne.

Le Cap Sounion, c'est la pointe de l'Attique (en gros la péninsule athénienne). C'est aussi le point de départ vers les Cyclades, car, tant qu'on reste sous la protection de la côte, le meltem ne soulève pas de vagues ; au-delà du cap Sounion, on est exposé à une houle dure et confuse venant du nord-est. À vrai dire, je ne m'en faisais pas trop : par meltem, je

serais au portant et, ayant passé pas mal de temps à croiser dans des eaux plutôt mal famées (cap Béar, cap Creus, Camargue, Minorque, Bouches de Bonifacio), je me dis que le meltem ne pouvait être pire. Toutefois, par précaution et parce que je savais que ce vent, provoqué par un différentiel de pression assez spectaculaire entre les hauts plateaux anatoliens et la mer Égée, déboulait généralement au début de l'été, je restais dans l'anse Sounion 24 heures à écouter religieusement et à lire attentivement tout ce que je pouvais capter en matière de bulletins météo à la VHF, à la BLU et au navtex. Et puis, l'eau était si chaude et les baignades si agréables !



Le temple de Poséidon domine l'ormos Sounion

Dans l'ormos Sounion, il y a un grand hôtel devant lequel se trouvent les meilleures places de mouillage, mais aussi une grande promiscuité avec les charters grecs qui déboulent du Pirée et s'empilent les uns sur les autres. On peut s'en éloigner, tout en étant fort bien protégé des vents dominants. J'étais ancré au NNW du temple de Poséidon (dieu de la mer et protecteur des marins) et je prenais juste une petite houlette de SE qui disparut en soirée. Autrement, c'est un fond de sable dur de bonne tenue avec, à certains endroits, un tapis d'herbes. Je pense qu'avec des appareils de mouillage suffisants en longueur, qualité et poids et en se postant tout au nord de l'anse il doit être possible de résister à un fort meltem.

La météo grecque annonce depuis plusieurs jours du NW (les Grecs ne sont pas très imaginatifs et matière de météo), mais c'est soit un léger vent du sud qui m'accueille en mer Égée, soit la pétrole. Il est vrai que la période durant laquelle j'ai traversé les Cyclades était une période de canicule, ressentie dans l'Europe entière. Alors j'allais mon chemin : du cap Sounio à l'île de Kithnos ; de l'île de Kithnos à Naoussa sur l'île de Paros ; de Naoussa à Naxos ; de Naxos à Amorgos ; d'Amorgos à Astipalaia ; d'Astipalaia à Kos (186 MN).

N.B. Astipalaia et Kos n'appartiennent pas aux Cyclades, mais à l'archipel du Dodécanèse, dont la capitale est Rhodes.



Traversée des Cyclades

Je fis volontairement l'impasse sur Mikonos et Santorin, hauts-lieux des Cyclades, qui n'étaient pas sur ma route et ne procuraient pas des mouillages confortables, car, en solo, il ne faut pas se compliquer l'existence avec des manœuvres intempestives. Le propre du solitaire est d'apprendre à voir venir : le vent, la mer, les mouillages. C'est aussi de programmer dans le temps tout ce qui normalement accompli par plusieurs personnes : écoute des bulletins météo, étude des cartes, préparation de la journée de navigation (appareils, alarmes, vêtements, bouts utiles, nourriture et boissons, rangement, etc.), mise à poste de la voile d'artimon, mise en route du moteur, relèvement de l'ancre, sortie de l'anse, passage sous pilote, fixation de l'ancre sur le davier, mise en ordre de la baille de mouillage, mise en place des autres voiles et avanti ! À l'arrivée, la même chose, mais à l'envers.

S'il y a 25 nds de vent, il faut bien entendu s'adapter et agir en conséquence. Il faut aussi être capable de prévoir l'imprévisible ; en tout cas, réfléchir à la conduite à tenir si une pièce d'accastillage vient à casser, si le bateau se remplit d'eau, si le moteur chauffe, si ... si ... si ... Le capitaine et l'équipage vivant dans la même peau, il arrive que l'un (celui qui donne les ordres, en général) engueule le second (qui exécute lesdits ordres). « Mais quel c... ! Tu vois pas que le bateau dérive du côté des rochers ? » En règle générale, comme ça se passe en circuit fermé, l'équipage réagit vite et prend note pour une prochaine fois. Tout cela occupe bien l'esprit ; mais la sensation de liberté est si grande qu'on accepte facilement ces contingences. Bien entendu, il ne faut pas absolument avoir besoin de parler à quelqu'un, sous peine de déprimer. Moi, j'aime lire, écrire, écouter de la musique, naviguer, rêver, parfois simplement me reposer ... un œil veillant cependant, car il y a du monde sur la mer Égée !

Donc, les Cyclades ont beaucoup ressemblé à la Sardaigne. J'attendais du mistral ou du meltem : niente. Voiles et moteur à bas régime, autopilote, contemplation de paysages fabuleux.

Deux ou trois choses :



L'église de Naoussa

- ✓ À Kithnos, dans l'ormos lonnis au SE de l'île, je me dis que j'allais tester ma capacité à ancrer en mettant deux aussières à terre. Je n'avais pas trop l'habitude de cette manière de mouiller et il fallait bien s'y coller, vu la profondeur rencontrée dans certains mouillages. Je choisis évidemment une arrivée par petit vent et une cala peu fréquentée. J'ancrai à moins de 50 m de la rive et le vent me plaça en position oblique du côté du rivage. Je descendis l'annexe de ses bossoirs et partis en pagayant avec une amarre de 50 m que je fixai sur un rocher. Revenu à bord, je souquai ferme, en remontant également la chaîne d'ancre pour assurer la tension. Pour ce premier essai, ce n'était pas si mal.
- ✓ Naoussa, au nord de l'île de Paros, est franchement un très beau port des Cyclades, qui peut offrir quelques places, notamment à l'intérieur d'un môle relativement récent. Mais, fidèle à mes habitudes, je préférerai mouiller par 9 m de fond dans l'ormos Ay lonnon, à environ 1 MN au nord du port. Cette anse est parfaitement protégée ; il y a même un chantier. Certes, il me fallait descendre les 18 kg du moteur hors-bord et les fixer sur l'annexe, ce qui est finalement la manœuvre la plus périlleuse que j'aie à accomplir, vu la hauteur de poupe de l'Amphitrite ; mais, avec de la méthode et sans précipitation, la jonction se fait. Avec un homme à bord, l'annexe déleste et, en 7 minutes, je suis au port.
- ✓ Amorgos, le Grand bleu... Cette petite crique où plongent les garçons au début du film ; j'étais juste à côté, dans l'ormos Kalotaritissa, cala assez étroite, mais sympa

et protégée contre tous les vents, où se trouvent pas mal de bateaux de pêche sur bouées. Il vaut mieux mettre une amarre à terre. En pleine saison, il doit y avoir du monde...

Pendant que je traversais les Cyclades, le baromètre descendait graduellement : de 1012 hPa à Athènes, il était passé à moins de 1000 à Kos. Chacun sait qu'en Méditerranée un mouvement barométrique de quelques hPa peut annoncer un bon coup de vent. Alors, pensez, plus de 12 hPa !!! Pourtant, depuis Athènes, la météo grecque annonçait imperturbablement du NW 3 à 5, et, dans la réalité, il n'y avait que du tout petit vent, aussi souvent à l'est qu'à l'ouest, souvent même rien du tout. Juste en arrivant sur Astipalaia, j'eus enfin un vent portant de 15 nds, un vent chaud qui semblait venir des hauts plateaux ensoleillés.

A Kos, j'allai mouiller au SW, dans l'ormos Kamares (plage de Kefalos). Cadre pas vraiment extra. Longue plage de graviers ou sable grossier, bordée d'une file ininterrompue de restaurants pas vraiment gastronomiques. Principal sport local : le ski nautique, qui se marie fort mal avec la tranquillité des bateaux au mouillage. Le petit port, qui se trouve à l'ouest de la plage, est encombré – comme partout en Grèce – de bateaux de pêche et de tourisme. Mais, devant la plage, les fonds sont de bonne tenue et la protection contre le meltem excellente.

Le soir, mon annexe disparut de la plage, alors que je m'étais longuement – trop longuement – attardé dans une cabine téléphonique (il est vrai qu'en Grèce, avec une carte à 3 €, on téléphone une heure et demie). En 25 années de Méditerranée, ça ne m'était jamais arrivé ; je n'en conclurai pas qu'il y a davantage de vols en Grèce qu'ailleurs ; disons qu'elle était au mauvais endroit au mauvais moment. Je mis des Allemands à contribution pour la rechercher en annexe. Introuvable ! Une annexe de 3,10 m. Le lendemain, j'eus beau explorer la côte sous le vent. Elle s'était purement et simplement volatilisée. Je me consolai en me disant que cette annexe à fond rigide en V était lourde et impliable et qu'elle encombrait le pont hors saison, mais me souvins de l'incident annonçant sa disparition... Tharros, à 1200 MN de Kos.

Le dernier épisode « De Kos à Finike » est sans nul doute le plus palpitant. Oublié Luc et ses pilules multicolores ; oublié Cagliari et son hôpital ; oublié le ciel gris et pisseux de Sicile ; oublié Catane et sa misère ; oublié Bodo le Revenant. Non, ce qui suit m'a laissé des images inaltérables. Malheureusement, pas de photos, alors que j'avais pris de belles photos de mer qui auraient mérité votre admiration : la carte mémoire du Canon fit un caprice et refusa de livrer les clichés.

Sixième épisode : De Kos à Finike

Contrairement aux autres épisodes, c'est un épisode de pure navigation – et quelle navigation !

Nous étions le 30 juin. Ma femme et mon fils débarquaient à l'aéroport d'Antalya le 8 juillet ; il me restait à parcourir environ 175 MN. Pas vraiment inquiétant après les 222 MN de l'étape de pleine mer Cagliari-Cefalù, effectuée en quasi solo au pas de course. Mais je devais aussi accomplir les formalités, prévoir les réparations, acheter une annexe, trouver une voiture pour aller à l'aéroport situé à 130 km, et, ne pouvant plus entrer en contact avec les voileux de Finike (je saurai plus tard qu'ils avaient tous pris la mer), je me dis qu'il valait mieux y être au plus tôt pour tout organiser et prendre mes marques, dans ce pays où je n'avais encore jamais mis les pieds.

Les bulletins météo grecs annoncent toujours du NW ; mais, cette fois, contrairement aux jours précédents, le vent était bien là : 15 à 20 nds. Mindelo, bien retenu par sa nouvelle ancre, réceptionnée en Sardaigne juste avant mon départ, une bonne longueur de chaîne et deux amortisseurs, bougeait à peine.

Bon, me dis-je, si avec un voilier océanique tu restes caché quand il souffle un vent portant de 20 nds – mettons même 30 ou 35 avec les effets de côte –, tu vas finir ton voyage au moteur. Pourtant, je ressentais un peu d'appréhension ; pas la grosse trouille qui serre les boyaux, juste une petite inquiétude procédant du raisonnement suivant : jusqu'ici, le meltem a été aux abonnés absents ; je sais que sa saison de chauffe est l'été, notamment juillet et en août ; je sais, d'autre part, qu'une extrême chaleur a sévi sur le bassin méditerranéen durant une semaine et que le baromètre est en chute libre ; donc il y a de forts risques qu'il débarque vraiment sous peu ; toutefois, il souffle rarement au-delà de force 7 ; l'inconnue sur ce parcours semé d'îles et proche d'une côte montagneuse est l'effet de tuyère.

J'étudiai la carte et vis que, sortant de Kos, je devais parcourir environ 45 MN pour gagner Symi, sous la protection partielle de l'île de Kos et, après 20 MN, de la côte turque ; comme toutes les informations que j'avais rassemblées dans mon ordinateur m'indiquaient que le pire dans un coup de meltem n'est pas vraiment le vent mais la dureté de la mer et que la mer viendrait par 3/4 arrière, ça devrait aller. Je me suis laissé surprendre l'an passé par un vilain 9, débarqué plus tôt que prévu, dans l'île de Santa Maria à la sortie est des Bouches de Bonifacio (la femme de mon copain allemand, qui avait loué un Bavaria, voulait, malgré mes objections, absolument retourner sur cette foutue île, au souvenir impérissable ; elle n'a pas été déçue !). Tout ça pour dire que nous avons dû nous extirper des caillasses au petit matin et tracer vers le sud, sous les rafales spectaculaires de cette côte exposée au mistral ; avec un tout petit tiers de génois, les 14 tonnes de l'Amphitrite furent emmenées à plus de 8 nds. Deux petites différences toutefois : mon génois à enrouleur est à présent dans la soute avec une déchirure et je suis seul à bord.

Départ vers midi, le temps de lire le BM que j'ai pu capter, de tout préparer et de humer l'air. Ce jour-là, je devais avoir le nez bouché...

Route sous génois lourd et artimon : vent autour de 20 nds. Mer agitée, sans plus. En fait, ce fut une belle trace de Kos à la presqu'île turque de Datça. Passé le cap Crio (au SW de la péninsule), j'aurais pu aller m'abriter dans la baie de Knidos, qui est assez bien protégée du meltem ; mais les conditions de navigation n'étaient pas trop éprouvantes. Je restais – autant que faire se pouvait – sous le vent de la côte turque, pensant voyager bien à l'abri. Après avoir doublé les premiers caps et jusqu'au cap Ince (Ince burun), je me trouvai au large de la grande baie de Palamut et de Hayitbükü. C'est là que le vent se mit à fraîchir. Le meltem est un vent extrêmement turbulent ; depuis les Dardanelles, il débouche en force sur la mer Égée et, rencontrant rapidement pas mal d'îles et de presqu'îles, il va de plus en plus vite, tourbillonne et lève une mer croisée dont les vagues, courtes et nerveuses, s'entrechoquent et viennent claquer contre la coque. Jamais je n'avais rencontré une telle nervosité de la mer dans un coup de mistral ou de tramontane.

Le vent passait par les multiples fractures des hautes collines de la presqu'île, me tombait dessus selon des angles extrêmement variés, rendant la navigation inconfortable. J'affalai l'artimon, qui n'aimait pas du tout ces rafales en tir croisé et qui, pour me le faire bien comprendre, obligeait le pilote à corriger en permanence une tendance au lof renforcée par le train de vagues arrivant sur bâbord arrière. Dans ce cockpit central bien protégé par une capote, où mistral et tramontane n'avaient réussi à envoyer que quelques embruns, la mer de meltem en prenait à son aise et m'aspergeait généreusement et sournoisement.



De Kos à Bozuk bükü

Après avoir doublé le cap Ince, qui marque l'entrée de l'immense golfe de Datça, je n'étais plus très loin de Symi. De loin, je vis que les gülets (les goélettes turques) longeaient la côte et passaient entre l'île de Nimos et Symi. Mon plan de marche originel prévoyait de doubler Nimos par le nord et de me rabattre ensuite dans le golfe de Symi ; mais je me dis que je passerais bien là où passent des bateaux de 25 ou 30 m et me trouverais immédiatement à l'abri. La carte m'indiquait d'ailleurs une profondeur suffisante dans le passage.

Ce fut une erreur.

Sous l'effet du vent qui atteignait à présent 45 nds dans les rafales (j'étais en plein dans la tuyère), la mer devenait dure. Jusqu'ici, je notais des creux de 1,5 à 2 m ; après Ince burun, je m'enfonçais dans des creux très creux, qui devaient flirter avec les 3 m. À 2 MN du passage, je mis le moteur en route, affalai et ferlai le génois sur les filières. Un bon exercice, qu'on ne pratique plus depuis longtemps sur nos croiseurs dotés d'un enrouleur de génois. En fait, je m'aperçus que, même seul, même par un vent moyen de 35 nds, c'était beaucoup moins fastidieux que d'enrouler un génois. J'avais repris l'écoute en partie, m'étais assis sur le pont et, en relâchant progressivement la drisse, je pus rentrer sans difficulté la toile dans les filières. La manœuvre ne prit pas deux minutes.

Tout à coup, j'entendis mon pilote émettre un bip-bip caractéristique, annonçant que, pour lui, le temps du repos était venu. Je me dis qu'un pilote automatique ne serait jamais aussi bon qu'un timonier et que mon tout nouveau Simrad, doté pourtant d'un calculateur capable d'envoyer un sputnik sur Mars et d'un vérin de camion-benne, n'arrivait plus à corriger les coups de boutoir de la mer. Je pris la barre et constatai immédiatement qu'il y avait une résistance inhabituelle, même en tenant compte du mauvais temps. Elle était même quasiment bloquée sur tribord. Moteur au ralenti, descente en catastrophe dans la cale : je vis que la drosse qui mène au quadrant de barre sur tribord était sortie de la gorge de la poulie de renvoi vertical/horizontal et qu'elle était coincée et pratiquement

écrasée dans le moyeu de ladite poulie.

Ouhlala. Je suis à 1,5 MN des premiers rochers, vers lesquels la mer et le vent me poussent, et je ne puis plus aller sur bâbord. Entretien rapide entre le capitaine et le matelot (qui avaient 5 secondes pour prendre la bonne décision) et la grande pince coupante est mise à contribution. Une chance : comme elle sentait la rouille, je l'avais sortie du bateau deux ans auparavant et l'avais fait démonter, vérifier, affûter et graisser dans un atelier de mécanique. Clac ! La drosse ne fit ni une ni deux.

J'ai bien une barre franche de secours, mais, compte tenu de l'impact des vagues brutales sur la volumineuse pelle de gouvernail, je serais certainement arrivé à me casser un bras ou une jambe en la maniant. Alors, le pilote reprit du service, sans nouvelle plainte, et j'observais avec satisfaction et soulagement le sillage de la gület qui embouquait le passage. Tout va bien...

Enfin, tout allait bien jusqu'à ce que mon moteur tout neuf, choyé comme un bébé qui vient de naître depuis la Sardaigne (si ce n'étaient les idioties manoeuvrières du sieur Bodo), s'arrête. Là, je me dis que quelqu'un m'en voulait particulièrement et me soulageais en jurant des choses inavouables.

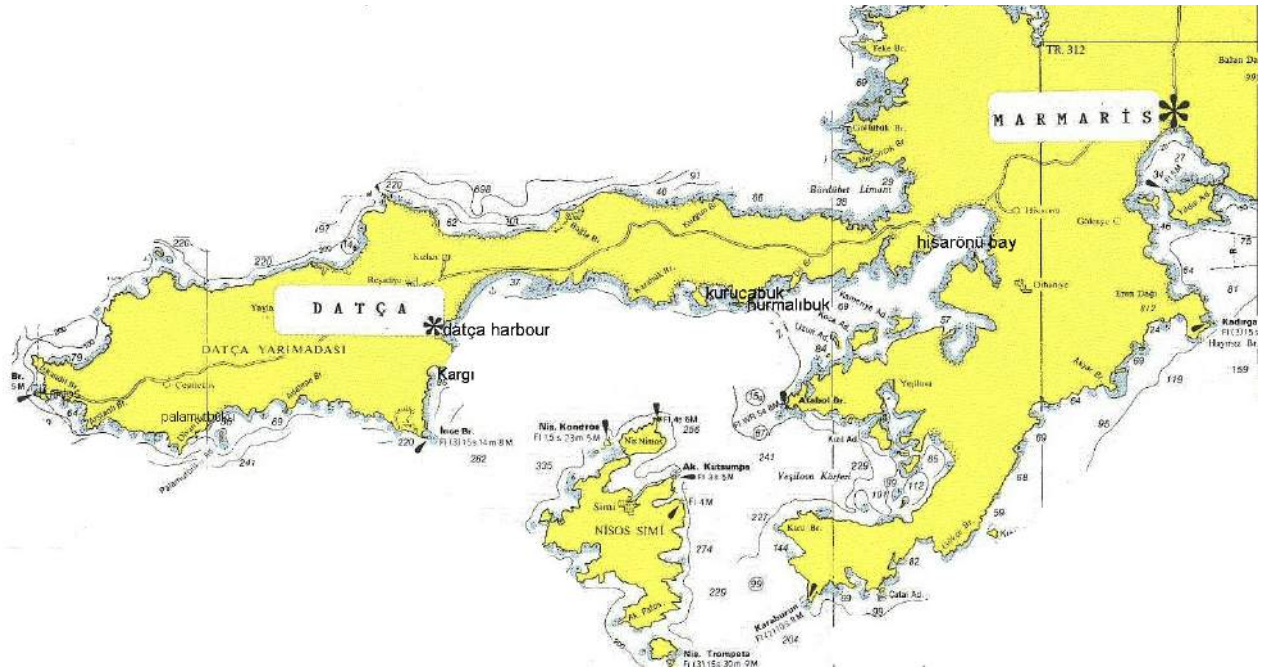
Bon, inutile d'aller prendre le pouls du moteur : dans 9 cas sur 10, un moteur qui pile net est un moteur qui ne reçoit plus de gazole. Le temps de purger le circuit, j'aurais dérivé jusque dans la caillasse. Nouvelle concertation entre le capitaine et le matelot. Il en ressort que le génois doit être remis à contribution, vaille que vaille, car, sur une mer comme celle-là, le désendrailler, le ranger, endrailler le tourmentin, changer les écoutes en moins de dix minutes, ça n'était pas concevable. Et puis, il fallait faire vite, très vite, avant que Mindelo ne se retrouve en travers des vagues. Je hissai le génois aussi vite que je pus, y laissant pas mal de calories ; mais, dès les premiers mètres, le bateau retrouva une motricité et le pilote se remit à travailler normalement. Le plus dur fut de l'étarquer sous l'emprise du vent.

Je préviens tout de suite la question que je sens venir : pourquoi pas la grand voile arisée ? Pour plusieurs raisons : 1. La GV étant sous taud, la manoeuvre aurait été plus longue, et le facteur temps est un élément déterminant quand on dérive au vent d'une côte inhospitalière. 2. La capote de cockpit occupe une grande partie de l'espace sous la bôme ; elle aurait dû être plusieurs fois contournée et j'aurais travaillé dans des conditions acrobatiques très désagréables, risquant même de passer par-dessus bord et de me faire mal. 3. Dans du portant, je préfère le génois à la GV, et je savais qu'après Nimos je retrouverai un vent proche du vent arrière. La seule chose qui pouvait m'inquiéter était le surtoilage du bateau. 45 m² pour un vent de 35 nds atteignant régulièrement les 45 nds, c'était beaucoup trop, même avec un génois lourd. Points positifs : la toile n'avait pratiquement jamais servi et semblait être très costaud(e) ; par ailleurs, en cas de casse de l'étau largable, l'étau d'enrouleur serait toujours en place pour tenir le mât.

À présent, plus question de me glisser dans le chenal derrière une gület. On reprend le large vent de travers, afin de contourner Nimos par le nord. En laissant un peu fasseyer le génois, je dépassais régulièrement les 9 nds et la côte désertique de Nimos défilait rapidement sur mon tribord.

D'accord, mais après, demanda le matelot ? Après, on s'adapte, répondit le capitaine. Sage réponse... Passé le cap au nord de Nimos, je virai de bord. J'avais des craintes, compte tenu du volume du génois et de la force du vent ; mais, avec une triple boucle sur le self-tailing, ça se passa plutôt bien. Maintenant, j'avais de l'eau à courir. Oui, mais dans quelle direction. En empannant, j'avais renoncé à la grande baie d'Hisarönü et au golfe de

Yeşilova. La baie de Symi et la côte sous le vent me paraissaient inaccessibles, car j'aurais dû serrer le vent. Il me restait deux options : faire cap sur le cap Kara (Karaburun) à l'extrémité de la seconde péninsule turque et rechercher un mouillage à l'abri de la côte ; continuer vers Rhodes ou rester en mer et attendre que le coup de vent se calme. L'essentiel était de sortir de la tuyère.



Je choisis la première option pour deux raisons : la première était que, vu la fiabilité aléatoire des prévisions météo, je ne pouvais savoir si ce fort coup de vent ne dégénérerait pas en une véritable tempête (l'été, c'est rare, mais ça arrive parfois) ; la seconde était que, si ça ne marchait pas, je pourrais toujours regagner le large. À l'ouvert du golfe de Symi, le vent redoubla de vigueur : 40 à 45 nds, rafales à 55 (j'ai plusieurs fois contrôlé dans les ports les valeurs de mon anémomètre ; elles sont justes ; par ailleurs, j'ai à bord un anémo à main). La mer fumait le long de l'île. Le vent, après avoir franchi les hautes collines de Symi, dévalait en accélérant le dénivelé de plus de 600 m et tombait perpendiculairement dans la mer qu'il vaporisait littéralement en formant des colonnes impressionnantes. Encore jamais vu ça ! Je me dis que j'avais bien fait d'oublier Symi, car, sur sa côte orientale, les rafales catabatiques doivent largement dépasser les 60 nds.

8 nds, 9 nds, 9 nds 1/2, 10 nds, 10 nds 1/2, 11 nds, 11 nds 1/2 (mesures GPS). Je n'en revenais pas ! Et surtout, j'avais l'impression que la vitesse pourrait croître indéfiniment, tant l'Amphitrite – à l'opposé de mon ancien voilier, un modeste 31 pieds qui, au-delà de 8 nds 1/2, devenait parkinsonien – ne sortait pas de sa route. Une stabilité parfaite. La quille longue, sans doute, et le gabarit de l'accastillage. Évidemment, pour un qui, comme moi, n'est pas habitué à marcher à 15 nds sur un cata, une telle vitesse était comparable à celle du chemin de fer de la Foire du Trône, d'autant que la mer poussait, poussait. Quant au génois lourd, il ne donnait aucun signe de faiblesse – contrairement aux écoutes (achetées l'année passée) qui sortiront de cet épisode dépenaillées – et le voilier, à qui je le confierai pour vérification dès mon arrivée à Finike, me demandera pourquoi je le lui ai donné. Pour les écoutes, la prochaine fois, je prendrai un diamètre encore plus gros.

L'autopilote (un AP26 avec gyrocompas de chez Simrad + vérin 50ST20 de chez Lecomble & Schmitt) mérite des compliments. À 145/150° du vent, il avait compris qu'un empannage

était interdit et il corrigeait la trajectoire mieux que je n'aurais pu le faire moi-même. Les algorithmes qu'il emmagasine lui permettent d'anticiper, dès lors que la mer est à peu près régulière, et au puissant vérin d'agir avec la promptitude de l'éclair en cas d'avatar. Cher mais excellent. Plus rien à voir avec les anciens Autohelm.



La cala de Bozuk bükü (ou Bozukkale)

Après ma traversée record vers la côte turque, j'atteins le cap Karaburun, bas sur l'eau, situé à l'extrémité d'une bande de terre basse. C'est maintenant qu'il va falloir tout préparer, car je ne suis qu'à 2,5 MN de Bozuk bükü ou Bozukkale, où j'envisage de jeter l'ancre. Dans moins d'une heure, la nuit tombera.



Ancre ROCNA (pub gratuite). La mienne est une 25 kg

Je longe le plus possible la côte, mes yeux allant du dessin côtier au lecteur de cartes portable que j'ai en main, et finis par atteindre l'ouvert de la cala ; avec le vent dans l'axe, seul, sans moteur et sous pilote, impossible de faire mieux. La manœuvre consiste à me rapprocher de la rive orientale, à mettre le bateau dans le vent, à poser le pied sur le down du guindeau tout en ramassant le génois et ... à attendre en priant que la super ancre dont j'ai doté Mindelo tienne ses promesses. Eh bien oui ! Coup de rappel impératif de la Rocna mouillée par 35 m de fond pour 70 m de chaîne ; je prends immédiatement mes repères : elle ne bougerait plus jusqu'au matin suivant, malgré le vent (tombé à 35/40 nds) et malgré la houle qui, contournant le cap, nous prenait par le travers. Sur la notice qui accompagne ma brave ancre néo-zélandaise est écrit (en substance) : Évitez de reculer brutalement sur l'ancre, car son enfouissement est rapide et vous risquez d'endommager le guindeau. Après de nombreux mouillages, je puis dire : Son enfouissement est immédiat et ... ça tient !

J'étais content d'être arrivé, car, malgré tout, la journée avait été riche en émotions. Casse-croûte rapide, mais pas question de fermer l'œil, que j'avais rivé sur l'anémomètre et sur mes amers. Coup d'œil au moteur, mais j'étais trop fatigué pour m'y coller dans l'immédiat. Comme j'étais visible de l'anse du château, j'eus la visite en annexe de plaisanciers, qui me dirent qu'il ne fallait pas rester là et qu'il valait mieux aller mouiller au fond de la cala. Mais, comme personne n'était en mesure de tracter 14 t par un vent pareil, je restai là où j'étais.

En fin de nuit, le meltem faiblit et, au lever du soleil, je pus enfin jouir du cadre magnifique où je me trouvais. À vrai dire, je n'en eus pas beaucoup le temps : j'eus rapidement autour de moi des pêcheurs qui me proposaient de me remorquer ; mais leurs barques équipées de vieux moteurs poussifs et leur maladresse qui risquait à tout moment de précipiter leurs appareils de pêche contre ma coque me firent renoncer à leur aide.

Quelques voiliers (sans doute des charters) sortirent de la cala, sans plus se préoccuper de moi que si j'étais un cormoran. Puis Mustafa, alerté par les pêcheurs, arriva avec sa longue barque équipée d'un moteur digne de ce nom. Remorque, mouillage relevé et route vers le ponton du restaurant « The sailor's house », où je passerais des jours délicieux et reviendrais en août avec ma famille pour un second séjour. Dans un premier temps, je restai sur bouée ; puis, comme j'étais dépourvu d'annexe, je me rapprochai du ponton.

La communication avec Mustafa n'était pas simple ; il parle un sabir anglo-turc, pas toujours facile à pénétrer. Je compris cependant qu'il y avait ici une Belge qui pourrait m'aider.

Quelques mots sur Bozuk bükü : Tous les yachts peuvent mouiller à Bozukkale (signifie « château détruit ») en toute sécurité. Il y avait ici dans le passé un chantier naval. À l'entrée de la baie, on peut encore apercevoir les ruines des murs de l'ancienne ville de Loryma, sur la rive ouest. Ces murs ont 2.24 m d'épaisseur et 320 m de longueur et englobent une surface de 274 m². À l'époque il y avait deux tours aux coins de la citadelle et neuf tours rectangulaires tout le long. Aujourd'hui seule subsiste une partie de la tour nord. Quatre des cinq portes se trouvaient au nord. On y trouve deux citernes creusées en partie dans la roche, des deux côtés des murs. Sur la colline de l'acropole, à l'est du ponton sous la citadelle, il y a un autre mur, construit avec des pierres rectangulaires et pluri-angulaires. Une inscription sur les parois d'une grotte au pied de la colline en bord de mer avertit de ne pas enlever les offrandes laissées sur ce lieu sacré. Sur certaines cartes, le lieu est dit Aploteka.



Le ponton de Mustafa

Le port est à l'abri des sévères conditions météorologiques et on raconte que pendant les guerres du Péloponnèse les Athéniens cachèrent ici leurs navires. Les Commandants d'Athènes utilisèrent aussi ce port pour réunir leur flottille avant le siège de Knidos en 395 a.C. En 335 a.C. Démétrius, fils d'Antigone, y réunit également sa flottille. Le Port de Bozukkale fût aussi utilisé pendant l'époque Romaine et Byzantine ainsi que par les Chevaliers de Rhodes. Sur le côté sud de la péninsule de Loryma, on trouve quatre ou cinq gros blocs de pierre amassés les uns sur les autres, qui pourraient être les fondations d'un autel.

Celle qui est intarissable sur le site de Bozuk bükü s'appelle Danièle, citoyenne belge aux mille emplois, qui passe une grande partie de l'année dans ce lieu où elle se sent bien. Elle a été comme adoptée par la famille de Mustafa, qui possède une partie des terres entourant la cala (depuis que l'Atatürk a procédé à une redistribution de terres dans les années 20 à 30) et gère l'un des trois restaurants du lieu. Danièle y a même un logement et, le matin, elle organise de petites randonnées pour les amoureux des sites antiques.

Aucune route ne mène à Bozuk bükü ; quand on est à pied ou en voiture, il faut aller jusqu'à la Serçe limani (cala voisine) et trouver un bateau qui va à Bozuk bükü. Par contre, c'est une halte régulière des circuits de charter entre Bodrum et Marmaris et, si la journée est tranquille, le soir, il est fort rare qu'une des bouées ou une place sur l'un des pontons demeurent libres. L'eau y est turquoise et invite à la baignade à chaque instant.

Présente en Turquie depuis 15 ou 20 ans, Danièle parle couramment le turc ; elle va beaucoup m'aider, car, après avoir désespérément essayé de purger ce foutu moteur, je dois convenir qu'il doit y avoir autre chose et, comme il est sous garantie, nous appelons

l'agent Lombardini de Marmaris, pas vraiment emballé de devoir faire un trajet en voiture, à pied et en canot. En fait, je ne le verrai jamais ; ce que je savais déjà se vérifie : en Turquie comme ailleurs, vaut mieux tomber en panne devant l'atelier de l'agent ou s'arranger pour venir mouiller devant sa porte...



De la terrasse du restaurant en août

Je me dis que je devrais pouvoir aller à Marmaris à la voile. Et puis, voilà que la flotille Sunsail se pointe, avec hôtesse et mécano. Juste avant de partir le lendemain, grâce à l'entremise de Danièle, le mécanicien accepte de jeter un coup d'œil à mon affaire. Il convient avec moi que c'est le flux de gazole qui a été rompu et fait comme j'ai fait : il dévisse et pompe, pompe et repompe. Le moteur démarre et, au moment où il range ses outils, content d'avoir réglé le problème, il stoppe. Trois fois il lui fait ça. Là, notre Turc commence à fumer, cherche une fuite et n'en trouve pas. Je suis convaincu que vous avez tous pensé que les mouvements de la mer avaient désamorcé le plongeur. Que nenni ! Le réservoir est rigoureusement compartimenté et il restait suffisamment de carburant pour nourrir le tuyau d'aspiration plongeant bien au fond. Vous vous dites que j'ai dû chargé du gazole pas très net. Bah non ! Le gazole de Catane était plus propre que le port.

Notre Turc finit par extraire de la conduite un petit ver de silicone. Quésaco ? Contrôle du réservoir, compréhension immédiate : le cadre de la trappe de visite, sur laquelle est vissée un couvercle, est fixé par une vingtaine de vis et par du silicone ; le brave ouvrier qui (je suppose) fit ou refit un jour l'étanchéité du cadre a laissé baver la colle vers l'intérieur ; donc, lorsque le gazole a le hoquet, il va lécher la trappe et, avec le temps, arrache des filaments de silicone, qui finissent par être aspirées et par bloquer le flux.

Pour la barre, c'est un truc du même tonneau. J'avais déjà eu l'occasion, à de nombreuses

reprises, de vérifier la solidité des poulies de renvoi et la tension des câbles ; sauf que j'ai omis de le faire après le remplacement du moteur. Il est vraisemblable qu'en retirant le fond du cockpit mon mécanicien sarde a forcé sur la poulie, qui se trouve pratiquement sous le moteur, ou l'a heurtée lors de la dépose ou de la pose. Le socle de la poulie, fixée sur un très épais morceau de chêne stratifié à fond de cale, ne tenait plus que par deux vis ; avec le mauvais temps, la poulie a fini par lever vers l'avant et la drosse, devenue plus lâche, est sortie de la gorge. J'ai refixé la poulie avec six boulons et ai échangé la drosse contre un câble de filière et deux serre-câbles à hauban.

Disons, braves gens, que notre sécurité tient à bien peu de chose et que les ouvriers qui sont à l'œuvre sur nos bateaux ne mesurent pas toujours les conséquences d'une petite erreur. D'où la nécessité d'être à bord et d'ouvrir l'œil lors de la moindre intervention.

Malgré le caractère sportif de mon arrivée à Bozuk bükü, je crois que j'ai bien choisi mon point de chute. Le site est merveilleux et le petit restaurant de Mustafa & Co excellent. Bien que pas trop doué en cuisine, je vais faire une description sommaire du repas du soir : d'abord le buffet de meze, où les seules couleurs donnent envie de consommer ; en fait, il s'agit de légumes, de poisson, de viande cuisinés ; on y trouve des aubergines, des poivrons, des piments, des concombres, des tomates, des boulettes de viande, des petits filets de poisson, des salades diverses baignant dans des sauces délicieuses et variées ; rien qu'avec ce buffet on a l'estomac plein ; après, c'est le plat de résistance (sur lequel on peut faire l'impasse) : encornés, poisson ou viande grillés ou en sauce, accompagnés de légumes exquis. Rien à voir avec la cuisine anglo-grecque. Cuisine beaucoup plus recherchée et pas trop chère, du moins dans des lieux qui ne sont pas hyperfréquentés : pour trois jours, j'ai payé 40 €, place d'accueil incluse, puisque les restaurateurs des calas construisent ces pontons pour attirer le chaland.



De Bozuk bükü à Finike

Deux bémols toutefois :

Le vin est surtaxé et, pour une bonne qualité, on paie cher (vaut mieux en avoir à bord).

Nos restaurateurs turcs ne sont pas des marins et ils ne mettent pas toujours en place des amarrages dignes de ce nom ; le soir, par surcroît, la houle pénètre dans la crique et il peut y avoir de mauvaises surprises ; quand on jette un coup d'œil sous la surface, on s'aperçoit qu'on est tenu au corps-mort par un bout d'un diamètre insuffisant, raccommode 5 ou 6 fois avec les moyens du bord. Au mois d'août, durant la nuit, une pendille a lâché et le cata qui avait l'un de ses flotteurs dessus a détérioré les chandeliers et la coque d'un Hanse d'au moins 16 m amarré à côté de lui ; comme c'était un charter, le propriétaire du Hanse en a été pour ses frais. Le plus sage est donc de mouiller avec une amarre à terre.

Je repris la mer le 4 juillet, profitant du bon vent d'ouest qui se lève le matin, et passai la nuit en mer, malgré la faiblesse du vent durant la nuit. Il me restait 110 MN. En utilisant le moins possible le moteur, je fus à Finike le lendemain, après avoir traversé, par grand ciel bleu et par une belle brise, l'extraordinaire archipel de Kekova où je m'octroyai une petite baignade matinale rafraîchissante.



L'archipel de Kekova (vue vers l'entrée ouest)

Je me demandais tout de même comment ça allait se passer à Finike, car, mon mobile n'ayant pas apprécié d'avoir fait trempette et la VHF ne pouvant passer les hautes montagnes de la côte, je ne pouvais annoncer mon arrivée. Mais, dès que je fus en vue du port, je vis bien que j'avais été repéré par les ormeggiatori locaux, qui prirent en main la manœuvre et m'accompagnèrent dans ma place. Pour les formalités, on m'attacha un jeune homme de la marina, qui me fit passer de la douane aux affaires sanitaires, des affaires sanitaires à la police, de la police aux affaires maritimes, des affaires maritimes à

la direction du port et, en deux heures, j'avais toutes les autorisations nécessaires à ma survie dans ce beau pays (car – il faut le dire – les Turcs ont hérité de l'Empire ottoman un amour immodéré pour la paperasse et les tampons). Coût des formalités d'entrée : 8,50 YTL, soit environ 5 € pour une année.



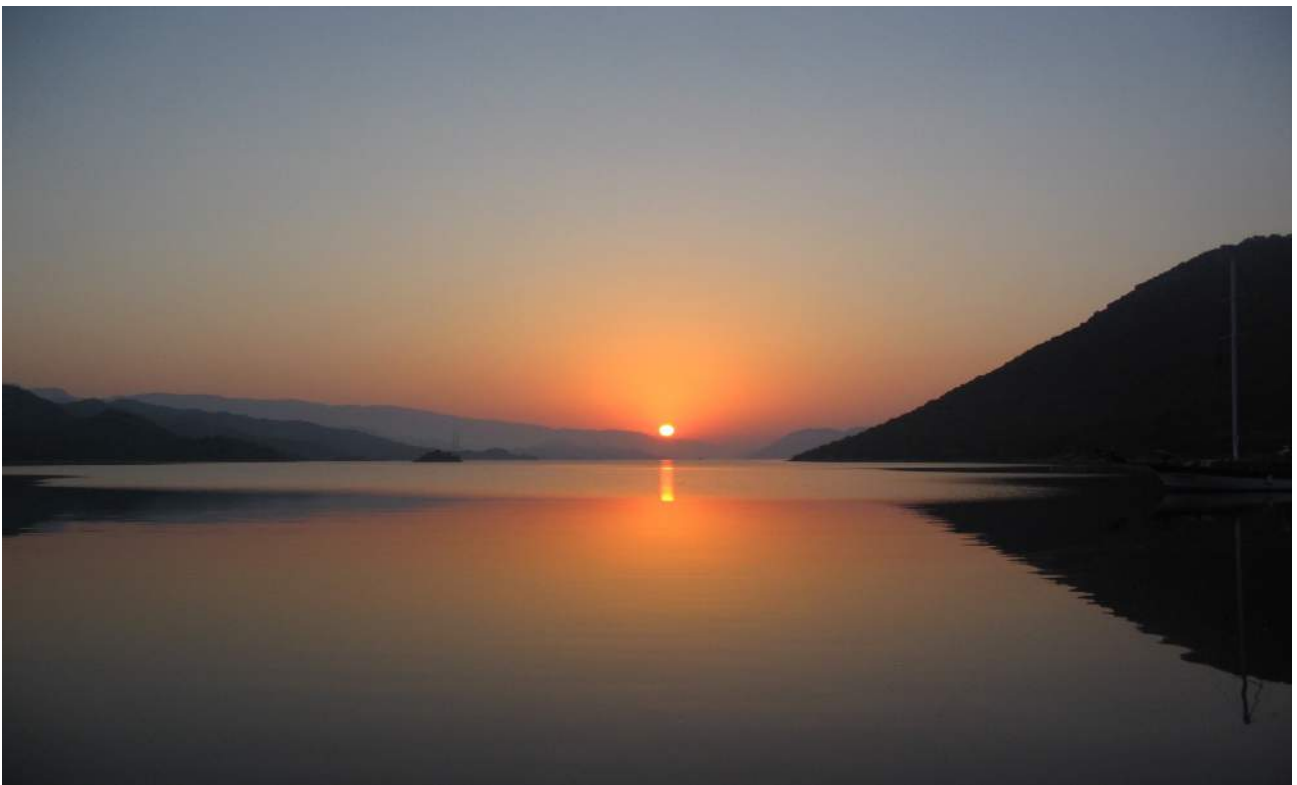
Au creux des montagnes et des vallées fruitières : Finike



Marina de Finike, où se trouve à présent Mindelo, à l'extrémité du premier appontement (côté mer)

En conclusion, je dirai que, malgré Luc, estropié de la vie, malgré mon séjour à l'hôpital de Cagliari, malgré la flotte sicilienne, malgré l'ineffable Bodo et malgré cette inoubliable mais sévère journée du 30 juin 2007, ce fut une très belle croisière ; car il sera évidemment toujours beaucoup plus facile de raconter ses petites misères passagères que de décrire la mer, les étoiles, les îles grecques, le vent, les paysages grandioses, l'eau bleue turquoise, les petits restaurants, les sites antiques...

Patrice GEFFROY - en terre d'Alsace, le 8 février 2008



Coucher de soleil sur Kekova

<http://www.uneinvitationauvoyage.eu>

© Récit et photos utilisables pour un usage personnel et non diffusables sans l'autorisation de l'auteur.

Huit ans après, 3 juin 2015

POST-SCRIPTUM

Depuis 2007, après avoir hésité à renouveler l'expérience, j'ai souvent embarqué des équipiers.

Ils ont été tous très bien, il n'y a jamais eu de discussions stériles, encore moins de disputes, et jamais je n'ai revu des spécimens du même type que les 2 (sur 6) qui ont participé à la croisière de 2007.

Même les équipiers sans expérience nautique ont été parfaits.

Cette année encore, pour une croisière qui nous mènera au Brésil, des équipiers seront à bord et je ne me fais plus le moindre souci à leur sujet.

Il faut dire que, entretemps, j'ai appris à décrypter les emails, à déceler les enthousiasmes artificiels, ceux qui retombent aussi vite qu'ils sont venus, les motivations incertaines ou alambiquées, les fuites devant l'existence qui transformeront le bateau en galère, les travers que je ne supporterai pas, les incompatibilités de toutes sortes..., et que, pour les longues croisières, je m'arrange pour rencontrer mes équipiers avant le départ, ce qui rend les relations plus fluides et donne une idée plus précise des personnalités avec qui il faudra composer dans un espace restreint et sur une assez longue durée.

Autre chose : je demande un certificat médical attestant que leur état de santé est compatible avec une croisière de plusieurs semaines ou mois sur un voilier. Luc a laissé une empreinte...

De mon côté, j'établis des fiches d'information précises sur le bateau, sur la croisière et sur moi-même, de manière que toutes les questions puissent être posées et élucidées avant que les amarres soient larguées.