

Jean Paul Louyot

La Goélette Cardabela

Histoire d'une construction en amateur



Premières croisières et les avatars des mises au point



La Goélette Cardabela

Histoire d'une construction en amateur

Premières croisières et les avatars des mises au point



Merci à Marie Claude Thomas équipière modèle au bateau comme dans la vie, sans elle les navigations n'auraient pas été si belles et réussies.

Merci à Catherine Coll d'avoir permis à ce bateau tout simplement d'exister.

Contenu

- D'où vient l'idée de construire un bateau en amateur ?
- Chronologie de la construction et des essais en mer
- Équipage pour les essais en mer
- 2001 Première croisière d'essais par la Corse et l'île d'Elbe
- 2002 Seconde croisière d'essais par la Corse et la Sardaigne
- 2003 Croisières d'essai vers Collioure et Majorque
- 2004 Croisière d'essai par la Tunisie et les îles maltaises
- 2005 Croisières entre copains et essais de voilure
- 2006-2007 Croisière éprouvante et changement de moteur

Avant propos

La goélette Cardabela - Histoire d'une construction en amateur Les premières croisières

Les pages ci-après sont issues de textes déjà publiés. Ces textes étaient destinés aux participants, à la famille et à quelques amis. Il a été nécessaire de corriger ces textes pour un public plus large. Les liens vers les textes d'origine sont indiqués à chaque page.

La goélette a été conçue puis réalisée pour répondre à des idées personnelles bien précises, tant dans sa structure que dans le choix de caractéristiques particulières tel le propulseur d'étrave à turbine. D'où la nécessité et l'intérêt de ces premières navigations qui ont permis d'éprouver le navire.

Messages de sympathie

-  Savant-fou© [me taper dessus](#) ce 1 juin 2009 à 21:54 (CEST) me souhaitant la bienvenue, me disait *Fais-nous rêver*.
- Bravo et merci de nous faire partager ici les... euh... galères dont on croise la route lors d'un tel projet. Cordialement, Alvaro 15 octobre 2010 à 14:52 (CEST)

Je vais essayer !

D'où vient l'idée de construire un bateau en amateur ?

Je ne connaissais pas la mer, je n'avais jamais navigué, c'est ce germe ...

Ça m'a pris lors de la visite du premier « Salon de la navigation de plaisance » en 1962 ou 63. Cela se passait à La Défense, au CNIT (<https://fr.wikipedia.org/wiki/CNIT>) tout neuf, dans la banlieue ouest de Paris.

J'étais alors étudiant et avec mon ami Philippe. nous traînions nos souliers dans les avenues de Paris. Philippe avait obtenu des entrées gratuites pour ce premier salon sans quoi nous ne l'aurions jamais visité ...

Les chapitres qui suivent décrivent les événements, sur plusieurs années, qui m'ont conduits à la construction de la goélette Cardabela.

Le germe (au sens du cristal)

Mon ami Philippe et moi avons été impressionnés par ces grandes coques en polyester, nous avons visité quelques belles unités, puis nous avons visité des unités plus modestes.

*Le **Corsaire**, petit voilier à bouchains de cinq mètres cinquante, **m'avait paru très facile à construire**; quelques plaques de contre plaqué, un peu de colle, ... facile !*

*Dès cet instant **le germe était là et ne m'a jamais quitté**, il ne demandait qu'à grossir.*

La frustration

1967, année spéciale de par la naissance de ma fille Nathalie, je reçus une piqûre de rappel, le germe ... C'était pendant les vacances d'été ...

Nous passions par Toulouse et nos amis Christian et Annick avaient improvisé un pique-nique au bord d'un étang où mon ami disposait d'un petit voilier, un 4.70; je crois. Mais ce voilier était tout neuf et je n'ai pu QUE le voir; cet ami a fait un petit tour à la voile, me laissant sur le bord ! Inutile de préciser ma frustration ...

Les années de réflexion

Les années 68 et 69 ont été très occupées par les incertitudes universitaires et par la

naissance de ma seconde fille Michèle, le germe est toujours là et il grossit petit à petit tant et si bien que pendant **l'année universitaire 1970-71** j'étudie l'hydrodynamique pour comprendre et envisager une construction personnelle et bien ciblée. Pour minimiser ma frustration je me résous à acheter un « Vaurien » que j'aurai juste le temps de vernir avant le « Salon de la navigation de plaisance » de 1972.



Vaurien dinghy

La chance, le Challenger Scout

Avec mon épouse nous visitons le **Salon de 1972**. Je suis alors très excité par les voiliers en résine polyester car le bois perd peu à peu de son intérêt au vu de la grande facilité apparente de la mise en œuvre du polyester, qui a aussi l'avantage d'un entretien annuel minimal. Cependant il y a une grande incertitude sur la stabilité de la résine. Nous discutons de tout cela avec un vendeur et vu mon enthousiasme il me propose un **Challenger Scout** neuf malgré mes poches vides. Le vendeur qui vient de monter une affaire à La Grande Motte dispose d'un grand hangar encore vide. Nous achetons finalement cette unité en copropriété et le bateau sera à mon nom. Le contrat verbal est une mise à disposition du voilier à sa société, hors vacances, pour assurer les ventes. Nos salaires permettaient une gestion assez serrée et nous n'avons pas obtenu le prêt bancaire, notre associé s'est alors substitué à la banque et nous l'avons remboursé petit à petit.

C'est ainsi, grâce à ce grand geste commercial et à la gentillesse de ce directeur, que nous avons obtenu **un magnifique voilier à La Grande Motte dès juillet 1972**.

Nos premières navigations ont été excitantes avec « ORPHEE »; à la première sortie en mer personne ne voulait m'accompagner, j'ai préparé le bateau, puis j'ai mis le moteur hors bord de 4 cv Tomos en marche. Mes jambes « flageolaient », je suis sorti du port au moteur, il y avait un tout petit peu de houle, j'ai mis le bateau face au vent comme décrit dans le livre des Glénans et arrêté le moteur, puis j'ai hissé les voiles; tout cela avec une certaine incertitude sur le résultat final. Quel bonheur ensuite à la voile, tout ce que j'avais appris et compris dans les livres marchait à merveille. Quel merveilleux bateau ce « Challenger Scout » pour apprendre à naviguer. En revanche le moteur était une catastrophe à l'arrivée au quai avec du vent, car il n'y avait pas de marche arrière ! Ce hors bord deux temps avait aussi un gros problème de calaminage, il fallait changer et nettoyer les bougies toutes les deux heures, dès que la bougie rendait l'âme, et aussi effectuer un décalaminage de l'échappement toutes les 50 heures.

Les rencontres fructueuses

C'est au cours de ces premières navigations que je fis connaissance de **Jean-Paul et Henry, constructeurs amateurs de deux bateaux en acier à St Christol les Ales**. Nous sommes évidemment devenus amis et nos discussions furent providentielles, j'ai compris combien la place et l'accessibilité du moteur était importante, que l'effet pendulaire d'un réchaud à gaz peut être dangereux, bref, tout ce qui est important dans la conception. La revue de **Loisirs Nautiques** commençait à paraître avec des dessins et des conseils.

Ce qui était important ne l'était plus ...

En 1973 nous avons dû mettre le voilier en location et travailler pour Marine Loisirs pendant les vacances d'été afin d'accélérer le remboursement du Challenger Scout.

Je fus muté à Montpellier en décembre 1973, je me rapprochais de La Grande Motte où nous avons acheté un appartement, mais en janvier 1974 tout allait mal; sans doute **à cause de l'amiante de Jussieu associée à l'exposition sur la plage pendant l'été, je suis entré à l'hôpital pour 5 semaines** avec la chance de m'en être tiré à bon compte. Le médecin de La Grande Motte m'avait gardé au domicile trop longtemps avec une fièvre de cheval et sous antibiotique à forte dose. **Pendant mes trois mois de convalescence j'ai pu réfléchir au simple fait d'exister, au travail, à l'argent ... au bateau, et ce désir de vivre autrement ...** Dès la fin de la convalescence je n'ai plus vécu de la même façon. **Ce qui était important avant ma convalescence ne l'était plus ...** Mon épouse n'a plus rien compris ...

Un problème familial et la Corse

En 1975 le Challenger Scout était enfin payé. Pour profiter du voilier j'avais organisé une **traversée vers la Corse** avec des collègues de travail.

En attendant, mon épouse, mon collègue Francis et moi avons accompagné d'autres collègues sur le début du sentier de randonnée GR20. Nous devions ensuite descendre l'ouest de la Corse en bateau, l'est de la Sardaigne et revenir par les îles Baléares. **À Bonifacio, à la sortie de la bouche, ORPHEE a pris une rafale de vent et s'est brièvement couché, presque à l'horizontale, nous n'avons pas embarqué d'eau, la voile n'a même pas touché la mer. Ce fut la fin des vacances pour mon épouse qui a été prise de panique; elle a cependant accepté le transport en voilier jusqu'à Bastia pour rentrer à la maison. Devant Bastia, orages, foudre, tout autour de nous. Mon épouse n'est plus jamais remontée sur le bateau !**

Il fallait dès cette année 1975 envisager de naviguer seul ... Ce fut sans doute un prélude à une fin conjugale

Une croisière ratée

En 1976, dès la traversée vers la Corse, après Porquerolles, la houle d'ouest et un vent annoncé de force 9 dans le golfe de Gênes m'ont contraint à l'abandon. J'ai ramené le voilier à La Grande Motte puis j'ai rejoint la famille et les amis en Corse avec les moyens de transports habituels, en train et par bateau. Nous avons marché sur la partie nord du sentier GR20 depuis les environs de Calenzana jusqu'à Corte avec des enfants de 9 et 10 ans qui en ont gardé le souvenir de la dureté et du plaisir à marcher en montagne. Aujourd'hui ils goûtent à ce plaisir avec leurs propres enfants. Mon épouse a malheureusement transmis la peur en mer à mes enfants et je n'ai pas le plaisir de les avoir à mon bord en dehors des escales ...

Pendant mon absence il s'est passé des évènements inacceptables pour moi.

Vivre autrement

*En 1977 je décide de naviguer jusqu'en Grèce. Cela commence par une navigation en solitaire de La Grande motte jusqu'à **Porto Canale de Fiumicino**, près de l'aéroport de Rome, où des amis doivent me rejoindre. Je téléphone sans succès à mes amis et je ronge mon frein pendant près d'une semaine ! Je les reçois durement, très mécontent de rater la Grèce au vu du temps nécessaire pour contourner le sud de l'Italie. Nous nous contenterons de visiter les îles Pontines.*

Au retour, déménagements et changement de vie, nous mettons notre appartement en location.

C'est parti pour la construction de la goélette CARDABELA

Dès la fin de ma convalescence en 1973 j'avais commencé à dessiner des bateaux; j'envisageais une construction en acier, c'était la mode, et j'avais conçu un plan acier à bouchains de 11 mètres. Je n'ai jamais trouvé de lieu pour cette mise en chantier. Pendant l'hiver 77-78 Mon amie Catherine se joint à moi dans cette aventure. Elle a choisi la couleur « bleu Atlantide » pour la coque qui est devenue la couleur caractéristique de la goélette CARDABELA. J'étudie alors la faisabilité d'un sloop de 13 mètre 60 en polyester avec des bouchains très arrondis et, mettant à profit l'expérience de Jean-Paul d'Ales, j'achète à un constructeur amateur un moteur Indenor XDP85 d'occasion qu'il faut aller chercher dans la grande banlieue est de Paris. Ce fut une arnaque ! Oui mais ça y est, c'est le début d'une construction. Mon collègue Pierre me propose le bas de son terrain dont il ne fera rien les trois prochaines années, j'accepte cette proposition, et je dépose le 8 novembre 1978 une

Déclaration de mise en chantier d'un navire à l'antenne de Palavas des **Affaires Maritimes de Sète**. Avec mon ex-épouse on vend l'appartement de La Grande Motte et je commande les rouleaux de fibre de verre, du **roving-mat 800/300** qui encombre vite le petit studio de Montpellier que nous a sous-loué un ami.



Pré-étude des couleurs de coque

L'abri, la serre, la menuiserie

Ce n'est pas si simple avec les administrations. Je dois construire sous abri et j'envisage la construction d'une serre à petit budget; mais voilà, il y a la guéguerre dans les villages et le maire conseille à mon hôte de déposer une **Demande de permis de construire** (la serre). Cette serre sera démontable en moins de 48 heures, je fais les plans et dépose la demande. La construction de la serre commence pendant les vacances de Pâques, elle sera terminée et couverte pour les vacances d'été. Nous sommes en 1979.

Épilogue

Voilà l'histoire d'une visite au « Salon de la navigation de plaisance » et de ses conséquences. Très vite le sloop conçu au moment de la déclaration de mise en chantier s'est transformé en goélette afin de faciliter les manœuvres en solitaire. La suite est décrite avec des photos dans ces pages :

Chronologie de la construction (http://tramontane34.free.fr/ConsNavAm/fichiers_cardabela/chronologie_cardabela.html)

En début de l'année 1985 l'ami qui m'avait généreusement prêté son terrain avait vendu la maison qu'il avait construite et le nouveau propriétaire m'avait donné six mois pour rendre le bateau transportable et quitter sa propriété.

Au mois de juin 1985 nous avons transporté la goélette sur l'aire de carénage de La Grande Motte où elle reçut ses premières couches de peinture. Le premier juillet la goélette Cardabela était à l'eau, avec un grand trou à l'arrière, mais « hors d'eau », comme on le dit dans le bâtiment.

C'est donc à flot que j'ai terminé l'arrière pendant l'été et à l'automne, tout l'intérieur restait à aménager.

Ce que j'aurais pu faire en un an au chantier de La Boissière il m'a fallu 10 ans pour faire

ce même travail à flot, car il est difficile de jongler entre : y habiter, et y travailler avec des conditions climatiques peu propices à la réticulation des résines.

Cardabela reçut l'autorisation de naviguer en première catégorie de navigation en ce début de 21 ème siècle.

Les essais en mer et la suite se trouvent dans les pages de navigation :

http://vesubien.free.fr/mariposas/navigations_cardabela.htm

Récupéré de <http://tramontane34.free.fr/ConsNavAm/cardabela.php>, complété et adapté pour le wiki-livre
Goélette Cardabela

Chronologie des essais en mer

Été 2000

- Obtention du permis de naviguer en 1ère catégorie (Francisation).
- Premiers essais en mer.

Été 2001

- Première croisière d'essais par la Corse et l'île d'Elbe.

Été 2002

- Seconde croisière d'essais par la Corse et la Sardaigne.
- Remise en état de la transmission à l'hélice (boîte réductrice, cardan et roulements).
- Augmentation par 1,7 de la vitesse de rotation de la turbine du propulseur d'étrave qui a considérablement augmenté le confort d'utilisation du propulseur.

Année 2003

- Avril : Installation de la télécommande par câble du changement de transmission à hélice (Modes: Port ou Force / Croisière ou Puissance) couplé à la télécommande du frein de rotation d'hélice pour l'inverseur Borg Warner.
- Août-septembre : Croisière sans surprise vers *Mallorca* et la côte espagnole.

Année 2004

- Janvier-février : Installation d'un enrouleur Z-Spar et d'un petit génois de 45 m² pour les essais.
- Juin-août : Installation d'un réservoir souple VETUS pour augmenter l'autonomie en gasoil. Cette installation a été un échec !
 - Croisière: 2000 miles vers Malte et participation à la "Transmed des passionnés".
- Novembre : pose d'un génois lourd 60 m².

Année 2005

- Fabrication d'un espar prolongeant le beaupré en vue de l'essai du génois léger double pli.
- Essais en navigation du génois lourd. La voile d'étai double pli n'a pas été essayée.

Année 2006

- Convalescence , mise en pages WEB de l'étude sur l'hélice propulsive marine.

Année 2007

- Fabrication de la dérive latérale tribord pour essais en juin - juillet 2007.
- Croisière en solitaire interrompue vers les îles grecques. Transmission cassée.
- Remotorisation à l'automne 2007 avec un moteur VOLVO-D2 de 75 chevaux.

Équipage pour les essais en mer

Les premières croisières de la goélette ont été, de fait, des croisières de tests.

Cette page contient

La liste des équipiers de la goélette Cardabela qui ont participé aux croisières et, indirectement, aux essais en mer.

Les autres équipiers occasionnels.

Nos adresses de contact par internet.

Origine du texte

Liste des équipiers

Jean Paul Capitaine

Marie Claude Second

Laurent Équipier depuis 2000

Gilles Équipier depuis 2001

Léa mousse depuis 2001

Alain Équipier depuis 2005

Autres équipiers et navigateurs

Jean Paul Louyot

Capitaine de Cardabela

Propriétaire et constructeur de la goélette Cardabela.

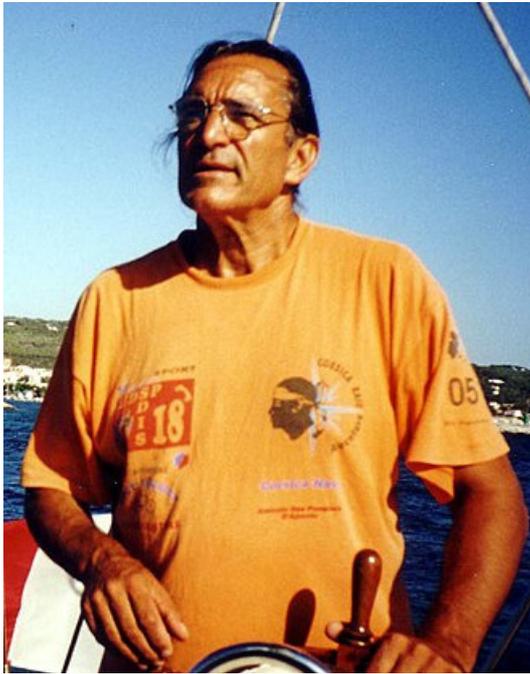


Photo 2002

Page personnelle : <http://jeanpaullouyot.free.fr>

Le mot du capitaine

Marie Claude Thomas

Second et première équièrè.



*Équiperè permanentè de la goélette
Cardabela
Photo 2001*

**Page personnelle http://vesubien.free.fr/marie_claude
Le commentaire de la première équiperè**

Laurent Guyot

Équipier depuis 2000



Laurent Guyot

Photo 2001

Commentaire de Laurent

Gilles Peyrolle

Équipier depuis 2001



*Équipier de la goélette Cardabela
pendant les essais en mer
Photo 2001*

Commentaire de Gilles

Léa Peyrolle

Équipière depuis 2001



*Mousse puis équipière de
la goélette Cardabela
pendant les essais en mer
Photo 2001*

Commentaire de Léa

Alain Robert

Équipier depuis 2005



*Équipier de la goélette Cardabela
pendant les essais en mer
Photo 2005*

Commentaire d'Alain

Autres équipiers et navigateurs

Équipiers qui ont participé indirectement aux essais en mer.

Michel Diet



Michel Diet
Navigateur et ami
de la goélette
Cardabela

Coup de coeur de Marie Claude

http://vesubien.free.fr/marie_claude/coups_de_coeur.htm

Commentaire de Michel Diet

Michel Bravi



Michel Bravi Poète Niçois et Saint-Martinois

Wikivoyage: Saint-Martin-Vésubie

Poème de Michel pour la goélette Cardabela au port des îles du Frioul

http://appgm.asso.free.fr/wiki/index.php/Les_grands_voiliers avec les *Clefs pour comprendre ce poème*

http://appgm.asso.free.fr/wiki/images/Les_grands_voiliers.mp3

Commentaire de Michel Bravi

Contacts

- https://fr.wikibooks.org/wiki/Discussion_utilisateur:Goelette_Cardabela

Origine du texte

Texte récupéré, corrigé et adapté issu de <http://vesubien.free.fr/mariposas/equipage.htm> le 07/09/2017

2001 Première croisière d'essais par la Corse et l'île d'Elbe

Résumé

Cette première navigation après 20 ans d'efforts et d'usures familiales, a été d'un grand réconfort mais aussi une épreuve difficile après avoir failli couler en baie de Porto Azzuro (île d'Elbe).

Cette croisière d'essai était destinée à éprouver la structure générale : sous voile, moteur, mouillage avec orin, et aussi le propulseur d'étrave original.

Rédigé le 11 août 2005 avec ce qui me reste de souvenirs.

Les premiers essais de la goélette Cardabela en croisière ont donc eu lieu cet été 2001 après examen par les affaires maritimes et avoir obtenu la première catégorie de navigation (toutes zones).

Équipement électronique : GPS, pilote automatique, girouette anémomètre, sondeur, VHF, Récepteur radio BLU.

J'étais très confiant dans la structure de la coque, des épontilles et dans les superstructures (mât et son gréement).

Avant le départ, en juillet et août, nous avons revitalisé l'aspect des œuvres mortes par une couche de peinture polyuréthane bi composante "bleue Atlantique". Je n'avais pas trouvé de système idéal pour relever les ancres ni pour leur mise à poste. De même, nous n'avions pas eu l'occasion d'éprouver le moteur dans la durée, ni le propulseur d'étrave à turbine que j'avais inventé dans les années 70-80.

Nous voici donc partis, Marie Claude et moi en direction de la Corse avec pour objectif premier de rejoindre le petit port de Frioul, devant Marseille, dont on nous avait dit tant de bien. (Merci à Joseph aujourd'hui tristement disparu par un mauvais coup du sort devant Port Camargue).

Arrivés à port Frioul alors en cours d'aménagement côté sud, et n'ayant jamais pris une pendille, mon idée était de nous accrocher à une bouée, "et après on verra bien ...". Je confie donc la gaffe à Marie Claude avec un crochet spécial en bout, auto fermant. Je m'aide du moteur pour reculer doucement. Cardabela n'arrive pas à la bouée, ... , si ! Marie

Claude essaie d'accrocher la bouée de loin mais n'arrive pas bien la gaffe s'accroche mais pas dans le crochet spécial; voulant donner un petit coup supplémentaire en marche arrière je me trompe de sens, le moteur s'emballe en marche avant, Marie Claude essaie de s'accrocher mais le moteur est vraiment plus fort qu'elle, alors pour ne pas tomber à l'eau elle lâche tout et c'est ainsi que nous avons perdu gaffe et crochet, car nous n'avions pas amarré le bout au bateau et le crochet était trop lourd pour le peu de flottaison de la gaffe ... par 20 mètres de fond; je n'ai pas envisagé de plonger ...

Nous avons bien profité des îles Ratonneau et Pomègues. Ces îles nous plaisent et, aujourd'hui encore, nous ne ratons jamais l'occasion de nous y arrêter avec Cardabela, c'est comme une nécessité impérieuse, un appel.

Laurent nous a rejoint quelques jours plus tard, venant de Bastia à l'aube par le ferry puis par la navette de Marseille vieux port. Nous sommes partis en direction de l'île de Porquerolles avec force 5 annoncé. Donc toute toile dessus (95 m²) vitesse 9 nœuds. C'était un bon début tout fonctionnait à merveille, voiles en ciseaux Yankee 24m², trinquette 14 m², misaine 24 m² et artimon 24 m². Une vague de travers nous mit en travers du vent, juste devant la presqu'île de Giens, avant la passe qui donne accès à la rade d'Hyères, et il était impossible de ramener le bateau dans le vent, le bateau gîtait autour de 30° et voulait obstinément rester en travers du vent, pas assez toilé devant, trop à l'arrière, idéal pour prendre de la vitesse bien que trop toilé, mais impossible de virer pour prendre le vent de l'arrière. MC avait déjà sorti les gilets de sauvetage ... Je décide de rentrer la grand voile arrière (Voile d'artimon), je débride l'écoute de la grand voile de misaine et l'écoute me brûle en me filant dans la main gauche. Je vais ensuite au pied du mât d'artimon pour rentrer la voile. La drisse d'artimon, câble en inox souple, était alors enroulée sur un emmagasineur et lorsque je lâche le frein du tambour, la manivelle de l'emmagasineur vient violemment me frapper le bras. (Inutile de vous dire que j'ai vite changé ce système par une drisse textile, un bloqueur, et un winch self taying). Mais ce n'est pas fini car après avoir repris la route nous sommes bien arrivés au port de Porquerolles où nous devons faire le plein de gasoil.

Le moteur de Cardabela est équipé d'une boîte de vitesse de 404 ce qui permet des croisières économiques (2,5 l/h en 3ème vitesse de la boîte) d'une part et d'avoir aussi de la force (2ème vitesse de la boîte) sur l'hélice en cas de besoin. Ce système m'évite une hélice à pas variable.

Donc arrivés au port nous étions en mode croisière (3ème) donc pas de force sur l'hélice, et le vent qui nous poussait sur les autres bateaux ... Le port était particulièrement encombré en cette période de l'année; voiliers, bateaux à moteurs en attente de carburant, ferrys, même des nageurs ! Vite, arrêter le moteur, descendre dans la cale, passer en 2ème,

remettre le moteur en marche; ça n'a jamais été aussi rapide !... A cette époque nous n'avions pas de manœuvres extérieures pour changer de vitesse. Ouf ! Les équipiers des autres bateaux, nous voyant en difficulté avaient préparé les gaffes et les défenses ...

A Porquerolles, étant donné nos difficultés à manœuvrer nous avons dû accoster à un poste assez éloigné et nous avons dû nous ravitailler en carburant à l'aide des Jerrican.

Mouillage obligatoire pour la nuit, à l'est de la rade, avec contre nous ce petit vent de force 5 ...

Dés le lendemain matin nous voilà fin prêts pour la traversée vers le Cap Corse ... sans vent ! Ce fut une traversée sur une mer d'huile , une traversée chaude sous un soleil de plomb. Nous avons assisté à de nombreuses chasses de gros poissons, nous avons croisé cinq petits baleineaux qui devaient attendre leur mère. Nous n'avions alors aucune expérience de pêche, nous avons corrigé cela au fil des ans ... Dans la nuit de la traversée nous avons été envahis par des libellules en quantité incroyable; il fallait pousser les libellules du coude pour lire la carte marine.

Nous avons séjourné quelques jours devant les plages de Pietra Corbara et Lavasine (Est du cap) où le passage au loin des navires à grande vitesse faisaient fortement rouler le bateau par les vagues qui arrivaient jusqu'aux plages, puis nous avons mouillé l'ancre sous la citadelle de Bastia où nous étions plus tranquilles. Nous avons ainsi pu profiter de Nathalie et Émilie, Laurent avait été appelé au feu dès notre arrivée au mouillage de Pietra Corbara.

Notre orin était, à l'époque , ramené à bord; ça fonctionnait bien avec peu de longueur de mouillage (20 mètres). On ramenait l'ancre par le guindeau jusqu'à environ 1 mètre sous la flottaison puis on ramenait l'ancre sous les barres de flèches du beaupré par l'orin. On fixait l'ancre avec des sangles bloquantes.

Aujourd'hui nous avons toujours le même système mais l'orin n'est plus ramené à bord en raison des gros ennuis d'entortillement autour de la chaîne d'ancre; en 2002 on avait mis deux heures à démêler 50 mètres de chaîne de 50 mètres d'orin ; maintenant l'orin est fixé à une bouée comme c'est l'usage habituellement (et on prie le bon dieu pour que les voisins de bateau qui mouillent de plus en plus près de nous, ne se prennent pas l'orin dans leur hélice). On ramène l'ancre au guindeau, puis on récupère la bouée pour fixer l'ancre sous les barres de flèches du beaupré à un dispositif spécialement aménagé en fonction du type d'ancre utilisé.

Nous avons envie de visiter l'île d'Elbe et le vent venant d'est levait un petit clapot alors ce fut une bonne raison pour nous décider ... Nous avons d'abord visité deux petites anses au sud de l'île où nous sommes chaque fois restés pour une nuit mouillés sur ancre plate dans

un sable de bonne tenue. Le troisième jour nous sommes allés à Porto Azzuro. Là c'était bien et beau et le village nous a plu. Nous étions en septembre et le fond de la baie n'était pas trop encombrée. Je craignais à l'époque de mouiller par 10 mètres de fond alors nous sommes allés plus au fond, là où il y a beaucoup de posidonies. Je me disais que par 3 mètres de fond je pourrais plus facilement surveiller et m'occuper de l'ancre en cas de problème. L'ancre plate de 40 kg devait être suffisante avec 20-25 mètre de chaîne ? C'était vrai tant qu'il n'y avait pas trop de vent le système a tenu jusqu'à force 7; mais à force 8 on a dérapé ! Marie Claude voulait s'amarrer à une barge, sous son vent ; je savais, par mes anciennes expériences, que c'était une mauvaise idée mais pas pour les raisons qui vont suivre:

Nous voilà donc remontant l'ancre pour nous amarrer à la barge; mais avec force 8 ce n'était pas évident surtout que nous avions peu l'expérience des manœuvres avec Cardabela. Je décidai d'approcher de la barge en marche arrière car lors d'un accostage précédent à cette barge un plaisancier nous avait demandé de lui lancer un cordage pour nous faciliter la manœuvre. Le cordage passa sur le feu de route qui fut instantanément arraché et projeté à la mer comme une fusée. Cette approche par l'arrière fut plus réussie et c'est Marie Claude qui l'amarra après avoir sauté à bord de la barge. Le bateau amarré ainsi pouvait être ramené à la barge à l'aide du propulseur d'étrave. Au premier essai le bateau ne pivotait pas, alors j'ai mis les gaz ... pas de résultat. tout à coup le moteur s'est mis à fumer, puis à s'arrêter ... J'ouvre le capot moteur ... de l'eau plein le compartiment moteur, jusqu'aux buses d'aspiration d'air, de l'eau par dessus le plancher de la descente ... Le bateau coule ! Mais pourquoi ?

Marie Claude saute dans le bateau pour sauver l'essentiel (les papiers, l'argent, etc.) ressort et attache le sac de survie à la barge

Marie Claude lance des SOS à la main, les gens lui répondent Hou-ou-ou avec les mêmes signes de mains.

Sauvetage; je descends au moteur par la cabine, j'ai de l'eau jusqu'au cou, je vois que le tuyau de refoulement de la turbine n'est plus fixé; l'eau de mer entre tranquillement par là; je prends la "châtaigne" à plusieurs reprise par le courant des batteries car je n'avais pas eu la présence d'esprit de couper les alimentations aux commutateurs. Marie Claude me passe un coussin du carré et je l'introduis dans la turbine pour freiner l'arrivée d'eau afin de me laisser le temps de fermer les vannes d'arrivée.

Ensuite ... pompage de toute cette eau, et le moteur ? foutu ?

Rinçage du compartiment moteur à l'eau douce, dessalage de tout ce qui est possible, surtout les câbles électriques, démarreur, alternateur, relais, ... tout ce qui avait trempé dans l'eau, puis j'ai imbibé tous les câbles électriques d'huile hydrofuge.

L'eau pompée, j'essaie de faire tourner le moteur à l'aide d'une grosse clef à molette ... le moteur n'est pas bloqué, il y a urgence à le faire tourner ...

Procédure d'urgence : vidanger l'huile du carter pour le cas où il y aurait de l'eau mélangée à l'huile. Il est tard et où trouver de l'huile moteur ? Nous quittons le bord avec l'annexe en quête d'huile moteur. On rame jusqu'au port avec l'énergie du désespoir. Arrivés au poste à carburant qui fermait nous avons pu obtenir au prix fort 8 litres d'huile super extra, pour moteur de Ferrari sans doute; mais l'essentiel n'est-il pas de sauver le moteur ? On rame ensuite jusqu'au bateau contre les vagues et le vent. (Depuis il y a toujours 7 litres d'huile moteur à bord)

Rentrés au bateau je procède au remplacement de l'huile, je fais tourner un peu à la clef à molette; ... toujours pas bloqué ! Je fais ensuite tourner le moteur au démarreur par petits coups pour faire circuler l'huile neuve et propre pour finir par tenter de démarrer ... A la quatrième tentative le moteur démarre; quel bonheur ... Je laisse tourner le moteur quelque temps afin de laisser l'eau s'évacuer. Le moteur à l'arrêt je vérifie l'aspect de l'huile à la sonde de niveau; l'huile est propre, elle n'est pas blanchâtre, il n'y a donc pas de trace d'eau visible.

Il reste à procéder au nettoyage du carré; Marie Claude avait déjà bien commencé. Nous décidons de retourner vers La Grande Motte dès que le temps le permettra.

Le lendemain matin le vent avait tourné et venait d'est. Les vagues de 30 à 50 centimètres chahutaient Cardabela qui se heurtait à la barge. Il était temps de partir ...

Pas moyen de faire tourner le démarreur ... je le démonte et j'arrive à le faire tourner à vide; je le remonte et je fais démarrer le moteur avec un câble électrique. Voici la procédure : Je descend au moteur et me tiens prêt avec mon bout de câble électrique, Marie Claude met le préchauffage pendant quelques secondes et je fais démarrer ...

Ça marche ! On y va ... plus question d'arrêter le moteur ! Heureusement nous avons fait le plein de gasoil.

Nous avons ainsi navigué jusqu'au lendemain matin. Il devenait nécessaire de se ravitailler en carburant. Nous avons mis le cap sur le port de Portofino. Arrivés un peu tôt pour le poste à carburants nous amarrons Cardabela à proximité, car il aurait été difficile de manoeuvrer dans le peu de place disponible pour atteindre ce poste. Nous décidons à regret de couper le moteur. Un militaire vient nous dire que nous ne pouvons pas rester là car une vedette militaire doit arriver bientôt. Nous expliquons que nous sommes en panne moteur et qu'il faut réparer; il ne comprend pas le français et nous n'arrivons pas à nous exprimer en italien. Le militaire repart et revient avec une personne qui parle assez difficilement dans notre langue mais on arrive à se faire comprendre. On essaie de mettre

le moteur en marche ... il ne repart plus ! On nous donne une heure pour réparer. Je démonte le démarreur, il marche, je le remonte, ça démarre au câble électrique ! Alerte au tableau électrique : Plus de pression d'huile ! Le capteur fuit; je le démonte, je le bouche avec une allumette (merci SEITA) et je ne reconnecte pas la sonde. Après redémarrage tout semble fonctionner correctement. La vedette arrive, le responsable du poste à carburant aussi; on embarque vite fait 40 litres de gasoil au Jerrican pendant que la vedette attend notre départ ...

Le soir, la nuit tombée, nous arrivons dans les parages de port Imperia. Nous sommes fatigués. Nous cherchons vainement l'entrée du port parmi toutes ces lumières. C'est au GPS que nous arrivons à trouver l'entrée. Nous avons pu passer la nuit à un quai qui devait être libéré le lendemain matin à 7 heures. Debout à 6 heures le petit déjeuner réparateur a été bien apprécié et nous sommes partis à l'heure convenue. Avec ce que nous avons en carburant nous pouvions rejoindre Villefranche où nous avons mouillé dans la rade, le plus près possible de la plage.

Gilles avait téléphoné chez VETUS pour obtenir un démarreur neuf : environ 9000 francs (1350 euros). Nous sommes allés à Nice avec notre démarreur afin de faire un échange standard ou obtenir un démarreur neuf. Ce fut impossible car VETUS n'a pas monté la couronne d'origine sur ce moteur Peugeot , et a aussi modifié le déclencheur du démarreur. Merci VETUS ...

Charlie, un ami garagiste de Marie Claude a examiné le démarreur et nous a dit qu'il est encore en bon état. Il faudra simplement le dessaler et le mariniser dès que possible.

Nous avons passé une matinée avec Gilles et Léa.

Nous avons fait le plein de carburant en partant. Avec 140 litres de carburant nous pouvions rejoindre La Grande Motte.

La nuit, dans la rade d'Hyères nous avons un vent contraire qui réduisait notre vitesse à 3 nœuds. Au petit matin nous étions devant les calanques de Cassis, le spectacle était fantastique avec ces falaises blanches dans la petite brume matinale et pétrole de vent.

Arrivés à La Grande Motte nous étions heureux d'avoir rejoint notre quai.

J'ai démonté et marinisé l'alternateur avec les conseils avisés de mon voisin et spécialiste Louis Bergès. Le démarreur a lui aussi été marinisé et j'ai pu changer la couronne porte balais. Les relais de préchauffage et du démarreur ont été remplacés et tout semblait rentré dans l'ordre jusqu'à l'été 2002 où les séquelles de cette aventure nous ont joué un bien mauvais tour.

2002 Seconde croisière d'essais par la Corse et la Sardaigne

Importé et adapté pour Wikilivres le 05/09/2017 de http://vesubien.free.fr/mariposas/navigation_2002.htm

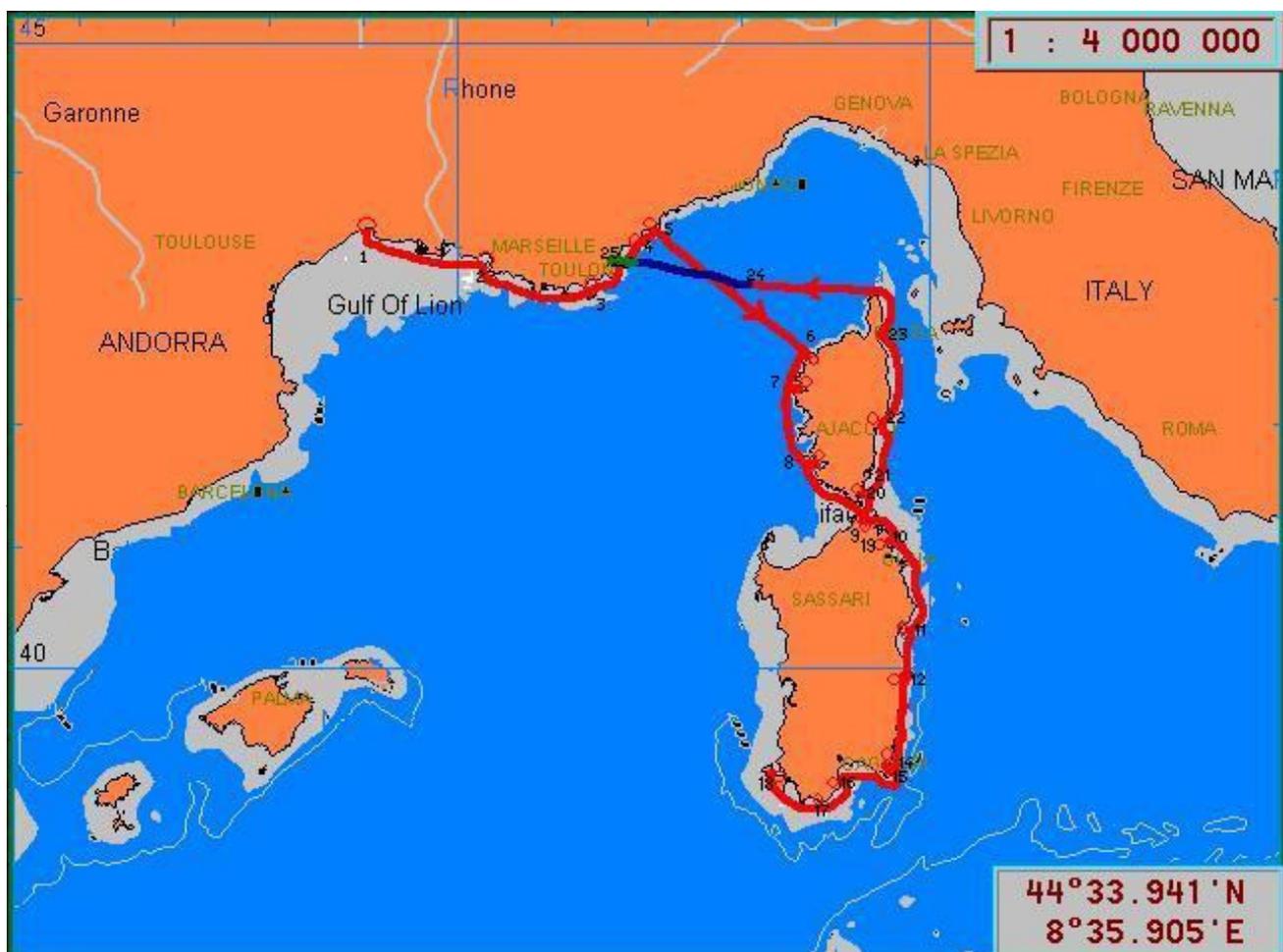
Résumé

La croisière de 2002 devait prolonger l'épreuve de l'année 2001, à savoir, la mise au point du mouillage avec orin et test en réel du propulseur d'étrave à turbine.

L'épreuve s'est mal terminée puisque, suite à une avarie de transmission entre le moteur et l'inverseur, nous avons dû faire appel à la SNSM et à notre ami Michel pour nous remorquer jusqu'à La Grande Motte.

La Navigation jusqu'à cette avarie est ponctuée de nombreux avatars.

Carte de navigation



Liste des ports et mouillages

Liste chronologique

- 2 Escoubidon (Île Ratonneau)
- 2 Port Frioul (Point N° 2 sur la carte)
- 3 Plage de la Courtade (île Porquerolles)
- 4 Anse de La Garoupe
- 5 Villefranche
- 6 Plage d'Alga
- 7 Girolata
- 8 Sagone
- 9 Porto Liscia
- 10 Porto Cervo
- 11 Porto Brandinchi
 - Cala Ginepro
- 12 Arbatax (Port)
 - Porto Corallo
- 15 Punta Molentis (Cap Carbonara)
- 15 Porto Giunco (Cap Carbonara)
- 16 Porto Pula
- 17 Golfe de Malfatano
- 18 Port de Carloforte (île San Pietro)
 - Port de La Caletta
- 19 Golfe de Santa Manza
- 20 Anse de Stagnolu (Golfe de Porto Vecchio)
 - Porto Vecchio (Devant le port)
- 21 Port de Taverna
- 23 Vieux port de Bastia
- 24 Départ pour le continent
- 25 Port Grimaud
 - Port de Bandol

Escoubidon

Après des préparatifs faits à la hâte, mais sérieux tout de même, nous voilà partis de La Grande Motte, par vent faible, le 15 juin 2002, vers 8 heures. Un soleil radieux nous croise, nous allons vers l'Est. Il fait chaud et la brise côtière n'arrive pas. Voyage sans histoire jusqu'au mouillage Escoubidon, au Nord Est de l'île de Ratonneau devant Marseille, où nous sommes arrivés avant la tombée de la nuit. Le ciel est clair, l'air est sec et nous pouvons admirer la beauté des éclairages et des illuminations de Marseille à la tombée de la nuit.

Port Frioul

Nous y sommes restés le lendemain, profitant de la pêche et de la baignade dans l'eau chaude à 27 degrés, limpide, claire bleu lagon ... Ballade aussi à Port Frioul par le sentier de l'ex hôpital de quarantaine où nous aimons nous balader parmi les goélands qui font un vacarme parfois assourdissant. À Frioul on trouve à peu près tout ce qui est nécessaire à la pêche ... On peut aller à Marseille par les navettes qui circulent toute la journée. Le vieux port et son quartier valent la visite, Pagnol y a laissé quelques traces.

Plage de la Courtade

Le 17, après une petite séance de pêche à la ligne, nous quittons les lieux pour l'île de Porquerolles, par toute petite brise et soleil éclatant. Nous ne profitons toujours pas de la brise côtière. Moteur, toujours moteur ! On arrête le moteur pendant 2 heures devant Cap Sicié pour le repas, toutes voiles dehors, vent : 2 nœuds. Inutile de dire que l'on n'a pas beaucoup progressé. Nous arrivons dans la soirée et nous mouillons plage de la Courtade par 5 mètres de fond de sable, pas trop loin du port. A cette époque de l'année les mouillages ne sont pas encore trop peuplés. Ces fonds ne sont pas de très bonne tenue, mais le temps est au calme. L'eau est limpide comme à l'habitude dans ce merveilleux site, il fait bon se baigner, Marie Claude nage jusqu'à la plage, et revient et repart ...



Frioul
Aquarelle de Marie Claude

Le lendemain nous visitons l'île qui a été rendue au public par les militaires il y a quelques années. Il fait très chaud. Les îles d'Hyères, dont Porquerolles fait partie, sont maintenant protégées, cependant pendant la saison d'été l'île est surpeuplée et les mouillages difficiles à partir de juillet. Nous faisons un grand tour dans l'île par une chaleur torride, et nous déjeunons au restaurant sur la grande place bien à l'ombre avant de retourner au bateau.



Mouillage plage de la Courtade
Aquarelle de Marie Claude

Quel choc ! L'annexe toute neuve a disparu avec son moteur ! Au voleur ... Je vais donc à la capitainerie signaler la disparition, et passant de l'autre côté du quai, qu'est ce ? que vois-je ? Mon annexe amarrée et bien sage. Nous avons amarré l'annexe parmi d'autres, justement sur le quai d'embarquement des bateaux taxis de l'île, et quelqu'un l'a gentiment déplacée.

Anse de La Garoupe

Le 20 juin nous quittons Porquerolles vers 9 heures en direction de Nice, et nous décidons de mouiller l'ancre dans la petite anse de La Garoupe vers 19 heures. Il y a encore des vedettes au mouillage. Nous remouillons, avec plus de chaîne, dès que les vedettes sont parties. Il y a beaucoup de moustiques.

Villefranche

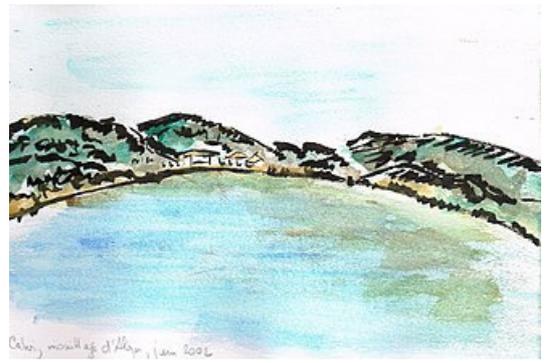
Le 21, au petit matin (7 heures tout de même), nous quittons le lieu dans la brume et le grand calme pour Villefranche où l'on mouille l'ancre à Passable avant 10 heures. Gilles et Léa nous rejoignent pour midi, nous allons les chercher en canot. Le soir la houle entre dans la rade, Léa ne supporte pas et nous abandonnons l'idée de les inviter à dormir au bateau.

Le lendemain 22, Marie Claude et moi prenons le train pour Nice (3 minutes de train pour passer dans le tunnel sous Cimiez) afin de remplir la cambuse avant la traversée vers la Corse, surtout qu'il sera difficile de se ravitailler en arrivant en Corse. Gilles et Léa viennent se baigner, un régal, et déjeuner.

Gilles ramène Léa et revient vers 17H au poste à carburant du port de Villefranche avec un complément de provisions; nous prenons 200 litres de Gasoil, puis nous décidons de partir immédiatement. Il est alors 17 heures 30.

Plage d'Alga

Traversée sans histoire, sans vent et par mer calme, très cool pour Marie Claude. Je fais une tentative de pêche à la traîne avec un poisson artificiel mais je m'aperçois un peu tard que le poisson saute à la surface de l'eau et que le fil nylon s'entortille. Il me faudra une bonne heure pour remettre de l'ordre dans le fil avant la nuit. Gilles prend le premier quart de nuit. Le radar en mode 'trace' nous permet de visualiser les trajets et ainsi d'éviter deux tankers dans la nuit. Au petit matin alors que Gilles et Marie Claude dorment, j'entreprends de démonter le moulinet bloqué par le fil nylon. Je perds le roulement extérieur dans la mer lorsque je mets la ligne en service ... Nous apercevons des dauphins au petit matin, mais cette fois pas de baleine ... Nous arrivons donc le lendemain 23 vers 11 heures au mouillage de la plage d'Alga, petite anse bien calme au sud de Calvi. La plage est envahie par les posidonies, je m'enlise jusqu'aux genoux au moment de débarquer sur la plage. Le propriétaire du bar de plage fait nettoyer la plage avant chaque été. Nous sommes arrivés trop tôt.



Plage d'Alga au sud de la ville de Calvi

Aquarelle de Marie Claude

Le 24 Gilles prend le NGV (Navire Grande Vitesse) pour Nice. On en profite pour déjeuner à un bon restaurant avec Gilles puis on fait quelques courses (peu car il y a plusieurs kilomètres pour rejoindre notre base) avant l'arrivée d'Émilie, Nathalie et Laurent qui complètent copieusement notre ravitaillement. Laurent pêche et attrape deux magnifiques et savoureux poissons avec des boulettes de farine. Ces poissons sont méfiants et il a été nécessaire de monter la ligne avec du fil extra fin et avec un tout petit hameçon.

Nathalie et Emilie restent avec nous le lendemain et nous profitons du lieu pour nous prélasser dans l'eau d'une limpidité parfaite à 28 degrés, et déguster quelques boissons fraîches à la buvette de la plage. Emilie aura bientôt 3 ans, elle est adorable, très sociable et câline ; elle a une affinité remarquable avec Marie Claude qui le lui rend bien. Mes tentatives de pêche restent vaines.

Un coup de vent est annoncé pour le 28 par les prévisionnistes de la météo allemande.

Laurent revient chercher ses amours, un peu fatigué et triste. Pourquoi ?

Girolata

Le 26 juin on descend plus au Sud afin de s'abriter pour le vent annoncé, à Girolata.

Heureusement en cette saison le coin n'est pas encore surpeuplé. Là je pêche un poisson que je crois être une dorade, et qui est fameuse à la dégustation. Tout de même on se trouve un peu cruels !

Laurent nous apprend que les coteaux de la plage d'Alga ont été ravagés par les flammes après notre départ. Triste sort pour le bar !

On restera là, à Girolata, jusqu'à la fin du coup de vent, tout près de la plage. Il y a des boutiques, des restaurants, il y a tout ce qu'il faut pour se ravitailler et un peu d'artisanat. Les résidents sont aussi un peu commerçants et assez sympas. On peut se balader dans la nature à pied ou à cheval, ou aller à Porto par les navettes sauf si le temps est trop mauvais ! On peut pêcher de succulents poissons avec simplement de la farine comme à la plage d'Alga. La plage n'est pas vraiment belle ni agréable aux pieds, mais le lieu est un peu magique. Nous ne sommes pas loin de Porto et de ces « flammes » dans les rochers à la tombée de la nuit à Piana.

Le 29 au restaurant nous voyons arriver tout un groupe, deux familles avec enfants, certains pâles, certains verts. Pour faire plaisir, les maris et papas avaient réservé un grand canot avec gros moteurs pour visiter la côte depuis Calvi. Avec la houle du jour, 1m50 à 2 mètres, la journée a été dure, surtout qu'après le repas il leur fallait rentrer à Calvi avec une houle trois quart de face.

Sagone

Nous n'avons pas eu le courage d'affronter la foule d'été de Porto. Porto qui a perdu son charme d'autrefois, et nous sommes repartis vers Sagone le 30 pour y rencontrer notre ami et voisin de St Martin Vésubie, Laurent Peretti.

Arrivés vers 16 heures 30 nous mouillons notre ancre à distance réglementaire de la grande plage de sable blond un peu grossier, à l'abri de la houle qui a sévi toute la journée. Nous invitons notre ami à nous rejoindre. On 'se fait' un apéritif dîner très sympa avec une bonne bouteille de derrière les fagots que Laurent nous a amenée.

Les môles de Sagone accueillent notre annexe, il y a un restaurant qui fait de bonnes pizzas que l'on peut emporter. Et il y a un petit supermarché à peu près au milieu de la plage, de l'autre côté de la route. Marie Claude évidemment se baigne à la plage presque vide, invitée par la douceur du lieu. Je la rejoins en canot pour charger les vivres depuis la plage, le trajet supermarché jusqu'au môle est tout de même assez long quand on est chargé.

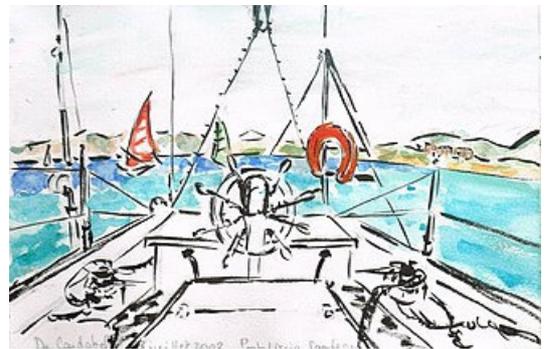
Nouvelle annonce de vent fort. On quitte Sagone pour les Bouches de Bonifacio le matin du 2 juillet.

Nous naviguons grand largue à la voile par force 4 puis 5, puis 6 avec des rafales à 7. Dans les Bouches la houle passe rapidement à 1m50, heureusement elle vient de l'arrière. N'ayant pas eu la précaution de ranger l'annexe dans son sac, elle essaie de nous rattraper, de passer par dessus la poupe, puis elle fait des looping, se retourne, mais elle est bien amarrée avec deux amarres à l'avant du canot et une à l'arrière, nous ne la perdrons pas ! Ouf !

Porto Liscia

Nous trouvons un mouillage très près de la très longue et belle plage de sable blond de Porto Liscia , à environ 100m du bord, par 1m50 de fond, là où c'est interdit en Italie (Il y a obligation de mouiller à plus de 300 mètres de la plage, nous ont dit nos amis, si elle est fréquentée je suppose ?). A 20 mètres plus au large on mouille par 10 à 30 mètres sur fond de roche. Mais comme le vent est très fort les gardes côte ne viennent pas. Le vent se stabilise à force 5 à 6. Il y a de très nombreux véliplanchistes autour de nous qui font des allers retours. Le 5 juillet le vent faiblit et la nuit suivante est calme.

Le 6 juillet au petit matin, la météo est bonne bien que la houle résiduelle passe un peu, nous quittons le mouillage, et peu après nous voyons les gardes côtes qui ne peuvent plus rien nous dire ! A midi nous mouillons l'ancre à Porto Cervo , dans l'avant port. Lieu magnifique ! Baignade, ballade, ravitaillement pas plus cher qu'ailleurs au petit super marché de l'entrée du port à gauche, en face des très gros yachts de grand luxe. Le lieu est snob et surpeuplé, il faut dire que c'est le début des vacances de juillet. On est tout de même pressés de quitter ce lieu trop étriqué et dangereux pour notre mouillage. Lieu à fréquenter hors saison !



Mouillage à Porto Liscia
Aquarelle de Marie Claude



Mouillage forcé à Porto Liscia
Aquarelle de Marie Claude

Porto Cervo

Le 7, départ vers Arbatax. On mouille le soir à porto Brandinchi dans la petite anse pas trop fréquentée à ce moment, par calme plat vers 16 heures, mouillage de beau temps protégé de la houle de secteur Nord et des vents de NW. Le lieu est magique. Au Nord l'île Tavolara. L'eau est limpide et chaude ... Allez-y !



Mouillage à Porto Brandinchi
Aquarelle de Marie Claude

Cala Ginepro

Le 8, au petit matin après la baignade de Marie Claude on continue sur Arbatax et on mouille l'ancre à Cala Ginepro , d'où il ne me reste aucun souvenir.

Arbatax

Le 9, On continue pour arriver à Arbatax à 18h30. Amarrage au quai de droite, molo di ponente quai des pêcheurs, avec beaucoup de défenses, entre deux très gros pneus. Les pêcheurs sont sympathiques mais il faut se débrouiller pour leur laisser la place qui leur revient, sinon on risque qu'ils s'amarrent à couple du bateau ... Alors là « CRAC ! » vu leur taille, et je ne vous parle pas des odeurs.

Arbatax nous plaît. On s'aventure à visiter la ville en faisant le tour du port ... 3 km à nu-pied ça use, ça use, ... surtout qu'il faut revenir, et pas toujours dans un décor merveilleux. Le lendemain nous retournons à Arbatax, mais avec l'annexe ; il suffit de traverser le port (300 mètres). La vie y est plutôt bon marché et les commerçants très commerçants, serviables et tout et tout. Marie Claude a fait trempette, comme 4 ans auparavant, à Cala Moresca, mais c'est sale (alors qu'elle s'est baignée tous les jours dans des eaux merveilleuses !). Il y deux restaurants très populaires que les familles du lieu fréquentent, un en balcon sur le port, et l'autre pas très loin du premier (100 mètres ?) dans une petite rue qui ne paie pas de mine, les salles sont assez grandes et peuvent aisément recevoir les familles nombreuses. Il y a un chip devant le port, on y trouve à peu près tout ce qu'il faut pour un bateau.

Le 11 juillet on prend 180 litres de gasoil et on quitte Arbatax où on a fait le plein d'énergie, direction cap Carbonara avant la traversée vers la Tunisie. Au quai des carburants le propulseur d'étrave fonctionne à merveille. Peu de temps après, la poulie qui relie le cardan à la pompe du propulseur prend du jeu. A défaut de clavette j'avais serré la poulie en la

collant au SIKA en bout d'axe, et avec la chaleur ... J'ai déconnecté le cardan. (Il faudra remplacer l'axe par un axe plus long avec rainures de clavetages, au retour à La Grande Motte). En attendant il faudra se débrouiller comme les voiliers d'autrefois, avant que les propulseurs existent.

Porto Corallo

Le soir on mouille l'ancre à Porto Corallo . Les fonds sont annoncés par les instructions nautiques de " tenue médiocre " dans un sable rose et grossier. Nous sommes prêts à aller au port ou à quitter les lieux dans le cas où le vent se lèverait, mais la météo est bonne.



Porto Corallo (Sardaigne)
Aquarelle de Marie Claude

Le 12, après Porto Corallo à un moment, le moteur ralentit et a du mal à soutenir son régime. On a pris un cordage dans l'hélice. Je passe en marche arrière puis en marche avant et çà repart. Seul dégât constaté l'anode d'arbre d'hélice, déjà bien rongée, s'est ouverte et va se disloquer. Ce n'est pas grave.

Punta Molentis

L'après midi, 2 Milles Nautiques juste avant Capo Carbonara, mouillage à Punta Molentis . Il faut se méfier des hauts fonds presque à fleur d'eau très mal signalés sur les cartes. Il y a intérêt à naviguer avec un sondeur qui voit sur l'avant ... Eau lagon 27°C écrira Marie Claude sur son livre de bord. On mouille dans le sable. Le fond est de roche et le sable comble les interstices entre des blocs de roche, il faut se méfier ! Nous mouillons 15 mètres de chaîne par manque de place à cause des quelques vedettes qui occupent le lieu tout l'après midi. Le soir on rajoute un peu de chaîne la météo est bonne.

Le lendemain matin, je décide d'ajouter un peu de chaîne car une brise se lève de SW mais ensuite on se trouve un peu près de la plage, on reste méfiants. Heureusement car j'avais oublié d'allonger mon orin et çà n'a pas raté : on dérape. Je ne comprends pas tout de suite et on remonte l'ancre pour aller mouiller à la plage de Porto Giunco à 2 MN plus au Sud, derrière la tour et le phare, par fond de sable, à l'abri de la houle qui prend de l'ampleur et de la brise qui forçait.

Porto Giunco

Le 15 juillet je fais la sieste pendant que Marie Claude gratte la vaisselle ... CRAC ! Un bateau nous rentre dedans et me réveille, ni une ni deux je sors rapidement pour constater que c'est nous qui chassons et sommes entrés dans Kéco un voilier amarré loin derrière nous. On remonte l'ancre, on remouille avec 55 m de chaîne, mais il y a du vent et je n'ai pas confiance dans mon moteur hors bord qui est lourd et long à mettre en place. J'attends une accalmie pour rendre visite à Kéco en espérant qu'il n'y a pas de dégât. Le Capitaine de Kéco attend un peu mais ne me voyant pas venir finit par nous rendre visite, et nous annonce les dégâts : Feu avant cassé, balcons pliés, panneau solaire arraché. Hou là là ! On va voir cela avec lui, on remplit les papiers de l'assurance et on devient amis. On boit l'apéro, on s'invite, Marie Claude et Cathy se lient d'amitié et partent toutes les deux, tous les jours. Elles font les courses au super marché du camping derrière le port de Villasimius, elles vont à la plage et en vadrouille à pied jusqu'à la ville, qui se trouve à 5 km, afin d'y chercher un feu avant bicolore pour Kéco et envoyer du courrier par internet. Elles reviendront très tard et en stop !



*Mouillage à Porto Giunco (Cap Carbonara sud Sardaigne)
Aquarelle de Marie Claude*

Ce soir là j'avais pour mission d'aller chercher les femmes à la plage, près des rochers. Bon, Marie Claude m'appelle au téléphone comme convenu, je monte dans le canot, mets le moteur en marche et désamarre le canot. Quelques mètres plus loin le moteur cale. Évidemment je n'ai pas pris de grappin ni outil ni gilet ... Il y a du vent. Je sais que le moteur ne redémarre pas quand il cale. (J'apprendrai plus tard par un technicien que les HB 4 temps doivent être chauds avant d'être forcés sinon la suralimentation en carburant éteint la bougie !



*Mouillage de porto Giunco le 16 juillet 2002
Aquarelle de Marie Claude*

Il faut le dire !) Je désamarre les rames (fournies avec le canot) pour lutter contre le vent. Je rame dur ! Une des rames se désemmanche et la pale part de son côté. Que puis-je faire avec une rame ? Avec ce vent ? Seule solution, rattraper la pale et la ré-emmancher. J'essaie, je tombe à l'eau et récupère la pale. J'essaie de remonter dans le canot, mais par l'avant c'est impossible. J'essaie par l'arrière mais l'avant se soulève et je risque de mettre le moteur dans l'eau. Marie Claude et Cathy ne comprennent guère ce qui se passe.

Finalement, avec beaucoup de peine je nage jusqu'au bord en tirant le canot. Essoufflé je fais une pause. C'est à ce moment que le Hollandais vient à la rescousse. Les femmes étaient prêtes à rentrer à la nage car les rames étaient devenues incertaines (impossible de verrouiller les deux parties) et le retour risquait d'être difficile à l'arrivée si on ratait le bateau. Et merci au hollandais.

Par la suite on utilisera les rames achetées l'année précédente, elles semblent plus solides.

Vu notre situation, Marie Claude désirent absolument être rentrée pour le 15 août à La Grande Motte, nous abandonnons l'idée d'aller en Tunisie et nous décidons de rester un peu dans le Sud de la Sardaigne avant de prendre le chemin du retour, par l'ouest ?

A notre départ de Porto Giunco le 20 juillet mon orin était très emmêlé autour de la chaîne. Le cordage de l'orin étant trop léger passait sous la chaîne quand le bateau tirait, puis passait par-dessus au retour, puis au dessous, puis ... tout cela sur 50 mètres ! Quel sac de nœuds !

Un prototype réserve bien des surprises avant qu'il soit en mesure de bourlinguer sans problème ...

Porto Pula

Nous avons donc quitté nos nouveaux amis pour nous rendre à Pula . Tout s'est bien passé, navigation à la voile et au moteur avec une brise d'Est Sud Est. Nous sommes passés à proximité de la vierge sous marine où des plongeurs s'activent.

A Pula, l'anse est très petite et il est difficile d'y mouiller beaucoup de chaîne. Les fonds sont envahis par les posidonies et on passe rapidement et successivement de 3 à 4 mètres de fond à 1,5 puis 1 mètre. Il y a de nombreux trous. On place notre ancre au hasard, assez près de la côte, côté ruines. La vue des fonds est spectaculaire ! Les posidonies lèchent le dessous de la carène, j'ai presque pied à côté du bateau et l'ancre est accrochée 20 mètres plus loin dans un grand trou assez profond. Apparemment Cardabela a de quoi tourner autour de son ancre. Marie Claude a peur de se baigner au dessus de ce site englouti. Les vents annoncés sont plutôt modérés.

Nous en profitons pour aller à la côte en canot et visiter le lieu. La visite du site archéologique ne nous tente pas. Ce fut une soirée pizza avec ballade au bord de l'eau.

Golfe de Malfatano

Le lendemain matin nous retournons à la côte et parcourons la plage qui commence à se peupler, les pare-soleils se multiplient. Marie Claude a pu se baigner, l'eau est limpide et

bien tiède (29°C). Nous relevons l'ancre à onze heures et quart pour le golfe de Malfatano . Là le vent a commencé à souffler d'Est Force 4-5, du soir jusqu'au lendemain matin. Mouillés par 7 mètres de fond avec 40 mètres de chaîne, l'ancre n'a pas chassé, et le bateau n'ayant pas trop bougé car le souffle a été constant en direction et en force, il n'a pas été nécessaire de démêler l'orin.

Port de Carloforte

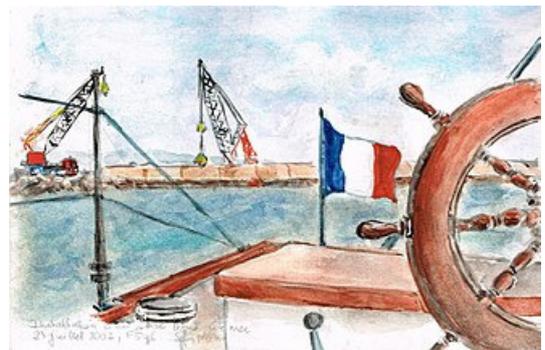
Ce fut donc un bon départ au petit matin, vent portant, avec cependant un peu de houle (0,5 à 1 mètre) trois quart arrière, pour nous rendre au port de Carloforte dans l'île San Pietro, où nous sommes arrivés le 22 juillet. Nous avons échappé à la pêche au thon avec ces grands filets de 10 Km de long tirés entre la Sardaigne et l'île de San Antiocco...

A défaut de propulseur d'étrave nous avons mouillé l'ancre au fond du port côté pontons du club, avec 25 mètres de chaîne seulement, vu l'encombrement du mouillage avec les autres bateaux présents. Le lendemain, notre moteur d'annexe étant en panne depuis Giunco, nous sommes allés en ville à la rame. La structure de la ville est bien comme nos amis Serge et Cathy l'avaient décrite, jolie, italienne, très agréable à vivre en cette saison, avec des gens calmes et polis et serviables.

Au mouillage nous avons rencontré un jeune couple avec une petite fille de 7 ans (Océane) et son poupon, en vadrouille depuis 3 ans ils en avaient assez des sautes d'humeur de la méditerranée, ils attendaient une accalmie pour aller vers Minorque, les Baléares, puis vers les îles du Cap Vert. La petite fille suivait des cours par correspondance, aidée bien sûr par ses parents.

Dans la nuit du 23 au 24 juillet le vent s'est mis à souffler, nous nous étions mis à l'abri dans ce port à cause des vents annoncés, force 5-6 jusqu'au 27 juillet.

Nous avons évidemment chassé dans la nuit, nous avons remouillé l'ancre au milieu du port pour allonger le mouillage à 50 m de chaîne. Là impossible d'aller à terre à cause des risques de dérapage, et on ne voulait pas aller aux marinas du port. On a donc attendu, et j'en ai profité pour démonter le carburateur du moteur de l'annexe. Il y avait des petits cristaux qui obstruaient probablement les gicleurs. Le moteur est reparti et « tout va très bien madame la marquise », jusqu'à la prochaine panne ... Le dernier jour, le 27 le vent a faibli, nous sommes allés en ville, avides de bonnes choses, pizzeria, supermarché etc....



Île de Carloforte (Sardaigne) en août 2002

Aquarelle de Marie Claude

Le 28 juillet nous décidons de rentrer par l'Est à cause de la houle résiduelle sur la côte Ouest. Bien nous en a pris car sur l'Ouest le vent a repris et des voisins de bateau de La Grande Motte sont restés bloqués à ce moment là sur cette côte dans des conditions très inconfortables.

Nous voici donc sur le retour en accéléré. Carloforte – Pula en une seule traite, puis Pula – Villasimius où nous avons complété nos vivres fraîches (Il y avait du Pastis cette fois !) puis nous avons mouillé à Punta Molentis où nous avions mouillé à l'aller.

Le 30, Punta Molentis – Arbatax d'une seule traite, et c'est là que nous avons retrouvé Melody, Henriette et Michel. Cathy et Marie Claude avaient rencontré ce couple à Villasimius. Michel râlait à cause du prix du port, sans eau et sans électricité !

Port de La Caletta

Le 31 on se donne rendez-vous au port de La Caletta , petit port de pêche super sympa. Pendant le voyage un groupe de dauphins nous a accompagné pendant une bonne demi heure. Ils semblaient heureux de glisser sous le bateau, se faufiler et frétiller à l'étrave. Pour respirer ils ondulaient par groupe de deux ou trois, si synchrone que cela faisait penser à un seul mammifère à deux ou trois nageoires.

La moitié gauche du port de La Caletta est gratuite et est gérée par la ville qui la jouxte. C'est le port de pêche, et l'autre moitié droite est transformée en Marina payante, gérée par un club nautique, dépendante d'un autre village. C'est bon à savoir !

La Caletta est un village assez dynamique où il y a beaucoup d'animations pendant la saison estivale. On y trouve des supermarchés assez grands où les prix sont très raisonnables. A fréquenter si on n'est pas trop exigeant sur les conditions d'amarrage. On amarre le bateau sur les quais ou sur des pontons plus ou moins bien entretenus sans eau ni électricité et pour s'amarrer il faut parfois passer les cordages ou des chaînes entre les planches du ponton car les bittes sont absentes sur certains pontons.



*Mouillage de Liscia Di Vacca
Aquarelle de Marie Claude*

Nous avons quitté La Caletta le 2 août pour le Nord. Nous sommes allés mouiller notre ancre dans un endroit surpeuplé juste après la passe de Belle Bishe dans l'anse de Liscia Di Vacca, au nord de Porto Cervo, le seul endroit que nous ayons trouvé pour mouiller, près d'un haut fond. Le secteur était très agité par de nombreuses vedettes et canots rapides. Il

faut dire que Porto Cervo se trouve juste de l'autre côté de la colline.

Golfe de Santa Manza

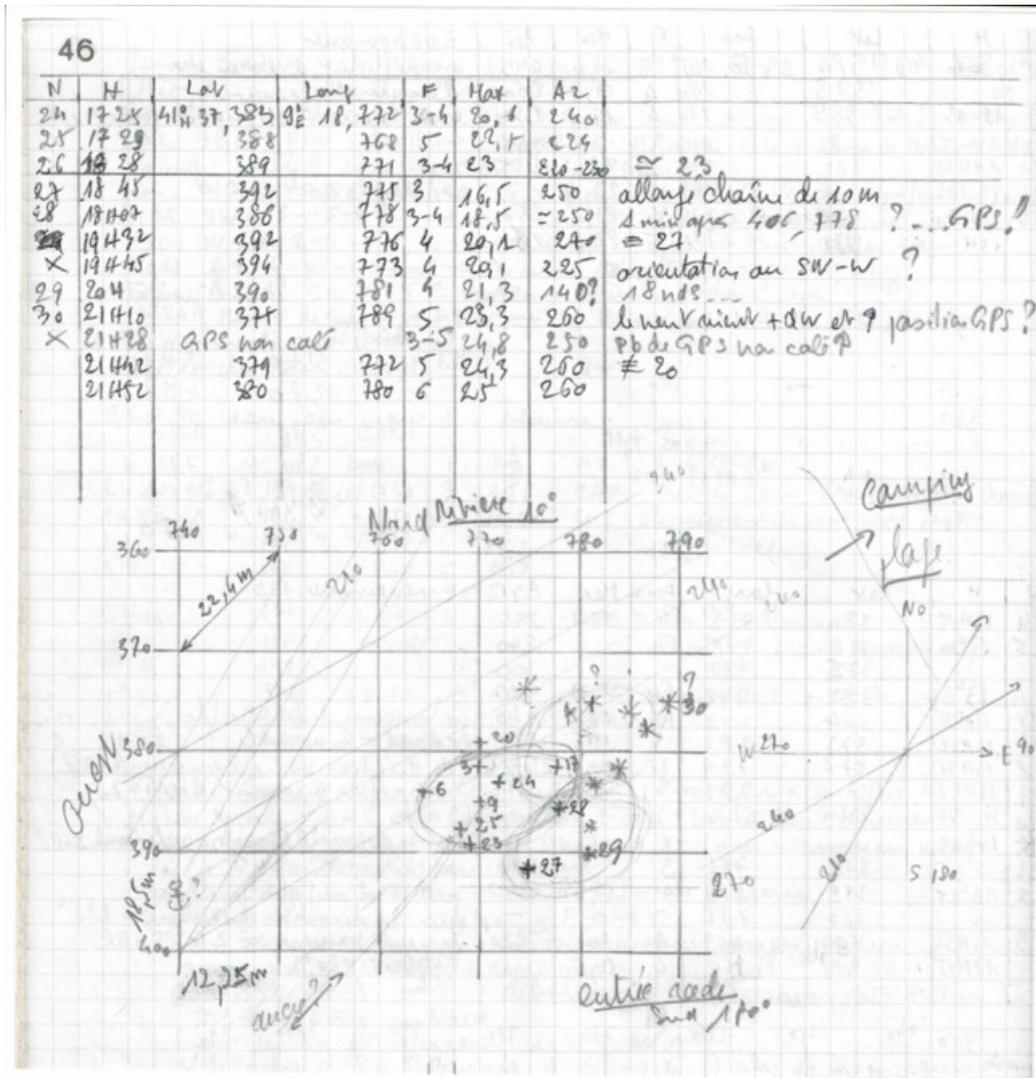
Le lendemain nous sommes partis de bonne heure pour profiter du temps calme et passer les Bouches de Bonifacio car la météo nous avait prédit du mauvais temps dès le lendemain. Marie Claude trouvait rigolo de surfer sur les vagues venant de l'Est et aurait bien voulu faire une halte aux Lavezzi ... Très peu pour moi vu les conditions de mouillage. Nous avons donc fini par mouiller notre ancre au Nord du Golfe de Santa Manza , juste en dessous de La Rondinara, que nous avons vue surpeuplée en passant devant le jour suivant.

Anse de Stagnolu

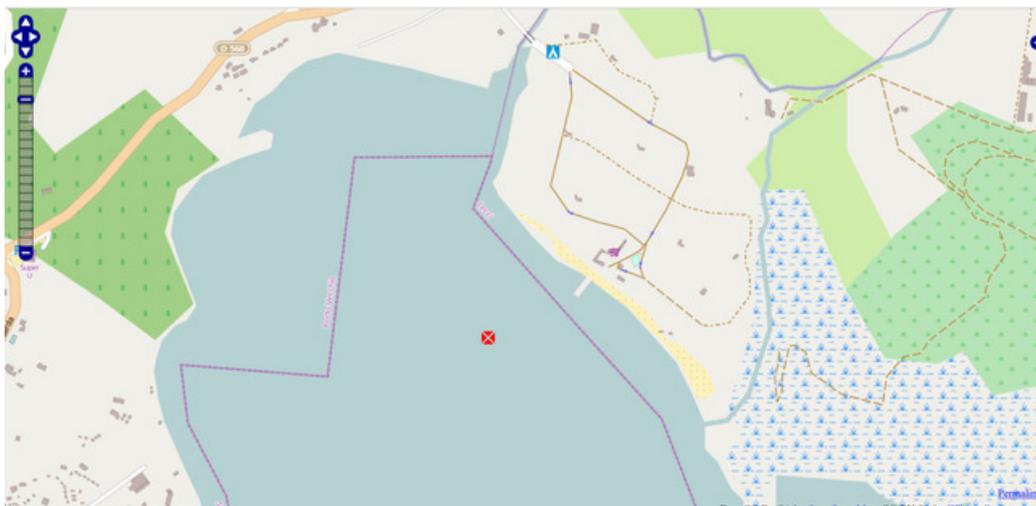
Le lendemain 4 août, troisième jour après "La Caletta", nous avons décidé de nous mettre à l'abri dans le Golfe de Porto Vecchio dans l'anse de "Stagnolu" comme on nous l'avait recommandé à plusieurs reprises, derrière la petite colline. L'ancre crochait dans la vase sous une végétation un peu rase motte.



Anse de Stagnolo dans la baie de Porto Vecchio
Aquarelle de Marie Claude



Quadrillage des positions du 6 août



Position du bateau au mouillage en baie de Stagnolu (Corse)

Les points montrent la position du bateau dans un quadrillage en longitude et latitude. Les chiffres sont les millièmes des minutes des positions. Par exemple 383 pour 41° 37,383 ' N. La méthode est utile lorsque la position du bateau est critique avec des obstacles tout autour. Nous avons mis cette méthode au point au point pour éviter que le mouillage se

prenne dans des épaves.

*Une minute d'angle en latitude vaut 1852 mètre et une minute d'angle en longitude vaut 1852 mètres * cosinus de la latitude.*

Voir aussi:

//fr.wikibooks.org/w/index.php?title=Goélette_Cardabela/Après

/La_navigation#Le_quadrillage_du_mouillage.

On notera la différence des présentations. La présentation du quadrillage sur le livre de bord est erronée, les latitudes sont « à l'envers ».

L'ancre a chassé la nuit du 7 au 8 août, vers 22 heures. J'ai dû démêler l'orin pendant un bon moment... Puis nous sommes allés remouiller un poil plus au Nord, un peu plus à l'abri de la colline, entre les rochers et la plage. L'ancre avait l'air de tenir, mais le vent s'est mis à souffler en rafales jusqu'à 48 nœuds au 'speedo.' (En réalité je l'apprendrai plus tard en réglant cet appareil, les rafales atteignaient 60 à 65 nœuds). De minuit à 6 heures du matin nous avons soutenu l'ancre au moteur de peur de décrocher et d'atterrir sur la plage ou sur ses cailloux, et avec l'inquiétude de risquer une sortie de cette anse en raison de la violence des rafales. Nous nous repérons au radar afin de rester à peu près en place.

Nous avons éclairé le pont et les petits bateaux qui avaient chassé et emmêlé leurs ancres tournaient autour de nous comme des abeilles. Une vedette nous agresse à la VHF et soutenait d'avoir remonté tout notre mouillage après que nous ayons mouillé sur le sien. Heureusement que non ! Aurait-il pu remonter 220 kg de chaîne et d'ancre ? J'ai quand même vérifié ...

Porto Vecchio

Avec l'accalmie au matin du 8 août nous avons pu nous reposer un peu avant d'aller à Porto Vecchio nous réapprovisionner en Gasoil. La météo annonçait un nouveau renforcement du vent pour la nuit on a donc décidé de rester près de Porto Vecchio, ancre mouillée à quelques encablures du port.

Nous avons veillé toute la nuit moteur en marche au plus fort des rafales qui n'ont cette fois duré que deux heures.

Port de Taverna

Le lendemain 9 août, nous avons quitté ces lieux malsains pour le port de Taverna. Au moment de changer le régime du moteur je constate qu'il y a beaucoup de jeu dans le réducteur de vitesse, mais avec la fatigue je minimise et j'occulte l'évènement. Taverna est un port pourri rempli d'algues, qui pue et où l'accueil n'est pas bon, très commercial et

aucune aide à espérer... et encore moins si vous êtes au bord de l'épuisement ; c'est le ricanement des personnels d'accueil qui vous guette. Bien fait, qu'ils diront si vous vous « empéguez » le quai. Les commerçants en revanche sont plutôt sympas. Nous y sommes restés quatre jours.

Voilà comment j'ai décrit les manœuvres dans ma lettre de protestation à la direction du port de Taverna :

Arrivant en vue du port nous avons appelé la capitainerie du port par la VHF canal 9 ; pas de réponse ! D'autres arrivants procédaient comme nous et n'obtenaient pas plus de réponse. Nous avons donc engagé le bateau dans le port et nous sommes allés au quai d'accueil pour accoster par tribord. Une personne, que je suppose être le chef de port, assisté de deux jeunes gens, se met à s'agiter et à crier, nous injonctant de "dégager" et de continuer vers le fond du port. La brise portait au quai. Faute de pouvoir faire autre chose, mon équipière et moi-même sautons à quai avec les amarres. Nous expliquons que nous avons demandé à être placé à un poste, en reprécisant nos difficultés et notre état de fatigue. La personne de l'accueil se met à s'agiter de plus belle et nous crie que la seule assistance que l'on puisse obtenir est la présentation d'une pendille, il nous menaçait de n'avoir plus de place si nous ne nous pressions pas. Nous sommes alors retournés aux manœuvres. J'ai fait marche arrière vers le poste à carburants. La brise nous poussait à tribord contre le quai d'accueil et il fallait aller à bâbord pour déborder l'énorme vedette qui se trouvait en bout du quai d'accueil. Passé le quai la brise continuait évidemment à nous déporter, c'est alors que dans ma fatigue je vois (mon équipière le voit aussi) un énorme rocher affleurant, juste derrière le bateau. Je donne un coup d'accélérateur en avant, et le bateau va violemment heurter le quai d'accueil gravant des rayures profondes sur le tribord avant. C'est alors que, selon mon équipière, toujours la même personne crie " Il a crevé sa coque, ... bien fait ! ". J'apprendrai le lendemain que le rocher en question était un énorme tas d'algues que le port n'avait pas cru bon de retirer et qui se promenait encore trois jours plus tard à peu de distance ! Après avoir heurté le quai j'ai renouvelé ma demande d'assistance en disant que je n'arriverai peut être pas à me placer et que je risquais de faire des dégâts. " Et alors, vous êtes assuré non ? " ; J'ai fini par être assisté par les plaisanciers italiens qui m'ont placé à un poste où je suis resté jusqu'au matin du 13 août.

Là on a tout de même pu se reposer. Pendant ce trajet bien qu'épuisés nous avions les sens en éveil et, inquiets, nous avons examiné le moteur. Marie Claude entendait un bruit. La courroie de l'alternateur semblait s'agiter et il y avait une odeur de caoutchouc etc. ... On décide de changer la courroie de l'alternateur, et tant qu'à faire, remplacer la courroie de distribution qui a plus de 5 ans.

Alors, avec ma fille qui habite Bastia, nous sommes allés acheter les courroies.

Je ne vous fais pas part de la galère des embouteillages en cette saison ! Pendant l'opération de remplacement j'ai constaté que le roulement arrière de l'alternateur avait pris beaucoup de jeu et le rotor frottait sur le stator. Ben voilà pourquoi ça faisait un petit bruit ...

On s'est dit qu'il vaudrait mieux changer d'alternateur. A Bastia, vieux port , Laurent obtient un créneau de trois heures pour faire les opérations de remplacement avant de repartir pour le Cap Corse. Nathalie et Laurent s'occupent de nous trouver le matériel à Bastia.

Vieux port de Bastia

Après les remplacements, Marie Claude entendait toujours un bruit, s'agissait-il du claquement du diesel ? J'ai vérifié tous les niveaux d'huile sauf celui du réducteur de vitesse (une boîte de vitesse de 404) qui nous sert à diminuer la consommation de carburant et le niveau de bruit.

Départ pour le continent

Bon, on repart pour les îles d'Hyères ... le 13...

A mi chemin entre le Cap Corse et le continent (*Point N° 24 sur la carte*) Cling Clang ça fait du bruit dans le compartiment moteur (5 heures du matin). Quoi ? Qu'est-ce ? Que se passe-t-il ? Je coupe « illico presto » le moteur. J'examine le compartiment moteur. Rien ! La courroie de distribution ? ... l'ai-je mal remontée ? J'ouvre le cache courroie, rien ! Je retourne au moteur et j'ouvre le dessus de la boîte ... rien ! Je regarde partout et je ne vois rien. Je revérifie la boîte en tournant les pignons et stupéfaction j'entrevois par une petite lucarne à l'arrière de la boîte des pièces flottantes. Bon, c'est cuit pour faire une réparation sur place. On appelle le CROSS à la VHF pour signaler notre panne. Le CROSS en Corse nous conseille de continuer à la voile et de nous rapprocher du continent vu la direction et la force du vent. Le CROSS du continent alerté par le CROSS en Corse suivra ensuite régulièrement notre parcours et soutiendra notre moral.

On se situe sur la carte. On est bien au beau milieu ! On continue à la voile car si le vent est très faible (4-5 nœuds) il nous est favorable de Nord Est. Puis le vent tombe. Le soir on est encore à 35 Miles nautiques de la côte, encalminés. On reçoit des signaux lumineux. Un pêcheur nous appelle à la VHF et nous dit que nous sommes dans une zone de pêche. Nous répondons que nous sommes en voilier, en panne de moteur et sans vent. On rappelle les pêcheurs à la VHF et l'un d'eux se propose de nous remorquer. On doit l'appeler à 8 heures le lendemain, quand il aura remonté ses filets.

La même nuit, du 14 au 15 août, un autre pêcheur nous appelle et il nous demande ce que l'on fait là, à côté de lui. On le lui explique, et il nous dit qu'il ne peut pas nous remorquer à

cause de ses filets et qu'un plaisancier s'était pris dans des filets il y a quelque temps, le voilier avait fait appel à une société qui lui demandait 35000 francs. Un des pêcheurs ne lui demandait que 20000 francs vu qu'il était sur place. Il nous recommandait de bien négocier le prix AVANT le remorquage.

Est-ce cette conversation qui a fait que notre pêcheur n'a pas répondu à notre appel à 8 heures du matin ?

On a donc attendu, en lançant des appels, puis la brise est venue et on a pu se rapprocher de la côte. Le commandant du NGV « Liamone » a répondu à notre appel et a téléphoné pour nous à un ami qui devait se trouver à Porquerolles. En réponse notre ami nous fait savoir qu'il vient d'arriver à La Grande Motte et qu'il ne peut pas repartir tout de suite, qu'il fait appel à un autre ami qui devrait se trouver à Porquerolles.

Arrivés à quelques milles de la côte nous pouvons enfin téléphoner à nos amis. Nous recevons successivement un message de Serge et Cathy nous remerciant pour la transmission météo à 5 jours qui leur a bien servi, et précisant qu'ils sont à Porquerolles, puis celui de cet ami de La Grande Motte Michel Diet. Nous rappelons notre ami Michel qui nous informe que cet 'autre ami' craignait d'abîmer son inverseur. Nous n'avons donc pas fait appel à lui. Nous étions le 15 août, et le vent s'était levé force 5 avec 80 cm de houle. (Nous apprendrons bien plus tard qu'en vérité il revenait du Sud de la Corse. Il se trouvait à 70 milles nautiques de nous et il devait impérativement prendre un avion le lendemain soir à Montpellier. Il avait donc juste le temps de rentrer à La Grande Motte et il était difficile de nous aider dans ces conditions.)

Le CROSS se propose de nous trouver une solution, de nous approcher de St Tropez On pourra alors nous remorquer vers le port. Le Cross nous donne le numéro de la capitainerie de St Tropez que nous contactons par téléphone mais, que nenni, on ne peut rien pour nous !

Nous retéléphonons à notre ami Michel pour lui expliquer la situation. Étant pris le soir pour le feu d'artifice il ne peut pas repartir avant minuit, mais se propose de nous secourir dès le feu d'artifice terminé.

On repart vers le large pour éventuellement tirer un bord vers la grande plage de Pampelone au Nord de Cap Camarat ou pour nous rapprocher des Îles. Nous retournons 5 Miles nautiques en arrière.

Il est alors presque 18 heures, n'étant plus à l'abri des îles la houle revient. Marie Claude est épuisée et me dit être tombée deux fois dans les pommes. Je mets à la cape et fais appel à la SNSM, et le CROSS organise le remorquage. Là, le port est obligé de nous recevoir ? ...

La SNSM nous amarre à la station essence, et la capitainerie nous déplacera le lendemain

matin ... 2200 Francs de l'heure pour le remorquage, 3 heures ça fait combien en euros ?

Port Grimaud

Arrivés donc à Port Grimaud vers 21 heures on remplit les papiers avec un accueil très sympathique des sauveteurs. On assiste à deux superbes feux d'artifices que je ne vois pas, car épuisé je me rendors dès que j'ouvre l'œil. Marie Claude me dit que les feux on été magnifiques et qu'elle n'en avait jamais vu de pareils.

Le lendemain soir notre ami Michel arrive sur le coup de 21 heures. Inutile de décrire les sentiments qui nous animent. Nous dînons avec notre ami, nous dormons, puis nous quittons le port avant l'ouverture de la station de carburant où notre ami s'était amarré.

Après, c'est cool, grâce à la très bonne compétence de notre ami tout se passe bien.

Port de Bandol

Une étape à Bandol avec côte de boeuf et côtelettes d'agneau au resto grill.

Au petit matin d'autres amis Dany et Sylvain sont venus nous rejoindre en auto pour aider Michel aux manœuvres.

2ème jour de remorquage : Bandol - Frioul où nous avons très bien été accueillis par le chef de port qui nous amarre au quai des marins pompiers.

Le troisième jour, retour à La Grande Motte (le 19) où nous étions très attendus. Michel réussit parfaitement sa manœuvre, comme à l'habitude, nous plaçant exactement devant notre place, puis Nous désarrimons les deux bateaux. Gilles et le propriétaire du bateau voisin nous ont ensuite tiré à notre place.

Le lendemain nos amis Michel, Sylvain et Dany, sont allés rechercher la voiture à Bandol.

Dernière modification : 07 janvier 2006

2003 Croisières d'essai vers Collioure et Majorque

Résumé

Ces récits sont volontairement recopiés tel quels avec juste quelques corrections pour wikilivres. Ils ont un intérêt mineur en tant que croisière d'essai. Cependant :

Ces croisières nous ont appris que

1. On ne peut pas toujours compter sur le service des ports pour nous aider.
2. Les ports sont très chers en Catalogne.
3. Lorsque nous étions à Porto Andraitx, dans le sud de l'île de Majorque, en plus des orages nous avons subi l'action d'un cyclone qui a dévasté le sud de l'île. L'œil du cyclone nous est passé dessus, le vent dans un sens, très violent, puis accalmie, puis le vent est passé dans l'autre sens, très violent.
Une très bonne prise d'ancre avec de l'espace autour sont nécessaires pour rester vent debout et minimiser l'attaque.
Il faut aussi penser à immobiliser ou freiner l'éolienne, sinon les pales risquent d'être éjectées à la mer !

Faux souvenir

Le site Vésubien de référence fait état d'une croisière pendant les vacances de pâques or le livre de bord indique un départ de La Grande motte le dimanche 13 juillet 2003 à midi !

Sommaire

Petite croisière en famille pendant les vacances de pâques

Sète
Cap Leucate (La Franqui, Henri de Monfreid)
Saint Cyprien
Collioure
Grau d'Agde

Croisière de fin de saison vers l'île de MAJORQUE avec un agréable séjour forcé à BARCELONE.

Porto Selva
Saint-Feliu-de-Guixol
Porto Soller
Porto Andraitx
Barcelone

Remarques

Nous avons acheté notre appareil photo numérique en juin; nous avons donc peu de photos précédant ce mois de juin 2003.

Je rédige ces lignes le 5 août 2005 et les souvenirs s'estompent ... Heureusement que des photos existent et m'aident à reconstituer les voyages. Ces pages peuvent être complétées à l'aide des notes de Marie Claude.

Petite croisière en famille pendant les vacances de pâques

Équipage

Léa, Gilles, Marie-Claude et Jean-Paul.

Départ de La Grande Motte pour Sète où nous avons passé la nuit contre un quai.(Quai du commerce)

Le lendemain départ vers Cap Leucate direct. Bien au large du grau d'Agde, les douanes nous ont contrôlés et se sont excusés pour le désagrément. Nous avons mouillé au cap pour la nuit, avec une petite pensée pour Henri de Monfreid, le célèbre aventurier écrivain.

Le troisième jour nous sommes allés vers le sud par bonne brise d'est jusqu'à port de Saint Cyprien où nous sommes restés deux jours car le vent soulevait une petite houle désagréable. Marie Claude a aimé la plage balayée par le vent et les embruns et nous en avons profité pour visiter le village qui est assez loin du port, avec une visite du musée comme il se doit.

Dès que le vent s'est calmé nous avons repris la route vers le sud afin d'admirer les renforts de Collioure; en début d'après-midi nous avons pris la route du retour avec un accostage dans le grau d'Agde, juste avant le grand pont, près du terrain de camping où nous avons pu refaire notre provision d'eau.

Le lendemain nous sommes repartis vers La Grande Motte et, miracle nous avons pris notre premier poisson à la traîne et ce fût un loup de mer de belle taille.

Croisière de fin de saison vers l'île de MAJORQUE

... avec un agréable séjour forcé à BARCELONE.

La mer est chaude les orages et les tornades sont d'actualité. Au 17 août, la croisière fut précédée d'une tornade qui a fait des dégâts sur l'aire de carénage de La Grande Motte, et aussi parmi les bateaux neufs et d'occasion exposés pour la vente.

Marie Claude se désespère les nuits de navigation car elle y voit mal, elle doit se fier au radar, et c'est insuffisant. Nous avons donc décidé de naviguer uniquement de jour afin de nous reposer d'étape en étape sauf bien sûr pendant les traversées ...

Équipage

Marie-Claude et Jean-Paul.

Départ le 20 août pour Sète (comme d'hab.)

Dés 6 heures le lendemain, départ pour cap Leucate (comme d'hab.) Cette fois pas de contrôle des douanes !

Le 22 août, à 7 heures, le troisième jour, départ à 7 heures pour le joli mouillage de porto Selva, où MC prendra beaucoup de photos avec son nouveau jouet ... Nous y resterons le lendemain, c'était trop beau pour repartir tout de suite.

Le 24 août, on reprend la mer pour le sud. Il n'y a pas de problème pour passer le cap de Creus. Pendant le trajet nous avons pêché quelques maquereaux dits "d'Espagne" car il ne ressemblent pas tout à fait aux maquereaux de notre région. On aurait voulu mouiller à Saint-Feliu-de-Guixol mais maintenant c'est interdit; la manne des estivants navigateurs, plus que la protection de la flore sous marine a changé la donne; 50 euros en négociant, car on nous mis le long d'un quai où la borne ne donnait ni eau ni électricité sans négociation le tarif aurait été de l'ordre de 70 euros comme maintenant dans tous les ports d'Espagne. Nous avons heureusement nos panneaux solaires, et l'éolienne pour nous dépanner en électricité.

Le 25 août, traversée sans problème vers Porto Soller au nord de l'île de Majorque. Arrivés en vue de l'entrée de la rade je vais pour rentrer les lignes de traîne et l'une d'elle est arrachée. MC me dit qu'à un moment il y avait une prise sur cette ligne; c'est donc un plus gros carnassier qui s'est régalé à nos dépens; ce que l'on ignore c'est s'il a aussi digéré l'hameçon

Le port de Soller est un peu encombré, même en cette fin de saison, mais cela reste acceptable sauf toutes ces bouées inutilisées des "locaux" et qui empêchent les bateaux de tourner autour de leur ancre. Si le lest est assez lourd le plus simple est d'en faire usage plutôt que de couper méchamment le cordage qui retient la bouée au lest et qui s'est pris dans votre hélice, votre safran ou votre quille ... C'est ce qui nous a été conseillé, car les autochtones qui reviennent à leur mouillage laissent leur annexe amarrée à leur bouée; on ne peut donc pas se tromper.

A Soller Jean-Paul retrouve ses enfants et la famille ...

Le 31 août, nous quittons Soller pour Porto Andraitx au sud de l'île car le vent fort s'annonce de nord-est. Nous y resterons jusqu'au 12 septembre.

Pendant ce séjour nous avons eu des orages avec des vents tournants, des vents forts; de nombreux bateaux ne tenaient pas leur ancre CQR et remouillaient sans cesse, il était souvent nécessaire de veiller la nuit. Le devant du port où il est autorisé de mouiller est petit. (Pour combien de temps encore ? je ne doute pas que d'ici peu le mouillage sera interdit et on y trouvera une marina peut-être anglaise ou allemande).

Le site est plutôt beau mais les constructions ont gâché ce coin Majorque. Majorque se vend aux étrangers qui en font n'importe quoi. Je n'en dirai pas plus. Heureusement il reste Minorque ...

Nous avons dû nous réfugier deux jours dans la marina. Cela nous a permis de visiter les alentours.

Le 12 septembre : traversée du retour.

Le vent s'est calmé avant d'être de nouveau annoncé assez fort dans deux jours, cependant la houle est encore présente. Plutôt que de rester à Andraitx nous décidons la traversée sur Barcelone. MC n'a pas supporté la houle de travers, elle a commencé à avoir le mal de mer. Elle n'a même pas vu l'entrée du port de Barcelone. Il a fallu 24 heures pour que ses vertiges se calment.

Arrivés à Barcelone j'ai tenté l'amarrage au port du club royal car il est plus près de la ville, mais il eut fallu téléphoner afin que nous y soyons attendus. Nous sommes donc allés au port Vell (ou Well ?) qui se trouve près du quartier populaire de Barcelonnette. Nous n'avons finalement pas regretté ce coin qui n'est pas si loin de la ville, et qui n'est pas un mauvais point de départ pour les visites des quartiers de Barcelone. Les Visites en ville sont très intéressantes, c'est une ville ouverte, gaie, il y a plein de choses à voir.

... C'est donc sans regret que nous y sommes restés en attendant l'accalmie du vent et de la mer.

Le 17 septembre nous avons quitté Barcelone pour le nord ... Un peu au dessus de Saint-

Feliu-de-Guixol nous avons trouvé un joli mouillage pour passer la nuit, et au petit matin nous avons repris la route vers le nord. On passe de nouveau le cap de Creus à la voile pour mouiller encore une fois à porto Selva où nous avons fait quelques courses avant le retour en France.

Le 19 septembre départ pour cap Leucate (comme d'hab.) Nous sommes pris dans le vent qui forçait et nous oblige à entrer dans port Leucate. Nous avons un faible tirant d'eau (80 cm) et nous aborderons un quai désaffecté à l'entrée du port. Cardabela sera 'collé' à ce quai par le fort vent d'est. J'apprendrai à pêcher le calamar et la seiche avec les vacanciers du coin qui s'y connaissent !

Le 21 nous quittons Port Leucate pour La Grande Motte.

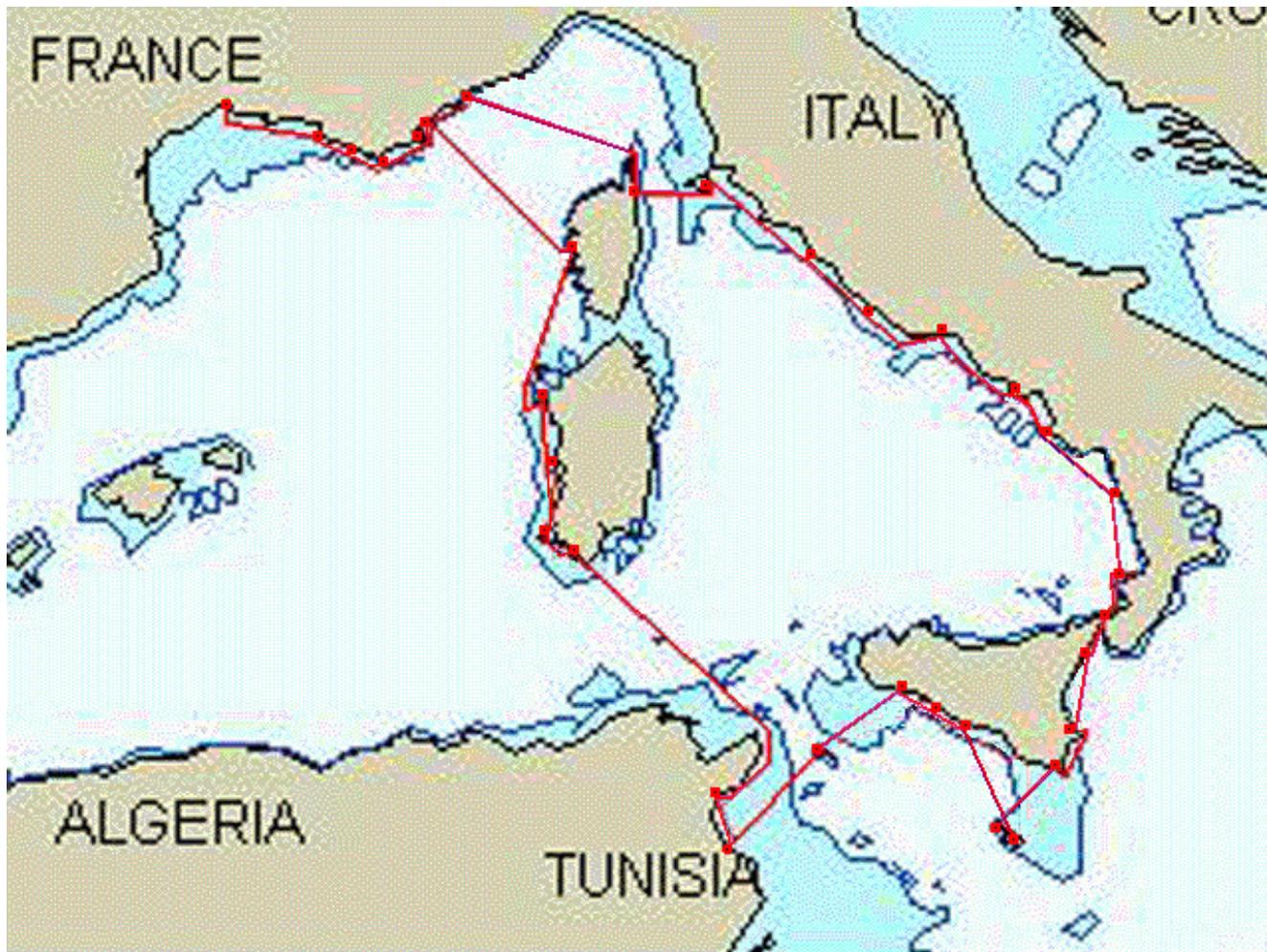
Pendant ce trajet de retour nous avons pêché des maquereaux et des bonites pour régaler amis et famille ... mais aujourd'hui 5 août 2005 je ne sais plus où exactement. Nous avons conservé nos pêches dans du sel, dans de la moutarde, et dans le réfrigérateur pour les pêches des derniers jours.

Dernière modification : 07 janvier 2006

Récupéré de http://vesubien.free.fr/mariposas/croisiere_2003.htm le 07/09/2017

2004 Croisière d'essai par la Tunisie et les îles maltaises

Carte interactive : 2000 miles de La Grande Motte à La Grande Motte



**2000 MILES EN 10 SEMAINES
DU 8 JUIN AU 17 AOUT 2004
AVEC CARDABELA ET ANAHITA**

carte interactive, par ce lien (http://vesubien.free.fr/mariposas/pages_nav_2004/MapNav2004.html)

Description des côtes et lieux fréquentés

Départ pour la transmed 2004

Côtes sud de France: Port Frioul, île Porquerolles, Port Fréjus.

La Transmed 2004

Côte ouest Corse: Sagone.

Côte ouest et sud Sardaigne: Porto Conte, Alghero, Oristano, Carloforte, Teulada.

Côte est de Tunisie: Yasmine-Hammamet, Monastir, îles Hériat.

La croisière de retour

Île Pantelleria

Côte sud de Sicile: Sciacca, Porto Empédocle, Licata.

Côte nord-est de Malte: La valette M'Sida marina, St Paul Bay, Blue Lagon, M'garr.

Côte sud et est de Sicile: Porto palo, Syracuse, Taormina, Détroit de Messine.

Côtes sud de l'Italie: Tropéa, Cetraro, Acciaroli, Amalfi, Formia, Anzio, Santa Marinella.

Côte est d'Elbe: Porto Azzuro.

Côte est de Corse: Bastia.

Côtes sud de France: Villefranche, Baie de St Tropez, Bandol, La Grande Motte.

côtes sud de France

Départ pour port Fréjus

Nous sommes partis de La Grande Motte, Jean-Paul et Marie Claude, le 8 juin au matin en direction de Marseille pour Frioul. Le vent était doux, faible, et la mer belle. Quoi de mieux pour commencer une croisière ? Nous avons disposé les lignes de traîne. Après l'embouchure du Rhône nous avons arrêté le moteur, la voile nous poussait tout doucement vers Marseille. A un moment la ligne " vrrrrrrrrrrrrrrrrrr... " se mit à chanter, nous venions d'attraper un maquereau et ce sera notre seule pêche à la traîne de toute la croisière. Nous n'avons eu aucune autre prise en dehors des sacs plastiques et autres déchets.



La Grande Motte (Baie d'Aigues Mortes)

Les îles du Frioul



8 juin 20 heures, Frioul est un petit port situé entre deux îles, Ratonneau et Pomègues, au large de Marseille. Nous avons obtenu l'autorisation de nous amarrer au quai afin de déguster les fruits de mer et les loups du cru à un des restaurants qui bordent les quais. De retour, fatigués, nous avons décidé de nous reposer avant de reprendre la mer. Finalement nous avons profondément dormi jusqu'à 5 heures du matin. Lever 5h30 et départ à 6h10 pour profiter du lever de soleil sur Notre Dame. Nous avons décidé de prolonger le plaisir et avons mouillé l'ancre dans la crique piscicole pour prendre un petit déjeuner bien agréable grâce aux premiers rayons. Je pêche encore deux petits poissons que Marie Claude identifie comme des vives, mais je ne suis pas d'accord avec elle. MC dit : « C'est bon d'avoir du temps tranquille ». Bains de mer, bulle au soleil. Déjeuner tôt avec les poissons pêchés, le maquereau frais était délicieux.

Livre de bord de Marie Claude

Michel D. Notre voisin de bateau à La Grande Motte, est parti à 6h et

sera au Planier vers 14h30. Nous on file après le repas pour Porquerolles où notre ami doit nous rejoindre avec son Maramu nommé Anahita. Michel a 1h30 de retard sur nous, il va vite nous rattraper. Les calanques sont belles, un peu écrasées en plein midi solaire et la brume gomme les contrastes. Le vent est faible, il fait très chaud à l'arrière du bateau, je me planque sur les surfaces d'ombre très petites à cette heure. La calanque après Cassis est superbe. Mes rêves commencent à se modifier, je ne rêve plus de maison, Il faut que je reprenne ma vie au fil de l'eau ... Peut être que je me suis un peu libérée de tous ces poids à Montpellier et à La Grande Motte, je suis plus cool pour ce voyage en bateau qui me pesait avant le départ. Il y a la croisière voulue par moi pour aller en Tunisie et connaître des navigateurs, et avec la sécurité de Michel à nos côtés. Il y aura l'Italie, Malte et la Sicile avec la grande envie de découvrir des terres nouvelles, la venue d'amis, Claude L. , la rencontre peut être d'autres amis de bateau, peut être Léa et Gilles, et Laurent avec nous pour la transmed. Il y a aussi tout l'aménagement, l'enrouleur: génial, la nouvelle VHF, le gros réservoir souple à gasoil. En tout cas le voyage commence bien.

Île de Porquerolles

9 juin. On mouille l'ancre devant la plage à l'est du port sur fond de sable et herbe, Anahita vient mouiller à bâbord, face à la brise, on rapproche les bateaux avec des cordages et on passe la soirée à couple ; Punch tassé, vin de Sigean et couscous ; Un régal !

Le lendemain nous sommes restés au mouillage. Nous avons fait nos courses au village car nous n'avions pas eu le temps d'avitailier avant de quitter La Grande Motte. Evidemment les prix des fruits et légumes sont assez élevés, mais il y en a ! Soirée Picpoul, gésiers et foies de volaille, invités par Michel sur notre bateau ; Délicieuse soirée ;

Le vendredi 11 juin, un bon petit vent de force 5 de sud ouest nous pousse jusqu'à port Fréjus où nous devons rejoindre les participants à la "Transméditerranée des passionnés". Cardabela était inscrit avec Anahita et vingt cinq autres voiliers.



Porquerolles vue du ciel - Anse de la Courtade

Port Fréjus

11 juin. Nous sommes accueillis à Fréjus par les participants qui sont déjà arrivés, Carlo Danièle Jean-Marc nous aident à prendre la pendille. Ça commence tout de suite par un pot de l'amitié avec le punch renommé d'Annie et un petit discours de bienvenue. Le port est sympathique tout comme son personnel. Le soir on visite la ville, elle est piétonne au bout du port, l'ambiance nous incite à dîner au restaurant (surtout quand on n'a pas de provisions !).



Estérel et baie de Fréjus-Saint-Raphaël

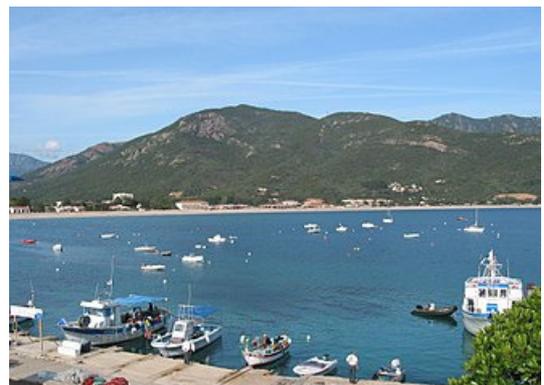
Le lendemain 12 juin les équipiers arrivent, les familles aussi, il y a beaucoup de monde autour et sur les bateaux. Les pavillons de la "Transmed" et des grands pavois sont installés sur la plupart des bateaux, ils flottent au vent et donnent un air de fête. Notre famille arrive aussi; Gilles, Léa, Nathalie et Emilie nous tiennent compagnie avant le départ et Laurent sera notre équipier jusqu'à Hammamet.

Transmed 2004

13 juin, jour du départ vers le golfe de Sagone en Corse, au soir: BMS ! Vent plutôt portant de force 7 avec possibilité de vent violent sous les orages. On décide de partir quand même à 20h15 avec 17 autres voiliers. C'était vrai ! On a eu de fortes vagues, on a traversé un orage avec force 9 rafales à 10 à l'anémomètre à l'entrée et à la sortie de l'œil du cyclone d'orage très visible au radar. On a eu la grêle, et on a fait un tour complet du compas pour ne pas changer d'amure, revenant pendant un moment vers Fréjus afin de sortir du cyclone avant de reprendre la route vers Sagone. Nous avons utilisé la barre intérieure, bien à l'abri des projections d'eau de mer de la pluie et du vent. Pour changer de barreur c'était un peu acrobatique, nous étions projetés d'un bord sur l'autre et pour abandonner ou prendre la barre il fallait pendant un moment trouver un autre appui, ceci a eu pour résultat qu'au moment de passer la barre à Laurent j'ai été projeté sur la clé du moteur, le moteur s'est arrêté, la clé s'est tordue et on n'arrivait plus à mettre le moteur en marche ! Moment délicat : redresser la clé sans la casser, remettre le moteur en marche pour faciliter le passage " dans " les vagues. Ouf ! Je dis " dans " les vagues parce que Laurent, en prenant son quart se demandait où était passé l'avant du bateau, l'étrave était parfois submergée par des paquets d'eau de mer. Passé la latitude du cap Corse les choses se sont arrangées avec la remise en route du pilote automatique. La mer s'est calmée dès que l'on s'est rapproché des côtes de Corse.

Sagone (Corse)

14 juin, mouillage devant la plage, fond de sable. Au cours de la chaleureuse réception offerte par le Maire de Cargèse et la participation des champagnes " Abelé " les bateaux ont été bénis par Monseigneur Marchiano archimandrite de Cargèse qui officie aux églises catholique et orthodoxe du village. Beaucoup de cadeaux ont été distribués, et Marie Claude s'est vue offrir une bouteille de champagne ainsi que Danielle pour leur première participation féminine à cette traversée avec la Transmed ! Il y a eu de la casse sur d'autres bateaux, mais rien de grave. De notre côté nous avons retrouvé quelques couverts dans le compartiment moteur et d'autres qui avaient traversé la cabine de pilotage pendant le roulis de la nuit.



Sagone Port1 JPG

Le 15 juin, repos le matin ; On retrouve nos amis Peretti, Corses et Saint Martinois, donc

doublement voisins et amis. Nous sommes invités à leur maison et en fin de repas nous avons le plaisir de déguster un de ces " brocciu ", tout frais livré par leur ami berger, Dominique, qui nous a laissé un souvenir que je je crois inoubliable. Nous hâtons le retour vers Cardabela pour 15 heures. Le départ était prévu pour Porto Conté à 14 heures.

Côte ouest et sud Sardaigne

Porto Conte (Sardaigne)

Mercredi 16 juin. Porto Conté Sud-Est est un mouillage sympathique, fond d'herbes. A l'arrivée deux bateaux de la Transmed ont pêché des thons blanc qu'ils partagent avec les bateaux qui sont autour d'eux. Le vent a forcé dans l'après-midi et nous avons eu la mauvaise idée de remonter notre ancre pour prendre un corps mort, Michel d'Anahita est venu s'amarrer à couple et nous avons traîné le corps mort sur plusieurs mètres. Nous avons alors décidé de chercher un fond de sable plus au nord pour remouiller notre ancre afin de diminuer le risque de décrochage pendant la nuit. Nous en profitons pour nous dégourdir les jambes et visiter le club de vacances au fond de la baie.

Le lendemain jeudi 17 juin nous quittons les lieux pour un mouillage dans la baie d'Alghero devant la plage et le port. Marie Claude se baigne, l'eau est à 19 °C et on pique nique dans le cockpit. Décidés à se balader au village, on va au port ; 50 euros, Michel avait payé 30 euros la veille, mais on est tous arrivés en même temps sans négocier, c'était l'aubaine, le port n'est pas municipal ...

Description de MC

Le port est au pied de la cité fortifiée à la "mauresque" - Belle église fortifiée ... C'est un mélange de maure et d'italien, on se croirait déjà au Maghreb avec les palmiers séchés et la chaleur. La vie est belle et la ville aussi. Pas de bonnes nouvelles de mes affaires (en fait, la signature de la vente de mon studio à la GM a eu lieu le lendemain de



Capo Caccio from Punta Giglio. Avec la Punta Giglio, il ferme le golfe de Porto Conte, et sa partie distale se présente face à la baie d'Alghero.



Porto di Alghero

notre départ et j'ai passé quantité d'heures en fax et Tél...), du coup je suis de mauvaise humeur malgré la pastachuta (Pâtes à la Carbonara fameuse) de Laurent et le vin d'Alghero, dommage.

Vendredi 18 juin, on quitte vers 10h le port d'Alghero après les courses et le rangement. Direction Oristano. Mer annoncée mauvaise et vent force 7. En fait tout se calme, le voyage fut très tranquillo avec sieste.

Oristano (Sardaigne)

LB de MC

Mouillage très joli, au pied des ruines, vestiges colonnes. La mer est très tranquille. Je peins, çà fait du bien ! Repas super sympa avec le thon blanc frais donné par ? , riz, sauce tomate et gâteau au citron. C'est bien reposant.



Capo San Marco

Samedi 19, départ d'Oristano vers 8 heures vers Carloforte.

Navigation somme toute tranquille.

JP et Laurent font tout. Il manque un bon vent pour naviguer, il y en a un peu, mais dans le pif. Arrivée à Carloforte vers 17 heures.

Île Carloforte (Sardaigne)

Nous amarrons Cardabela à un ponton municipal. Autrefois c'était le coin réservé aux militaires. Tout le port est en cours de transformation et dans peu de temps on ne pourra plus mouiller dans le port comme nous l'avions fait il y a deux ans. Les clubs montent des pontons flottants dans le sud du port et la municipalité au nord !



Carloforte marina

LB de MC

A l'arrivée JP et Laurent pompent le gasoil qui a suinté du réservoir souple (un vieux réservoir VETUS devenu poreux). JP achète 4 jerrycans de 15 litres et fait le plein du tank avec Laurent pour avoir de quoi traverser et aller jusqu'à port Yasmine ... Ils sont crevés. Pot

sympa, toujours un peu plus de convivialité. On est à côté des Suisses Danièle Carlo Jean-Marc et leur catamaran. Cardabela d'abord amarré étrave à quai est retourné dès que le vent a faibli. Finalement quand tout est entré dans l'ordre on va se balader avec Michel et on dîne dans un restau sarde typique, menu cantine à 13 euros bien correct. Je ressens toujours la même émotion dans Carloforte, ce mélange de douceur à l'italienne et de coutumes sardes, les gens sont très gentils.

Dimanche 20 juin, vent de NW force 5. Petit déjeuner au soleil. La vie est belle ! après tout ... On fait tous les préparatifs nécessaires : JP et Laurent complètent les réserves de gasoil dans les jerrycans et vidangent le moteur. Moi, ballade, courses dans la ville, très belle en ce dimanche matin. Là, le mot liberté a un sens ! Des italiennes et des italiens toujours très "classes", maintien magnifique, costumes et couleurs hors de nos normes. Les vêtements sont simples et tombent toujours bien. Je me régale. Et les couleurs douces des maisons, leur élégance tranquille. Je prends le temps de flâner. Les gens sont serviables et pas avares de renseignements, ils accompagnent pour indiquer le chemin. Pour le bain ce n'est pas encore cela ... pas le temps d'aller à la plage ici.

On décolle du quai à midi pour une sorte de régata où l'on est toujours bon derniers, cela nous permet de naviguer à la voile, certes sous toiles, mais peu importe on participe, et on ne peut que s'améliorer ! L'enrouleur donne toute satisfaction. Le vent arrière entrant force 3 et 5 nous pousse au sud, le pilote est débrayé, c'est le pied ... même si je ne barre pas longtemps et même si je vais parfois de travers ... Une petite goutte d'émotion près de l'île du Toro, on n'arrive pas à faire passer la grand voile sur l'autre bord, l'écoute est coincée derrière la bouée de sauvetage. Mi culpa ?? j'ai voulu qu'on déplace la bouée car elle empêchait de s'adosser à tribord. On finit par avoir un peu de vent à l'arrivée. Les bateaux de la transmed vont au port de Teulada qui est en cours d'aménagement (9 euros) mais nous préférons mouiller en bas de la tour rouge. C'est très joli bien que j'aurais préféré aller avec les autres pour être solidaire et souper comme prévu avec Michel. Finalement on passe une très agréable soirée avec un bon repas. Moi, ne pouvant pas me restabiliser, je dors mal; chaud, mal au dos, insomnie, mais finalement est-ce grave ? Le chef a toujours raison ...

Teulada (Sardaigne)

Lundi 21 juin. Lever à 5 heures afin de prendre la météo à 5 jours mais la réception est mauvaise ... pour lever l'ancre à 7 heures. Cà barde en Balagne force 9 !

LB de MC

*On part, Michel nous a devancés,
mer belle, pas de vent. Ciao la
Sardaigne, à la prochaine.
Finalement Jean-Marc (Rutin) a
payé pour tout le monde - c'est
chic - J'ai bien mal au dos mais
j'espère que ça va passer.*



Golfe de Teulada

*Nav super cool, mer belle
tranquille, on se met à l'abri du soleil à tour de rôle. Pas vu d'animaux,
tortues et dauphins sont signalés à la VHF - Pas vus - Pas pris de
poisson non plus. On est au moteur.
La journée belle se termine comme cela, tranquille, Le soir repas dans
le cockpit. Puis JP et Laurent se relaient la nuit.*

*Mardi 22 juin je me réveille vers 6 heures ... Laurent est à son poste.
Cette nuit : Trafic dense, filets, brume. Maintenant : Brouillard dense, on
navigue au radar et pilote automatique. Je relaie Laurent, le soleil se
lève doucement derrière la brume. Conversation pour déterminer la
position d'un pêcheur. Deux bateaux nous dépassent à 0,3 MN -
Fantomatique à la voile, j'adore ces matins où je suis seule à la barre-
La journée se passe cool, à l'abri du taud heureusement et on arrive à
port Yasmine en fin d'après midi.*

Yasmine Hammamet (Tunisie)

*Le port est quasiment vide tout est neuf, mais
c'est aussi un des ports des plus chers. Dès que
l'on arrive on nous donne un tas de papiers à
remplir, il faut aussi donner un inventaire du
matériel à bord surtout tout ce qui est
électronique et portable (VHF, émetteur-
récepteur UHF, microordinateur de bord etc ...)
Il vaut mieux avoir les factures à bord bien que
l'on n'aie pas été ennuyés avec cela au départ.*



2007-Port de Yasmine-Hammamet

LB de MC

*Pendant que nous remplissons les papiers Michel fait un tour le long
des nombreux restaurants et remarque qu'aucun des restaurants ne
propose de couscous. Il nous invite au "Pirate", une barge transformée
en restaurant ayant vaguement l'allure d'une coque de frégate. Le*

dentri frais fut très bon mais la prestation un peu légère.

Mercredi 23 juin. Dernier jour où Laurent est là. Plage le matin : sable roux et mer transparente ! Laurent me rejoint. Les sanitaires à la capitainerie sont parfaites. On fait les courses au petit super marché "Bravo". Port Yasmine ressemblerait plutôt au port de La Grande Motte au début de sa construction il y a trente ans et en beaucoup plus grand. On y a une impression d'espace et de tranquillité, de grands espaces sont en cours d'aménagement. Les immeubles sont encore en cours de construction (et chers). Et les touristes ne sont pas encore là. Les journées sont chaudes et les nuits fraîches. On passe une partie de l'après midi sur le voilier "St'Pa'La" avec les copains du "Yemanja", apéro, bouffe, super sympa. Puis on va à Hammamet village avec Michel, Lolo (Laurent) et Yannick du St'Pa'La. Le chauffeur de taxi propose à Michel de lui échanger son bateau contre 1000 chameaux, une gazelle (une jeune femme) et un terrain. Visite du souk de la vieille ville, marchandage traditionnel pour acheter costume et babouches à Emilie (Fille de Laurent), et moi, deux petites chaussures et casquette. Laurent se prend un peu la tête avec le marchand du souk.

Fin de la transmed

Une soirée grandiose a été organisée près de la capitainerie avec remise de prix de toutes sortes, le meilleur de ceci, le meilleur de cela, le plus âgé des participants (autour de 80 ans) a rédigé et lu un poème reprenant tous les noms des bateaux de cette transmed, d'autres aussi ont montré leurs grands talents (Prestidigitations, etc ...). Danseuses, entrées à volonté, couscous royal, desserts à gogo.

Tunisie (Suite)

LB de MC

Jeudi 24 juin. 5h départ de Laurent par avion (6 heures de Paris). On traîne, dépose le linge à laver à la capitainerie, courses au "Bravo", baignade avec Michel (quelques méduses), glaces, soirée tranquille et dîner avec Michel au bateau.

Vendredi 25 juin. Michel voulait aller à Monastir et JP voulait aller vers l'île de Pantelleria, finalement je gagne un petit tour en Tunisie. Merci Michel !

C'est un peu long pour récupérer le linge, on démarre vers 10 heures (heure française), au moteur, pas de vent, mer belle.

On a fait quelques rencontres bien sympathiques au cours de cette transmed, surtout les Suisses sur Amarcord et Philippe sur Yemanja. Et puis encore Ste'Pa'La avec Yannick, son père et son copain. OuTaEté avec ?.... sur le cata qui est à Port Camargue et de plus il nous a fait des tours de magie à la soirée. Encore Claire qui a fêté ses 32 ans le 21 juin sur Amadeus et bien d'autres encore. Ce sont des gens dont beaucoup ne sont plus très jeunes (A part Claire, Yannick, Philippe ...) insérés professionnellement, mais bien cool et amoureux de la voile, souvent aussi de la pêche, des gens bien avec de bonnes valeurs apparemment et pas snobs ni chichiteux. On essaiera de voir OuTaEté à Port Camargue, La-croix-du-sud (La Gde Motte), Amarcord, en Suisse ou dans le midi et Yemanja.

Au début, à notre arrivée à port Yasmine on a été plutôt emballés par la gentillesse de tous, la douceur et la tranquillité, l'espace et le calme. On a même visité un appart. (2pièces 65m²) et on a été déçus, mauvaise construction et sans originalité ni espace. J'ai eu l'impression d'entrer dans une boîte. Et dans dix ans ce sera comme La Grande Motte, en plus grand ! Donc çà ne vaut pas le coup

Monastir (Tunisie)

LB de MC: On arrive à Monastir un peu plus encombré et moins moderne que Yasmine-Hammamet. Le quai est sympa, Michel n'est pas loin, il y a aussi Cargalo. On va fêter la vente de mon studio à la Casbah fortifiée au restaurant "Ali Baba" (Mechouïa, brick, jus d'oranges, Couscous berbère, vin rosé {spécialement acheté pour nous chez un commerçant du coin, et caché vu la promiscuité de la mosquée}, melon et pastèque) çà me plaît bien.



Passe d'entrée du port de Monastir

Monastir est apparemment une très belle ville, on se sent pour la première fois un peu à l'étranger. Samedi 26 juin. On met les tauds ... Il fait bon dessous. Discussion avec Michel pour prévoir la suite ... Je prend un excellent bain en compagnie de Michel, puis on mange au bateau. Il fait environ 40 degrés, mais avec le taud et la brise c'est supportable. JP continue à dire qu'il n'aime pas les ports, pourtant c'est bien commode pour visiter

les , laver, etc. ... etc., sans compter les plages. On traîne jusqu'à 18 heures puis on va à la capitainerie régler le port (en euros)... l'agent se mariera dans trois jours ... puis on va à la ville. Marchandage pour des nu-pieds puis au "Prisu." pour faire des courses. Soirée peinarde, on dîne au bateau. Le vendeur tunisien qui vendait des chaussures faisait un marchandage à l'envers au départ pour attirer la clientèle ...

Dimanche 27 juin. On se lève tôt comme d'hab. et on va avec Michel à la douane pour les formalités de départ puis au café.

Dernière modification : 07 janvier 2006

Téléchargé le 09/09/2017 de http://vesubien.free.fr/mariposas/transmed_2004.htm pour le wiki-livre *La Goélette Cardabela, histoire d'une construction en amateur*

Croisière 2004

Croisière de l'été 2004 - Suite de la croisière transméditerranéenne des passionnés

Le trajet de retour de Tunisie vers La Grande Motte nous a conduits à l'île de Pantelleria, au sud de la Sicile, à Malte, à l'est de la Sicile, puis par la côte sud de l'Italie, à l'île d'Elbe, en Corse, et finalement par la côte sud de France: de Villefranche à La Grande Motte avec une petite pose en baie de St Tropez.

Monastir (Tunisie)

Le récit de Jean Paul

Les équipages de la trans méditerranée se sont dispersés et nous avons décidé de visiter Monastir, ville fortifiée, où nous avons pu 'enfin' commander un couscous, ce qui est rare en été et préparé spécialement pour nous à la manière kabyle.

Le 26 nous avons visité la ville et négocié quelques cadeaux. Les vendeurs sont assez agressifs et nous avons du mal à nous entendre sur les prix. On nous prend pour les touristes que nous sommes et forcément cela crée des ambiguïtés. La ville dans les remparts est belle et agréable à visiter. A l'extérieur des remparts les parcs sont ombragés et sont des lieux de promenades familiales.

îles Hérial (Tunisie)

Le 27 juin nous procédons aux formalités de sortie du territoire et il nous est à partir de ce moment interdit de quitter le bord dans les eaux territoriales tunisiennes. Nous quittons donc Monastir pour un mouillage et un dîner d'adieu à bord de Amarcord III aux îles Hérial.

île Pantelleria (Italienne)

De nombreux artistes ont rapporté dans leurs œuvres leur enchantement pour l'île de Pantelleria: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pantelleria_\(île\)#Paroles_d'artistes](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pantelleria_(île)#Paroles_d'artistes)

Alphonse de Lamartine :« ...l'île de Pantelleria, ancienne île de Calypso, délicieuse encore par sa végétation africaine et la fraîcheur de ses vallées et de ses eaux. »

Aldous Huxley : « Jamais je ne me suis senti autant chez moi que sur l'île de

Pantelleria. »

Gabriel García Márquez : *« Je ne crois pas qu'il existe au monde un lieu plus adapté pour penser à la Lune. Mais Pantelleria est plus belle. »*

Giuseppe Bertolucci : *« C'est la première île au monde qui ne provoque pas en moi anxiété et désir de fuite, mais seulement calme et volupté. »*

Sting : *« A Pantelleria, les paroles étaient dans le vent, j'ai simplement dû allonger la main et les recueillir. »*

A l'aube du 28 juin Nous quittons le mouillages des îles Heriat pour une longue journée ensoleillée, chaude, sans vent, vers l'île Panteleria. Rien à faire sinon se laisser pousser par le moteur et prendre quelques photos.



*Porto - Pantelleria, Trapani, Italia -
13 Agosto 2016*

Le 29 nous visitons le village de Pantelleria et on prend quelques photos souvenir sur le quai public.

Le 30 nous louons pour un prix dérisoire une voiture afin de faire le tour de l'île. L'île est entièrement noire constituée de lave poreuse. Les constructions ont une architecture très particulières avec des toits en dôme blancs. Nous visitons la grotte où Ulysse est sensé être resté prisonnier de Calypso et où on peut se baigner dans de l'eau de résurgence chaude . Nous prenons aussi des photos du port sud de l'île, apparemment peu entretenu mais où on peut trouver un bon abri; il n'y a rien autour, pas de commerces peu de maisons à proximité, le port est quasi isolé. Nous cherchons à visiter le centre de l'île et un lac sur le nord peu engageant pour la baignade. Dans les villages les rues sont désertes l'après midi et la vie ne reprend que le soir.

Pour le dernier soir nous sommes allés dîner au bout du quai où un dame prépare pour les matelots des plats de pâtes avec toutes sortes de sauces pour un prix dérisoire. Elle ne propose rien d'autre.

Le 1er juillet au moment du départ, nous prenons encore quelques photos du bateau de pêche qui a souvent été notre voisin, ce sont des pêcheurs pauvres et bien sympathiques et une dernière photo souvenir du port.

Sciaccia (Sicile)

Le petit port de Sciaccia est très particulier, on y trouve deux marinas qui se font

concurrence. Le premier en arrivant et où nous nous sommes amarrés sur pendilles semble être municipal, nous avons négocié le prix du séjour à 15 euros. Les taxes de séjour doivent probablement payer le salaire bosco qui surveille ces quais. La ville est toute en hauteur et, comme toutes les villes du sud que nous avons fréquentées, la vie ne reprend qu'à 17 heures quand la canicule se fait moins sentir. Nous avons enfin trouvé un site internet pour y lire notre courrier.



318 Sciacca (Ag) - Sicily

Porto Empedocle Empedocle Agrigente (Sicile)

Le 4 juillet nous arrivons à Empédocle. C'est un grand port de pêche avec plusieurs darses. Nous avons amarré nos bateaux dans la darse la plus à tribord en entrant, contre un long quai très haut, et à proximité d'un chantier où j'avais remarqué que l'on travaillait le fer, et dans l'espoir de faire redresser le manche de mon ancre plate qui s'était tordu à Pantelleria dans les rochers du port. Il a été nécessaire de croiser une deuxième couche de défenses pour rester assez loin du quai.

Le 5, pendant que Marie Claude et Michel visitaient le site historique je suis à grosses gouttes sous le cagnard pour déposer mon ancre plate de 40 kg sur le quai, puis la transporter au chantier dans le coffre de la voiture d'un plaisancier sicilien qui parlait le français et qui avait pu négocier le travail. quelques coups de chalumeau bien placés, quelques efforts à chaque coup pour redresser bien droit; travail impeccable, puis un petit coup de bombe au zinc ... rien à dire pour 30 euros. Galère pour remettre l'ancre en place. Photos de 225 à 229; en arrivant: au loin le village, le soir coucher du soleil sur le quai, et le 5 visite d'Agrigente.

Le port dessert en poissons et crevettes presque tout le sud (voire l'ensemble) de la Sicile. Nous avons acheté 2 kg de crevettes pour 2 euros ...

Licata (Sicile)

Du 6 au 8 juillet.

Petite ville bien sympathique. Nous avons mouillé l'ancre dans ce que l'on pourrait appeler l'avant-port, ou l'à côté dans le port puisque derrière la protection des môles; avec une petite plage de sable.



Panorama de Licata

St Paul Bay (Malte)

Les 10 et 11 juillet.

Le 10 nous mouillons en baie de Saint Paul au milieu de la rade par 6 mètres de fond. L'eau est limpide. La ville est agréable, les prix ne sont plus les mêmes, tout y est cher sans doute indexé sur la livre anglaise. Malte vient d'entrer dans la communauté européenne mais garde encore sa rigueur anglaise, il faut montrer patte blanche en entrant sur l'île, procéder aux formalités d'entrée et de sortie au bureau de police, même si on bat pavillon européen etc ... On peut penser que ces formalités seront allégées dans un prochain temps. Photos 260 à 280.



St. Paul's Bay, Malta (2008)

La Valette, M'Sida marina (Malte)

Du 12 au 15 juillet.

Il y a plusieurs ports à La Valette On nous avait recommandé la marina municipale M'Sida et nous n'avons pas été déçus. Malheureusement les places sont chères et on ne peut généralement pas y séjourner longtemps quand on a la chance de trouver une place. Les ports sont en effervescence permanente; de très nombreux bateaux circulent et créent un clapot permanent. De plus, l'entrée de la baie est ouverte sur le large et les bateaux

amarrés dans ces ports quel que soit le port peuvent être bien malmenés par une forte houle. Les autochtones amarrent leurs bateaux loin des quais et utilisent des pneus amortisseurs sur leurs chaînes ou leurs cordages d'amarrage.

Île de Gozo. Blue Lagoon, M'garr (Malte)



Blue Lagoon panorama

Les 16 et 17 juillet M'garr est un autre port municipal en relation avec M'sida marina et les prix des places sont identiques c'est à dire très raisonnables, deux fois moins chers que les marinas privées.

Porto Palo (Sicile)

Le 18 on quitte M'garr (avec les formalités de sortie.) pour Porto Palo au sud est de la Sicile. Le port est petit et très ouvert sur la mer. Par vent du sud il doit être possible de s'abriter derrière le môle sur la droite en entrant, mais je pense qu'il est préférable de trouver un abri plus au nord ...

Syracuse (Sicile)

Du 19 au 20 juillet

Nous trouvons un amarrage à un quai de pêcheurs tout au fond nord de la baie. Des plaisanciers français qui ont séjourné une nuit après nous ont été surpris par un gros orage, l'ambiance était paraît-il démente et les bateaux amarrés au quai touristique devant la vieille ville ont été très malmenés.



Île Ortigia (Syracuse)

Taormina (Sicile)

Le 21 juillet.

Les fonds sont limpides et sont encombrés de roches. Un bien mauvais abri ... Un vent quasi permanent vient du détroit de Messine et la rade est bien protégée de ce vent. La marée est déjà très sensible.



Vistas de la zona costera de Taormina

Détroit de Messine

Le trajet de Taormina au détroit de Messine fut mémorable. Dès que nous avons quitté le petit coin protégé de Taormina nous avons eu le vent "dans le pif" avec des vagues courtes et l'étrave tapait dans ces vagues écumantes; l'anémomètre était délirant ... 3 nœuds sur la route pour se sortir d'un avant goût de l'enfer. Nous n'avons peut-être pas su profiter des courants et contre courants. Arrivés au niveau du détroit le vent s'est subitement calmé mais le long du bord le courant nous laissait sur place; 5 nœuds en surface, 0 noeuds sur le fond, le contre courant nous empêchait d'avancer. En nous éloignant de la côte pour rejoindre le milieu du détroit nous avons pu reprendre sur la route et nous sortir du lieu. Le fort vent que nous avons eu dans le chenal était très local à cette partie de la côte car dès que nous sommes sortis du détroit c'était le calme plat ! Curieux coin. Heureusement les fonds qui créaient des tourbillons du temps d'Ulysse ont disparu lors des derniers tremblements de terre. (Évitez de dire "Des Caraïbes en Syllabes !")



Détroit de Messine

Tropéa (côtes sud de l'Italie)

Le 24 juillet.

Le village en haut de colline sur une côte accore est très agréable et vaut la visite. La plage se trouve en contrebas: La marina fonctionne avec les locaux. Nous n'avons pas été accueillis les bras ouverts, comme souvent dans les marinas c'est surtout le porte monnaie

qui compte. Nous avons pu nous amarrer la première nuit à un poste correct, le lendemain on nous priait de nous amarrer à des postes peu agréables alors nous avons préféré mouiller devant le port.



Tropea vue du bord de mer

Cetraro (côtes sud de l'Italie)

Le 26 juillet.

Un port pas fini, manque de subvention ? Un gros avantage : c'est gratuit en 2004 !



Porto Cetraro Inverno en 2013

Acciaroli (côtes sud de l'Italie)

L'entrée est très difficile à passer la nuit, en cause: les obstructions rocheuses que l'on doit laisser sur tribord.



Port Acciaroli bien agréable

Amalfi (côtes sud de l'Italie)

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Amalfi_\(Italie\)#Tourisme](https://fr.wikipedia.org/wiki/Amalfi_(Italie)#Tourisme)

Tourisme

« Amalfi est une ville très touristique. La beauté du site naturel, le dédale d'étroites rues médiévales et le mélange particulier d'influences culturelles venues de toute la Méditerranée en ont fait une ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1997. »



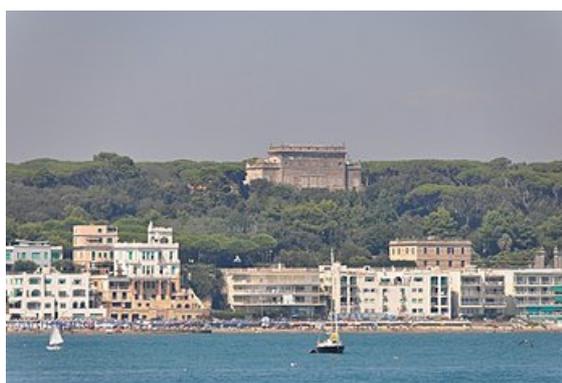
Amalfi

Les lieux qui suivent cette étape nous ont servi d'abris pour la nuit. Nous sommes passés très vite, car en nous approchant du nord les places sont chères (dans tous les sens du terme) et sont sans intérêt pour nous qui ne songeons plus qu'à rentrer et nous mettre au frais à la montagne. Nous naviguons tout le jour et nous nous reposons la nuit depuis que Michel n'a plus de pilote automatique; depuis Malte.

Formia (côtes sud de l'Italie)

18/07/2005 Voyage de Formia à Anzio.

Anzio (côtes sud de l'Italie)



Anzio est une ville italienne d'environ 55 400 habitants

Santa Marinella (côtes sud de l'Italie)

Le 1er août Juste un petit mouillage pour la nuit devant le port.

Porto Azzuro (Île d'Elbe)

Du 3 août au 6 août.

C'est le lieu de séparation, Michel peut maintenant naviguer seul jusqu'à la base méditerranéenne des "Maramu" où il espère faire réparer son pilote automatique. Le village est toujours aussi agréable et le mouillage est toujours aussi encombré. Pendant notre visite au village, un petit orage a mouillé notre alimentation 19 volts, ceci a provoqué un court-circuit dans l'alimentation du microordinateur de bord, donc plus de cartes électroniques et nous avons fini le voyage comme autrefois avec les cartes du SHOM.



Porto azzurro da monte castello

Bastia (Corse)

Du 6 au 8 août.

On retrouve la famille de Bastia. Gilles nous rejoint pour la traversée sur Villefranche.

Côtes sud de France

Villefranche (Côtes sud de France)

Du 11 au 12 août.

On retrouve la famille de Nice, MC achète un microordinateur portable à sa petite fille !



Villefranche-sur-Mer

Golfe de St Tropez (Côtes sud de France)



Port de Saint Tropez

Mouillage dans la baie des Canebiers.

Bandol (Côtes sud de France)

Le soir du 15 août. Un petit mouillage à Bandol.

Nous n'avons pas le courage de descendre à terre.

Retour à La Grande Motte

Croisière tranquille.

Départ le 16 au matin pour Frioul où nous n'irons pas. Le vent est favorable pour rentrer à La Grande Motte. Dans l'après midi les vagues sont courtes, abruptes, et nous poussent; signe avant coureur d'un vent plus important. Nous arrivons à la nuit à La Grande Motte

juste avant que le vent ne se lève plus puissant. Notre place est occupée par un bateau de régates et nous sommes obligés de rester sur le quai d'accueil pendant trois jours en attendant que le vent faiblisse et que le bateau de régates soit déplacé ! ...

Dernière modification : 07 janvier 2006

Téléchargé le 09/09/2017 de http://vesubien.free.fr/mariposas/pages_nav_2004/nav2004/croisiere_2004.htm pour le wiki-livre La Goélette Cardabela, histoire d'une construction en amateur

2005 Croisières entre copains et essais de voile

Texte extrait, arrangé et complété issu de « navigation 2005 » du site vésubien^[1]

L'année 2005 marquera une pose dans les essais en navigation avec la goélette Cardabela, peut-être pour mieux en profiter en 2006 où nous espérons continuer l'exploration de la Tunisie vers le sud, ou effectuer une bordée à plusieurs bateaux vers le sud de la Sicile et la Grèce Adriatique ...?

Une bordée avec des passionnés pourrait-elle alors être envisageable ... ?

Première bordée de l'année (Sur « Carré d'As »)

Fin avril 2005, début mai, Jean-Paul a participé à une bordée de deux semaines sur le voilier « Carré d'As » vers les îles de Majorque et Ibiza. Un CD a été réalisé par JP pour le plaisir de l'équipage et des familles, CD dans lequel il raconte le voyage. Une partie du CD a été adaptée pour le site WEB tramontane34^[2].

Équipage: Capitaine JO (Georges), Le cuisinier GUS, les équipiers BB et JP.

Parcours: La Grande Motte, Ampuriabrava, Pollença, Andaitx, Ibiza, Portinatx, cap San Sebastian, Port Roses, La Grande Motte.

Balade avec la goélette Cardabela (Essai du génois)

Équipage: Marie Claude et Jean-Paul.

Du 16 au 24 juin nous avons profité d'une navigation tranquille de La Grande Motte à Bandol pour éprouver le nouveau Génois de la société « Véga Voiles ». Ce nouveau génois nous a donné du plaisir avec une grande satisfaction. Le mouillage de La Ciotat a été particulièrement agréable car nous étions de passage au moment des fêtes d'été ...

Seconde bordée avec « Carré d'As » et « Cardabela »

Au début du mois de septembre nous avons effectué une nouvelle bordée aller-retour de 5 jours : La Grande Motte, Pollença, La Grande Motte:

- Le voilier « Carré d'As » couleur jaune Ricard, avec le capitaine JO et son inséparable équipier; son frère Gus.
- La « goélette Cardabela » couleur bleue Atlantide, avec le capitaine JP et les équipiers Alain et Jean-Claude.

La pêche fût infructueuse, mais la bordée réussie

...

Au retour nous avons suivi des cyclones orageux sans jamais être inquiétés, ce furent comme d'immenses feux d'artifice et des spectacles étranges dans les brumes. Cardabela ressemblait, paraît-il, à un bateau fantôme.

Au large du **cap Creus** le courant de surface était tel que nous avons dû nous éloigner de 20 miles nautiques pour arriver à une vitesse sur fond acceptable; en effet, le vent fort du sud dominant avait chassé la mer vers le nord et toute cette mer retournait au sud avec le calme retrouvé !

Le Languedoc Roussillon avait été en alerte et sous des pluies diluviennes pendant notre séjour à Pollença.

A notre approche de la côte nord nous avons dû faire attention aux nombreuses épaves (arbres, plastiques, etc.) et la mer était verte, nous naviguions dans l'eau douce !



Exemples de vitesses relatives en navigation

Vitesse Relative Vent

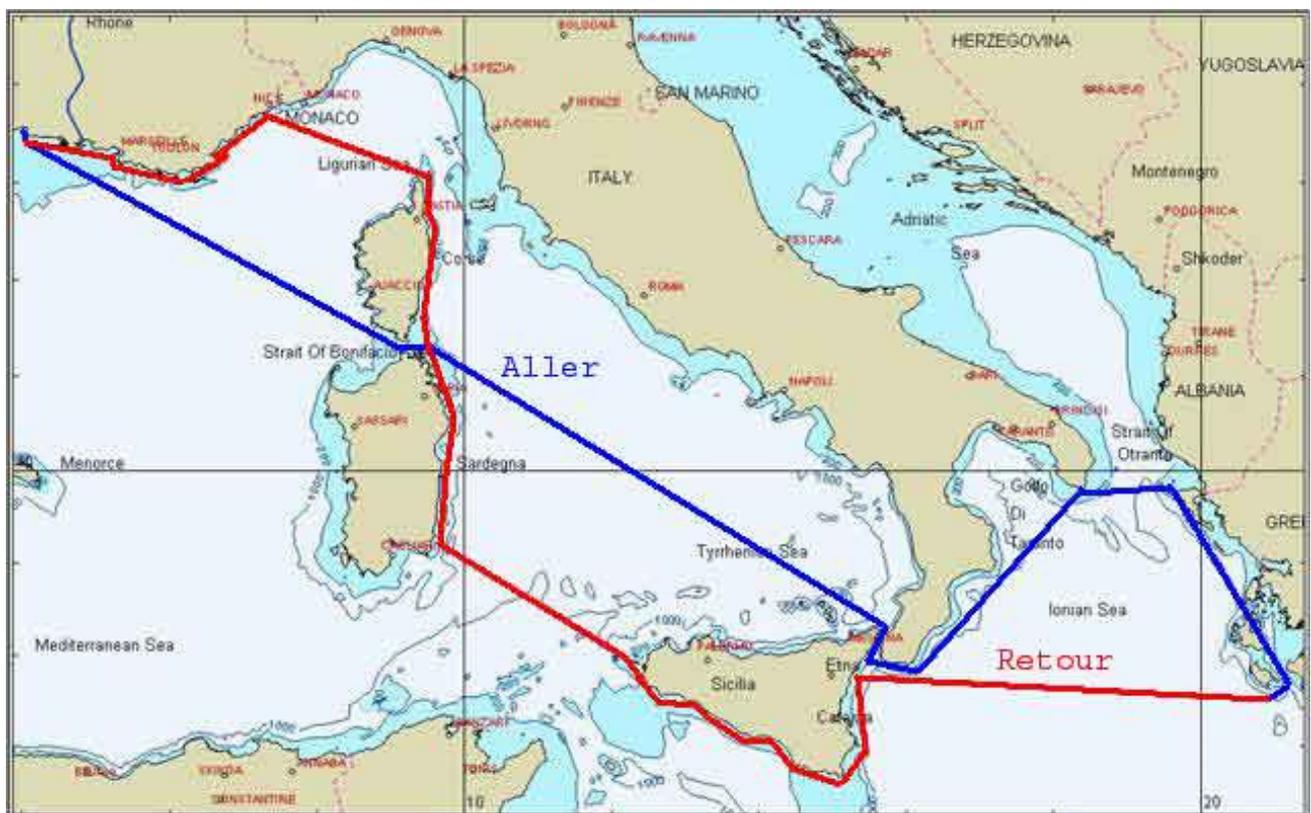
Références

1. http://vesubien.free.fr/mariposas/navigation_2005.htm
2. http://tramontane34.free.fr/cache/bordee_mallorquine/index.html

2007 Croisière éprouvante qui prédispose à un changement de moteur

La goélette Cardabela n'a pas navigué l'année 2006, son capitaine était en convalescence.

L'année 2007 devait reprendre la navigation prévue en l'année 2006 mais le sort en a voulu autrement ...



Navigation prévue pour l'été 2006 avec la goélette Cardabela.

Au départ, l'équipage était constitué de Marie Claude et Jean-Paul jusqu'à **Port Frioul**, Jean-Paul devait ensuite naviguer seul en navigation côtière, le long des **Côtes sud de l'Italie**, puis rejoindre **Corfou** où sa fille Alizée et son ami Sergi devaient compléter l'équipage vers le 15 juin.

D'aventure en aventure, de mésaventure en mésaventure, la croisière a mené la goélette jusqu'à **Cetraro** où Jean-Paul a décidé de rebrousser chemin.

Au retour, au mouillage, en **rade de Beaulieu**, Marie Claude rejoint la goélette dans l'attente du reste de l'équipage: Alizée et Sergi.

La Grande Motte

Partis le 19 mai pour Frioul en direction de l'Italie par le cap Corse, nous sommes « tombés » en panne d'inverseur hydraulique dans le golfe de FOS. Marie Claude et moi étions très déçus de ce mauvais départ qui ne présageait rien de bon. Heureusement, le bateau de nos amis Charles et Annie-Laure nous avait doublé peu de temps auparavant et ils ont proposé de nous remorquer jusqu'au port de Frioul.



Photo du départ pour port Frioul

Frioul

Nous avons toujours reçu un accueil chaleureux à la capitainerie.

Cette nuit là nous nous sommes amarrés vers minuit à un corps mort, les deux voiliers à couple, en attendant l'arrivée du capitaine du port. Nous avons bien profité de cette nuit là par une restauration bien méritée et bien arrosée avec nos amis. Dès l'aube on nous a prié de dégager le corps mort qui semble être réservé à une autorité locale, sous prétexte que nous gênions le départ des autres bateaux. En ce qui nous concerne, vu notre incapacité à nous déplacer alors que nous devons prendre contact avec le chantier local pour nous remorquer, le capitaine du port nous a déplacés jusqu'au quai en attendant la prise de contact avec le chantier naval du Frioul « Archimer-plaisance »



Capitainerie de port Frioul en mai 2007

Dans l'attente, j'ai vérifié le niveau d'huile de l'inverseur qui était vide, alors que l'huile était bien présente dans les fonds ! Je mets donc un peu d'huile, j'essaie et l'hélice se met à tourner à la demande. Nous décidons alors de nous rendre au chantier par nos propres moyens après avoir pris contact et obtenu une place pour nous amarrer. Voilà ... démontage, attente des joints SPI, remontage, ... trois semaines ! Et ma fille Alizée qui doit me rejoindre en Grèce à Corfou autour du 15 juin ... Arriverai-je à temps ?

*Durant notre séjour nous devons participer à la cérémonie d'adieu de notre ami **Siegfried Kessler** par la jetée de ses cendres dans ce port de Frioul qu'il affectionnait*

tant. Les organisateurs de cette cérémonie n'ont pas été très bons dans leur organisation, mais cela nous a donné l'occasion de retrouver quelques amis du port de La Grande Motte. Selon Marie Claude: l'organisation a été très perturbée à cause le fort mistral.

Portoferraio

*Parti seul de Frioul le 4 juin pour l'île d'Elbe par le cap Corse, je fais une pose la nuit devant le port de **Porquerolles**.*

*5 juin. L'ancre est levée dès les premières lueurs du jour. Après quelques miles les autorités militaires m'interdisent une large zone de navigation en raison de manœuvres de la marine. Ne voyant rien à l'horizon je suppose que les manœuvres se passaient sous l'eau ? Après avoir contourné la zone des manœuvres, qui a prolongé mon parcours d'une dizaine de miles nautiques, je me prépare pour la traversée vers le **Cap Corse** avec peu de vent et beaucoup d'heures au moteur. J'atteins le cap Corse le 6 juin peu avant 9 heures.*



Mouillage de Portoferraio en 2007.

*Je retrouve avec plaisir la grande rade de **Portoferraio** où je jette l'ancre par 10 mètres de fond, peu avant 18 heures, à la limite des manœuvres des ferry's.*

7 juin. Ravitaillement en gasoil dans l'après midi, bon dîner, et bon repos.

*Afin de me rapprocher de **Santa Marinella** je décide de quitter Portoferraio pour **Porto Azzuro** le lendemain matin, 8 juin.*

Porto Azzuro

*8 juin 2007. **Porto Azzuro** commence déjà à être encombré de bateaux et on y trouve de plus en plus de corps morts. Pour mon malheur et pour conjurer le sort, je décide de jeter l'ancre par 5 ou 6 mètres de fond, entre les corps morts ... alors que je sais pertinemment bien qu'il est préférable de mouiller par 10 mètres de fond, à la limite de manœuvre du ferry.*

La soirée se passe merveilleusement bien, je vais faire mes courses au village qui est toujours aussi agréable et accueillant. La nuit les vents tournent sans cesse et brutalement. Le bateau tourne sur sa chaîne entre les bateaux amarrés sur corps morts. Je m'inquiète un peu, car j'ai dû mouiller peu de chaîne afin ne pas risquer de heurter les bateaux voisins. Le

GPS m'alerte sans cesse pour me signaler un dérapage. Je ne dérape pas, mais le bateau tourne sans cesse.

Le matin, juste avant le lever du jour, alerte de dérapage au GPS, je vois que Cardabela se rapproche doucement d'un bateau sur corps mort. Je mets alors le moteur en marche par précaution et j'essaie de me rendre compte de ce qui s'est passé. Je ne vois pas grand chose. J'embraye l'hélice et je peux apparemment manœuvrer avec précaution. Il semble que je racle le fond avec l'ancre, je décide alors de remonter l'ancre qui ne veut pas venir entièrement. Je ne vois toujours pas où est passé l'orin. Comme je peux manœuvrer je décide alors de passer entre les bateaux au mouillage pour m'éloigner vers le large. Ouf de soulagement !



Porto Azzuro île d'Elbe en 2007

J'examine alors avec attention autour du bateau pour retrouver mon orin, que je retrouve où ? Emberlificoté à l'amarre de l'annexe ! Ce n'est donc pas grave. Je descends dans l'annexe pour décocher l'orin ... Impossible ! Même si impossible n'est pas français. Je suis maintenant en pyjama, trempé, l'annexe pleine d'eau qui s'enfonce de plus en plus. Le flotteur du nouvel orin est trop volumineux, l'ancre et la chaîne sont trop lourds et je n'ai pas la présence d'esprit d'utiliser un palan pourtant toujours à portée de main. Je décide malheureusement d'utiliser un couteau pour couper l'amarre de l'annexe que je ré-amarre par ailleurs au bateau. Je coupe l'amarre emberlificotée, l'ancre descend et retrouve sa place normale à la verticale sous l'étrave, et moi je me retrouve dans l'eau (heureusement pas trop froide) avec une belle balafre dans l'annexe.

Remonter une annexe pleine d'eau tient de l'exploit ! J'arrive tout de même à la remonter à l'aide de la drisse de grand voile je la vide sur le pont et vogue la Cardabela vers sa nouvelle destination :

Anzio Nettuno

Arrivé le soir du 11 juin, bien avant la nuit, après un jour et demi de navigation, je fais un tour de repérage dans ce grand port, puis je vais au mouillage, devant le port où je reçois les conseils de la Marine Nationale italienne me recommandant un mouillage convenable et qui permettra aux rapides ferrys de décoller et d'atterrir sans danger.

Le lendemain matin je refais un tour de repérage dans le port afin d'y trouver un "ship" ...

rien ! Il est tôt, un homme me hèle du quai et me demande si je veux du carburant. Oui, j'en veux, puisque le ravitaillement est aisé et qu'il n'y a pas encore de queue.

*Faisant part de ma recherche d'un chip pour acheter un petite annexe, le pompiste me propose de m'emmener voir un chip en auto car il n'y en a pas dans ce port ! Je ne peux pas rester à l'appointement de carburant, il me faut donc m'amarrer le long d'un grand quai réservé aux ferrys. A peine amarré je reçois la visite de la Marine qui me dit très poliment de dégager le quai, là dessus arrive mon pompiste avec son auto et qui explique la situation ... J'ai 1/2 heure pour quitter le quai ! On part à toute blinde à quelques kilomètres de là, je crois, car on n'en finit pas d'arriver. Un premier chip n'a pas d'annexe à vendre, un deuxième en a une en démo, je la prends sans trop vérifier car on n'a pas le temps, mon pompiste vérifie tout de même et m'obtient une remise de 10% parce qu'il manquait un écrou « nylstop » à la fixation d'une rame, on repart, j'en oublie mes "docs" sur le comptoir. Une demi heure après nous étions de retour et je larguais mes amarres ! Départ pour **Ventotene** ou **Ponza** ...*



Cardabela sous voiles entre Porto Azzuro et Anzio (Italie)

Ponza

Le vent doit lever une houle dans la rade et je n'espère pas trouver de place au port, je passe. A la tombée de la nuit Cardabela se prend dans un long filet de surface. J'essaie d'en sortir pour le contourner; impossible ! plus j'essaie, plus je m'embarlificote, à lavant d'abord, à l'arrière ensuite, à l'avant et à l'arrière à la fin. Heureusement le filet ne s'est pas embarlificotée dans l'hélice. J'ai fini pas couper au couteau ce câble en polyester vert et très résistant. Je garde une marque, une entaille, encore aujourd'hui, à l'étrave du bateau.

Capo Palinuro

Le 12 juin, dans l'après midi j'arrive au nord du cap Palinuro, devant le petit port. Je pense être à l'abri pour la nuit. J'essaie ma nouvelle annexe en me rendant à la rame vers la plage et il me vient l'idée de déguster cette petite friture que je vois sur l'éventaire d'une guinguette plus quelques frites et une bonne bière bien fraîche.

En dehors de la bière bien fraîche, le reste était "dégeulasse". Adieu Capo Palinuro, je n'en garderai pas un excellent souvenir ...

Le lendemain dès l'aube, ... Cetraro en vue.

Cetraro

*13 juin. **Cetraro** en vue ... à 8 miles nautiques ! Le cardan de la transmission casse. Je me dirige à la voile vers un plage qui se trouve à environ 9 miles nautiques du port. J'estime ne pas avoir assez d'essence pour me tirer jusqu'au port avec l'annexe, à la rame n'y pensons pas, alors une réparation est peut être possible au mouillage, le vent est faible ... Pourquoi pas ?*

Un catamaran passe par là et se propose de me tirer jusqu'au port. C'est gratuit, accord conclu.

On arrive au port, tout va bien, "ça baigne" ! Mon remorqueur m'amène tout doucement vers le quai d'accueil. Un « urluberlu » hurle sur le quai pour que mon remorqueur aille sur le deuxième quai, car c'est là qu'il récupère sa dîme ! Mon remorqueur remet les gaz et projette Cardabela sur le coin du quai suivant qui laisse une belle balafre profonde de trois épaisseurs de fibre de verre sous le liston du bordé droit tribord.

Mon remorqueur ne se déplace pas pour voir les dégâts et ne peut accepter une invitation vu que l'équipage est attendu pour dîner.

Le lendemain je recherche un pantographe d'automobile (celui qui sert à lever une automobile pour changer une roue). Le mécano du coin ne peut rien pour moi mais peut me prêter le pantographe de sa Renault.

Découplage du moteur, difficulté pour sortir les morceaux du cardan de son logement, remplacement, remontage. Repos et repas au restaurant.

Après mures réflexions il me paraît raisonnable de rentrer au bercail, car je n'ai plus de cardan de rechange et une modification de la transmission ne me paraît pas raisonnable dans ce contexte.



Capo palinuro



La goélette Cardabela dans le port de Cetraro (Italie) en 2007

*Le vent annoncé est d'Est assez fort dans les prochains jours. Départ pour **Capo Palinuro**.*

*Arrivé au niveau du cap je décide de continuer vers **Acciaroli**, la direction de la houle ne me paraît pas convenir pour un mouillage, ni au nord ni au sud du cap.*

Acciaroli

17 juin. J'arrive dans la nuit noire. Le port n'apparaît pas et il y a des hauts fonds. Je fais confiance au GPS, pourvu qu'il ne m'abandonne pas au dernier moment !

Tout se passe bien cependant, arrivé sur le môle Est je finis par apercevoir un petit feu rouge signalant l'entrée du port et le port apparaît, c'est tout petit, mais suffisant. Un quai à carburants me sert pour m'y amarrer et me reposer.

Au petit matin je fais un tour à pied sur le port et ses environs (c'est tout petit); il y a en effet de nombreux écueils, des hauts fonds, et je pense que j'ai eu beaucoup de chance la nuit précédente d'avoir eu un GPS et des cartes électroniques à la hauteur de la situation.

Raviattement en gasoil, et départ pour l'île d'Ischia.

Ischia

*17 juin. Je décide de mouiller au sud de l'île à l'est la presqu'île près de **San't Angelo**, par 10 mètres de fond, on ne voit rien et le lieu me paraît peu sûr, cependant le mouillage a été confortable à l'abri de cette houle d'ouest qui se renforce de jour en jour. Le lendemain dès l'aube départ pour Porto Ercole :*

Porto Ercole

*18 juin. **Porto Ercole** est sûrement très encombré, il l'était déjà il y a trente ans lors de mon premier passage, et aucun mouillage*



Porto Acciaroli est très agréable en 2007. Son accès de nuit peut être déconseillé. L'entrée de ce petit port est encombrée de hauts fonds.



Ischia, à l'est de la presqu'île

n'est possible à proximité, je vais alors mouiller quelques miles plus à l'est derrière le môle d'un port qui me met à peu près à l'abri de la houle.

Le lendemain matin départ pour Anzio :

Anzio

*19 juin. Bon mouillage à peu près au même endroit qu'en début de mois. Le lendemain départ pour **Santa Marinella** :*

Santa Marinella

20 juin. Arrivé dans l'après midi, j'ai le temps de faire quelques courses, j'achète des fruits et melons à un ambulant; ils n'étaient pas fameux. Départ le lendemain pour l'île d'Elbe.

Portoferraio

Je n'ai pas voulu retenter le sort à Porto Azzuro, étant parti de très bonne heure j'ai décidé de rejoindre Portoferraio, bon abri et repos me semblaient bien indiqués. Le lendemain je veux faire un tour au supermarché ... C'est loin ! Mieux vaut y aller à vélo. Plein de carburant, et départ direct sur Villefranche le lendemain matin.

Rade de Beaulieu

22 et 23 juin. Ce fût une belle traversée, avec du vent et une bonne navigation à la voile, enfin ! ...

*Marie Claude me rejoint dans la **rade de Beaulieu**, en face de la « plage de Paloma », l'eau de mer est chaude et propice à la baignade; MC adore ! Nous avons la visite de nos équipiers Léa et Gilles. Alizée et son ami doivent nous rejoindre prochainement, faute de mer égée ils profiteront de la mer méditerranée ...*



Port de Santa Marinella (Italie) en 2007. Mouillage devant le môle du port, loin de la plage.



Ciel d'orage à l'aube, en rade de Portoferraio (it), le 22 juin 2007 au départ de la traversée vers Villefranche (fr)

Le 26 juin le vent se lève brutalement, les pales de l'éolienne disparaissent ! J'ai appris plus tard que cette éolienne est équipée d'une protection contre l'excès de vitesse; elle se met alors en court circuit pour freiner la rotation, cependant l'action est brutale, les pales se cassent et tout part à la mer ... Bravo les concepteurs, ils auraient pu prévoir une résistance de charge pour atténuer l'action de ce commutateur !

Le vent se renverse. La violence du vent nous pousse vers les murs et les falaises, nous levons l'ancre et nous nous dirigeons à la nuit tombante vers le premier port qui ne semble pas

convenir faute de propulseur, nous nous dirigeons alors vers celui de Beaulieu, port de « richards », l'entrée du port a été difficile. On s'y est pris à deux fois, MC a sauté au quai à carburants et on s'est amarrés « à l'arrache ». En attendant l'accalmie, exténués, nous nous endormons, et nous sommes « agressés » le lendemain, le jour à peine levé, par les agents de la capitainerie; j'y vais on paie et « on se casse » en espérant ne jamais être obligé de retourner dans ce port de « vampires ». Nous ne demandons qu'un abri de sécurité. « Du coup » nous n'avons pas pris de carburant.



Destruction des pales d'éolienne lors d'un cyclone en rade de Beaulieu le 26 juin 2007

Rade de Villefranche

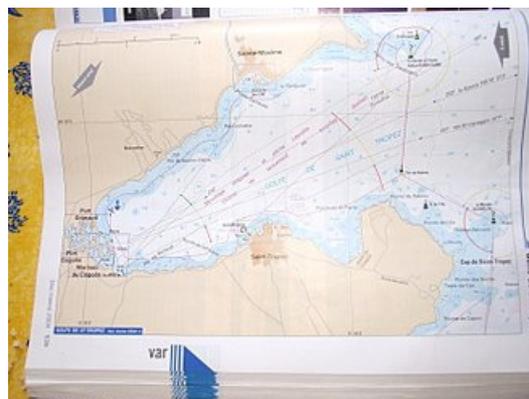
*Alizée et son ami sont annoncés pour la fin de la soirée, ils doivent arriver à Nice en autobus, puis prendre le train pour Villefranche. Je vais mouiller à **Passable** dans la **rade de Villefranche** pour les accueillir à la sortie du train. L'autobus prend du retard, il y avait des embouteillages sur l'autoroute. Arrivés à 23 heures, ils n'ont plus de train. Gilles se dévoue et conduit les amoureux jusqu'à Passable où je les accueille avec la petite annexe. Le lendemain matin on fait les courses et on lève l'ancre pour :*

Saint Tropez

*La croisière se poursuit au moteur, car le vent est faible, légèrement portant, et nous arrivons le soir dans la baie de St Tropez; les bateaux circulent, vont et viennent de partout en levant une houle désagréable. On cherche un coin tranquille; on va mouiller l'ancre dans l'**anse des Canebiers**, là où résident nos célèbres artistes ... Le coin n'est pas terrible, alors on repart le lendemain matin en espérant plus de bonheur sur l'île de **Porquerolles**.*

Dans la journée la météo nous annonce que le vent doit se renforcer prochainement et dans

un sens contraire à notre route, alors on continue jusqu'à **Frioul** où nous arrivons tard dans la nuit; on s'amarré à ce fameux coffre car je ne sens pas Cardabela en mesure de passer les corps morts sans se prendre l'hélice dans un cordage (nous n'avons plus de propulseur d'étrave depuis Cetraro); alors la nuit, dégager l'hélice; « merci bien »; et « tant pis » pour le gars qui gesticule sur le quai; on se fera « engueuler » demain matin, mais on n'aura pas d'avarie.



Plan du golfe de Saint Tropez dans le bloc marine de 2004

Frioul

Nous passons quasiment la semaine à port Frioul avec Alizée, Sergi, et Marie Claude qui nous a rejoints. Le 6 juillet Sergi et Alizée nous quittent. Nous visitons l'exposition de vaches multicolores à Marseille, cela nous occupe un bon moment. Baignade ou balades la journée, et restaurants le soir. Les « restaurants de port Frioul ne sont pas « extras » en dehors d'un restaurant plus original de cuisine afghane.

Retour à La Grande Motte

Nous rentrons à La Grande Motte MC et moi en profitant d'une accalmie. Nous naviguons de nuit, la vie est belle. Nous arrivons à La Grande Motte sans encombre, la transmission en bon état, pas de risque de casse depuis que j'ai supprimé la transmission vers le propulseur d'étrave.

Changement de moteur

Le nouveau moteur a été installé en 2007 et l'installation du nouveau propulseur d'étrave a été effectué en 2008. Ces installations ont fait l'objet d'une page spéciale : https://fr.wikibooks.org/wiki/Goélette_Cardabela/Équipements/Propulsions et marquent un terme aux essais en croisière.

Le bateau est désormais considéré comme fiable à condition que, comme pour tous les navires, l'entretien soit effectué dans les règles l'Art.

Goélette Cardabela

Une version à jour et éditable de ce livre est disponible sur Wikilivres,
une bibliothèque de livres pédagogiques, à l'URL :
https://fr.wikibooks.org/wiki/Go%C3%A9lette_Cardabela

Vous avez la permission de copier,
distribuer et/ou modifier ce document
selon les termes de la Licence de
documentation libre GNU, version 1.2 ou
plus récente publiée par la Free Software
Foundation ; sans sections inaltérables,
sans texte de première page de couverture
et sans Texte de dernière page de
couverture. Une copie de cette licence est
incluse dans l'annexe nommée « Licence de
documentation libre GNU ».

Collection de livrets techniques

Livres et livrets au format *PDF*

Informations

Vous pouvez les lire, les modifier et les imprimer. Ils sont convertibles dans d'autres formats (Ils sont sans protection DRM).

Wikipedia : *La spécificité du PDF est de préserver la mise en forme d'un document – polices de caractères, images, objets graphiques, etc. telle qu'elle a été définie par son auteur, et cela quels que soient les logiciels, le système d'exploitation et l'ordinateur utilisés pour l'imprimer ou le visualiser.*

Lien

https://fr.wikibooks.org/wiki/Utilisateur:Goelette_Cardabela/Livres_en_versions_PDF

Livres et livrets en *Version imprimable*

Informations

Vous devez vous charger de l'impression et de l'assemblage des pages.

Lien

https://fr.wikibooks.org/wiki/Utilisateur:Goelette_Cardabela/Livres_en_versions_imprimables

Compilations

Informations

Personnalisez votre livre en fichier *PDF* et/ou commandez votre création à PediaPress.

Wikipedia : *PediaPress est une société allemande offrant et développant des logiciels libres de publication sur papier. Située à Mayence en Allemagne, elle offre également un service de publication en ligne permettant aux internautes de créer des ouvrages personnalisés à partir des articles d'un wiki, tel que Wikipédia.*

Liens

Livres et livrets de l'utilisateur Goelette Cardabela

https://fr.wikibooks.org/wiki/Utilisateur:Goelette_Cardabela/Compilations

Livres compilés sur wikibooks

<https://fr.wikibooks.org/wiki/Compilations>

Postface

Je ne résiste pas au plaisir de vous présenter les œuvres inspirées par ces navigations.

Sections

- 1 Aquarelles de Marie Claude (2004)
- 2 Poèmes chantés (Transmed 2004)
 - 2.1 CHANT I
- 3 Les grands voiliers
 - 3.1 Michel Bravi
 - 3.2 Poème de Michel pour la goélette Cardabela au port des îles du Frioul
 - 3.3 Références



oristano
1906 juin 2004 met





Baie de St Paul Malte
juillet 2004 mct









Angie, A. Abot 2004



Porto Aguzo, août 2004

Chansonnette de la « Transmed 2004 »

Évidemment, J'ai oublié les notes. Ces chants ont été rédigés pendant la « Transmed de 2004 » Cela consistait à écrire un poème chanté, avec des jeux de mots, et citer les noms de tous les bateaux de la Trans-méditerranée des Passionnés, organisée par Annie et Jean-Marc Rutin.

D'une salade sans vinaigrette
Le chant Il viendra ... " à plus " !
Le chant Il n'est pas parvenu à mes oreilles

CHANT I

D'une salade sans vinaigrette

Comment remercier ces pourvoyeurs de Sagas
Dont gentillesse et puissance méthodique
Pour tout dire moquant du hasard les éclats
Organisent l'exploit collectif mythique
Avec équanimité, mais gare aux sourires mutins
de

Annie et Jean Marc Rutin

Passez la pommade. À nous le butin
À nous qui raconterons, rieurs des remarques
Appliquant emphase et parfois une craque
L'épopée de la Transmed qui en est une vraie
N'est-ce pas **OUTAETE** qui affronte
Son premier coup de vent et conte
La « tempête » et ses ravages qui démontent
Mais ne sommes-nous tous passés par là ?
Nous tirant d'heureux cafouillages
Qui de nous font de nous des marins sages.
Les éléments enseignent ainsi aux passionnés
Ces navigateurs aux noms prédestinés
L'Aventure la vraie sans fioriture ni blabla
On en juge du parcours parfait de **CARDABELA**
Christian que ferait **LA CROIX DU SUD Santa pau**
Le genaquer absent de **CARGALO** déstabilise
Les concurrents de **Destaville** et son esquisse
Gargalonte rit « à la cape », pas en dessous
Gérard, descends du perchoir, pour **EOLE Théaud**
Serait-ce divin pour un théosophe
Ouvrant la **THORA** et **THETI** pas pris **Davin** ?

Lespiaux FERNANDE s'énerve
Et t'offre pour soutenir tes pensées une minerve.
Carlo lui.ni entend rien il **Huber** la tête
Quel programme : **AMARCORD, AMADEUS**
C'est trop de poésie, mais quelle fête.
Tandis que **TIBELO** au début en rôdait
Sans même songer au pastis à siroter
André se refuse à mettre **AD HOC** sur **Lacroix**
Blasphème digne du capitaine Haddock
ANAHITA toute douceur féminine
S'obstine à mettre son Michel à la **Diet**
Jacques Marie et **AUREGA** s'arrêtent
Admiratifs, pensant à par soi, devant **HOLOS**
Si nous en avons un comme cela ... Quel colosse
Serions-nous et doublement s'il vous plaît !
Les éclectiques **Rousseau** ont d'heureux hobbies
Est-ce ainsi que **Benkhamouche** est pompé par **JAPI** ?
HEPTA virera sept fois au **CABESTAN**
Pour inspirer **KHAMSIN** pendant **Katan Doumé**
Philippe refuse de voir **YEMANJA 'Salle'**
Il veut qu'elle luise comme un **SUNSHINE**
Quel requin **ST'PA'LA'** qu'est Jean Louis !
JEAN-JEAN ! Jean, pourquoi laisser seul Pierre
Contre trois ... Pas facile la vie en mer,
Et cela ne restera pas **Sandras**
Par sa hurlante note **WILLIWAW**
Nous remonte le cœur : Sain tonique
MAYERO originalité de **Moreau**
Mais trouve-t-on autre que beau
Pour rimer avec ton bateau
Cela fit que Jean-Pierre kl'**AXONA**
Pour nous avertir du lever de **CASSIOPEE**
En l'honneur de l'anniversaire
Nautique de la charmante équipière Claire
KALEE-ne moi Gisèle
Je termine modeste ou presque le pèlerinage
Dans la flotte gaillarde de la **TRANSMED** des Passionnés
Gratifiante de Beautés qu'effacent nos univers bétonnés !
Merci, je me joins à la gratitude des équipages.

Alain

Les grands voiliers

Michel Bravi

Poète Niçois et Saint-Martinois

Visitez « La Suisse niçoise » : **Saint-Martin-Vésubie** (<https://fr.wikivoyage.org/wiki/Saint-Martin-V%C3%A9subie>).



Poème de Michel pour la goélette Cardabela au port des îles du Frioul

LES GRANDS VOILIERS

/

*Vois les grands voiliers au long cours,
Combien il est aisé de les amarrer !*

*Il suffit de descendre leurs voiles.
De plier leurs grandes ailes- blanches.
Et de livrer, leur corps de forçat,
à la chaîne des quais ou des ancrs.*

*Livrés à la médiocrité des fausses sécurités
les ports tranquilles, leurs sont une prison !
Embastillés dans les blocs des digues et des moles
Captifs, ils dépérissent dans leur solitude.*

*Entends les gémir dans le vent libre
Immobilés, ils ne sont plus dans le ciel éteint,
que des maigres squelettes d'acier,
dans le grincements osseux, de leurs haubans.*

II

Ils sont mes frères, ces proscrits.

*Ceux dont on rabat la voilure
et dont on éteint la chanson du vent.
Ceux dont on brise les ailes
Et dont on scelle le firmament.
Ceux dont on vole la mer,
et tout ses vastes empires.
Ceux qui ne connaissent des îles dorées,
que la solitude salée des vagues.
Ceux dont on cale l' horizon , aux rivages
et dont on efface la joie des embruns éclatés.*

*Quelle brûlure a suffoqué leur corps,
Quelle tempête leur a noyé leur âme,
Quelle solitude a tourmenté leur voyage ?*

III

*Libères ces coursiers nerveux, qui ont la fièvre du large.
Libères ces nomades assoiffés, de gagner leur horizon.
Libères ces oiseaux élégants, qui épurent la mouvance cruelle
D'une mer et d'un ciel , à jamais incertains.*

Ils sont tes frères, ces proscrits

*Largues, leurs cordages pour des noces marines.
Que sur les quais la foule en liesse
Fête a grands cris leur délivrance*

Comme toi ils ont l' âme inquiète de fraternité

et leurs désirs douloureux, sont aux longs cours.

*Déploies, leurs pures ailes d'anges dans la clarté !
Qu 'au moins une fois ,dans la vaste étendue
Inflexible des flots, ils puissent sertir le soleil,
Comme un diadème à leur tête couronnée d'étoiles
Et voguer à marées hautes, vers les mondes infinis !*

Michel Bravi

Michel Bravi Utilise ici le thème de la mer pour exprimer le malaise de l'être humain dans la société comme C. Baudelaire l'utilisait pour exprimer la nature de l'homme dans le poème connu sous le nom "l'homme et l'enfant".

Ce poème fait suite à une courte navigation en 2009 dans les eaux chaudes de septembre entre les îles de Frioul et La Ciotat. Le temps étant calme et propice à la discussion. Nous avons abordé les thèmes de l'existence de Dieu, de l'humanité, de cette société dans laquelle nous vivons, ...

A la fin de l'été Michel m'envoya ce poème qui m'était resté assez obscur. Michel m'expliqua alors que ce poème faisait suite à nos discussions.

Les grands voiliers représentent l'homme dans l'humanité, dans la société, l'abandon de soi avec toutes ces contraintes qui briment et emprisonnent au nom de la tranquillité.

Nous sommes tous frères dans ces carcans, pourquoi ? Que s'est-il passé ?

Espérance : libérons ces coursiers pour retrouver l'énergie, la Vie.

Références



[Les_grands_voiliers.pdf](http://appgm.asso.free.fr/wiki/images/Les_grands_voiliers.pdf)
(http://appgm.asso.free.fr/wiki/images/Les_grands_voiliers.pdf)
photos incluses comme dans l'original.



[Les_grands_voiliers.mp3](http://appgm.asso.free.fr/wiki/images/Les_grands_voiliers.mp3)
(http://appgm.asso.free.fr/wiki/images/Les_grands_voiliers.mp3)
Enregistrement du 1er janvier 2011 à l'occasion d'un passage de l'auteur.

La Goélette Cardabela

Histoire d'une construction en amateur

Ce livre *La Goélette Cardabela* est composé de trois parties que l'on peut relier et brocher

- Un livre imprimable nommé *La Goélette Cardabela, histoire d'une construction en amateur*. Ce livre relate les premières croisières et les avatars des mises au point.
- Un deuxième livre imprimable nommé *La goélette Cardabela, tout pour la re-construire* est un livre plus technique qui explique les différentes étapes de la construction depuis l'année 1979 jusqu'en 1999.
- La troisième partie est une Collection des livrets techniques. Chaque livret est imprimable à la demande, on peut assembler ces livrets et les brocher en troisième livre : *La Goélette Cardabela, Collection des livrets techniques*.

Avant, pendant et après la construction, des études, des réflexions, ont été consignées dans des cahiers, ils sont repris et corrigés, puis publiés dans cette troisième partie.

Ces livres et cahiers n'ont pas le même contenu selon qu'ils sont lus

- par la lecture des Pages à l'écran, avec les liens Internet
- en Versions imprimables (Elles peuvent être lue à l'écran avec les liens Internet)
- en versions PDF issues de Versions imprimables (Avec ou sans les liens internet)
- en versions PDF résultat de Compilations (C'est la seule solution pour commander un livre imprimé par PediaPress)

Photo de couverture: Goélette Cardabela

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Goélette_Cardabela_en_Tunisie_devant_Monastir.jpg

Récupérée de « https://fr.wikibooks.org/w/index.php?title=Goélette_Cardabela/La_Goélette_Cardabela_-_histoire_d%27une_construction_en_amateur&oldid=589960 »

La dernière modification de cette page a été faite le 5 avril 2018 à 11:00.

Les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution partage à l'identique ; d'autres termes peuvent s'appliquer.

Voyez les termes d'utilisation pour plus de détails.