

## Atlantique Nord

### « Nous avons survécu à une dépression tropicale dans le triangle des Bermudes à bord d'un Sun Fizz »

En lisant votre numéro de janvier, je me suis senti projeté plus de vingt ans en arrière.

Début décembre 84, nous sommes à 250 milles au sud est de Beaufort, Caroline du Nord, en route vers Saint-Thomas, Iles Vierges. Partis trente-six heures plus tôt en compagnie de deux Morgan 51, largement lâchés depuis (pas même de contact radio), et une carte météo obligeamment donnée par un pilote américain, nous faisons route à huit nœuds sous foc numero un. L'équipage se compose de Guillaume 3 ans, Véronique 12, ma femme Marie et moi-même.

La traversée du Gulfstream se fait tambour battant avec réduction successive de toile jusqu'à tout nu. Puis fuite à sec de toile jusqu'au matin du troisième jour. Visiblement la dépression tropicale a décidé de la jouer nettement plus à l'Est que prévu et on est maintenant en pleine tempête. Le Sun Fizz est un excellent bateau, je confirme. On a eu, semble-t-il, un peu plus de chance que l'équipage d'*Horus*.

Je n'ai pas mesuré la hauteur des vagues mais au lever du jour, il n'y a sept mètres sûrement, neuf probablement et dix peut-être. Le barographe s'est transformé en sismographe et l'anémomètre indiquera 65 nœuds avant que le capteur ne soit arraché de la tête de mat. Compte tenu de ce que nous sommes encore, à ce moment, en fuite à sec de toile, le compte doit y être. Heureusement pour nous, il n'y a pas de houle croisée, au contraire, le train de vague est plutôt régulier. Crevé par quatre heures de barre en surf quasi-permanent et malade en dépit d'un transderme de Scopolamine, j'essaye de placer le bateau en cape sèche, frein de barre bloqué. Génial, ça marche ! *Kakawi* reste entre 30 et 40 ° degrés de la ligne de pente de la vague et dérive lentement avec une gîte importante mais supportable. Tout le monde est à l'intérieur, panneau de descente bloqué en place. Nous attendons la suite.

Deux journées après nous renverrons timidement de la toile... Le bilan est étrangement anodin : à part un chandelier plié, rien de cassé. Notre chance vient probablement de l'absence de houle croisée mais peut être aussi des dispositions prises sur un bateau bien préparé. En fait, je suis sûr que le bon centrage des poids (même les bouteilles de vin sont sous les planchers !) nous a bien aidés à étaler le mauvais temps.

*Kakawi* a été acheté en vue d'un voyage de deux ans en famille. Sorti du chantier en janvier 83, le bateau n'a reçu que peu de modifications : condamnation des deux passeroles des toilettes arrières remplacées par un placard à ciré, étrave raidie par deux entretoises sous la couchette avant, deux réservoirs de 300 litres sous celles du carré. Les réservoirs communiquent par des vannes ce qui permet de ballaster. Une jupe est rajoutée et un berceau, pour la barre Atom, boulonné sur le tableau arrière. Une superbe garde robe Technique Voile Bretagne remplace les voiles de série. La deuxième ancre, une FOB, est arrimée sous la table du carré, les quarante mètres de chaîne qui vont avec, sous le plancher (découpé pour permettre l'accès aux fonds). En traversée, la CQR et les soixante mètres de chaîne du mouillage principal quittent la baille à mouillage et se placent sous la couchette tribord du carré afin de diminuer le moment de tangage.

Dès le début de la tempête, la capote a été dégagée de ses arceaux et rentrée dans la cabine, les fermetures des coffres sont bloquées par des mousquetons, le pistolet à fusées placé dans l'équipet tribord. A l'exception du réflecteur de radar et de la perche IOR, il n'y a absolument rien de fragile au-dessus du pont. A l'intérieur, les réservoirs supplémentaires sont vidés (vingt minutes de pompage) et les tiroirs bloqués par des sandows. Tout est arrimé sérieusement à l'intérieur. Des dattes et des figues sèches et des céréales sont gardés à portée de main. La radio reste en veille sur le 16, dans l'espoir d'une liaison avec les Morgan. Honnêtement, cela me donne l'excuse d'appeler toutes les demi-heures en précisant mon hypothétique position au cas où.... Je fantasme beaucoup plus sur l'idée de me faire marcher dessus par un navire que par une vague et j'espère, assez stupidement, que la veille radio ne se fasse pas que sur la BLU. Nous finirons d'ailleurs par avoir un contact avec un porte-container dont le commandant nous dira que tout son équipage est malade et qu'il préférerait notre place à la sienne. Question de point de vue ...

Vingt cinq ans après, *Kakawi*, que j'ai revendu sans son nom, coule encore de beaux jours sur le lac Champlain. Ma fille a très honorablement terminé sa scolarité (ESCP), en dépit de (ou grâce à ?) deux ans d'études par correspondance, et sévit dans un cabinet de conseil connu. Guillaume, DESS de maths appliquées en poche, fait de la recherche opérationnelle chez notre distributeur de courrier national et s'est acheté un Gib Sea plus d'occasion qu'il me prête parfois. Ma femme et moi éditons des livres scientifiques.

## Le Voyage 1983-1984

*Kakawi* est le nom d'un canard du Labrador à une longue queue blanche qui émet des sons d'enfants ; les chasseurs québécois le surnomment « sac à plombs », car il est pratiquement intuable.

Fin février 1983, départ de La Trinité-sur-Mer vers les Antilles via Funchal, Las Palmas des Canaries, puis Pointe-à-Pitre.

Ensuite cabotage de Sainte-Lucie vers les USA via les Antilles, Haiti, Bimini, Miami, Charleston, puis IntraCoastal Waterway jusqu'à Cheesepeake Bay (je conseille : c'est l'Amérique profonde et pas même besoin de démater pour un 40 pieds, ça passe partout).

Départ de Solomon Island dans Cheesepeake Bay début décembre 1984, re-IntraCoastal Waterway (histoire d'éviter Hatteras qui a mauvaise réputation en novembre), Beaufort, puis traversée du Gulf Stream vers St-Thomas V.I. Re-cabotage vers la Guadeloupe avec escales dans toutes les îles.

Retour de la Guadeloupe vers Palm Beach via Puerto-Rico, les Turks & Caicos, les Bahamas, arrivée à Palm Beach où l'on laisse Kakawi pour le ramener sur le Lac Champlain 6 mois plus tard via Bimini, New York, un crochet dans le Connecticut et le Rhode Island (Newport), puis Hudson River jusqu'à Rouses Point (la frontière).

### **Bilan après 22 000 milles.**

#### *Content :*

Le bateau : très confortable et sûr pour une famille tout en restant bon marcheur (comme *Horus* ; meilleure moyenne sur une journée : 9 noeuds. En traversée, je tablais sur 140 milles par jour).

Le jeu de voile très propulsif a superbement tenu le coup. Nous avions une grand voile à trois ris plus un ris de fond et 4 voiles d'avant dont un foc à ris et, enfin, deux spis dont un de brise sur les conseils du voilier. Cela permet de le garder au vent arrière même dans la brise sans risque de départ au lof.

L'Atom qui a barré plus que nous, même sous spi.

#### *Les avaries :*

Traitement du safran après la traversée de l'Atlantique (avec 4 autres Sun Fizz d'ailleurs !). Cette série avait un safran qui tendait à s'imbiber d'eau. Jeanneau a d'ailleurs élégamment accepté la facture.

Nombreux problèmes avec l'alternateur et surtout le démarreur, feu au compartiment moteur. Sur deux ans et demi, on a navigué 18 mois sans moteur.

Après avoir réglé plusieurs notes, nous avons fini par trouver la cause, totalement idiote d'ailleurs : le sel bloquait la clef de contact avec les résultats suivant : le démarreur restait enclenché après le démarrage du moteur, idem pour le « glowplug ». Bien entendu le panneau de contrôle a été ensuite changé (j'ai bien noté que ce problème n'a pas échappé au skipper d'*Horus* !).

Moteur refait après 1 500 heures (la pastille de sécurité antigel a cédé, mélangeant allègrement l'huile à l'eau de mer avec les résultats qu'on devine)

#### *Regrets :*

J'aurais dû prendre le Perkins à refroidissement par circuit d'eau douce au lieu du refroidissement direct, cela aurait probablement évité cette panne et, de surcroît, nous aurait donné l'eau chaude à bord.

#### *Aujourd'hui*

Si je devais aujourd'hui reprendre un Sun Fizz, je crois que je n'aurais toujours pas d'enrouleur. Au passage j'ai vu, sur Internet que la cape sèche qui nous a si bien servi, n'est pas si évidente avec un enrouleur (voir *Kirié Aventure*). D'ailleurs, à un moment ou à un autre, il faut installer une trinquette. Alors, l'avantage est moins évident qu'il n'y paraît.

Pour un vieux couple le génois lourd est, de toute façon, fatiguant. Je préférerais un solent à ris, quitte à avoir une grande voile à lattes forcées avec un important rond de chute, des bastaques et un étai larguable. Cela a l'air idiot mais les ris sont très faciles à prendre avec une GV à lattes forcées et on ne passe pas son temps à virer de bord en croisière. De toute façon un spi, voire même un spi de brise, est indispensable sur ce bateau. En effet, il est quasi impossible de faire porter le génois à moins de 45° degrés du vent arrière et, au près, on se passe très bien d'un génois dès qu'il y a un tant soit peu de vent. Alors, à quoi bon se traîner vautré avec une voile à moitié enroulée sous prétexte qu'on gagnera, peut être, un quart de nœud dans certaines circonstances favorables.

D'ailleurs, à deux seniors, on ne chasse plus le quart de nœud et s'il y a des jeunes à bord, un changement de voile avant n'est qu'un plaisir. Quant au portant, un spi est, pour des marins expérimentés, plutôt plus facile à manier qu'un génois lourd, contrairement à ce que pensent beaucoup.

Pour le reste il est bien évident que mon sextant serait soigneusement remisé quelque part avec la ferrite gonio et qu'un GPS flambant neuf et un PC marinisé orneraient la table à carte. Je suis loin d'être un obsédé d'électronique mais vu le coût des cartes classiques, les versions numérisées reviennent moins cher.

### **Photos**

9 nœuds au bon plein dans le Gulfstream (pas possible si, si, regardez les cadrans !)

le quart, toujours dans le Gulfstream

*Kakawi* devant Saint-Thomas (pas mal ce génois non ?)

*Kakawi* à Saint-Barth, après la pluie le beau temps