

ARGOL



Depuis longtemps je rêvais d'avoir un bateau à moi, et sauf à ce que le nom qu'il porterait me plût vraiment, j'envisageais facilement de le renommer, comme c'est le cas pour de nombreux bateaux, à l'exemple du Belem ou de ces voiliers de course que sont les 60' IMOCA, changeant de nom à chaque changement de skipper ou de sponsor ; il faut juste prendre la précaution de couper son sillage (effectuer un 360°) avant de faire la première navigation avec le nouveau nom (vieille superstition de marin).

Mais je savais aussi que son nom devrait avoir deux liens essentiels à mes yeux, en rapport avec deux thèmes importants dans ma vie et mon histoire : la littérature et les Celtes.

La littérature parce que je suis lecteur féru et amoureux des livres et des mots. Et à ce titre mes plus grands moments de lecture m'ont été donnés par des écrivains qui étaient aussi des marins : Conrad, Melville, Loti, Allan-Poe et de nombreux autres ; mais aussi par de fabuleux marins qui étaient aussi de merveilleux auteurs : Moitessier, Monfreid, Merrien, pour ne citer qu'eux. Alors il fallait que le nom de mon bateau eût un rapport avec l'écriture, qu'il portât comme un signe caché, un clin d'œil, l'idée de l'écrit et du mot, de la parole et du récit.



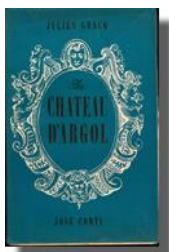
Par ailleurs, je voulais aussi qu'il évoque puissamment un autre domaine de prédilection pour moi : les Celtes et le celtisme.

Très jeune j'ai découvert la Bretagne, et j'en suis tombé amoureux, de la mer, des côtes, de la langue et des bateaux, qui en sont l'âme, le corps, l'esprit et l'art.

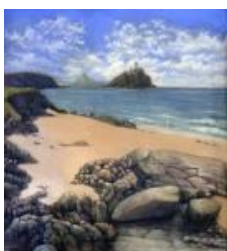
Plus tard le monde celtique me fascina : les légendes, les histoires fabuleuses, les korrigans courant sur la lande, les héros guerroyant, Arthur et la Table Ronde, les aventures et les voyages initiatiques. Le Celte a toujours été curieux, courageux et créatif ; c'est ce qui l'amena à s'éloigner de chez lui pour aller à la découverte du monde, pour le coloniser et y porter sa culture. Et quelle culture ! La spiritualité très ancienne, l'art, le commerce, l'inventivité des Celtes se sont propagés dans une grande partie du monde occidental et méditerranéen de l'Antiquité. Des bijoux de la princesse de Vix aux alignements de Carnac, les Celtes ont laissés des témoignages époustouflants aux générations suivantes, et aujourd'hui encore d'immenses mystères, à commencer par leur langue qui ne connaît quasiment pas l'écriture.



Les Celtes ont été à l'origine, la source de ma construction mentale, de ma réflexion sur l'homme et la vie, ils ont été fondateurs de ma pensée, ils ont nourri sans fin mon imaginaire et ma connaissance du monde. Alors il fallait que le nom de mon bateau portât en lui le signe, l'ogam mystérieux, le symbole entrelacé des évocations mystiques et des légendes immémoriales dont les celtes nous ont laissé l'héritage.



Au mois d'avril 2008, j'ai trouvé « le bateau » dont je rêvais, un beau Dufour 35 de 1972, et j'ai décidé de l'appeler Argol : d'abord parce que c'est une allusion directe au célèbre roman de Julien Gracq (feu Louis Poirier), qui fit sa renommée au cœur du Surréalisme, qui fut comme un extrait pur d'écriture, la '*Quinta Essentia*' de l'esprit jaillissant des sources profondes du langage et de la pensée : « Le château d'Argol ». Voilà pour le rapport avec la littérature.



Toutefois, il n'y a jamais eu de château à Argol, mais le village existe toujours ; c'est ce petit coin de Bretagne à l'extrême pointe de la Terre d'occident, à l'extrémité de la Pointe du Van, l'endroit d'où Dahut, la fille du roi Gradlon, dans la légende, fut emportée par les flots furieux lors de l'engloutissement de la ville d'Ys. L'histoire est un conte merveilleux dont la lecture enchante le lecteur et le transporte au cœur de la mythologie celtique. Voilà pour le lien avec les Celtes.

Et puis aussi, Argol, en ancien celte, signifie : « en danger de périr », ce qui, pour un bateau, est une vérité indéfectible, tant il est évident et fort de sens que lorsqu'un bateau prend la mer, il est immédiatement en danger de périr, et son équipage avec, qui le sait et ne doit jamais l'oublier, mais toujours l'avoir à l'esprit pour sans cesse anticiper, le talisman du marin, car ne pas anticiper, c'est déjà gémir.

Pour finir, Argol, en langage international, c'est court, ça sonne bien et ça s'épèle comme suit : alpha, roméo, golfe, oscar, lima ; simple pour s'annoncer dans un port.

J'espère avoir bien choisi et que mon beau navire se sentira fier de porter ce nom, en filant les nœuds, en traçant sa route dans la vague et l'écume, en cinglant dans le vent vers de nouvelles escales à venir.

Un homme peut se définir comme étant une identité (un nom), une histoire (les mots pour la raconter) et un projet (ce qui le distingue de tous les animaux) ; un bateau, c'est pareil, et le projet commun de l'homme et de son bateau, c'est de naviguer ensemble. Alors bon vent Argol.

Le périple d'Argol

3 juillet - 3 septembre 2008

Entre juillet et septembre 2008, Argol a fait un périple autour de l'Espagne, depuis Martigues jusqu'à La Rochelle où il a été construit.

Ce récit raconte le voyage fait par son équipage.

La carte du parcours



D'abord l'asphalte

Dimanche 29 juin 2007

Départ aux aurores avec un véhicule de location, chargé à bloc, avec les sacs sur les genoux pour les passagers. Voyage du Thou à Martigues ; arrivée à Martigues vers 17h30 ; restitution du véhicule à Marseille et retour en train avec un tortillard qui longe la côte : joli coup d'œil.

Lundi 30 juin, mardi 1^{er}, mercredi 2 juillet

37°2 le matin, autant dire un soleil de plomb ; et une liste de choses à faire qui ressemble à un catalogue d'accastilleur : finir la réparation de la quille, remplacer le hublot défectueux, passer l'antifouling sur la coque, finir de mettre en place l'antenne du GPS, vérifier la VHF, changer la vanne des wc (quel bazar !), etc., etc., etc.

Des tonnes de boulot sous une chaleur écrasante, sur un bateau à sec, où l'on accède par une échelle que l'on gravit cinquante fois par jour : tous morts le soir. Heureusement que les filles savaient soulager notre labeur en préparant les repas, en assurant les courses, en passant la crème après soleil sur nos dos rougis.

Mais Argol reprend vie, et sent bien que bateau il va renaviguer.



PREMIERE PARTIE : LE GOLFE DU LION

Jeudi 3 juillet

Enfin Argol est mis à l'eau ; et on quitte Port Lavera pour embouquer le chenal jusqu'à Port de Bouc (3 miles), essayer les voiles, faire quelques manœuvres, et vogue petit navire. Premier amarrage avec une pendille pour le capitaine.

Cette fois, c'est parti, Argol va pouvoir commencer son périple de retour vers La Rochelle. Moyennant encore quelques mises au point, dernière main à des préparations essentielles, et que la météo soit de la partie ; or il s'annonce un coup de mistral pour vendredi 4, alors...

Le soir, à Port de Bouc, vue la journée de travail, le niveau d'avitaillement du bord et la « sardinade » organisée sur le port, on s'est fait une assiette de supions et de poulpes à la plancha, avec un petit coup de rosé, histoire de ne pas perdre le moral.



Vendredi 4 juillet

Le mistral a soufflé toute la nuit, par fortes rafales. Et il reste encore mille choses à faire sur Argol.

Courses le matin pour l'avitaillement chez ED, et rencontre avec le technicien qui nous a aidés à Port Lavera, et qui va encore nous dépanner pour changer la platine de l'antenne VHF en tête de mât.

Pierre-Marie monte en tête de mât en début d'après-midi pour refixer l'antenne VHF, puis Adrien pour voir « comment ça fait » d'être à 16 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Grosse journée de travail. Petite bouffe à bord.



Samedi 5 juillet

Il y a toujours quelque chose à faire à bord. Journée encore laborieuse, mais enfin l'antenne VHF est fixe en tête de mât et la girouette est en place. Le plein de gasoil a été fait, le bateau semble enfin quasiment prêt (à 99,90%) et c'est demain le départ pour Sète, très tôt (5h) pour bénéficier des meilleures conditions météo possibles.

Dimanche 6 juillet

Nous avons pris la mer vers 6h30, avec une bonne petite brise, 15-18 nœuds de vent pour partir. Argol semble se sentir bien à la mer, c'est un bon bateau, marin, solide, sûr.

Et puis la Méditerranée nous a réservé tous les aspects de ses caprices possibles : la pétrole en début d'après midi, pendant 4 bonnes heures ; au moteur donc. Puis la venue du mistral, forçant de 15 à 30 nœuds en quelques heures, mer hachée, courte, croisée, dure, grosse gîte, prise d'eau par l'emplanture du mât, bateau qui se remplit dans les fonds, paquets de mer, tonnes d'embruns, bateau qui tape, prise de ris, taud qui se déchire, tout ce qui peut s'envisager de plus musclé pour une première sortie, on l'a eu, et on s'en est sorti. Arrivés à 22h30 à Sète rincés et fourbus au lieu des 19-20 heures prévues.

Après un rapide rangement et une pizza salubre mangée au port, la nuit est venue réparer cette première journée de nav très corsée. Mais Argol a tenu le coup et son équipage aussi, alors attendons d'autres moments de mer, pour, comme disent les anglais, « enjoy a strong navigation story ».

Lundi 7

Farniente et feu d'artifice à Sète. Le repos de l'équipage, avitaillement et rangement.



Mardi 8 juillet

Bloqués à Sète par un fort coup de mistral, nous en profitons pour faire des courses d'avitaillement, visiter Sète, et encore faire quelques travaux essentiels à la remise à niveau d'un bateau de 36 ans nécessitant d'innombrables vérifications et opérations d'entretien jamais faites durant les dernières années passées à sec pour l'essentiel ; d'où étanchéité du pied de mât pour éviter d'embarquer 60 à 80 litres d'eau comme dimanche dernier, fixation d'un point d'étalingure de la chaîne d'ancre et autres menus travaux sans cesse renouvelés à chaque inspection.

Belle journée ce mardi, avec un temps superbe, un ciel bleu magnifique, un soleil omniprésent et un mistral seigneurial.



Mercredi 9 juillet

Départ de Sète à 11h, après d'ultimes mises à niveau (baille à mouillage, étalingure). Et là, le bonheur : une journée de navigation comme on en aime ; 13-15 nœuds de vent, mer belle, ciel bleu intense, soleil impérial. Juste une ombre au tableau : la direction du vent ; pas vraiment comme on l'espérait. Donc, au lieu d'une route directe sur Rosas, on a suivi le vent et fait route vers Gruissan. Au près bon plein, à 6 nœuds de moyenne, dans d'excellentes conditions de navigation ; que du bonheur.

Jeudi 10 juillet

Gruissan a été une étape sympathique mais brève ; juste le temps d'évoquer quelques souvenirs d'anciennes vacances, de cours de planche, d'une certaine « Reine de Sabba », un petit restau couscous près de la capitainerie, une ballade dans le port à la fraîche, et hop, ce matin, on reprend la route, parce qu'on n'est pas rendu, il reste de la route à faire.



Belle journée de navigation, au moteur d'abord avec 3 nœuds de vent, puis à la voile ensuite, au bon plein, avec 8 à 12 nœuds ; vers 16h, un BMS, qui nous annonce un renforcement du vent, avec un coup à force 7 dans les alentours du Cap Béar : pile poil où l'on va. Alors, forts de l'expérience de dimanche dernier (7 en arrivant à Sète, avec des rafales à 33 nœuds), on prend l'option du port de refuge le plus proche. Bien nous en prit : mer hachée, vagues en tous sens, vent forçissant à vue d'œil, réduction impérative sans tarder ; direction Canet en Roussillon.



Ce soir nous sommes à Canet en Roussillon et on a évité un gros coup de tabac. Certes, on n'avance pas vite, mais l'option systématique est celle de la sécurité et de la prudence, pour l'équipage comme pour le bateau, alors on ne pourra pas reprocher au capitaine d'être trop sage, c'est à ce prix que ce voyage sera peut être long, mais effectué avec toute la sagesse requise.

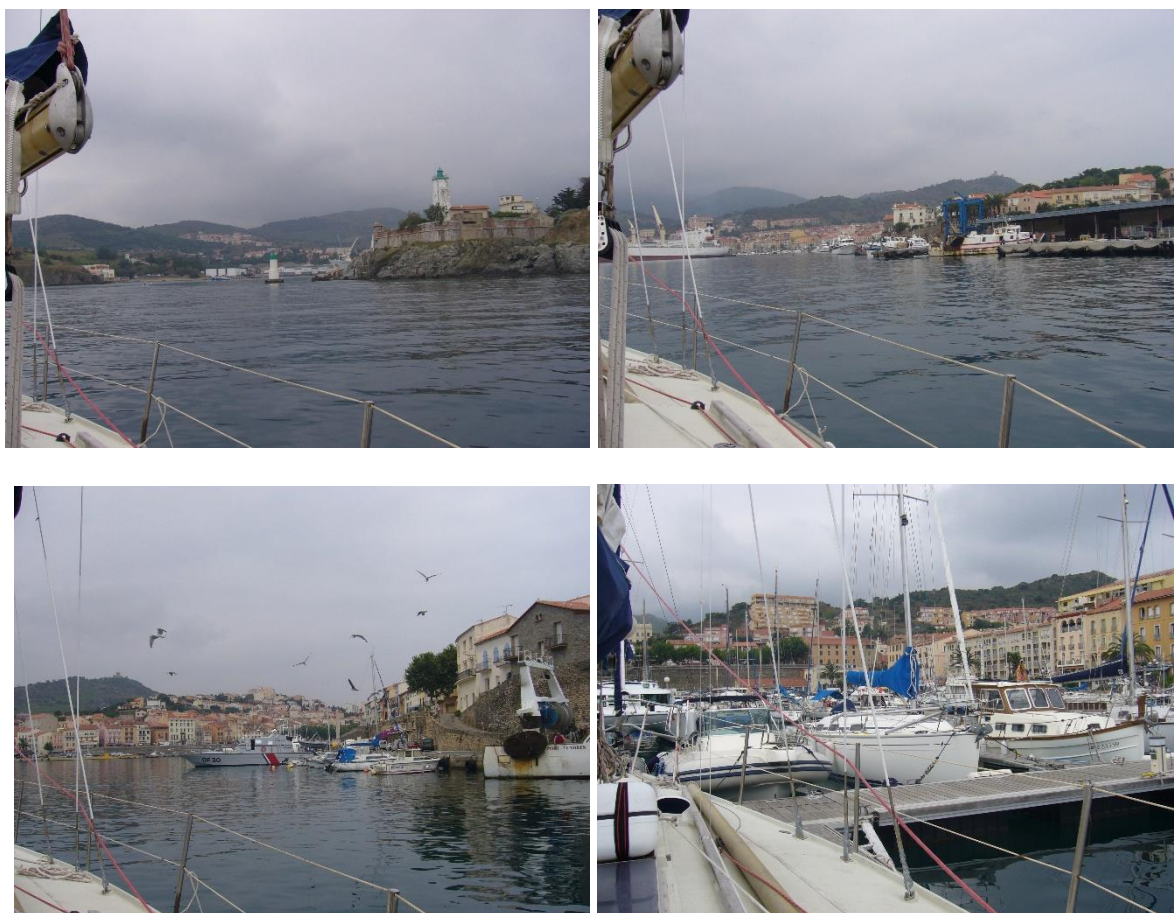


Vendredi 11 juillet

L'escale à Canet n'aura pas été marquante ; l'endroit est quelconque, les conditions d'escale sont moyennes, et les tarifs élevés. Canet ne nous laissera pas un souvenir impérissable.

Courses ce matin, et en route, vers Rosas peut-être... sauf un avis de grand frais annoncé, force 6-7 au cap Béar, ce qui calme vite les ardeurs du marin ; l'expérience nous a appris qu'il valait mieux tout tenter pour éviter un coup de vent en Méditerranée.

La prudence requiert donc de se diriger plutôt vers Port Vendres et de voir venir. De plus, radio ponton nous a informés que les tarifs à Rosas et sur la Costa Brava étaient prohibitifs (66 € la nuit) donc, quitte à attendre le passage du coup de vent, autant attendre en France, dans un coin sympa et être prêt à tout moment à appareiller vers les Baléares.



En tout état de cause, nous avons pris le temps, mais nous avons « dégolfé », car de Port Vendres où nous sommes ce soir, il y a 155 miles en ligne droite vers Minorque, et c'est notre prochaine étape, quand une fenêtre météo le permettra, autant dire demain, si l'on en croit l'avis des autochtones, mais rien n'est sûr, avec la météo et la Méditerranée, on commence à en avoir une petite idée.

Pourtant, une chose est sûre, nous avons enfin traversé le golfe de Gascogne et nous sommes en route vers les Baléares, avec un bateau prêt et un équipage amariné et affûté désormais.

Petite baignade cet après-midi pour Adrien et Vivian, lessive et courses ; journée de relâche sécuritaire avec un ciel plombé, laiteux, orageux, 28° à l'ombre, pas de vent et de la brume sur les Pyrénées ; mais l'endroit est vraiment beau et le site rattrape les conditions météo.



Ensuite, si tout va bien, aux Baléares, il faudra aller en quête d'un point wifi pour continuer de donner des news par le net. Alors, si ça traîne, ne nous en voulez pas, c'est que nous ne pouvons pas nous connecter (au passage, pour info : il faut attendre 6 mois pour faire débloquer la SIM de la clé 3G+ gratuitement, ou payer 76 € à Orange ; j'appelle ça du racket organisé, par des gens qui ont une piètre idée de l'euro). Mais on se débrouillera.

Samedi 12 juillet

Avis de grand frais force 7 sur la zone où nous avons prévu de naviguer, nous sommes donc encore restés aujourd'hui à Port Vendres. C'est nettement plus prudent, et la suite nous le confirmera.

On en a donc profité pour aller faire une ballade à Collioure, juste à côté de Port Vendres, à une demi-heure de marche. Joli petit port, malheureusement visité sous un ciel nuageux, sans soleil, sans lumière. Collioure vaut le coup d'œil, et à une escale forcée cette visite imprévue est venue apporter une belle compensation. Les nombreuses photos prises en portent témoignage. Un petit magret à la sauce Banuyls, pour reprendre des forces, et retour au bateau pour un peu de repos et quelques bricoles toujours à faire.



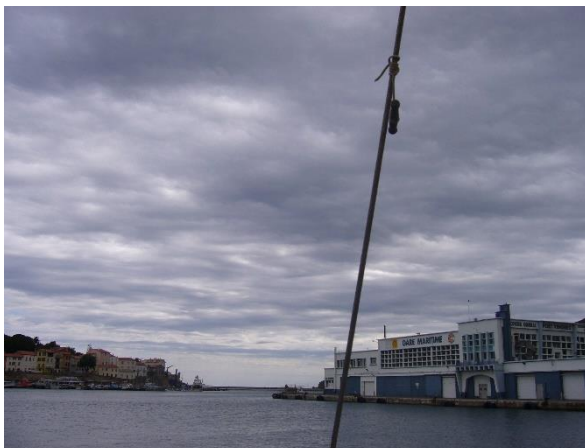
Fin d'après midi orageuse, la tramontane s'est levée, gros grain, pluie et grêle, rafales violentes, et pourtant nous sommes protégés par la montagne. Qu'est-ce que ça aurait été au large ? On est bien ici, la décision était la bonne. Et puis ça nous a donné l'occasion de vérifier que l'étanchéité du pied de mât n'était pas encore parfaite, et sous l'énorme averse prise ce soir on a pu imaginer ce que ça aurait été en mer. Et demain, même service ; il va falloir s'armer de patience, et pendant ce temps là, on n'engrange pas les miles.

Dimanche 13 juillet

Scotchés à Port Vendres ; la météo était formelle, 7-8 au large du Cap Creus, ça le fait pas ; les photos en donneront une petite idée. Alors, vues les gouttes récupérées dans la gamelle hier, on a peaufiné l'étanchéité du mât (foutu mât, bon dieu de mât, le point faible jusqu'à présent). Merci à Vincent, pour ses conseils avisés, sa disponibilité et sa gentillesse, qui m'a encore bien aidé par téléphone pour travailler au mieux.



Demain la météo annonce encore force 7-8 avec des rafales à 9 au Cap Creus, alors on partira mardi, si Eole le permet.



Lundi 14 juillet

Dimanche soir : il y avait une fête populaire à Port Vendres, et un balluche ; on un guinché une rumba et un tango, puis on est allé boire une petite mousse sur le port et dodo.



Lundi 14 : enfin le pied de mât ne fuit plus ; enfin le vent mollit ; enfin une fenêtre météo semble possible pour mettre le cap au large. Nord ouest 5-6 demain matin mollissant 3 l'après-midi, virant sud est. On va enfin pouvoir partir.

Nouvelle petite ballade à Collioure aujourd'hui, sous le soleil cette fois, mais avec les touristes en plus, ce qui est beaucoup moins sympa. Adrien a retrouvé des copains rencontrés l'avant-veille. Il vit sa vie de jeune homme en vacances.



Baignade dans un criquette et retour au bateau. Port Vendres s'apprête à fêter le 14 juillet et ça s'anime un peu partout dans le port ; une nuit agitée en perspective. Mais on part demain pour Minorque, c'est dit.



Supplément : quelques photos du feu d'artifice à Port Vendres.



II^{ème} PARTIE : LES BALEARES

Mardi 15 juillet

Top départ ; la météo se maintient pour un départ ce matin de Port Vendres. Ciao la France, good bye Collioure, à nous les Baléares. Mer peu agitée, on passe le Cap Béar, puis le Cap Creus, avec un vent de nord ouest 15 nœuds bien établi, Argol marche bien, ça baigne. Nous avons 166 miles à parcourir ; so long.



Et c'est un mile, et puis un autre, la vie à bord s'organise, bientôt les quarts pour passer la nuit ; quelques rencontres, mais la Méditerranée dans ce coin semble bien déserte. La soirée arrive, le vent est tombé, on avance au moteur ; durant la nuit croisement avec quelques cargos, et c'est mercredi qui s'annonce. Nous avons tous les trois fait nos quarts et cette première nuit s'est passée sans encombre. Argol est équipé d'Adrien, Pierre-Marie et Vivian, on l'a déjà dit ; mais il a encore trois autres aides non négligeables : Bébert, le berlingot (notre moteur Volvo Penta de 30 cv), Charly le pilote (parce que Charly Barr), et Max aussi (MaxSea, le navigateur électronique). Et ces trois là sont des soutiens essentiels à toutes nos navigations.



Mercredi 16 juillet

Petit déj' en mer, toujours au moteur, le vent n'est pas encore revenu. Le temps passe tranquillement, on croise quelques dauphins, deux ou trois globicéphales, de rares voiliers et plusieurs cargos qui naviguent sur une route apparemment plus fréquentée.



Et puis les côtes de Minorque apparaissent, dans la brume, sous un ciel nuageux. Mais il fait chaud. Le vent est revenu, régulier 7 – 10 nœuds, de trois quarts au travers, et Argol avance à 6 nœuds, 6 nœuds et demi, avec des pointes à 7. Bon bateau, Argol, marin, peu gâtard, bien équilibré.

Les côtes aperçues en arrivant sont construites de bâtiments modernes peu élégants, de groupes de maisons en lotissements qui ne font pas envie, on dirait arriver aux Sables d'Olonne ou à la Grande Motte ; pas terrible, mais la suite nous réservera la découverte d'un petit port typique beaucoup plus original et sympathique.



Arrivée à Ciutadella à 16h30 après 32 heures de traversée ; l'équipage est bien fatigué, mais après une bonne douche, tout ira mieux.

On nous installe dans une criquette à l'entrée du port, on nous demande 40 € en espèces pour une place à un ponton sans électricité (les espagnols ont tiré beaucoup de l'Europe, mais il en ont aussi pris l'esprit mercantile, voire voleur, qui ne convient pas à leur tradition d'accueil), et il faut faire dix bonnes minutes de marche à pied pour contourner le fond du port et revenir de l'autre côté, au Club Nautico de Ciutadella, et là, payer encore 2 € pour une douche de 6 minutes ; basta ! Mais le coin est beau, la végétation exotique, la citadelle très belle et les tapas excellents, arrosés de Rioja, un viño tinto qui tape bien.

Buena noche !



Jeudi 17 juillet

Farniente à Ciutadella ; lessive, ménage à bord, baignade dans une petite criquette proche, gonflage de l'annexe, douche, le tout sous une chaleur écrasante et lourde.



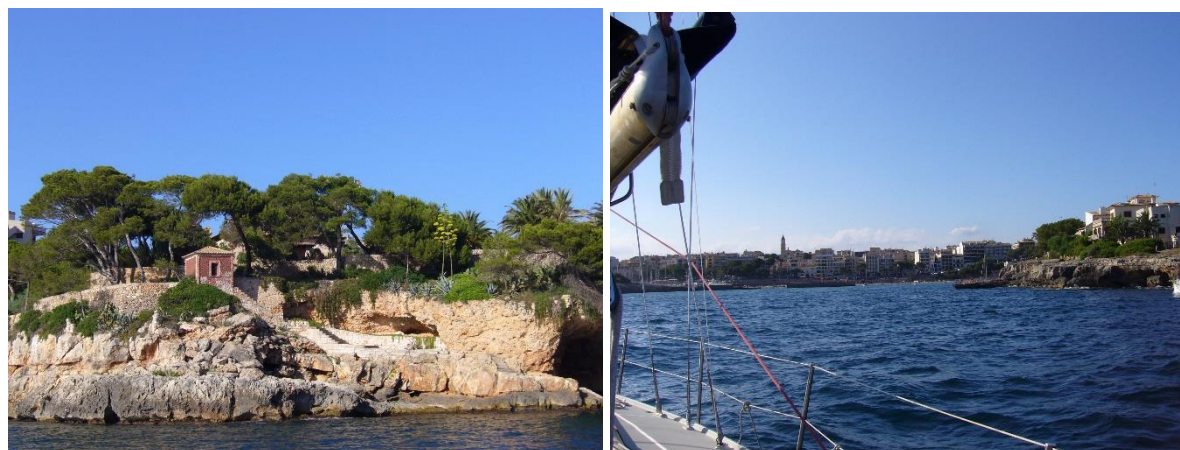
Jeudi soir, nous sommes sortis ensemble Adrien et moi, père et fils ; Pierrot était fatigué, nous sommes allés nous balader dans la vieille ville et avons découvert des ruelles très typiques, et un bar discret, « Casa Marino », où nous avons cédé au plaisir baudelairien de déguster une absinthe dans la plus pure tradition. Sur le retour, nous nous sommes arrêtés dans un bar proche de la marina, tenu par deux jeunes, Hugo et Ura, qui essaient de faire tourner cette boutique sans grand succès ; dommage, la musique est bonne, le lieu sympa, et la discussion engagée avec les deux tenanciers, en anglais, très chaleureuse.

Vendredi 18 juillet

Nous sommes partis de Ciutadella vers 10 heures, arrivés à Porto Cristo à 17 heures, après une nav au vent arrière avec une assez forte houle de trois quarts, avoisinant parfois les deux mètres, rendant le bateau rouleur et difficile à barrer. Un empannage imprévu, avec une retenue de bôme bricolée, a arraché un pontet et montré à Adrien, qui ne se représentait pas bien pourquoi je l'avais mis en garde très sévèrement auparavant, la violence de ce genre de manœuvre incontrôlée.



Douche, puis dîner de quelques tapas, car le frigo était vide, et coucher tôt, car « les vieux », comme dit Adrien, sont fatigués. Il est allé de son côté faire un tour en ville, à la rencontre de jeunes pour passer un moment de son âge.



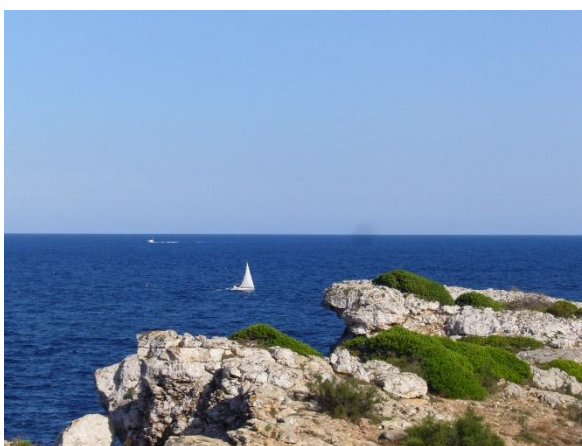
Samedi 19 juillet

Nous sommes posés à Porto Cristo, sur la côte ouest de Mallorca, sous un soleil de plomb. A 9h30 du matin, 32° à l'ombre dans le bateau.

Quelques courses d'avitaillement et une lessive pour commencer la journée. Les services de ce port sont à la hauteur des 40 € réglementaires dépensés pour la nuit : de l'électricité au ponton, des sanitaires à proximité, des douches individuelles avec lavabo et wc, et, luxe, un accès wifi, ce qui va me permettre de bloguer pour tous ceux qui suivent le périple d'Argol et se demandent où nous en sommes depuis que nous sommes partis de Port Vendres et n'avons plus donné de nouvelles sur le net.



Une petite salade verte à midi pour Pierrot, une pizza pour Adrien et des *mijeloñes marinera* (moules marinières) consommés dans une petite cafeteria *barito* (pas cher) et l'après midi, ballade jusqu'à la Cala Petita où nous nous sommes baignés dans une criquette idéale, le ce pourquoi nous sommes venus ici, et le ce pourquoi nous sommes heureux ce soir, comme des gens en vacances aux Baléares. Et on pense à tous ceux qui n'y sont pas, travaillent, sont sous la grisaille, et David, qui n'est plus de ce monde).
A voir, les photos du jour, ça vaut le coup.





Dimanche 20 juillet

Départ ce matin pour Ibiza après avoir fait le plein d'eau et de gasoil. 102 miles nous attendent le long des côtes de Majorque et nous ne serons pas communiquant durant les prochaines 25 heures. Arrivée prévue à Ibiza lundi vers 8 heures du matin.

Bon dimanche à tous.



Lundi 21 juillet

Dimanche 10 heures, lundi 6 heures : 20 heures de nav, dont une nuit, le long des côtes de Majorque, puis entre Majorque et Ibiza. Du moteur surtout, une bonne dizaine d'heures, un peu de vent durant la nuit, est sud-est 12 15 nœuds, avec des pointes à 8 nœuds pour Argol. De la houle aussi, et donc une mer agitée. Arrivée aux aurores à Ibiza ; les derniers fêtards rentrent au bercail et il y a encore de la musique sur les rives. Sauf un équipage fatigué en arrivant, tout est en ordre. Argol et ses acolytes se sont encore très honorablement tirés d'affaire.

Quelques heures de sommeil réparateur et découverte de la marina et de ses services. En arrivant, suivant les instructions nautiques, nous sommes allés directement à la marina Botafoch et avons pris la première place libre. Celle-ci est privée, et au bureau on nous annonce une note salée ; mais impossible de faire mieux, car en téléphonant à la marina du port d'Ibiza, ils nous répondent complet, alors pas le choix, il faut lâcher les euros pour rester, ou bien quitter les lieux. Comme nous sommes venus pour voir avec nos yeux ce qu'est Ibiza, en vrai, le lieu des fêtes de luxe pour jet-setters fortunés, les boîtes de nuit et les palaces ne nous intéressent pas. Mais la citadelle et le vieux port ont sûrement gardé un aspect authentique qui reste à découvrir. A suivre...





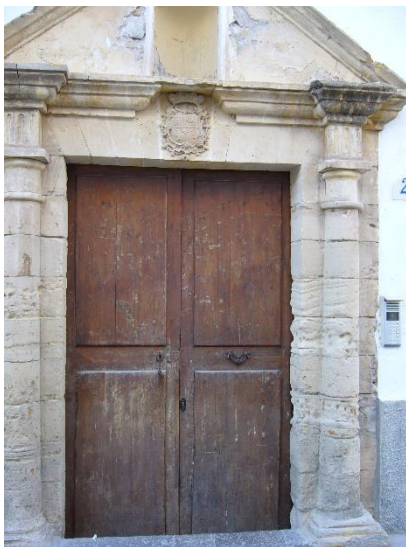
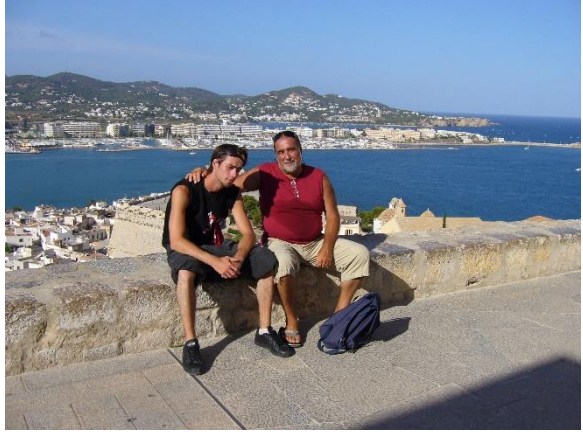
Suite... Tout ici est dans la démesure, la longueur des yachts, la puissance des moteurs, les tarifs pratiqués, et, avec Argol, nous faisons figure de petit pousset, de romanichels, comme disait Moitessier, en comparaison de tous ces opulents propriétaires.

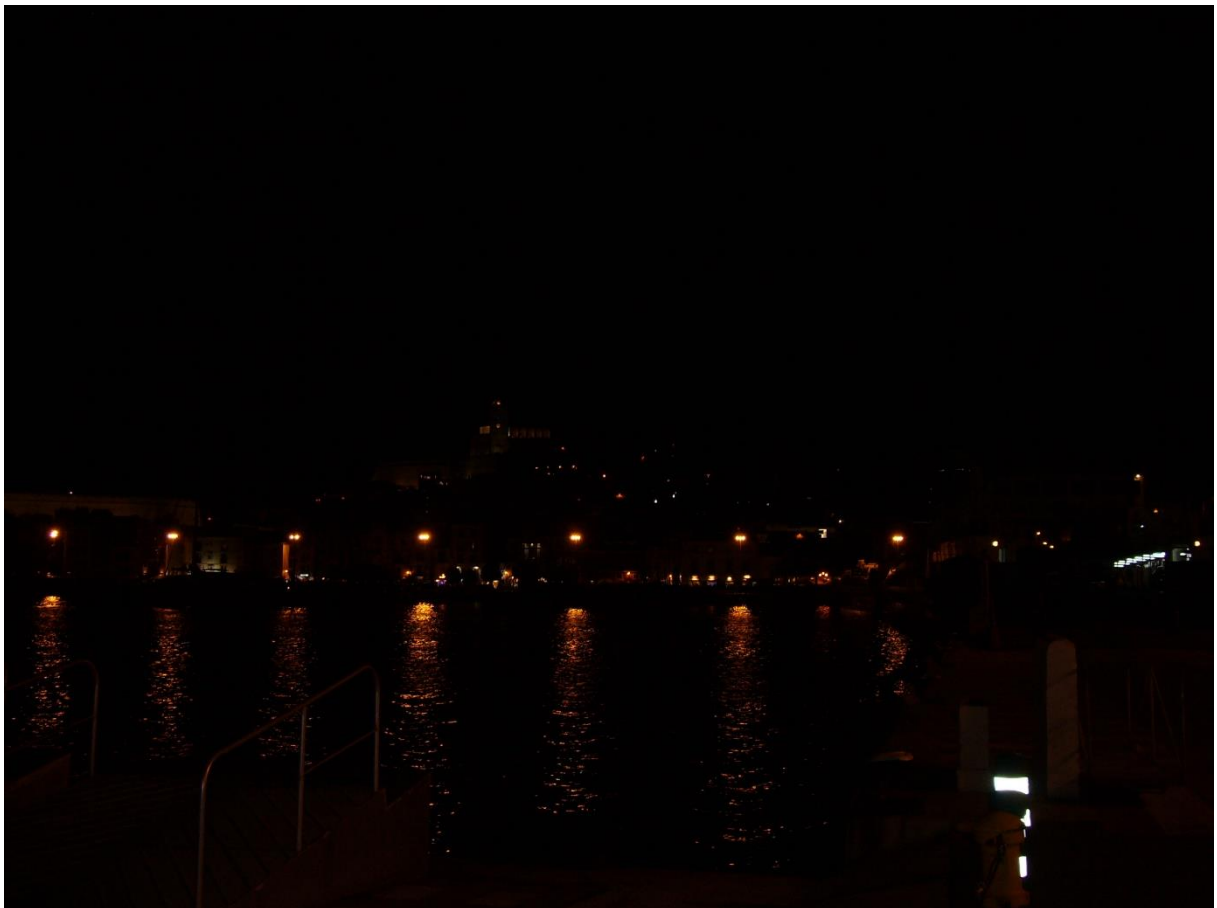
Après les menus travaux du jour, une douche prise à bord (3 € par personne à la marina, et une douchette très commode sur Argol, pourquoi se priver ?), ballade dans la ville, la citadelle, la cathédrale, les points de vue offerts par toutes les hauteurs et les orientations cardinales ; où l'on découvre le charme caché et profond d'Ibiza, ses ruelles mystérieuses, ses boutiques certes, mais son histoire ancienne aussi, sa magie ancestrale. C'est pour cela que l'on est venu, pour voir avec nos yeux et notre cœur, au fond d'Ibiza, dans sa légende et son passé, sa beauté, ses paysages splendides. Alors, on en dira ce qu'on voudra, le lieu est sans doute perdu désormais dans le tourisme à profusion, le luxe ostentatoire, l'argent trop voyant de la jet-set, mais Ibiza envoûte, Ibiza joue de son charme, Ibiza vous laisse un souvenir indélébile. Ibiza est belle, simplement.











III^{ème} PARTIE : LA RIVIERA ESPAGNOLE

Mardi 22 juillet

Après avoir fait ce matin de grosses courses d'avitaillement pour la cambuse et rempli les vaches à eau, nous partons en ce début d'après-midi pour Carthagène, 159 miles vers le sud ouest, en route désormais pour un retour accéléré vers La Rochelle. A bientôt.



Mercredi 23 juillet

Nous avons quitté les Baléares, le programme croisière s'achève, il va falloir désormais passer au programme convoyage, car le temps passe et il reste de la route à faire. Longtemps les côtes d'Ibiza et de Formentera ont été visibles dans notre arrière ; au moteur d'abord, le vent thermique du soir s'est ensuite levé ; il a tenu toute la soirée, 10-13 nœuds, dans le sud est, jusque vers 2 heures du matin, et on marchait bien, autour de 7 nœuds au travers, puis il s'est effondré, 8, 4, 2, 0 nœuds, jusqu'à l'arrivée à Cartagena. Soit toute une fin de nuit et une journée au moteur. Nous étions prévenus, la Méditerranée, c'est la baston ou la bourrique : là c'était la bourrique, soit près de 19 heures de moteur ; épuisant et ruineux au prix actuel du pétrole. Un voilier c'est fait pour avancer à la voile ; mais quand même, merci à Bébert le Volvo.



Journée de nav sous un soleil de plomb, passée caché dans la cabine pour se protéger de rayons furieux qui cuisaient ardemment toute chair exposée à leur fureur ; c'était le chaudron du diable, la mer brillante comme de l'argent liquide. Pierrot avait été un peu malade durant la nuit et pionçait durablement dans sa couchette ; Adrien suivait l'exemple pour rattraper les petites nuits de son année estudiantine ; j'ai fait mes douze heures de nav en solo, en pensant souvent à Moitessier, à Conrad ou Monfreid, comme si j'étais un grand marin, un peu écrivain.



Arrivés presque à Cartagena, au pied du Cabo Negrete, dans une mer pétrole, sans un souffle de vent, nous avons piqué une tête, Adrien et moi, dans la Grande Bleue chauffée à bloc (genre 25-26°) ; c'est bon, c'est salé, c'est quand même rafraîchissant, et ça permet de couper le moteur pendant un quart d'heure.



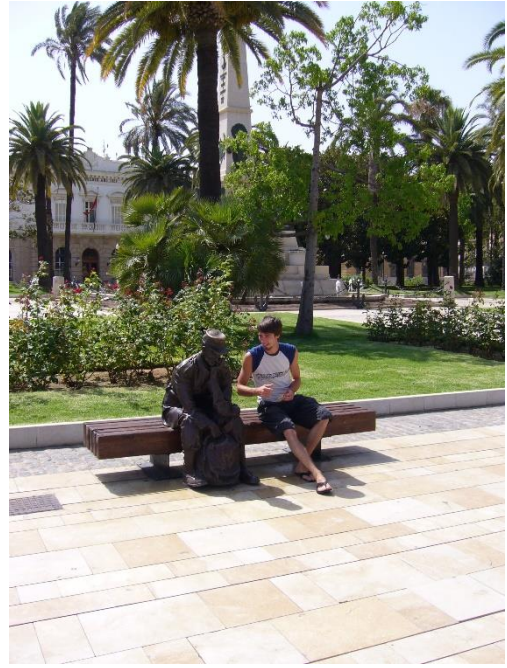
Arrivée à Cartagena à 19h30, petite soirée en ville, quelques tapas et au lit, pour un repos bien mérité. Buena noche amigos.

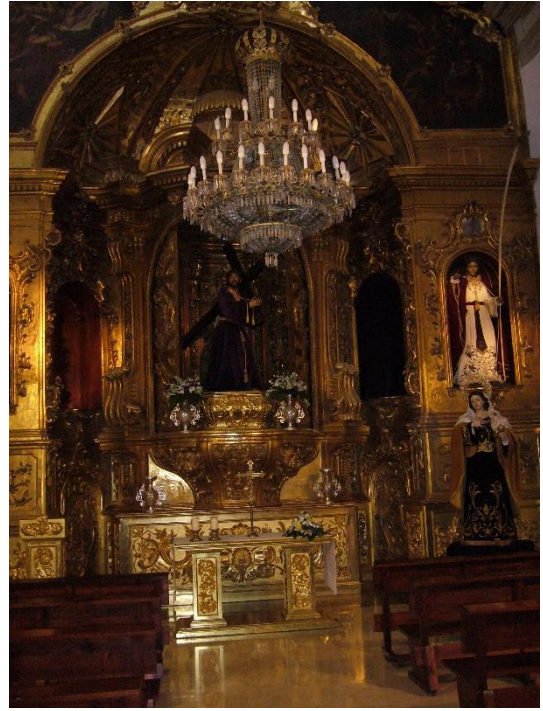
Jeudi 24 juillet

Après une bonne nuit réparatrice, sous une chaleur d'enfer, nous procédons aux menus travaux du bord, lessive, nettoyage du bateau, petites courses, préparation des infos à bloguer. Nous allons passer la journée à Carthagène d'Espagne, où nous avons eu la surprise de découvrir un tarif de 20 € la nuit, ce qui change d'Ibiza. Impossible de s'exposer au soleil, nous devons faire un break, une sieste, un repos, rien d'autre. Il faut de toutes façons reposer les organismes, car demain aux aurores, direction Malaga, 190 miles.

Depuis le départ Argol a parcouru 639 miles, dont 70 heures au moteur, et fait 9 étapes.







Vendredi 25 juillet

Départ de Carthagène en début de matinée ; petit vent, de face, donc, au moteur. On longe les côtes de la Riviera espagnole, petit vent de face, la bourrique fait son office. On fait cap vers le Cabo de Gata (le Cap de la Chatte), réputé pour ses humeurs maussades et ses frasques venteuses. Mais on fait route, il faut avancer, La Rochelle est encore loin. Avanti, popolo !



Dans la nuit le vent se lève, vent de face, bout' à la lame, 15, puis 20, puis 23 nœuds, les vagues dans l'étrave d'Argol, qui cogne, qui ahane bravement dans la plume, et Albert qui essaye d'étaler, à 3 nœuds et demi, péniblement, et ça cogne, ça tape, c'est dur pour le bateau et l'équipage, et il se fait 23 heures, et le Cabo de Gata est encore à 20 miles de là, et le vent forçit, et la mer est formée, et le navire souffre, et l'équipage subit. Le bateau avance à 3 nœuds à peine, et consomme beaucoup de gasoil ; il nous en manquera pour aller ne serait-ce qu'à Almerimar. Alors, il faut se décider, opter pour un refuge, là, à droite toute, où il est écrit Puerto Carboneras sur la carte. On en parle, vite, et on y va, il n'y a rien d'autre à faire, le Cabo de Gata se refuse à nous ce soir, il ne sera pas passé cette nuit, on attendra demain.

Et c'est 19 miles à parcourir, vers le havre salubre, l'endroit de paix qui accueillera bateau et équipage pour un juste repos ; on aura essayé, mais personne n'a passé le Cabo de Gata lorsque celui-ci n'y consentait pas. Alors on renonce à Malaga.

Après une petite ronde de nuit dans le port industriel où l'on ne voulait pas de nous, on nous oriente vers le petit port de pêche, tout proche, à peine mentionné sur la carte. On y va, on trouve un quai pour Argol, le policier qui nous a renseignés avant est là qui nous attend, il monte à bord et prend les renseignements administratifs pour son rapport, et nous terminons la nuit à l'abri, en paix, fourbus et salés. De plus, une prise d'eau dans la baille à mouillage d'Argol, mal obstruée, nous a encore fait embarquer de l'eau, et le bateau ressemble à un sauna. Demain, il y aura du soleil et on fera tout sécher. Buena noche amigo.

Samedi 26 juillet

Lieu et moment bénis des dieux ! Matinée claire, lumineuse, soleil vertical, chaleur de plomb fondu, les coussins et le duvet d'Adrien à sécher, du gasoil à trouver, quelques courses d'avitaillement à faire, et un petit village inconnu à découvrir. Comment faire tout cela sans information, sans aide ; d'autant que nous sommes comme dans un cul de sac, enfermés par de hautes grilles et un portail cadénassé, des pompes à gasoil fermées pour cause de week-end. Et puis, nonchalant, arrive un gars, un *black*, le long du quai. Je l'interpelle, « parlez-vous français ? », « oui, un peu ». Nous sommes sur la bonne voie. Le gars est d'origine sénégalaise, il peut nous renseigner ; il va même nous mettre en contact avec des amis marocains pour aller chercher du gasoil avec une voiture ; nous accompagnera au supermarché et acceptera de partager le déjeuner de mon anniversaire (52 ans le 26 juillet). Village et rencontre bénis des dieux espagnols de la riviera ! Là où le Cabo de Gata a sa part dans le destin des hommes. Merci Ibrahim, de nous avoir accueillis et aidés lors de cette escale imprévue à Carboneras. Que ta vie de marin soit enrichie de belles rencontres à venir, comme tu as su le faire de la notre. Ola, que tal, amigo ? Bien, muy bien. Hasta luego Ibrahim.





Dimanche 27 juillet

Repartis dans l'après-midi du samedi de Carboneras, après un bain de mer salutaire, nous avons fait route au plus près de la côte, jusqu'à Almerimar, en passant cette fois le Cabo de Gata avec un temps de jeune fille.

La navigation d'après-midi et de nuit a permis de passer le fameux cap dans les délices de la douceur Méditerranéenne, et un magnifique coucher de soleil à la clé, et de naviguer un peu à la voile, avec trois belles heures bénies des éléments marins, au près, 12 – 15 nœuds de vent, et Argol qui chante, comme chantait Joshua ; chante Argol, chante, mon beau bateau.



Arrivée au moteur cependant, la Méditerranée a semble-t-il ce besoin de ronron pétrolifère pour animer ses nuits, à se demander comment Ulysse a fait son voyage, à moins que ce ne soit une esbroufe virgilienne.

Fin de nuit en deux temps, pour cause de placement par les autorités du port, au demeurant très accueillantes, et parlant français.

Nous sommes posés à Almerimar, pour un repos quasi forcé, avec 40° de température à l'intérieur de la cabine, le temps d'une douche, quelques courses, de menues opérations d'entretien, avant de repartir, demain, cap vers Gibraltar, en route directe, si possible, sans escale, au moteur surement, 130 miles dans l'ouest.

Salut à tous. Spéciale dédicace aux collègues du Cabestan.



Lundi 28 juillet

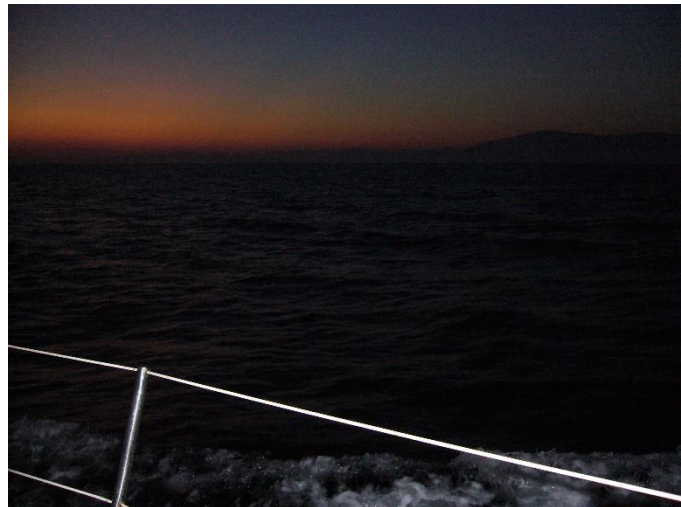
Départ un peu tardif par rapport au programme, mais nous voilà en route pour Gibraltar. Un cap, un mythe, une péninsule, le nez de L'Europe dans les affaires de l'Afrique. Mais auparavant, la mer.



Et c'est une journée, c'est une nuit, et c'est encore une journée, à naviguer au moteur, pour l'essentiel, 0 à 7 nœuds de vent de face, longeant les côtes de la Riviera espagnole, Cabo Sacratif, puis Malaga, Marbella, des heures et des heures à entendre le bruit de bourriquet, le berlingot Volvo.



La Méditerranée est décidément une drôle de mer, assez déserte dans l'ensemble, pas d'oiseaux, pas de poissons, pas de cétacés, pas de pêcheurs, rien, du bleu vide à l'infini. Nous allons bientôt la quitter, sans regrets, pour retrouver les humeurs mieux cernées de l'Atlantique, des vents plus réguliers, souhaitons-le, pour Argol, et des navigations à voile dignes de ce nom.



Mardi 29 juillet

Durant la nuit, une pluie d'étoiles filantes ; autant d'heureux présages d'une fin de voyage réussie sans encombre ; il faut y croire.

Il aura fallu approcher le détroit pour croiser quelques dauphins, quatre globicéphales, et de très gros cargos de commerce à l'approche du goulet. Comme si la Méditerranée, pour se faire pardonner, in extremis, livrait tout de même quelques moments de son intimité. Mais les eaux changent déjà, l'Atlantique s'annonce. Et une brume épaisse s'abat sur nous, « a pea soup fog » ; nous n'en menons pas large, avec appels réguliers sur la VHF, car nous n'avons pas de radar.



Le grand commerce, les cargos par dizaines, la ville anglaise aux confins de l'Europe espagnole, huit miles pour être sur l'autre continent, l'Afrique, Gibraltar opère enfin de sa magie, derrière ses aspects industriels et commerciaux. C'est ici que s'élève le Horn de l'Europe, aux mains des anglais ; c'est ici l'extrémité, la pointe sud du vieux continent ; et le Cabo Finisterre nous attend encore, là-bas, à son extrême pointe ouest.



Nous sommes enfin posés, après une navigation fastidieuse et épuisante. Nous allongeons la foulée, il faut rattraper le temps perdu au départ, et de nombreux miles restent à couvrir pour arriver à La Rochelle. Demain, après les opérations de routine, si la météo le veut bien, go to Lagos, au Portugal, direct, ou Cadix, selon l'humeur et les vents.





Mercredi 30 juillet

Finalement, on fait escale à Gibraltar aujourd'hui : l'avitaillement complet à refaire, deux coulisseaux à changer, des heures marée à respecter, tout concorde pour que nous restions ici ce jour.

A proprement parler Gibraltar n'est pas une belle ville : d'immenses immeubles construits ou en construction en front de mer, des avenues bordées de cocotiers, l'ensemble faisant penser aux villes modernes des émirats arabes ou d'Arabie Saoudite ; rien ici n'est beau, et la seule originalité est ce rocher au-dessus de nos têtes, qui domine la ville et semble la narguer. La population est très cosmopolite, les langues se mélangent, anglais, espagnol, arabe, les types sont marqués, de l'anglaise blonde un peu replète au maghrébin fin et brun en passant par les espagnols d'ici, mais il ne paraît pas que les genres ni les populations se mélangent ; tout semble cloisonné et chacun évolue dans son monde, dans sa sphère. Il y a les petits cafés marocains où l'on écoute de la musique arabe traditionnelle, les pubs anglais où l'on passe en boucle de vieilles chansons des Beatles et d'Elton John, et les bodegas espagnoles, où l'on écoute les crooners hispaniques, et tout ce petit monde cohabite sans vraiment se regarder. Alors, nous, on passe, et on file notre chemin ; nous avons mangé un curry chez l'Indien, bu une bière chez l'anglais, fait les courses chez l'arabe, et demain on file chez les portugais. Départ prévu à 16 heures, pour être en phase avec la marée et les courants, direction Lagos, en espérant un peu de vent, enfin (pas trop non plus), pour une nav de 182 miles en ligne droite.

Merci à tous ceux qui nous suivent, pour leur fidélité, amitiés à vous tous. El Capitan.



Jeudi 31 juillet

Rectificatif technique de la capitainerie, c'est vers 18 heures que nous aurions dû partir aujourd'hui, ce qui aurait fait franchir le détroit de nuit, et c'est déconseillé ; alors le gars m'a dit que partir à 16 heures comme j'avais prévu ne nous avancerait guère et que du coup il valait mieux partir tôt demain matin ; ce que nous allons faire à 6h30. Une journée de plus à Gibraltar ! Ce matin nous avons fait les courses et cet après midi, courrier pour certains, plus sieste ; couture du taud de grand voile pour d'autres.



Journée en demie teinte, sous un soleil toujours féroce ; ça fait un peu plus d'un mois que nous sommes partis du Thou et c'est long ; nous avons tous un peu hâte de rentrer ; prochaines étapes prévues : Lagos, au Portugal, Péniche, Viana do Costello, dans le nord du Portugal, La Corogne, et La Rochelle ; arrivée prévue entre le 10 et le 12 août, si tout va bien. Ca se rapproche. Courage à ceux qui ont déjà repris le boulot.





IV^{ème} PARTIE : RETOUR EN ATLANTIQUE

Vendredi 1^{er} août

Cadix est sûrement une étape qui se mérite. Partis de Gibraltar à 6h30 du matin le 1^{er} août, d'abord nous avons dû tirer des bords carrés dans le détroit, vent d'ouest dans la gueule, avec des rafales parfois à 25 nœuds, et jamais passage étroit ne nous paru plus long. Mais les courants nous étaient favorables.



Enfin, la pointe extrême sud ouest de l'Europe nous apparut : Tarifa profilait son nez effilé à l'horizon, et la bourgade espagnole perchée sur son rocher se montra sous son meilleur jour.



Ensuite, passée Tarifa, cap vers on ne savait où : Lagos, direct, vent de face, au moteur, ou Cadix, plus près, mais nous décapant de la route directe, avec une escale en plus ? C'était sans compter avec le coup que le prochain cap nous réservait. Nous n'avions pas assez de gasoil pour faire route directe au moteur vers Lagos, le gaz nous a lâché, et le vent restait obstinément debout, ce qui nous obligeait à golfer à fond à tribord, pour nous appuyer de la voile, ou à s'éloigner au large, sur la route des cargos, allongeant le chemin à parcourir démesurément, sans la garantie de faire fonctionner bourriquet autant que nécessaire en cas de besoin pour revenir au point choisi ; ce qu'on appelle la quadrature du cercle. J'ai donc pris l'option, résolument, de faire escale à Cadix, avec une nav de 90 à 100 miles probable, et une nuit en mer ; c'était oublier ce qu'un certain cap sait faire comme bon coup : El Cabo Trafalgar, prolongé jusqu'à 20 miles en mer de hauts fonds, remontant parfois à moins de 7 mètres, ce qui

est rédhibitoire lorsque la mer est formée et les vents et les courants portant à la côte, ce qui était le cas. Alors... Que croyez-vous qu'il advint ? C'était un coup de Trafalgar, nous avons enroulé largement ce maudit cap, plutôt que d'aller se faire massacrer sur ses hauts fonds, allongeant notre route, mais protégeant (s'il en est), le bateau et l'équipage. Car, malgré ces précautions, naviguant malgré tout dans des eaux remontant de 170 à 60 mètres en bordure de plateau, longeant des zones à moins de 16 mètres, Argol faisait parfois des plongeurs de plusieurs mètres, cognant violemment sa guibre dans la vague, avec 18 à 20 nœuds de vent de face, courant contraire, à 2,5 nœuds sur le fond. Nous avons lutté contre le vent le matin, il nous fallait encore lutter contre lui l'après-midi, et les courants avec ; nous étions revenus en Atlantique et le grand océan nous le faisait savoir, saluait à sa manière l'arrivée d'Argol dans ses eaux amples et généreuses. Argol est volontaire mais Eole ne se montre pas solidaire, Argol aimerait des courses folles, mais Eole se la joue plutôt molle ; Argol fait front, mais la mer fait le dos rond.

Après de longues heures fastidieuses et fatigantes à lutter ainsi contre les éléments contraires, et la fatigue, nous avons enfin atteint le way-point salubre, celui à partir duquel nous pourrions abattre et nous écarter du vent, profiter de lui enfin, et rejoindre Cadix, escale attendue.

La vie en mer est une expérience, une aventure et une épreuve : la promiscuité, l'éloignement de tout, le manque de ses proches, la fatigue, la nécessité de « se contenir » et de se grandir en même temps, sont des expériences de nature à éprouver l'être et à mûrir l'âme. Chacun y trouve un compte qui ne peut se faire que sur sa propre calculatrice, et qui se complique de multiples paramètres, d'incidences, de subjectivité, d'incompréhension : c'est ce que la nature de l'eau, du ciel, du vent et du soleil, met à notre disposition pour nous élever dans notre condition humaine. Aurons-nous su y faire, au moins nous serons-nous interrogés sur ces phénomènes et leurs conséquences individuelles.

Nous avons pu enfin faire un près serré, puis un bon plein, et enfin presque du travers, en abattant régulièrement vers Cadix, mais le vent mollit, ce qui permit le repos du capitaine mais ralentit la course d'Argol ; toutefois, depuis que nous étions partis de Carthagène, nous avons des vents d'ouest continus et irréguliers de face, contraires à notre avancement, parfois forts, parfois mous, jamais utiles, et nous en étions saturés : les cinq heures de voile au près avec ce petit vent d'ouest en montant vers Cadix, établi entre 12 et 18 nœuds, nous ont réconciliés avec la mer, la voile et le bonheur de naviguer.

5 heures du matin, on embouque le chenal de Puerto Sherry, nous sommes exténués, loin de la fin de nos épreuves, mais c'est la fin d'une nuit, quelques heures de sommeil mérités après 153 miles de navigation éprouvante, dont 19 heures de moteur, et tout à l'heure sera un autre jour.



Samedi 2 août

Cadix, here we are ! Formalités d'inscription du petit matin, puis quête d'une bouteille de gaz, sans petit déjeuner, poisseux de sel, encore un peu hagards de fatigue, dansant sur terre comme

sur du sable mou, tant la mer s'imprègne, s'insinue dans tous nos mouvements. Pas de toilette, pas de douche, il est onze heures, il faut agir, être efficace, c'est samedi, les boutiques seront fermées cet après-midi, et nous devons faire le max ce matin et ce midi : gasoil, gaz, rinçage des vêtements, du pont du bateau, courses de complément d'avitaillement : mais il était dit que Cadix serait récalcitrante. Déjà, nous ne sommes pas près de la vieille ville mais à Puerto de Santa Maria ; l'endroit est sympathique, mais ne génère pas d'émotion particulière ; Cadix est en face et nous ne sommes pas ici pour faire du tourisme. Pour le gaz, nous nous faisons d'abord fourguer une bouteille qui fuit par un boutiquier peu scrupuleux qui n'en a pas d'autre pour remplacer le produit dont il devait connaître la défektivité. Ensuite, nous devons adapter la connexion électrique, prêtée cependant sans frais par la marina, en bidouillant notre rallonge, et finalement constater que le système ne fonctionnait pas ; damned ! En fait, c'était le disjoncteur du bateau qui avait dû « sauter » lors d'un des fameux coups de boutoirs d'Argol dans la mer dure ; en remontant le fil, il a été facile, mais pas immédiat, de trouver la panne : donc frigo en attente de froid, portable déchargé et inquiétude d'une panne fâcheuse.

Entre temps, pour retaper l'équipage, quelques tapas au Club de Mar, qui nous a gratifié d'un chaleureux accueil et donné gracieusement son code d'accès wifi ; puis Adrien et Pierre Marie prennent le taxi, pour aller au « Carrefour » du coin et tenter de trouver du gaz, pendant que je m'occupe des menus travaux du bords, la remise en service du 220, le rinçage des vêtements, et le blog, pour vous servir.

Cadix, à la Terre, tu te mérites, Océan, tu es le maître, Argol, tu es patient et généreux, à nous les marins d'en reconnaître les hautes valeurs et de rendre hommage à tous ces cadeaux chèrement acquis.

Si j'avais le temps et l'argent je serais heureux ; mais mes proches me manquent, mes collègues m'attendent, mon fils a des épreuves de fac à repasser, mon banquier doit frémir, alors, de temps en temps, je flippe, j'angoisse, je m'inquiète, je me dit que tout cela est une folie, mais en même temps je suis convaincu de vivre une expérience unique et irremplaçable, de la faire partager autant que possible, d'acquérir une force unique, et, tel que je me connais, de prévoir d'en faire partager le plus grand nombre dès que de retour en Rochelle.

Merci à mon fils et mon équipier, compagnons incomparables et courageux, à mon employeur, ma compagne, et tous ceux qui savent attendre et soutenir ce projet un peu fou, pour qu'il puisse aller à son terme. A bientôt à La Rochelle ! Au pied du mât matelot, dans tes mains la drisse, et hisse et haut, et sur la route on ira, ça ira, le navire et nous on s'arrangera.

Dimanche 3 août

Finalement, cette étape, qui n'était pas prévue, sauf comme port de refuge en cas de besoin, a fait son office, malgré les contraintes et les aléas. Nous en partons ce jour pour Lagos, si Eole et les éléments le permettent ; nous rentrons, vite, soyez en sûrs, tous ceux qui nous attendent, nous avons hâte de vous retrouver.



Départ de Puerto Sherry ce matin, pour 120 miles qui doivent nous mener à Lagos. La croisière ne s'amuse plus ; nous avons tous des impératifs et des obligations qui nous inquiètent. Il va certainement falloir abrégé ce voyage avant son terme. En route maintenant.

En partant, nous avons cru à un peu de chance avec 10 – 13 nœuds de vent, espérant que cela durerait ; mais après trois heures à peine de navigation à la voile, le vent est tombé et ne s'est plus relevé, soit une vingtaine d'heures de moteur, à rajouter aux autres dizaines déjà accumulées.

Une journée et une nuit au moteur, c'est épuisant et fastidieux, sur une mer d'huile, la houle par l'arrière, à 5,5 nœuds maxi.

5^{ème} PARTIE : LE PORTUGAL

Lundi 4 août

Arrivée à 12h30 à Lagos, la première fois pour nous trois que nous mettons le pied sur le sol portugais.

Adrien a pris la décision de quitter le bord car des impératifs lui commandent de rentrer sans tarder, d'abord à La Rochelle, puis à Paris. De mon côté, j'ai aussi pris la décision de laisser le bateau au Portugal, dans le nord, à Viana do Castelo, si possible, que je compte atteindre dans les trois à quatre jours. Là-bas les parents d'un ami pourront veiller sur Argol en attendant de pouvoir aller le chercher ultérieurement.

J'ai maintenant un peu hâte de retrouver mes proches et mes collègues, que je remercie au passage pour l'effort qu'ils auront du faire en attendant mon retour ; le boulot, bref la vie normale. J'aime naviguer, plus que tout, mais sans le stress des impératifs terrestres ; et ce n'est plus le cas.

Demain, direction Cascais, puis ce sera Péniche et enfin Viana, si tout va bien, dans trois ou quatre jours. Puis retour en car à La Rochelle. C'est ainsi, il faut composer et s'adapter, ne pas vouloir plus qu'il n'est possible.



Mardi 5 août

Adrien est parti ce matin au car de 8h15 (heure locale, 1heure de moins qu'en France), pour Lisbonne d'abord, où il changera de car pour aller à La Rochelle. Le bateau paraît soudain bien vide. La brume est tombée, ce qui va retarder un peu notre départ, le temps d'aller faire quelques courses, remettre du gasoil, et en route.



Départ ce jour pour Péniche si tout va bien ; mais avec les alizés portugais et l'expérience des vents debout que nous avons depuis le départ, rien n'est assuré d'avance. 140 miles nous attendent, à passer d'abord le cap Saint Vincent et ensuite à longer la côte portugaise, vent debout.



En fait les choses ont évolué dans le courant de la journée. Le cap Sao Vincente, comme tous les caps, a fait un peu le gros dos, et, après un peu de vent utile au départ, il a fallu enrôler les caps Sagrès et Saint Vincent au moteur, pour retrouver ensuite du vent de face, encore, 12 – 15 nœuds, une mer formée et agitée, et des conditions de navigation un peu musclées.



Peu avant 3 heures du matin, dans la piaule, la fatigue se faisant rudement sentir, nous prenons la décision de changer notre route pour aller nous réfugier à Sinès.
Amarrés au ponton à 7h45, pour quelques heures de repos, car il faut repartir sans trainer.

Mercredi 6 août

Nous n'aurons pas le temps de visiter ce qui ressemble à un joli village, mais environné d'un vaste complexe industriel, zones de commerce et de raffinage, les odeurs avec.
Sinès est la ville de naissance de Vasco de Gama, mais nous n'en verrons rien de plus que la marina et les environs, de loin. Départ à 13 heures, pour... On verra, en bateau à voile, on sait toujours d'où l'on part, jamais exactement où et quand on arrivera.



Le vent est toujours de face, avec 10 – 14 nœuds bien établis, et en tirant des bords de près, on peut avancer quand même à la voile, à 6 – 7 nœuds, mais en doublant quasiment la route. Et Péniche est encore loin ; de plus, pour envisager atteindre Viana do Costello, il faudrait compter encore au moins trois à quatre jours, ce qui pousserait à samedi ou dimanche au mieux, et donc hors délais pour être au boulot lundi 11, ce qui constitue déjà une grosse rallonge et un effort des collègues qu'il ne serait pas bon de prolonger.

Alors la décision est prise : on se pose à Cascais, on y laisse le bateau, on prend un car à Lisbonne et on rentre, dare dare.

Après avoir franchi un dernier cap, Espichel, voile plus moteur, dans une mer un peu calmée, on arrive à Cascais à 2 heures du matin. Très bien accueillis, une douche pour se dessaler, et au lit.

Jeudi 7 août

Après une nuit de repos réparatrice, formalités à la marina de Cascais, changement de place du bateau, amarrage de circonstance dans la perspective d'une durée assez longue au ponton. Pas trop non plus, car les tarifs sont rédhitoires à cette saison, et je ne tiens pas à laisser mon bateau loin ni très longtemps ; je compte bien en profiter encore un peu avant la fin de la belle saison. Un appel téléphonique à un ami me rassure : il est disponible et d'accord pour venir chercher le bateau rapidement et le remonter au moins à La Corogne, où je pourrais les rejoindre et nous traverserions le golfe de Gascogne ensemble.

Grâce aux informations fournies à la capitainerie par deux adorables jeunes femmes (les portugais dans l'ensemble, et sans exception, ont confirmé leur tradition d'accueil chaleureux et de gentillesse, de plus s'exprimant souvent très bien en français), nous allons l'après-midi à Lisboa, en train puis en métro, acheter nos billets de car et repérer le trajet ; départ prévu samedi à 13h30, arrivée à La Rochelle à 10 heures le lendemain matin.

Soirée bilan avec Pierre Marie : et nous avons beaucoup à dire, l'un et l'autre, après avoir beaucoup partagé au cours de ce mois passé sur Argol.





Vendredi 8 août

Après une bonne nuit, rangement du bateau, préparatifs de départ ; je me sens en quelque sorte soulagé, déçu un peu aussi de n'avoir pu arriver dans les temps et ramener le bateau à bon port directement, mais les éléments en ont décidé autrement, la fatigue s'était accumulée, et à deux l'épreuve était un peu rude, donc soulagé, oui. Le stress est retombé, la pression en moins, la certitude d'avoir pris les bonnes décisions pour être en règle avec mon boulot, et de retour à la maison où l'on m'attend dans de brefs délais. Le Portugal m'aura montré ses meilleurs aspects, et même si je n'en aurai pas vu autant que prévu, ce n'est finalement pas loin de chez nous, j'y reviendrai peut-être, par mer ou par terre.



Le plus gros du voyage aura tout de même été accompli, Argol ayant effectué durant ce mois de juillet et début août 2008 1263 miles nautiques, dont un peu plus de 200 heures au moteur, ce qui n'est pourtant pas la vocation première d'un voilier.

Il reste encore environ 600 miles pour arriver à La Rochelle, ce qui correspondra aux 1800 miles prévus au départ. Mais ce sera pour plus tard, dans une seconde partie de voyage, moins blogueuse, où je ne serai pas à bord d'Argol pour commander sa marche.

On racontera tout ça à l'arrivée à La Rochelle, et on tiendra au courant de la suite des événements tous ceux qui se sont intéressés au « Voyage d'Argol ». Merci à vous tous d'avoir suivi cette aventure maritime et humaine, à l'échelle d'un petit voilier de 10,75 mètres parti de Martigues pour revenir à La Rochelle, où il a été conçu et fabriqué. Adioche, et à bientoche.

Samedi 9 août

Jour de départ et de séparation. Nous avons laissé Argol à la marina de Cascais, et nous avons pris le train pour Lisbonne. Je quittai Argol à regret, mais conscient d'avoir fait le bon choix. Un petit coup de métro, puis une heure d'attente avant de prendre le car à 13h30, arrivée La Rochelle à 10h heure locale, soit 20h30 de voyage, assez inconfortable et sans vrai sommeil. Escale à Fatima, Formosa, sur la route avant la frontière pour le dîner, dans un petit restau qui nous a servi un poulet grillé fameux et copieusement garni ; et pour pas cher, ça mérite d'être signalé.

Changement de car à Bordeaux et dernière ligne droite jusqu'à La Rochelle.

Petit déjeuner à la maison, Pierre Marie raccompagné chez lui, repos. Fin de la première partie. Je m'occupe de préparer la seconde pour ramener Argol dans les meilleurs délais, et je vous tiens au courant.

Merci encore à tous de vos visites sur ce blog.

Argolement vôtre





VI^{ème} PARTIE : CASCAIS – LA COROGNE

Mardi 19 août

Skipper, basé à La Rochelle depuis quelques années, excellent marin, le meilleur d'entre les skippers de Joshua, reconnu comme tel et respecté, intègre, bourru et sensible, tel est Eric, l'ami sollicité pour ramener Argol depuis Cascais jusqu'à La Rochelle, équipé de Jean Marc, une de ses connaissances, disponible et partant pour l'aventure.

Départ en car de La Rochelle pour Cascais, soit une vingtaine d'heures de voyage, pour ramener Argol au plus vite.



Du 20 au 26 août

Eric et Jean Marc remontent Argol de Cascais à La Corogne : première étape à Peniche, plutôt un « pit stop » pour faire du gazoil et repartir sans délais ; puis leixos, Viana do Costello, et Camarinhas : du vent dans la gueule, autour de vingt nœuds, sauf quelques moments de pétrole, des vagues, du gros temps, bref, tous les ingrédients pour des navigations musclées, douloureuses pour le bateau et l'équipage. Dernière et ultime épreuve, de Camarinhas à La Corogne, avec une tentative de passer le Cap Ortegal par force 7 à 8, des rafales à 35 nœuds, une mer démontée, et le renoncement à franchir ce foutu cap ; retour à La Corogne (trente miles en arrière), dans la nuit de mardi 26 août, en fuite, avec des creux énormes, et un équipage fourbu en arrivant à La Corogne.

Eric écrivait ce qui suit le 26 août : « 18h30, mer agitée à forte, au moteur à 2,7 nœuds ; puis vînt la nuit, un véritable bombardement à l'approche du Cap Ortegal, 35 nœuds de vent réel relevé par Jean-Marc. D'autres voiliers nous ont dit plus tard au port avoir relevé des rafales à plus de 40 nœuds ; Argol couché sur l'eau, ébranlé, stoppé net par des déferlantes ; des creux de 3 mètres au bas mot, le radeau de survie perdu en mer, ce que nous avons découvert le matin au levé du jour alors que nous étions en fuite vers La Corogne, où nous sommes arrivés fourbus

vers 14 heures le 27, après quelques surfs à plus de 9 nœuds, vaincus par Ortegale. Moralité : ne plus jamais retourner là bas dans ces conditions.

PS : NE 6 annoncé, mon œil ; la mer du vent plus deux trains de houle croisés NW et N : l'horreur. »

Mercredi 27 août

Il était prévu sept à dix jours pour la remontée d'Argol, au départ de Cascais.

Eric m'appelle vers midi le 27 et me rend compte de la situation : « Nous sommes bloqués à La Corogne et j'ai quatre mauvaises nouvelles : la première, nous avons perdu la survie dans la nuit du 26, dans le baston, sans s'en apercevoir, couchés par des déferlantes ; la deuxième, Jean Marc doit rentrer à La Rochelle, il y a des obligations ; la troisième : la météo n'annonce pas d'amélioration avant vendredi soir prochain, ou samedi matin ; la quatrième : dans le baston, la bâche à eau babord a éclaté, se vidant dans les fonçeurs et inondant les équipets selon la gîte et l'amure. »

Bilan globalement négatif, mais il reste l'espoir. Eric envisage aussi de rentrer, à cause d'un rendez-vous le lundi.

Il me rappelle un peu plus tard en me disant qu'une fenêtre météo commençant le vendredi soir, valable jusqu'au mardi après midi, minimum, confirmée sur plusieurs sites météo, permettrait de traverser le golfe dans des conditions optimum, ce qui confirmait mes propres informations et analyses ; Eric me propose de faire la traversée « en solo », en s'arrangeant pour reporter son rendez-vous. L'intention est louable et courageuse, Eric veut honorer son engagement et se montre prêt à faire le maximum pour y parvenir, mais sans survie, seul, durant trois jours et trois nuits, l'idée me paraît moyenne, et je résiste à y souscrire sans retenue ; je ne veux pas qu'Eric prenne de risque pour lui-même et ramener mon bateau à bon port me paraît un objectif prioritaire.

De réflexion en déduction, de logique en enjeu, la seule solution qui apparaît pour moi est de m'impliquer personnellement dans ce retour ; je dois faire cette traversée de golfe avec Eric, et donc me libérer du côté de mon employeur, et prendre toutes dispositions pour partir au plus vite.

Merci au directeur et au chef de service du Cabestan, pour leur compréhension et leur ouverture d'esprit : les jours dont j'avais besoin m'ont été accordés, par dérogation légale au droit du travail. Je prendrais le train à Rochefort vendredi matin pour Bordeaux et Irun, puis ensuite un car pour La Corogne. A nous trois le golfe (Argol, Eric, et moi). Un coup de fil à Eric et l'affaire est entendue.

VII^{ème} PARTIE : LE GOLFE DE GASCOGNE

Vendredi 29 août

6h30 : départ de Rochefort en train pour Bordeaux ; changement à Bordeaux pour Irun ; arrivée à Irun à midi et quart : onze d'attente avant de prendre le car d'Alsa à 23 heures pour La Corogne.

Après un repas de midi pris dans une gargote espagnole proposant des tapas, et une petite heure de découverte de la ville, j'ai trouvé un parc public peinard où j'ai dégotté un banc pour faire une sieste de deux bonnes heures. Repas du soir dans mon estaminet du midi, puis en route pour La Corogne !



Samedi 30 août

Après une nuit et une matinée de route fatigante et tortueuse, arrivée à La Corogne à 12h30. Ensuite transport en commun pour rejoindre la marina, retrouvailles avec Eric et embarquement sur Argol pour la traversée du golfe de Gascogne, de célèbre réputation.

15h : sortie du port, envoi des voiles, cap au nord ; on croise une régata, avec quelques belles figures de bateaux « se tirant une bourre » sous spi, pour une première place convoitée par tous.



Finalement le Cap Ortegal s'est laissé franchir par un temps de curé, en fin d'après midi, avec un petit sud ouest trop faible pour faire avancer Argol : alors, à la bourrique de prendre le relais, merci Albert...

Puis vint la nuit, et les quarts, et le ciel dégagé, magnifique Voie Lactée, mer belle.

Dimanche 31 août

Et c'est un mile, et puis un autre. Le petit jour est venu, le vent s'est levé, la mer s'agite un peu, et c'est un mile, et c'est un autre. Et passe ainsi la journée, entrecoupée de périodes de repos, alternant les temps de veille et les menus tâches du bord.

Les conditions de vent et de mer nous ont permis cet après-midi de faire un peu de spi, la première fois sur Argol. Oh, pas longtemps, une heure ou deux, mais ça permet d'arrêter la bourrique (économie de gasoil, moins de pollution, calme revenu), on avance proportionnellement plus vite, et c'est plaisant. Une écoute a lâché, vieux cordage desséché jusqu'à l'âme. Heureusement que j'avais emmené du bout de réserve. Un nœud de chaise, et c'est reparti, jusqu'à ce que le vent forcisse et qu'il faille affaler le pépin.

Et le soir tombe, la nuit revient, et c'est un mile, et c'est un autre. La météo continue d'être clémente : c'était vraiment la bonne option, à saisir, la fenêtre à ne pas louper.





Lundi 1^{er} septembre

Et c'est un mile, et c'est un autre. Dans la matinée, deux baleines ont été aperçues, assez loin, repérées par le souffle de leur évent. Quelques dauphins, durant la nuit, étaient aussi venus nous rendre visite.

Une seconde fois chanceux, nous avons pu établir de nouveau le spi dans le courant de l'après-midi, jusqu'à ce que le vent, cette fois, mollisse, tombe, et que l'on relance bourriquet.

Dans la nuit, panne de moteur ; rupture de la turbine de pompe à eau. Damned ! Qu'à cela ne tienne, c'est en général peu de chose d'en changer. Encore faut-il avoir la bonne pièce. Il y a bien une turbine de rechange à bord, mais elle ne correspond pas à la pompe du moteur.

Il aurait du y avoir la pièce ad hoc, mais pas de chance, ce n'est pas le cas. Alors Eric se transforme en Mc Gyver, trouve une petite bande de toile émeri dans ses affaires car il n'y en a plus à bord, et il entreprend d'usiner l'entre-axe de la turbine pour le réaléser ; puis il faudra ensuite diminuer de deux millimètres l'épaisseur de caoutchouc de la turbine ; et ce n'est pas tout, deux têtes de visses ont lâché, d'où prise d'air, pas de joint de papier, et le sacro saint Sikka est de sortie pour constituer un boudin d'étanchéité efficace.

Ouf ! Total, quatre heures de mécanique, entre 1h et 5h du matin, avant que, miracle, le moteur ne redémarre et, surtout, refroidisse. Heureusement, la mer était calme, il y avait peu de vent, portant au nord doucement, et la perte de cap, de route et de temps a été minime.

Et c'est un mile et c'est un autre, et c'est le matin, le soleil se lève, et c'est un autre jour.

Mardi 2 septembre

Argol sent l'écurie. Nous avons atteint le plateau continental, les fonçeurs sont remontés de plus de 4000 mètres à 4 – 500, la mer est un peu plus agitée, on avance vent arrière sous génois seul, le moteur en appui. Et enfin apparaît en tout premier le phare de Chassiron : nous sommes arrivés, enfin presque.

Vers onze heures, on entre dans le pertuis d'Antioche, en passant un peu près de la tour du même nom, histoire de se faire brasser une dernière fois au cours de cette traversée, puis c'est Chauveau sur bâbord, vient ensuite le Lavardin, et on embouque le chenal de La Rochelle.

Mais nous ne sommes pas encore au ponton, loin s'en faut. L'eau du chenal est particulièrement basse à cause du coefficient de marée important, et nous allons passer une demie heure à labourer le fond vaseux et sableux, à faire du sur place entre la verte et la rouge d'entrée, à cogner (sans dommage pour la quille, heureusement) et rebondir sur le fond, jusqu'à ce qu'Eric arrive à rattraper l'alignement, et lentement, au millimètre dans le sillon dragué au plus creux, parvienne à progresser jusqu'à la balise Richelieu, d'abord, puis à entrer dans la marina des Minimes et à se mettre au ponton accueil, à la seule place libre en ces jours de préparation au Grand Pavois. Argol est arrivé, le périple s'achève.



Rangement, repas, et formalités portuaires pour obtenir l'autorisation de laisser le bateau pour une nuit au moins, puis c'est le retour à la maison pour chacun, Eric de son côté, moi du mien. Mais le but ultime, le port d'attache, c'est Rochefort, où il faudra mener Argol le lendemain.



Mercredi 3 septembre

Navigation sans encombre de La Rochelle à Rochefort, presque une promenade de santé pour Argol. Jean-Louis, un ami de Rochefort, propriétaire d'un Damien IV, fin connaisseur de la Charente, s'est joint à moi pour effectuer ce parcours. Temps pluvieux, pas de vent, nous contournerons l'Ile d'Aix par l'ouest, bouée des Palles, le chenal de Charente, les longs méandres bordés de roseaux et de cabanes, de berges vaseuses d'où s'envolent hérons cendrés et aigrettes des marais, et le ponton de la Corderie Royale apparaît au détour d'un coude mousseux de verdure. Nous nous y posons un couple d'heures en attendant l'ouverture de l'écluse d'entrée au port.







Rochefort : Argol est arrivé à bon port, le 3 septembre 2008, deux mois jour pour jour après sa mise à l'eau à Martigues.