

Trotamar III a conservé sur ses bordés le nom officiel de Principat d'Andorra, qu'il a fièrement porté autour du monde de 1987 à 1989. Cet Amphitrite a été le premier voilier de la Principauté d'Andorre à avoir bouclé la grande boucle !

B. HENRY

Principat d' And

BILAN VOILES

90 000 MILLES
EN AMPHITRITE



orra

En quatorze ans de navigation, un tour du monde et des croisières hauturières en Atlantique et Méditerranée, le Catalan Avel·lí Bassols a parcouru 90 000 milles à bord de son Amphi III. Bilan d'une expérience maritime étonnante et rencontre avec un personnage hors du commun. Par Éric Vibart, photos Bernard Henry.



En 1981, sortant du cabinet de ses médecins, Avel.lí Bassols est au plus mal. A 59 ans, cet ingénieur et industriel catalan vient d'échapper d'un cheveu à un infarctus fatal et la mine des praticiens ne laisse guère d'espoirs. Représentant l'Espagne à l'ONU pour les normalisations électriques, dirigeant quatre entreprises, Avel.lí se sent condamné. Espérance de vie ? Six mois. Avel.lí Bassols navigue depuis l'adolescence – Snipe, Vaurien et Flying Dutchman. Son premier croiseur a été un Coronado, baptisé *Trotamar*, nom qui signifie «Celui qui trotte sur la mer», en référence à la passion du skipper pour les chevaux. Puis est venu *Trotamar II*, un Karaté avec lequel Avel.lí a régaté jusqu'en 1974. Trois démâtages et un tour complet marquent les aventures de ce bateau.

«J'avais toujours rêvé de refaire la route de Colomb, explique-t-il d'une voix calme. Cet accident de santé a décidé pour moi d'un changement radical d'existence.» Avel.lí solde ses affaires et songe à la proposition qu'on lui a faite : acheter un Amphitrite neuf dans d'excellentes conditions. «A l'origine, je ne voulais pas de ce bateau – trop grand. Puis le prix est devenu intéressant et j'ai pu obtenir pas mal d'options, alors j'ai accepté. De toute façon, même avec les frais d'importation, ce bateau était moins cher qu'une unité de même taille et de même



Bien protégé le cockpit central aux formes douces est d'un confort irréprochable

programme construite en Espagne.» Lorsque le bateau est livré à Port-Grimaud, en 1982, un mois de travail est nécessaire pour le préparer, l'équiper. Attitude révélatrice du personnage, Avel.lí vient au chantier en vêtements de travail et se fait passer pour un employé du propriétaire, travaillant avec les ouvriers.

«Mes enfants m'ont poussé à

partir et mon médecin m'a donné l'autorisation de traverser l'Atlantique, pensant – avec raison – qu'une fois au large, le stress serait moins important qu'à terre. En 1983, avec un équipage, j'ai quitté Barcelone pour les Baléares, les Canaries, la Martinique, Grenade... Je suis revenu en Espagne après avoir écumé les Caraïbes, essuyant au passage une violente tempête tropicale à l'approche des Bermudes.» En 1985, Avel.lí part aux Canaries, où il visite toutes les îles, puis fait escale à Madère et Tanger. L'année suivante, *Trotamar III* est aux Baléares, mais le grand projet est lancé : un tour du monde. «J'ai alors cherché un sponsor, non



pour l'argent, mais pour la motivation. Et c'est en Andorre, où j'avais des attaches, que j'ai été entendu !»

Vingt-huit équipiers de huit nationalités embarqués au fil du tour du monde !

Rebaptisé *Principat d'Andorra*, l'Amphitrite devient bateau officiel de la Principauté – et obtient même un statut diplomatique ! Chaque escale d'Avel.lí est précédée d'une lettre officielle annonçant la visite imminente du bateau portant les couleurs d'Andorre. «Ça a donné lieu à des situations comiques. Aux Fidji, par exemple, j'ai demandé un pilote par VHF et j'ai vu monter à bord des hommes armés : j'arrivais en plein coup d'Etat ! Après que nous nous soyons expliqués, le pilote du port m'a déclaré : "Vous allez enfin me dire où se trouve Andorre. Je connais la Principauté par les timbres que je collectionne, mais ne l'ai jamais trouvée sur la carte !"»

Le 3 janvier 1987, *Trotamar III*

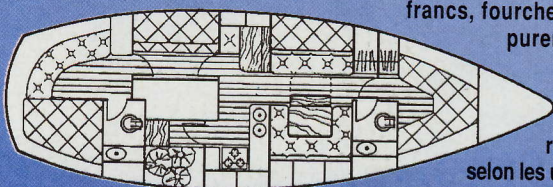
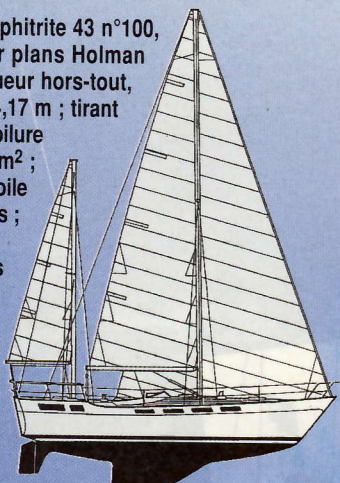
TROTAMAR III À LA LOUPE

- **Caractéristiques.** *Trotamar III*, Amphitrite 43 n°100, construit aux chantiers Wauquiez sur plans Holman & Pye, mis à l'eau en août 1982. Longueur hors-tout, 13,03 m ; flottaison, 10,35 m ; largeur, 4,17 m ; tirant d'eau, 1,80 m ; poids, 13 t ; lest, 4,5 t ; voilure au près, 102,40 m² ; grand-voile, 32,90 m² ; génois n°1, 59 m² ; artimon, 10,50 m² ; voile d'étai, 25 m² ; spi, 136 m² ; fuel, 425 litres ; eau, 800 litres.

- **Nombre de milles parcourus.** Plus de 90 000 milles, dont plus de 30 000 pour le seul tour du monde – au total, 997 jours de mer qui ont permis de rallier 173 ports dans 27 pays différents !

- **Neuf et occasion.** L'Amphitrite, très reconnaissable par son esthétique «vieux galion», a été produit à 138 exemplaires entre 1975 et 1984 pour une clientèle très internationale. Les unités d'occasion sont peu nombreuses et restent bien cotées : elles se négocient entre 650 000 et 800 000

francs, fourchette très large et purement indicative, l'équipement pouvant entraîner des différences notables selon les unités proposées.



CE QUI A TENU

- La structure générale de la coque.
- Les emménagements.
- Le moteur, peu utilisé par rapport aux milles parcourus.

CE QUI A MOINS BIEN TENU

- Certains points du pont en teck.
- Le guindeau d'origine.
- Les vannes à volant d'origine.

quitte Barcelone pour la grande boucle. «*La seconde traversée de l'Atlantique a été très facile !* lance Avel.lí en souriant. *Côté équipage, je savais que je trouverais sans difficulté des gens en cours de route. En fait, j'ai accompli le tour du monde avec vingt-huit équipiers et équipières représentant au total huit nationalités différentes. Et ça s'est toujours très bien passé ! En tant que chef d'entreprise, j'ai recruté des gens toute ma vie et je commence à savoir avec qui j'aime vivre et travailler. En plus, je n'ai jamais fait exception aux deux principes suivants : l'équipier doit payer quelque chose pour son séjour à bord, si peu que ce soit, et tout le monde doit travailler aux escales.*»

Au port, Avel.lí installe, pour sa part, une vieille machine à coudre sur le quai et commence à ravauder un vieux foc rapiécé qui ne sert que pour sa «réclame». «*Ça ne rate jamais : une heure plus tard, des skippers viennent me demander quelques petits travaux de voilerie ou la confection d'un pavillon de courtoisie ! D'autres équipiers trouvent à s'engager comme serveurs, plongeurs, fabricants de paréos, professeurs...*» Selon les opportunités, Avel.lí transforme *Trotamar III* – pardon, *Principat d'Andorra* – en voilier de commerce : paréos tahitiens vendus en

Australie, tapis tures vendus en Grèce. Tout est bon pour maintenir à flot la caisse du bord ! Autre obligation qui ressemble à un plaisir : tout équipier embarquant à bord doit manier le sextant et savoir faire le point dans les quinze jours. «*Certains embarquent deux ou trois GPS. Moi, je préfère que tout le monde sache faire le point en plus du GPS...*»

Avel.lí sort son pavillon personnel, carré de soie peint par une de ses filles, convertie au bouddhisme et vivant au Népal. On y voit un cavalier indo-asiatique galopant sur fond d'azur : Trotamar... Ce pavillon, Avel.lí l'a envoyé dans les barres de flèche lorsqu'il a fait officiellement partie de la Tall Ship Race qui, en 1988, a fait escale à Sydney pour le bicentenaire de l'Australie. Bateau à statut diplomatique, l'Amphitrite était le plus petit bateau de la Tall Ship, reconnu et accueilli à l'égal des navires-écoles des grandes nations. Sur le programme officiel, *Principat d'Andorra* figure vis-à-vis du troisième *Eagle* des Coast Guards américains ! Naviguant à cette occasion entre Brisbane, Hobart et Sydney,

ENTRETIEN : ENVIRON 50 000 FRANCS PAR AN

Avel.lí Bassols effectuant l'essentiel de l'entretien lui-même, les plus grosses dépenses viennent des frais de ponton, de l'assurance et des inévitables rechanges d'une année sur l'autre.

• **L'amarrage à l'année** aux pontons du Reial Club Marítim de Barcelone s'élève à 18 660 francs par an, eau, électricité et services du club compris.

• **La cotisation au club** revient à 3 200 francs.

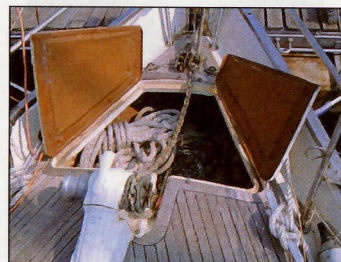
• **L'assurance** (tous risques et toutes zones de navigation), pour une valeur de 1,4 million de francs, représente une facture annuelle de 14 490 francs.

• **Le carénage**, effectué deux fois par an, revient à environ 2 000 francs d'antifouling, la mise à terre du bateau étant gratuite pour une période limitée pour les membres du Reial Club Marítim.

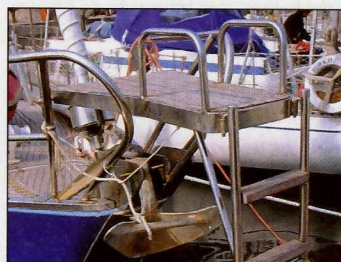
• **Les réparations, changement de matériel et renouvellements** excèdent rarement 9 000 francs par an.

Le tout représente un coût global de fonctionnement de 45 000 à 50 000 francs selon les années. Aux tarifs français, la facture serait un peu plus lourde.

PLAN DE PONT : UNE ALLURE DE COUREUR DES MERS



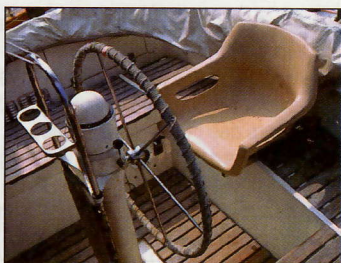
La baille à mouillage, très vaste, n'a pas exagérément souffert des multiples manœuvres occasionnées par quatorze années d'une navigation intensive. De part et d'autre, le plat-bord a été recouvert d'un plat d'innox protecteur.



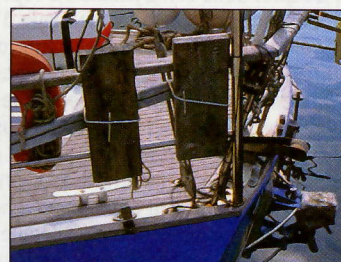
Le balcon avant a été redessiné par le skipper et équipé d'une échelle amovible, très pratique pour les déplacements entre le ponton et le bateau au très haut franc-bord. Au mouillage, la plateforme constitue un plongeoir idéal.



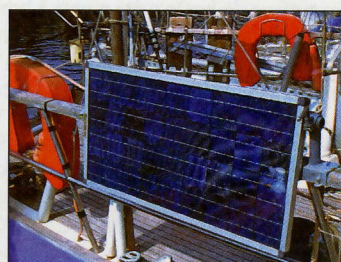
Les tableaux de commande du moteur et du pilote sont protégés par un solide panneau en Plexiglas épais réalisé par le skipper. L'ensemble est monté sur un cadre inox, maintenu en position fermée par des écrous papillons.



Monté sur glissières, ce fauteuil en plastique, adopté au milieu du tour du monde, procure une position confortable au barreur. La barre témoigne d'un bien joli travail de matelotage – et les mains ne risquent pas de dérapier.



Une plage arrière occupée ! Outre les deux supports de hors-bord manœuvrés au moyen d'un bossoir, sur lequel est fixée l'antenne du GPS, notez le davier permettant de mouiller par l'arrière ainsi que le support du régulateur d'allure.



Sur chaque bord, un panneau solaire orientable ajoute aux ressources électriques du bord. La bande bleue de la coque est d'origine, comme le gelcoat de la carène. Les hublots, quant à eux, n'ont pas bougé après 90 000 milles.



Au cours du tour du monde, les winches ont été équipés de capots de caoutchouc souple et épais qui s'enfoncent dans l'orifice de la manivelle, et sont mis en place sur les winches par le skipper dès que le mouillage est atteint.



Paradoxalement, le pont en teck a plutôt souffert. A certains endroits, comme ici en avant du rouf, les lattes de teck du pont ont pas mal travaillé et les têtes de vis affleurent. Les joints d'étanchéité entre certaines lattes sont à revoir de loin en loin.

ABC

■ Sur un voilier gréé en ketch, l'**artimon** est le plus petit des deux mâts. Placé derrière la barre, il permet une meilleure répartition du plan de voilure.

■ Le **bossoir** est une sorte de portique ou d'arc-boutant, installé à l'arrière du bateau.

■ Pièce en inox prolongeant la partie supérieure de l'étrave, le **davier** permet de guider la chaîne d'ancre ou le bout de mouillage.

UNE BELLE LONGÉVITÉ !

- **Coque.** Celle-ci n'a jamais été repeinte et possède encore sa bande bleue d'origine, à peine délavée après quatorze années de mer ! Avec le temps, la carène, très propre, a pris une légère teinte ivoire, mais Avel.lí s'est toujours refusé à la repeindre. Seul le choc contre une épave a provoqué une avarie à l'avant de la quille, le lest étant entièrement englobé dans le moulage de la coque. Un traitement anti-osmose a été effectué au printemps 1996.
- **Gréement.** L'essentiel est d'origine, à l'exception des bas-haubans changés pour des câbles de section supérieure. Un hauban tribord a lâché entre Fidji et Brisbane. Le vit-de-mulet de la grand-voile a été ressoudé. Le bateau est équipé de deux tangons Isomat et d'un jockey-pole pour les manœuvres de spi. L'enrouleur de génois Profurl, d'origine, a été remplacé par un Hood en 1984, lui-même changé pour un autre Hood en 1986.
- **Emménagements.** Jamais revernies, les cloisons et boiseries des emménagements sont juste passées à la cire, au maximum une fois par an. Un chauffage Webasto a été monté à bord après la première traversée de l'Atlantique. Un nouveau modèle doit être installé à bord pour l'hiver prochain.
- **Voiles.** Le jeu Elvström d'origine a accompli le tour du monde et 70 000 milles sans incident ! Le jeu actuel comprend grand-voile et artimon confectionnés en Angleterre par WL Sails (qui n'a pas lésiné sur le grammage !), génois sur enrouleur Toni Tio et spi Russo.
- **Moteur.** Les 60 chevaux du Perkins d'origine, entièrement refait car le modèle n'existe plus, ont toujours été jugés insuffisants par le skipper. Celui-ci a par ailleurs dû résoudre beaucoup de petites avaries de pompes de refroidissement, d'inverseur, d'alternateurs... En quatorze ans, le moteur ne totalise que 6 640 heures de fonctionnement, dont seulement 1 000 heures pour les trois ans du tour du monde.



Un carré chaleureux et boisé où de nombreux objets exotiques témoignent de la diversité et du nombre des pays visités par l'équipage !

le petit voilier représentant Andorre a occupé la seconde place lors de la parade officielle, les bateaux se succédant par ordre alphabétique de pays ! «Ce statut diplomatique a permis beaucoup de rencontres lors des escales, reconnaît Avel.lí. Et nous avons été le premier bateau andorran à faire le tour du monde !»

Trotamar heurte une épave sans que rien ne bouge...

Quittant le port de Barcelone par un temps hélas brumeux, l'Amphitrite montre ses qualités de confort à la mer sur la houle courte de Méditerranée, épousant les vagues avec la souplesse propre aux déplacements lourds. C'est un plaisir de voir manœuvrer Avel.lí, procédant en toutes choses avec la lenteur appliquée des marins au long cours. Artimon envoyé, nous filons vers les cargos en attente au large de la ville. Dans le cockpit, un siège plastique, monté sur glissières pendant le tour du monde, offre une position très confortable au barreur. Par ce temps léger, les virements sont un peu laborieux. La lourdeur, contrepartie d'une construction solide, n'a pas que des désavantages. Lors d'un voyage de Barcelone jusqu'en mer Noire en 1991, Trotamar heurte à 7 nœuds

une épave de pétrolier non signalée à l'entrée d'Istanbul. Sous le choc frontal, le gelcoat et quelques épaisseurs de stratifié éclatent à l'avant du lest – mais rien d'autre n'a bougé.

L'Amphitrite tout juste remis à l'eau après quatre mois de mise à terre pour un traitement anti-osmose, le skipper procède au contrôle de son gréement avant de s'élancer vers les Baléares à l'occasion de la Route du Sel. Cette année, cette traversée sera le prélude à un long séjour dans l'archipel. De mouillage en mouillage, Avel.lí a prévu de travailler à la réédition d'un ouvrage de trucs et

astuces des navigateurs au long cours. D'ailleurs, il me parle longuement du dernier à paraître, «Els infans a la mar» («Les enfants à la mer»), qui doit sortir en catalan dans quelques semaines, pour la saint Jordi, fête du livre en Catalogne. «L'an dernier, j'ai navigué un mois et demi avec quatre de mes dix-sept petits enfants vers la Tunisie», m'explique Avel.lí.



Récits de voyages, guides et conseils aux navigateurs sont nombreux à bord.

ÉQUIPEMENTS : TOUT POUR LE LONG COURS

- **Pilotes.** Contraint de barrer trente jours après l'avarie totale du pilote Necco monté d'origine lors de la première traversée de l'Atlantique, le bateau a été équipé d'un régulateur Sailomat et de pilotes électriques Autohelm 2000 et Robertson AP 2500, travaillant directement sur le secteur de barre. Le régulateur d'allure, jugé trop fragile et difficile à réparer, n'est utilisé que lors des grandes traversées.
- **Mouillage.** Le guindeau d'origine s'est arraché de son support aux Fidji, ce qui a obligé à effectuer toutes les manœuvres de mouillage à la main jusqu'en Australie. Le nouvel appareil, un Lofran's, n'a depuis donné aucun signe de fatigue, si l'on excepte des petits problèmes de connexions électriques.
- **Électricité.** Le moteur dispose d'un générateur d'arbre de 3 kilowatts. Des panneaux solaires orientables sont disposés sur chaque bord. Une éolienne Rutland Windcharger offre un bon complément, mais au prix de bruit, de vibrations et d'une quasi-impossibilité de la freiner. Avel.lí étudie la mise au point d'un frein magnétique pour pallier ce gros inconvénient.
- **Électronique.** Considérant que les deux instruments essentiels du bord sont un bon radar et un sondeur, le bateau a été équipé de deux sondeurs Seafarer, remplacés aujourd'hui par un Echopilot bidimensionnel. Le radar Apelco du tour du monde a été changé pour un Furuno 1721. GPS Valsat, centrale de navigation et fax météo complètent l'équipement du bord, sans oublier VHF fixe et portable. Avel.lí se prépare à installer sur son bateau un ordinateur portable avec, à terme, modem, imprimante, scanner, connexion à Internet et divers logiciels de traitement d'images pour travailler sur ses livres, le matériel informatique trouvant place dans la coursive menant vers la cabine arrière.





De son tour du monde, accompli de 1987 à 1989, Avel.lí garde des souvenirs éblouis. Son lieu préféré ? Sans doute la petite île polynésienne de Mopelia. Mais Avel.lí est sans nostalgie : «*Quand on a vécu des instants exceptionnels dans un endroit superbe, il ne faut jamais y retourner*».

Mon voyage m'a appris le respect pour les autres indépendamment de leur ethnie ou de leur religion

Ayant touché les Marquises, Tahiti, les Tonga, les Fidji, l'Australie, Bali et Singapour, l'équipage a connu une de ses plus belles frayeurs lors de la traversée entre Phuket et les Maldives. Naviguant de nuit avec un autre voilier, l'équipage voit une masse noire s'approcher du bord tous feux éteints. Puis un grappin est lancé à la proue de l'Amphitrite ! Le câble aussitôt coupé par un équipier, les deux voiliers tirent des fusées de détresse qui mettent l'agresseur en fuite. «*Dans des eaux douteuses, comme à Bornéo, en Colombie ou en Thaïlande, j'ai toujours préféré naviguer à plusieurs*, explique Avel.lí. *Nous nous sommes également fait arrêter et jeter en prison au Soudan et au Sud de l'Égypte mais, dans ce genre de*

navigation, on devient fataliste !»

A l'intérieur, le bateau n'a pas bougé depuis sa mise à l'eau. Après 90 000 milles, les équipets, en dépit de charnières un peu piquées, émettent toujours le «*pfiff* !» caractéristique de l'air qui s'échappe lors de leur fermeture, signe d'ajustages qui sont restés parfaits. Vernis des cloisons, des épontilles et des tables, tout est resté en parfait état. Quant aux cabines avant et arrière, elles sont tout simplement impeccables.

A l'exception de grosses réparations nécessitant l'intervention d'un chantier, tout l'entretien est effectué par Avel.lí qui, même à Barcelone, habite quasiment toute l'année sur son bateau. «*L'entretien, livre-t-il avec malice, ce n'est pas une question de bateau, mais une question de personne !*» Même si le skipper considère qu'un voilier de 11-12 mètres serait mieux adapté pour accomplir de grandes navigations, il n'envisage pas pour l'instant de changer de bateau.

Accompagné de son amie Maria, Avel.lí a de l'enthousiasme à revendre. Et la maladie ? «*Dernièrement, j'ai été invité à l'université pour expliquer aux étudiants les conditions de ma survie. Mon changement d'existence a été radical, mon voyage m'a donné un grand respect pour les autres, indépendamment de leur ethnie ou de leurs croyances. Je suis devenu un nomade...*» Marchant d'un pas tranquille sur les pontons du Reial Club Marítim de Barcelona, Avel.lí semble toujours un peu perdu dans un rêve intérieur. Discret, attentif, mesuré... Ses rêves accomplis lui donnent une grande sérénité. En fait, à la veille de repartir en Méditerranée, Trotamar n'est jamais tout à fait revenu du grand large... □

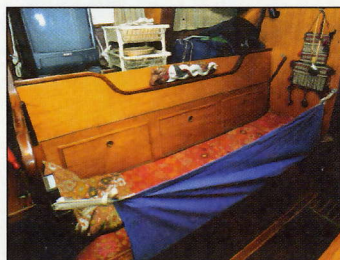
LES BILANS DÉJÀ PARUS

- Aloa, VV 307, septembre 96 • Aquila, VV 304, juin 1996. • Arpège, VV 295, septembre 1995. • Corsaire, VV 285, novembre 1994. • Dufour 31, VV 293, juillet 1995. • Edel IV, VV 306, août 1996. • Euros, VV 309, novembre 1996. • Feeling 10,90, VV 280, juin 1994. • First 30, VV 288, février 1995. • Gib' Sea 126, VV 305, juillet 1996. • Gin Fizz, VV 282, août 1994. • Gladiateur, VV 276, février 1994. • Kelt 8 mètres, VV 271, septembre 1993. • Muscadet, VV 278, avril 1994. • Océanis 430, VV 267, mai 1993. • Requin, VV 299, janvier 1996. • Romanée, VV 290, avril 1995. • Sancerre, VV 302, avril 1996. • Sylphe, VV 294, août 1995. • Symphonie, VV 297, novembre 1995. • Vaurien, VV 301, mars 1996.

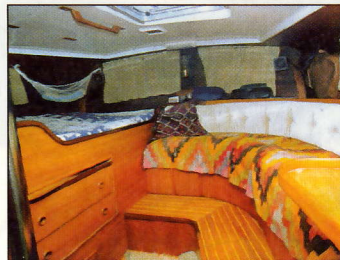
EMMÉNAGEMENTS : ROBUSTES ET CONFORTABLES



La table à cartes paraît peu encombrée au regard des nombreuses navigations du bateau. En l'absence de répéteur, le nouveau sondeur a été fixé dans l'axe de la descente, bien visible depuis la table comme depuis le siège du barreur.



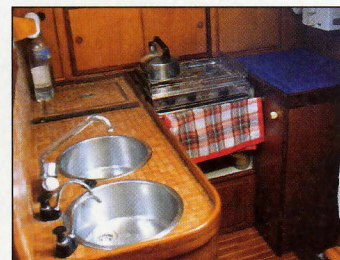
Dans le carré, la couchette supérieure est traditionnellement réservée au stockage des vivres. Les équipets ferment toujours comme au tout premier jour et la toile anti-roulis est le signe d'un bateau qui navigue intensément.



Distribuée par une coursive où le skipper entpose son matériel informatique, la vaste cabine du propriétaire est très confortable. Les grands tiroirs constituent les meilleurs rangements sous la couchette double, assez haute.



Sous le grand capot, à tribord du cockpit, l'atelier rend bien des services pour réparer les petites misères du bord. Un réfrigérateur complémentaire et même une petite machine à laver y trouvent place lors des grands voyages.



La cuisine, relativement spacieuse, rappelle le style «faux-rustique» des maisons de campagne des années 70. Le carrelage du plan de travail, pas vraiment joli, y est sans doute pour beaucoup. Le petit chauffe-eau, lui, est bien commode.



Dans le carré, un peu plus sombre qu'à bord des bateaux plus récents, filets et fargues supplémentaires évitent que, en mer, les équipets ne se vident des objets qu'ils contiennent. Le contremouillage du rouf est resté impeccable.



En plus de l'armement réglementaire, des bouées de sauvetage à gonflement automatique sont disposées de part et d'autre de la descente. Une couverture antifeu est également à poste, ainsi que l'extincteur, contre le compartiment moteur.



La double capote couvre l'ensemble du cockpit et accroît la surface habitable au mouillage, à la mi-saison ou en plein hiver. Les ouvertures latérales permettent de naviguer agréablement à l'abri dès que le temps se fait menaçant.