

SOMMAIRE

Ce recueil réunit les 12 numéros du « Vent du Large », le carnet de voyage océanique de Loren à parution flottante et périodicité vague, qui ont été rédigés et diffusés entre mai 1996 et juillet 1998. Nous y avons ajouté un numéro spécial « trucs en vrac » à l'intention des futurs grands voyageurs. Et quelques-uns des articles de presse qui nous ont été consacrés.

LE VENT DU LARGE N° 0 - Mai 1996 : LE GRAND DÉPART	4 p.
LE VENT DU LARGE N° 1 - Septembre 1996 : ILS SONT PARTIS	4 p.
LE VENT DU LARGE N° 2 - Novembre 1996 : TOUS AU SOLEIL	4 p.
LE VENT DU LARGE N° 3 - Décembre 1996 : LES ILES ATLANTIQUES	4 p.
LE VENT DU LARGE N° 4 - Mars 1997 : LA TRANS-ATLANTIQUE	5 p.
LE VENT DU LARGE N° 5 - Avril 1997 : HEURS ET MALHEURS	5 p.
LE VENT DU LARGE N° 6 - Juillet 1997 : VAGABONDAGE CARAÏBE	8 p.
LE VENT DU LARGE N° 7 - Novembre 1997 : RETOUR AUX ANTILLES	4 p.
LE VENT DU LARGE N° 8 - Décembre 1997 : DES PETITES AUX GRANDES ANTILLES	8 p.
LE VENT DU LARGE N° 9 - Avril 1998 : St DOMINGUE ET HAÏTI	8 p.
LE VENT DU LARGE N° 10 - Juillet 1998 : BALADE AUX BAHAMAS	8 p.
LE VENT DU LARGE N° 11 - Juillet 1998 : LOREN EN AMÉRIQUE	6 p.
LE VENT DU LARGE N° 12 : TRUCS EN VRAC SUR LA GRANDE CROISIÈRE	27 p.
ARTICLES DE PRESSE	14 p.



LE GRAND DÉPART

Voici le début de l'histoire d'une famille bien sous tous rapports qui part à l'aventure pour deux ans de vie en bateau autour de l'Atlantique. Une histoire à suivre...

Bonjour! Pour ceux qui ne nous connaissent pas bien, nous sommes Constance (33 ans) et Yves (39 ans). Nous vivons depuis plusieurs années en région parisienne et avons été très occupés ces dernières années par les naissances de nos trois enfants : Rosanne (6 ans), Hubert (4 ans et demi), et Paulin (3 ans et demi). Les hasards de la vie nous ont éloignés de nos profondes attaches familiales en Gironde, le pays du bien-vivre, et conduits à subir un rythme trépidant. En effet, Yves a un métier exigeant qui absorbe énormément d'énergie et génère beaucoup de stress. Il s'en est suivi un sentiment d'insatisfaction générale dû à un manque de temps passé en famille, et l'impression fâcheuse de perdre sa vie à la gagner. Bref une qualité de vie dégradée qui laisse un goût d'inachevé, de gâchis parfois, dans le cœur...

Un break dans cette course nous paraissait nécessaire pour revenir à un style de vie plus calme, plus épanouissant et plus enrichissant.

Nous voulions repartir en province, changer de vie, d'appartement, d'habitudes... Mais, prisonniers du quotidien, il était difficile de transformer ce vœu en réalité.

L'ouverture s'est faite à l'occasion d'un séjour sur le voilier du père d'Yves aux Antilles, courant janvier 1995. Nous étions sur un bateau, loin de Paris, tranquillement bercés par l'alizé, sous le soleil tropical, goûtant les plaisirs d'une vie ralentie, rythmée par la mer et les astres, quand l'idée nous vint. C'était une idée simple, une idée lumineuse,



une idée évidente : et si nous quittions tout pour vivre de cette façon-là pendant un an, deux ans, ou plus ?

C'est à ce moment-là que nous nous sommes lancés dans un défi : partir vivre en famille sur un bateau à voiles, découvrir le monde, emmener les enfants à la découverte d'autres pays, d'autres cultures, d'autres copains. C'était si simple, si évident que nous voulions partir dès septembre !

À notre retour en métropole, l'idée était toujours là, vivace, enracinée, lancinante. Elle paraissait chaque jour moins folle, moins illusoire, plus mûrie. Elle avait passé l'épreuve du retour à terre. Il fallait donc la mettre en œuvre.

C'est ce que nous fimes assez vite, nous renseignant sur les types de bateaux, sur les programmes de navigation possibles, rencontrant d'autres allumés

L'équipage

Yves: 39 ans, pas mal de voile pendant l'enfance et l'adolescence.

Constance : 33 ans, jamais navigué, mais motivée par l'aventure.

Rosanne, Hubert et Paulin : moussaillons au grand cœur, prêts à tout plaquer avec leurs parents.

qui avaient déjà sauté le pas, avec ou sans enfants, épluchant des collections entières de revues nautiques...

Et peu à peu nous nous sommes rendus compte que tout cela n'était pas si fou, que bien d'autres vivent sur l'eau, parfois depuis des années, obscurs héros de l'océan au quotidien, dont on n'entend jamais parler à la télévision...

Au fur et à mesure de nos rencontres, nous avons arrêté le choix du bateau : ce serait un catamaran, pour naviguer à plat, pour avoir de la place à bord, pour disposer de trois cabines indépendantes. Après avoir examiné attentivement les nombreuses plaquettes descriptives des différents chantiers sollicités, le modèle de catamaran fut aussi défini : un « Snowgoose », autrement dit une « oie des neiges », bateau de fabrication anglaise (une garantie de sérieux en matière maritime), fabriqué à plus de 400 exemplaires (un gage de succès) qui naviguent sur toutes les mers du monde.

Mais ce modèle n'est pas très courant en France et nous avons passé des week-ends entiers sur les côtes de France pour en voir plusieurs : à Port Camargue, Toulon, Bordeaux, La Rochelle... À chaque fois, l'accueil était spontané, simple, touchant : nous commençions à expérimenter la sympathie naturelle des gens de mer.

Malheureusement aucun des bateaux visités ne nous convenait : trop vieux, trop cher, mal entretenu...

Un jour, un ami nous conseille de consulter les revues nautiques anglaises, dans lesquelles il pense que nous trouverons plusieurs Snowgoose en vente. Aussitôt dit, aussitôt fait. En effet, de nombreuses annonces se trouvent dans les journaux britanniques. Après plusieurs appels téléphoniques en Angleterre, nous finissons par tomber sur le propriétaire d'un bateau de 1985, dans le nord du pays.

Il nous dit qu'il est d'accord pour nous accueillir et nous faire visiter son bateau, mais qu'il part le surlendemain pour plusieurs jours. Constance et moi décidons donc de prendre immédiatement un train pour l'Angleterre, le jeudi de l'Ascension, avec les deux plus jeunes de nos trois enfants. Après 9 heures de voyage éprouvant dans les trains britanniques (une expérience!), nous arrivons à Barrow on Furness, dans le Lake County, un peu au sud de l'Écosse. Là, le propriétaire nous attend, aimable et disponible comme on peut l'imaginer, avec une bonne dose d'humour anglais ravageur.

Il nous fait visiter son bateau avec plaisir, nous invite chez lui pour un thé et nous propose de revenir voir le bateau le lendemain, mais sans lui qui doit partir tôt. Il nous indique simplement où il cache la clé du bateau et nous demande de la remettre à sa place. Le soir, à l'hôtel, nous sommes très excités par ce bateau qui, malgré la fatigue du voyage et l'énervement des deux enfants tendus, nous a paru très bien équipé et bien entretenu.

Après une nuit reposante, nous alen Angleterre, en livres sterling, sur lons revoir Trish. Il est là, posé sur la simple appel depuis Barrow on Furness, grève, en plein soleil, majestueux faire assurer un bateau dont et serein. Nous faisons à nouveau nous ne sommes pas encore une visite détaillée et de nompropriétaire, trouver breuses photos, nous imaginant un bon mouillage, déjà à la barre. Tout à coup, convaincre un nous nous rendons compte équipier de que le bateau commence se joindre à à être dangereusement nous, réentouré par la marée, qui server monte à vue d'œil! Nous quittons précipitamment le bateau. C'est assez 己 impressionnant de voir l'eau se frayer lentement un chemin sur le sable, envahir les anfractuosités des rochers, prendre inexo-rablement possession du terrain, comme un LOREN

serpent glisse silencieusement sur le sol, sans ralentir.

À la mi-journée, nous reprenons un train pour Paris, gentiment accompagnés par Patricia jusqu'à la gare. Nous passons à nouveau 9 heures dans un wagon de chemin de fer, entrecoupées par un court arrêt à Londres pour la correspondance.

Le voyage n'a pas été inutile.

Dès notre retour, nous parlons de notre visite à des amis navigateurs, photos à l'appui. Leur avis est bon. En juin, nous faisons donc une proposition par téléphone à Georges qui l'accepte dans son principe : nous viendrons voir à nouveau le bateau en Angleterre début août avec mon père, navigateur chevronné, qui l'examinera sous toutes ses coutures. Si son diagnostic est favorable, nous repartirons avec Trish. Nous convenons aussi d'un prix ferme, après négociation.

des billets d'avion pour 4, acheter et emporter un minimum de matériel de sécurité, trouver les cartes des mers traversées... Ceci nous occupe de longues soirées, mais alimente notre projet et chaque problème finit par se résoudre.

Il reste à mettre ce nouveau projet

à exécution et pour cela résoudre

mille petits tracas: s'informer sur les

formalités d'importation d'un navire

étranger, débloquer la somme d'argent,

trouver un moyen de la faire transférer

Mon père est d'accord pour nous accompagner, ainsi que Francis, un moniteur de voile de ses amis, avec des cartes prêtées par un troisième ami. Nous trouvons un assureur compréhensif et d'autres amis (Henri et Viviane) nous proposent un bon mouillage juste devant chez eux, dans l'embouchure de l'Etel, entre Auray et Lorient.

Le dimanche 6 août 1995 à 7 heures du matin, Yves, Constance, Hugues et Francis embarquent à Roissy, direction Lancaster. Nous sommes surchargés de vêtements, de cirés, de bottes, de gilets de sauvetage, de harnais de sécurité et d'un GPS... sans oublier un acte de vente en bonne et due forme!

Après une heure d'un vol agréable (petit-déjeuner, film, serviettes chaudes...) comme savent si bien le faire les compagnies asiatiques, nous prenons un train qui nous conduisit à travers la magnifique campagne anglaise jusqu'à Barrow on Furness où Georges vient nous accueillir chaleureusement.

Il nous accompagne directement au bateau et nous commençons notre examen approfondi : coques, sertissage des haubans, contrôle de la tête du mât, du guindeau, vérification des pompes, mise en route de l'installation électrique, des instruments électroniques, étanchéité des hublots, tout est soigneusement examiné par Francis, notre instructeur des Glénans. En fin de journée, la marée étant haute, nous partons en mer avec Georges pour observer le bateau en navigation : inspection des voiles, des drisses, des écoutes, du pilote automatique, du moteur...

Le bateau

Notre bateau est un catamaran à voile de 37 pieds (11,20 m) de type Snowgoose, fabriqué en Angleterre en 1985. C'est un bateau très sûr qui a été construit à plusieurs centaines d'exemplaires et qui jouit d'une forte réputation sur toutes les mers du globe. Il est très bien aménagé pour la grande croisière : 3 cabines indépendantes, vaste carré, salle de bain indépendante, grands réservoirs...

Le matériel à bord de Loren

Pour la navigation : radar, GPS , pilote automatique, radio VHF, récepteur de météo Navtex, sondeur, anémomètre, loch-speedo.

Pour la propulsion : enrouleur de génois et enrouleur de grand-voile, spi asymétrique avec chaussette. Et s'il n'y a pas de vent, un moteur diesel 30 CV.

Pour la sécurité : armement complet en première catégorie : radeau de sauvetage, balise de détresse et 5 extincteurs ...

Pour le mouillage : trois ancres, un guindeau électrique.

Une éolienne pour faire du courant.

Pour la cuisine : un réfrigérateur, une cuisinière avec four, un évier à deux bacs

Pour vivre dehors : une capote et un taud de soleil.

Pour le plaisir : un autoradio avec chargeur de 6 CD.

Le soir, Georges parti, nous tenons un grand conciliabule et comparons nos points de vue. Nous sommes d'accord tous les 4. Trish a une nouvelle fois passé avec succès l'examen. Demain, il sera à nous!

Dès le lendemain matin, nous annonçons notre décision à Georges, qui l'accueille avec satisfaction : peut-être n'en avait-il jamais douté... Maintenant, il faut préparer notre départ : signer les documents officiels, appeler notre banque, passer deux heures au supermarché faire un avitaillement complet pour une semaine, et compléter l'outillage du bateau avec un seau, quelques tournevis, du dégrippant...

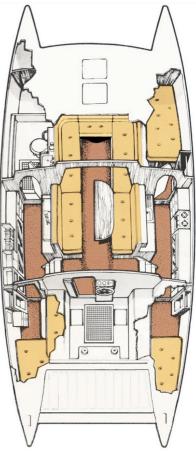
La journée est bien remplie et la dernière soirée au pub du club nautique est très sympathique: nous sommes propriétaire de notre premier bateau! Notre projet commence à prendre forme. Mon père et Francis sont contents à l'idée de faire une grande navigation jusqu'en Bretagne. Quant à Georges, il est mélancolique à l'idée de ne plus avoir son « good old Trish ». D'ailleurs il nous dit: « demain, je ne viendrai pas vous saluer quand vous partirez. Ce serait trop triste... » Émus, nous comprenons, et nous commandons une nouvelle tournée de bière pour tout le monde.

Le lendemain, nous appareillons en début de matinée, après un dernier avitaillement de bière.

La mer est belle, le vent est doux et le soleil brille. Un temps de demoiselle! La traversée est prévue pour durer 5 jours et 4 nuits, jusqu'à l'archipel de Glénan, face à Concarneau. Nous découvrons l'extraordinaire facilité du GPS, la lecture des cartes marines, le point par relèvement, l'envoi du spi au portant, la navigation de nuit, la confection des nœuds marins... Tout est nouveau pour nous. Nous essayons d'apprendre ce que nous pouvons de la part des deux navigateurs expérimentés qui nous accompagnent.

Le bateau est marin, confortable, très bien équipé. C'est un plaisir de barrer, de tenir le cap, d'envoyer la toile.

Peu à peu chacun trouve son rythme, participe à la vie du bord : la cuisine, la vaisselle, la navigation, les quarts de nuit... Au début, c'est dur de se lever



à 2 heures du matin pour relayer celui qui va se coucher, mais c'est un vrai plaisir de naviguer de nuit, seul sous les étoiles. Une nuit, un groupe de dauphins nous accompagne de longues minutes, jouant à sauter devant l'étrave, comme pour nous dire : « bienvenue dans le monde maritime, les amis ». Mais attention, il ne faut pas relâcher sa vigilance : en mer d'Irlande et plus encore dans la Manche, de nombreux cargos filent à toute vitesse. Il faut les repérer de loin, bien surveiller leur route pour éviter suffisamment à l'avance une collision toujours possible avec ces mastodontes qui ont besoin de plusieurs kilomètres pour s'arrêter. Nous en voyons parfois plusieurs à la fois, qui vont dans des directions différentes. De temps en temps, un phare troue la nuit de son pinceau lumineux. En observant attentivement sa façon bien à lui de clignoter, on sait de quel phare il s'agit et on peut vérifier sa position sur la carte.

Un matin, le vent s'est levé brutalement et nous devons rentrer un peu de toile. Avec les deux enrouleurs de génois et de grand-voile, c'est facile. Mais la mer se forme et la houle ballotte le bateau dans tous les sens. Nous voilà

Le circuit prévu

Bretagne - Espagne en juillet 96

Espagne - Portugal en Aout

Portugal - Madère en septembre

Madère - Canaries en octobre

Canaries - Cap Vert en novembre

Cap Vert - Salvador de Bahia (Brésil) en Décembre 96

Côtes du Brésil et Guyane en janvier - février 97

St Vincent, Ste Lucie, Martinique, Dominique, Guadeloupe, Antigua... entre mars et juin 97, avant la période cyclonique

à partir de juin 97 : Grenadines, Roques, Venezuela, Barbade...

...et plus si affinités!

un peu malades... Pas très sérieux pour de futurs navigateurs au long cours! Heureusement, il ne reste que quelques heures de navigation avant d'arriver aux iles Scilly, au large de la Cornouaille Anglaise. Il faut tenir. Nous tenons.

Les Scilly, escale bien méritée. Mouillage tranquille, bière au pub et promenade sur les quais : un bateau école des Glénans est là, reconnaissable à son équipage harnaché de gilets de sauvetage élimés dont on devine encore la couleur orange.

Après une bonne nuit de repos nous repartons en direction de la France. Il nous reste une portion délicate à négocier: la traversée du « rail d'Ouessant » où se croisent des centaines de bateaux chaque jour, et le raz de Sein, entre la pointe extrême de la Bretagne et l'Île de Sein. C'est un coin parsemé de rochers, agité par de violents courants. Prudent et avisé, Francis décide de faire quelques ronds dans l'eau avant de passer, en attendant la renverse de marée : ainsi, nous passerons emportés par notre propre vitesse, et poussés par le courant de marée. Et de fait, nous passons sans coup férir sous le soleil d'Août cet endroit mythique, considéré comme un des passages les plus dangereux de France. Encore quelques milles et nous serons en vue de l'archipel de Glénan où Francis a longtemps exercé comme chef de bord, enseignant la voile à des cafouilleux comme nous.

Mais Dame Météo a décidé de nous mettre une nouvelle fois à l'épreuve : elle fait tomber simultanément la nuit, le vent et le brouillard. Un brouillard à couper au couteau qui nous enveloppe à quelques milles seulement des côtes. On ne voit plus les lumières de Concarneau, tout à l'heure si nombreuses qu'on avait du mal à les distinguer des feux des bouées. Il nous reste à nous orienter à l'oreille : les bouées émettent des sons variés de cloche, de sirène, de gémissements... C'est comme si le coton qui nous enveloppe était hanté de mille fantômes plaintifs. Heureusement, le GPS est là, petite lumière dans le noir de la cabine qui nous indique précisément notre position. À l'aide du GPS et du sondeur, Francis mène Loren, le nouveau nom de notre bateau, jusqu'à l'île principale des Glénans. Et là, Dame Météo, satisfaite sans doute de l'épreuve que nous avons brillament surmontée, fait disparaitre le brouillard aussi vite qu'il était tombé, et nous offre, en prime généreuse, une lune presque pleine. Il ne reste plus qu'à entrer dans une anse abritée et à laisser tomber l'ancre sur le fond. Il est 3 heures du matin. Tout l'équipage à dormir!

Nous passons deux journées merveilleuses dans l'archipel, à nous ba-



Encore une journée de navigation sous spi et nous arrivons avec le soleil aux abords d'Etel. le nouveau port d'attache de Loren. Tout à coup, on nous hèle d'un autre catamaran : c'est Henri, l'ami de mon père qui nous a proposé un mouillage devant chez lui. Il savait par un coup de fil des Glénans que nous devions arriver aujourd'hui et il est venu à notre rencontre pour nous accueillir. Il est tellement sympathique... Il nous aide à entrer dans l'embouchure de l'Etel, une rivière entre Lorient et Auray, qui forme une méchante barre, difficile à passer par mauvais temps. Les retrouvailles sont émouvantes : on ne s'est pas vus depuis janvier, date à laquelle nous avions évoqué notre projet devant Henri et Viviane, aux Antilles, qui nous avaient encouragés à choisir un Snowgoose. Voilà qui est fait!

En octobre, nous sortons avec les enfants qui découvrent Loren et la vie en bateau : nous allons à Belle-Ile pour le week-end. Rosanne, Hubert et Paulin s'approprient leur cabine, apprennent à vivre en bateau, s'amusent comme des fous sur la plage, rencontrent de nouveaux copains. C'est bien parti.

D'ailleurs plusieurs personnes qui ont voyagé longtemps avec des enfants nous ont prévenus : les enfants s'adaptent beaucoup plus vite que les adultes à la vie en bateau.

Maintenant, c'est le printemps. Après de longues journées à arpenter le salon nautique, à rencontrer de grands voyageurs passionnants ou des fabriquants de matériel, nous préparons notre maison flottante : les rideaux, des housses pour les coussins, la pharmacie du bord, les achats de cartes et de documents nautiques, et surtout des listes. Des listes de choses à faire, à acheter, à emporter, à fabriquer ou à réparer...

La date du départ approche et nous nous consacrons à apprêter Loren pour son grand voyage.

OFFRE D'ABONNEMENT

Nous projetons d'éditer une dizaine de numéros de ce petit journal par an. Vous y trouverez des nouvelles récentes de la famille, la description de nos aventures, les exploits des enfants, des trucs de mer et peut-être des recettes exotiques...

Abonnez-vous en nous envoyant 100 Francs avant le 30 juin, pour les photocopies et les timbres.

Nous sommes aussi très intéressés par des adresses d'amis à l'étranger à qui nous pourrons aller dire bonjour de votre part...

Vous pourrez aussi nous écrire à notre adresse habituelle : Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles

On nous fera suivre le courrier périodiquement.



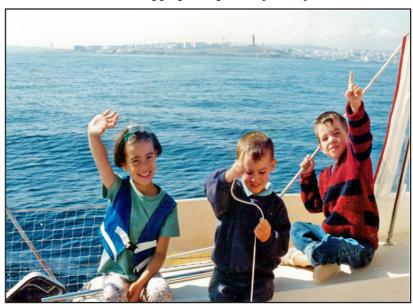
ILS SONT PARTIS!

Voici enfin le numéro 1, tant attendu, du "Vent du Large". Etel, La Rochelle, La Corogne, voici les principales étapes de notre premier numéro. La famille va bien, le bateau répond à nos espérances et le sens marin de chacun se développe peu à peu au fil des jours...

Derniers préparatifs.

Pour reprendre la chronologie des événements, revenons en mai-juin 96 (voir le n° zéro) : le bateau est à Etel (Morbihan), nous habitons à Versailles et nous préparons activement notre départ. Nous fabriquons une table de cockpit pour prendre les repas à l'extérieur, achetons une balise de détresse (on n'est jamais trop prudent!), Yves participe à une formation Diesel (qui s'avérera fort utile par la suite), on révise le parc électrique, on installe des marches de mât (afin d'y grimper rapidement pour décoincer une drisse ou changer une ampoule en tête de mât), on installe un enrouleur de génois neuf (c'est tellement pratique et plus sûr d'enrouler ou de dérouler la voile à volonté depuis l'arrière!), on installe une éolienne pour générer du courant, une capote de cockpit pour se protéger du soleil ou de la pluie (surtout de la pluie jusqu'à ce jour), et on réalise divers bricolages et aménagements nécessaires à un bateau qui va devenir la résidence principale d'une famille de 5 personnes pendant un an ou deux.

Comme la météo de ce printemps fait plutôt songer à l'Écosse en février, nous profitons des rares week-ends de beau temps pour aménager le bateau encore au sec dans la cour d'un chantier naval. Mais ça ne va pas bien vite. Nous découvrons à cette occasion une des lois d'airain de la plaisance : sur un bateau, toute activité réclame deux à trois fois plus de temps et d'énergie qu'à terre. Pourquoi ? Sans doute parce qu'on n'a jamais le bon outil sous la main (justement, ce jour là, il est resté dans la voiture ou - pire - à la



maison...) et qu'avant d'atteindre le moindre objet, il faut en enjamber cinq et en déplacer dix-huit. Enfin, parce que chaque bricolage entamé met le bateau dans un tel état de désordre (pour ceux qui ne bricolent pas, bien sûr) qu'il est impossible d'entamer autre chose tant que ce n'est pas fini.

La fin du tunnel.

Peu à peu, les listes de « chosafair » se réduisent. Puis vient le beau jour de la mise à l'eau, après l'indispensable couche de peinture sous-marine. Les dernières (?) mises au point seront faites à l'occasion de courtes navigation de week-end à Belle-Ile qui nous accueille sous le soleil de juin.

Ala maison, on se pose beaucoup de questions : que faut-il emporter ? Un ordinateur semble indispensable, un magnétoscope et une télé aussi, pour écourter les trop longues navigations et les jours de pluie. On hésite longuement sur l'achat d'un caméscope, on abandonne à regret l'idée du lave-linge et du lave-vaisselle...

Le 20 juin, nous déménageons tout notre appartement de Versailles que nous quittons définitivement. Première rupture, encore bien ténue certes, avec notre vie d'avant. C'est déjà un départ, un abandon de ce lieu qui nous a hébergé quatre années durant et qui a vu arriver Paulin, notre petit dernier...

Le 7 juillet, encombrés d'un chargement disparate, nous arrivons à Etel, toutes amarres larguées pour emménager sur Loren. Il nous faut maintenant ranger dans le bateau une véritable montagne d'objets hétéroclites qui ont passé avec succès le redoutable examen préalable, dont les 3 critères sont la nécessité absolue, l'encom-

brement minimal et le poids plume : livres et cahiers pour faire la classe aux enfants, jeux de société, poupées, Lego, Meccano, vêtements, cassettes, sacs de couchage, boîtes à outils, boîtes de conserve, bidons (pour des réserves d'eau et de carburant), apéritifs, ouvrages de navigation, cartes marines, bibliothèque de bord, etc. Au début, nous sommes découragés : il est évident que tout ce capharnaüm ne rentrera pas et que nous devrons faire des choix déchirants. Mais nous ne sommes pas pressés et jour après jour, chaque chose trouve une place dans un coffre sous les couchette, dans une penderie, sous un matelas, au fond d'un tiroir. Il nous faut presque une semaine pour tout ranger, mais la patience et l'organisation ont fini par payer. Finalement, il est grand,

Ultime séparation avant de quitter la terre : notre voiture a trouvé de nouveaux propriétaires habitant Lorient. Ils nous en ont gentiment laissé l'usage jusqu'au dernier moment. En venant en prendre livraison, Patrick nous donne un sérieux coup de main pour la plomberie du bord en nous aidant à installer deux pompes à pied. Cela nous permettra d'avoir de l'eau douce même si les pompes électriques sont en panne.

Puis chaque enfant choisit sa cabine: tribord pour Rosanne, bâbord pour Hubert et cabine avant pour Paulin. On se promet d'en changer de temps en temps, c'est plus marrant. Le parents, eux, dormiront dans le carré, la «salle commune». C'est plus pratique pour surveiller le mouillage, et pour assurer les quarts de nuit. De plus, nous pensons qu'il est important pour les enfants d'avoir une pièce à soi avec ses jeux, ses livres, ses vêtements. Chaque fois que cela sera possible, nous leur demanderons de s'isoler un moment après le déjeuner, chacun dans sa cabine. En effet, la vie en bateau est faite de promiscuité, avec les tensions que cela comporte parfois et il faut contrebalancer cette compagnie permanente en apprenant à s'occuper seul, à lire, à jouer ou à rêver...

Le départ, enfin.

Le samedi 13 juillet au petit matin, loin de la famille, des amis et des manifestations bruyantes, nous quittons discrètement Etel pour notre périple familial, 16 mois après que l'idée nous en est venue. Les trois derniers mois de préparation ont été intenses et c'est un plaisir de se dire « ça y est, on a réussi, on est partis pour de bon ! » Notre première escale, Belle-Ile n'est pas bien loin, et la crique bien abritée dans laquelle nous jetons l'ancre pour la nuit est bien encombrée de nombreux plaisanciers profitant du week-end du 14 juillet. Ce ne sont pas encore les plages désertes dont nous rêvons, mais c'est le premier des nombreux mouillages où nous irons poser notre ancre.

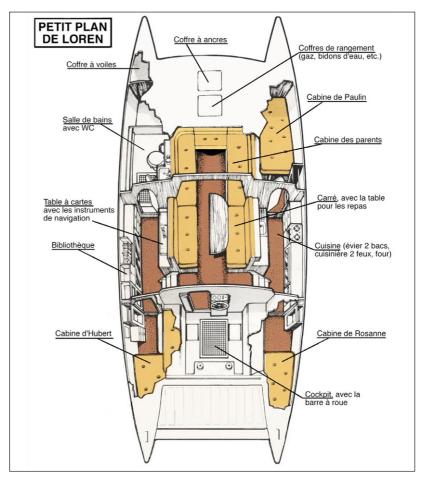
Premières frayeurs.

Deuxième jour : l'île d'Yeu où il nous arrive une mésaventure qui aurait pu très mal se terminer. Arrivés en fin de matinée dans une belle crique, nous jetons l'ancre pour aller déjeuner chez un oncle de Constance. Apéritif, déjeuner, digestif, promenade, goûter et retour à la crique vers 20 heures.

En rejoignant Loren en youyou, un plaisancier nous hèle de son bateau: « il est à vous, le catamaran là-bas ? » - oui, pourquoi ? « vous avez bien failli ne jamais le revoir. À marée haute, le vent s'est levé et son ancre a dérapé. Il est passé devant nous à toute vitesse emporté par son erre et un autre plaisancier

a juste eu le temps de sauter dans son youyou, de grimper sur votre bateau et de laisser filer davantage de chaîne. Vous avez eu de la chance.» Certes... Nous éprouvons une immense frayeur rétrospective. À peine commencé, notre voyage aurait pu s'arrêter là. Nous allons remercier notre sauveur comme il se doit, puis changeons de mouillage pour la nuit. Voilà encore une bonne leçon: quand on mouille à marée basse, il faut mettre suffisamment de chaîne pour que le bateau soit bien accroché même à marée haute!

Puis nous continuons notre route vers La Rochelle, par une très belle journée ensoleillée et très ventée, mais sans que la mer soit formée, passant sous le pont de l'île de Ré. Notre projet est de laisser le bateau quelques jours pour aller au mariage du dernier frère d'Yves en région bordelaise. Mais le port de La Rochelle est très onéreux, en particulier pour nous car les catamarans paient 1,5 fois le prix des monocoques. Nous préférons laisser le bateau à Marennes sur les conseils d'un ami qui nous accompagne et nous pilote dans les chenaux, entre les parcs à huîtres. Puis nous remontons



la Seudre et bifurquons dans un canal à peine assez large pour Loren, bordé de maisons de mareyeurs, jusqu'à une écluse qui conduit à un charmant petit port de plaisance, trois kilomètres à l'intérieur des terres. Formidable: bien abrité, accessible par la route, près d'un village et d'un supermarché.

Après le mariage, Yves et Hugues, son père, passent encore quelques jours à bricoler sur Loren avant le grand saut du Golfe de Gascogne dont la mauvaise réputation nous effraie un peu. Nous n'avons à notre actif de navigateurs qu'une petite semaine d'expérience! Mais Hugues doit nous accompagner et cela nous rassure.

Faux départ.

Le jour du grand départ, la météo est favorable, le soleil au rendez-vous et nous partons confiants. Cela ne durera pas.

Premier incident : le moteur cale en pleine traversée de la Seudre, juste au moment de passer sous le pont, entre deux piles ! Malaise brutal à bord. Rapidement Hugues s'attaque à purger le circuit de gasoil pendant que nous faisons des ronds dans l'eau à la voile. Nous repartons vers le pertuis de Maumusson, étroite passe qui sépare le continent de l'île d'Oléron. Après avoir louvoyé entre les piquets qui délimitent les parcs à huîtres, on arrive près de la passe.

Mais le vent et la mer ne sont plus aussi calmes. Plus on avance vers la sortie, plus la mer se forme. La houle qui arrive du large vient se transformer en grosses déferlantes à l'approche des côtes. Le vent aussi forcit terriblement et ajoute encore de la force aux vagues. Maintenant, le bateau est secoué brutalement, les vagues viennent déferler sur le pont, nous sommes mouillés. Loren rebondit dans des creux de 2 ou 3 mètres.

À l'intérieur où Constance et les enfants se sont réfugiés, c'est un désordre indescriptible: tout ce qui n'était pas solidement arrimé a dégringolé et s'entrechoque sur le sol: légumes, vaisselle, livres, bouteilles... La cuisine et la salle de bain ne sont qu'une vaste pagaille. Les enfants sont malades et ont peur. « Papa, les vagues, elles sont trop grosses » dit Hubert avant de vomir. On ne peut pas reculer dans le pertuis, passage délicat dans lequel



il n'est pas question de faire demi-tour contre la marée descendante. De plus, nous pensons que, une fois sortis du pertuis, la mer va se calmer et que nous pourrons poursuivre plus tranquillement notre route vers La Corogne. Mais à 21 heures, la dernière bouée loin derrière nous, nous devons nous rendre à l'évidence : le vent et la mer restent forts. Nous décidons de nous replier vers La Rochelle pour la nuit.

Ce retour sera long et difficile car il faut faire tout le tour de l'île d'Oléron et le bateau continue d'être secoué brutalement. Soudain, une des jambes de force de l'éolienne casse, laissant craindre de perdre ce coûteux engin à tout instant. Dans le port de La Rochelle, nous avons mille difficultés à manoeuvrer : un des deux gouvernails ne répond plus, endommagé par le gros temps, et se met en travers à chaque marche arrière, contrariant les manœuvres et nous faisant dériver dangereusement vers les bateaux à quai. Il est trois heures du matin, cela fait dix heures que nous bataillons, nous sommes fatigués et avons beaucoup de mal à nous mettre à quai.

Le vrai départ.

Le lendemain, un soleil de plomb et un léger zéphyr nous narguent après la nuit agitée que nous avons passée, comme pour nous redonner courage. Nous réparons le gouvernail et l'éolienne, rangeons le bateau, installons des fixations et des arrimages pour tout ce qui peut se renverser. Si notre désir de partir est intact, notre légèreté et notre insouciance vis-à-vis de la mer ont disparu. Désormais, nous seront plus circonspects et plus avisés : la mer peut être dangereuse et sournoise si l'on n'est pas préparé.

Compte tenu du retard pris sur les dates prévues, Hugues ne peut plus nous accompagner à La Corogne et c'est avec un équipier de raccroc, Franck, que nous partons pour de bon de La Rochelle le mercredi 31 juillet. Le ciel est bleu, la mer est belle, le vent souffle sans excès et en fin de journée les côtes de France ont disparu.

La vie à bord s'organise pour notre première nuit de navigation : après le dîner, Yves reste à la barre jusqu'à minuit, puis Franck le remplace jusqu'à 4 heures et Yves finit la nuit. Durant la journée, on récupère avec une bonne sieste et le soir on intervertit les quarts. Les enfants et Constance dorment toute la nuit afin de ne pas trop bouleverser le rythme des jours et des nuits. Le jeudi 1er août, la mer est plate et le vent nul. Nous avançons tout de même au moteur (le vent de cale), car il est inutile de traîner inutilement dans ce Golfe de Gascogne qui peut devenir mauvais. À la mi-journée, Éole nous gâte et nous terminons la journée sous spi.

La traversée

Dans notre sillage, les milles s'accumulent lentement mais sûrement. Les journées passent tranquillement à lire, écouter des cassettes, faire la cuisine, regarder la mer ou pêcher. Mais nous n'avons pas de chance : malgré un matériel très complet, nous ne prendrons rien durant cette traversée. Bien entendu, il faut aussi faire la navigation. Nous sommes novices et un peu anxieux à l'idée de se perdre. Alors, on fait le point plus souvent que nécessaire et la carte se constelle de croix qui témoignent de notre progression sur la mer. On peaufine le réglage des voiles, envoyant le spi dès que possible, le rentrant quand le vent forcit, enroulant et déroulant

le génois ou la grand-voile au gré de la brise

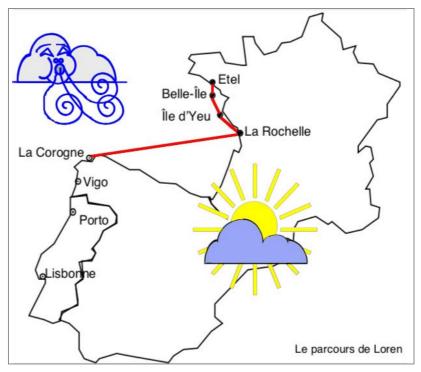
Le vendredi 2 août passe sans souci, et nous apercevons au loin des orques qui viennent respirer, mais durant la nuit, le vent forcit et la mer devient agitée. Au petit matin du 3 août, après une nuit blanche pour Yves et Franck, nous apercevons au loin les côtes d'Espagne, abruptes collines tombant dans la mer, rochers sombres se découpant dans le ciel sale. Le bateau est malmené par des vagues de 2-3 mètres arrivant de 3/4 arrière, alternant accélérations dans les creux et coups de frein brutaux dans les vagues. Nous filons à 10 nœuds malgré plusieurs tours d'enrouleur dans le génois. Ce n'est qu'à 13 heures que nous entrons dans la baie de La Corogne, fatigués et heureux à la fois. Nous avons mis trois jours (70 heures exactement) pour parcourir 450 milles au loch, ce qui fait une vitesse moyenne de 6,4 nœuds. Pas mal pour des débutants.

Nous évitons le port de La Corogne, décrit par les guides comme sale et rouleur, pour aller mouiller à Ares, charmant petit village au fond de la baie. Nous y restons trois jours pour récupérer, faire nos premiers pas sur le sol espagnol et découvrir la vie locale.

Les enfants se rendent compte qu'ici on ne vit pas comme en France : la langue est différente, les horaires des repas sont plus tardifs, on trouve partout du poisson et des fruits de mer (puisque nous sommes près des côtes), les bus et les cabines téléphoniques sont différents, les sirènes des ambulances et de la police sonnent comme dans les films américains... Ils apprennent un peu d'espagnol : bonjour (holà), merci (gracias), s'il vous plait (por favor), au revoir (adios)...

Après avoir passé trois jours à Ares, nous allons à La Corogne. Avant toute visite touristique, nous effectuons là les quatre tâches prioritaires du plaisancier en escale et que nous ferons désormais dans chaque port important. D'abord, une douche (souvent froide, parfois chaude) pour chacun : un luxe inouï dont on n'imagine pas la saveur lorsqu'on est terrien.

Seconde épreuve : la lessive. Une corvée pour transporter le linge sale jusqu'à la "lavanderia", puis le rapporter jusqu'au bateau ; sans compter que de temps à autre on retrouve une chemise



de couleur tachée à l'eau de javel, un pull rétréci et feutré ou un vêtement disparu!

Troisième épreuve : les courses. L'approvisionnement est une préoccupation importante, surtout avec des enfants. Du lait, du pain frais, des œufs, des conserves, des légumes frais, etc. Le caddie est très vite plein, qu'il faut ensuite répartir dans des sacs ou des cartons à transporter jusqu'au bateau en bus ou en taxi ("en *maxi*" dirait Paulin).

Dernière épreuve: les pleins. Réservoirs de gasoil et d'eau sont remplis le long d'un quai, pas toujours très facile d'accès lorsque la marée est très basse ou quand le vent pousse Loren non manoeuvrant contre les autres bateaux amarrés là. Lorsque nous sommes dans une marina, nous en profitons aussi pour donner un coup de chargeur aux batteries avec le 220 volts disponible sur les bornes du ponton.

Puis nous visitons La Corogne. Mais ceci figure au sommaire du prochain numéro, ainsi que Finisterre, Arosa, Bayona, Porto, Lisbonne, etc.

À bientôt!

PETITES ANNONCES

Nous sommes en manque de nouvelles de la famille et des amis. Écrivez-nous, c'est simple. Notre adresse: Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles. Les parents de Constance, qui habitent là, groupent le courrier et nous le font suivre en bloc dans une poste restante que nous leur indiquons régulièrement. C'est plus sûr. Les coordonnées téléphoniques des parents de Constance: Paul et Anne Sentilhes: 39 51 24 71.

Nous souhaitons vivement rencontrer des gens dans les endroits que nous visitons. C'est tellement plus agréable de découvrir une ville ou un pays avec quelqu'un qui le connait déjà! Envoyez-nous les coordonnées de vos connaissances aux Canaries, Cap Vert, Brésil, Guyane, Venezuela ou Antilles. Nous irons leur faire une visite de votre part.

Pour ceux qui veulent s'abonner au Vent du Large en cours de route, abonner des amis ou changer d'adresse : envoyez un mot avec votre adresse et 100 F (pour les photocopies et les timbres) à l'ordre de Frédéric Emine, 39 boulevard Devaux, 78300 Poissy. C'est lui qui s'occupe efficacement des tirages et des envois aux abonnés.



TOUS AU SOLEIL...

Au sommaire de ce numéro : l'Espagne, le Portugal, Porto Santo. Notre aventure continue avec nos trois moussaillons qui ont maintenant le pied marin très sûr.

Après avoir passé quelques jours dans la baie de La Corogne, nous faisons une très agréable navigation de quelques heures le long des côtes de la Galice, aussi découpée que peut l'être la Bretagne, et nous arrivons le 13 août dans la baie de Camariñas, superbe petit village de pêcheurs au fond d'une ria encaissée. Mais au moment de mouiller dans l'avant-port, le vent souffle fort, puissamment accéléré par les hautes collines environnantes. Nous jetons l'ancre et au lieu de s'immobiliser, le bateau dérape, dérape et dérive dangereusement vers d'autre bateaux ancrés là. Yves veut remonter l'ancre mais celle-ci reste accrochée à quelque chose, entre deux eaux. Sueur froide! À force de patience et en tirant comme des brutes, nous parvenons à remonter lentement l'ancre jusqu'à la surface: elle est prise dans un cordage. Sans hésiter, Yves tranche le cordage maléfique avec son couteau (toujours avoir un couteau sur soi...). Puis nous partons plus loin chercher un mouillage plus accueillant.

Mouillage de rêve

Nous en trouvons un non loin de là, devant une plage déserte, au fond d'une toute petite baie ombragée d'arbres. Nous nous approchons autant que nous le pouvons et jetons l'ancre dans 50 cm d'eau limpide sur fond de sable blanc. Deux heures plus tard, la marée est descendue et les enfants peuvent aller à pied jouer sur la plage. Plus tard encore, l'eau s'est retirée sur plusieurs centaines de mètres et Loren est posée sur la grève (photo). Rosanne, Hubert et Paulin jouent sur cette immense plage et se baignent dans quelques centimètres d'eau cristalline. Ils reviendront avec



une étoile de mer vivante qui les étonne. Nous restons là plusieurs jours durant lesquels nous bricolons un peu sur le bateau. De belles bibliothèques font leur apparition dans le carré.

Le Cap Finisterre

Le 15 août, nous partons pour le Cap Finisterre, mais le vent nous abandonne et c'est au moteur sur une mer d'huile que nous passons ce cap mythique à la détestable réputation. Nous mouillons devant une immense plage et faisons voler notre récent achat : un cerf-volant. Hubert est fasciné et reste trois quart d'heure sans le lâcher des mains, à le regarder virevolter dans le ciel.

Le 17 août, nous quittons Finisterre dans un brouillard à couper au couteau. Nous entendons dans le lointain les sirènes des phares qui hululent, mais il est quasiment impossible d'identifier d'où viennent ces sons. Heureusement, notre radar (Madame Irma pour les

intimes) veille et nous indique où sont les dangers afin de s'en tenir à distance. Dans l'après-midi, hurlement de joie des enfants à la vue de notre première prise: un beau maquereau! Il finira dans nos assiettes le soir même. Puis nous arrivons en baie d'Arosa en fin de journée, toujours dans le brouillard. Nous mouillons dans une baie bien abritée, mais décidément l'été est bien froid et les baignades très occasionnelles et rapides. Le lendemain, nous faisons une longue promenade sur la plage, jusqu'à un groupe de gros rochers où les enfants peuvent pratiquer une de leurs activités préférées : l'escalade. De vrais petits singes! Mais Rosanne manque un saut et se retrouve toute habillée dans l'eau plus que fraîche. Un peu plus loin, c'est Yves qui s'ouvre le pied sur un rocher pointu enfoui dans le sable. Il restera chaussé trois jours pour éviter le contact avec l'eau de mer qui empêche la cicatrisation.

On prend le train

Le 20 août, nous prenons un train pour aller visiter St Jacques de Compostelle: la vieille ville médiévale avec ses ruelles sombres et tortueuses pavées, la magnifique cathédrale romane avec son portail gothique flamboyant rapporté quelques mètres seulement devant le portail roman d'origine, superbement sculpté. Rosanne se passionne pour les statues des apôtres et évangélistes en-

tourant le Christ et St Jacques. Une belle escapade. Le lendemain, au moment de quitter le port, l'hélice de Loren se prend dans la pendille (cordage immergé qui permet d'amarrer le bateau par l'arrière lorsque l'avant est amarré au ponton). Malgré nos efforts, il est impossible de se dégager à la main et nous devons une nouvelle fois couper le cordage au couteau (toujours avoir un couteau sur soi...) pour partir.

Courrier, précieux courrier...

Quelques jours plus tard, nous faisons route pour Bayona, escale très attendue car c'est là que nous devons recevoir notre premier courrier. Il pleut une fois de plus, mais ce n'est pas grave car nous avons l'immense plaisir de découvrir à haute voix et en famille les lettres qui nous attendaient. Bon moment et intense émotion. Plus tard, nous allons visiter la réplique de la Pinta de Christophe Colomb, très bien reconstituée. En effet, c'est à Bayona que la Pinta revint du 1° voyage transatlantique. C'est le moment d'une petite leçon d'histoire. Les enfants réalisent qu'il n'y a sur ce navire ni winch ni enrouleur de voiles, ni guindeau et se demandent comment cette caravelle pouvait avancer avec ces drôles de voiles carrées! À Bayona nous rencontrons un couple de Portugais sur leur bateau, dont la croisière estivale se termine plus tôt que prévu : Alfredo s'est cassé une côte en tombant dans son bateau et doit rentrer à Porto en voiture. Entre voisins de ponton, nous sympathisons et en quelques heures un réel courant d'amitié passe entre nous. Nous découvrons à travers Alfredo et Maria Teresa un couple chaleureux, cultivé (ils parlent parfaitement le français), prévenant et simple. Ils nous invitent à passer les voir lors de notre escale à Porto, dans quelques jours.

Le Portugal

Le 2 septembre, sous un magnifique soleil (enfin), la navigation pour Viana do Castelo (Portugal) se fait tranquillement, sous spi. Nous visitons cette belle petite ville ancienne et sommes frappés de voir que les Portugais sont si différents des Espagnols. Très discrets, pas exubérants, peu loquaces, ils cachent pourtant une gentillesse sincère et une générosité peu communes, toujours prêts à rendre service. Nous avons pris un funiculaire pour accéder à l'église Santa Lucia, tout en haut d'un pic montagneux au-dessus du village d'où on découvre une vue magnifique sur le fleuve, le port et la mer. Puis nous redescendons par le même moyen de transport et les enfants comprennent le mécanisme du funiculaire : une cabine descend pendant que l'autre monte, équilibrant les masses qu'un simple moteur de Solex pourrait actionner. Étonnant, non?

Les côtes du Portugal ne sont pas aussi découpées que les rivages espagnols : ce sont d'immenses plages bordées de dunes, où viennent se briser les vagues venues du fond de l'Atlantique. Il n'y a donc pas la possibilité de trouver un petit mouillage tranquille au fond d'une baie isolée, comme en Espagne. Nous allons donc de port en port, découvrant parfois de très beaux villages comme Viana do Castelo, et parfois d'horribles complexes industriels puants et vaseux comme Leixoes, le port de Porto.

À Porto

Nous passons là quelques jours pour visiter les caves et faire l'emplette de quelques bouteilles. Le vin de porto est issu de cépages spécifiques plantés sur les hauteurs, assez loin de la ville, dans des sols aux caractéristiques particulières qui lui confèrent son goût et - bien sûr - son appellation. La récolte descendait autrefois en barque sur le fleuve Douro (aujourd'hui en

Des passagers bien singuliers...

Sur Loren, bien sûr il y a Yves, Constance, Rosanne, Hubert et Paulin. Mais il y aussi le petit personnel : 4 équipiers dévoués, souvent oubliés et pourtant indispensables malgré leur silence et leur totale discrétion.

Tout d'abord, je vous présente Raymond. J'ai nommé le pilote automatique qui barre imperturbablement durant des quarts de 12 heures et plus, ne réclamant pour toute pitance que quelques ampères, et dont les services sont inestimables de jour comme de nuit, gardant le cap contre vents et marées.

Puis voici Luke Skywalker, alias GPS dont le cerveau subliminal est en communication permanente avec les Astres. Il peut nous donner notre position à 100 mètres près, n'importe où sur la planète, nous indiquer le cap à suivre pour atteindre la prochaine étape, ainsi que la distance et le temps de navigation restant à parcourir. Il peut même donner

ses ordres directement à Raymond. Précieux équipier...

En troisième lieu, Mesdames et Messieurs, voici Madame Irma Radar qui voit dans le noir. Sans hésiter elle détecte le rocher sournois tapi dans le noir, la côte inhospitalière masquée par la brume ou le cargo mal intentionné. Sur son écran vert, le brouillard le plus épais ne dissimule rien et nous pouvons naviguer sereins grâce à sa surveillance attentive.

Enfin, last but not least, Gégène l'éolienne produit du courant pour ses petits camarades. Elle ne demande rien qu'un peu de vent pour travailler bravement de jour comme de nuit, sans plainte.

Oui, vraiment, toute cette équipe dévouée fait du bien bon travail, et avec une abnégation qui force le respect. Chapeau bas!

camion-citernes) jusque dans les maisons de vin qui bordent le fleuve, comme à Bordeaux. Le jus de raisin est alors mis à fermenter dans de grandes cuves, comme pour faire du vin, mais on stoppe la fermentation à un certain stade en y adjoignant une certaine quantité d'eau de vie. On obtient donc un liquide fruité, sucré et alcoolisé que l'on va laisser vieillir plusieurs années en barriques de chêne avant de le mettre en bouteilles. Ce sont les Anglais qui ont fait la fortune et la réputation du porto à l'époque napoléonienne, et beaucoup de maisons de porto ont un nom à consonance anglaise (Sandeman, la plus importante, par exemple). À Porto, nous retrouvons aussi nos amis Alfredo et Maria Teresa qui nous invitent à dîner chez eux. Une grande occasion pour les enfants qui se retrouvent à une table de salle à manger pour la première fois depuis longtemps! Nous passons une excellente soirée à parler de bateau car Alfredo et sa femme ont un magasin d'accastillage et naviguent depuis longtemps. Le lendemain leur fils fera le taxi pour nous une bonne partie de la journée : visite des caves, recherche de matériel et courses diverses... Le soir Alfredo et Maria Teresa viennent dîner à bord de Loren : c'est la première fois que nous avons des invités à bord ! Ils apportent du vin et des bonbons pour les enfants et nous passons une très agréable soirée. On se quitte en se promettant de se revoir en France après notre retour, car Alfredo vient souvent en région bordelaise chercher des bateaux dont il est l'importateur au Portugal.

Après Porto, se succèdent plusieurs escales qui ont chacune leur charme et leurs désagréments: Aveiro, Figueira da Foz, Nazaré, Peniche, Cascais.

Frayeur

À l'une de ces escales, il nous est arrivé une aventure qui aurait pu se terminer très mal : les parents étaient dans le bateau pendant que les enfants jouaient sur le ponton. Brutalement nous sommes alertés par les hurlements de Rosanne et Hubert : «Paulin, Paulin, Paulin !». Nous nous ruons comme des diables hors du bateau et comprenons instantanément la situation : Paulin est dans l'eau fangeuse du port, entre le ponton flottant et la coque du bateau. Sans perdre un instant, Yves plonge et

rattrape l'enfant entre deux eaux. En quelques secondes Paulin est sorti de l'eau, rincé à l'eau douce et réconforté. Il n'a pas l'air d'avoir souffert, mais il a eu peur. Les deux autres enfants ont sans doute eu plus peur que lui encore. Mais nous n'avons pas trop dramatisé l'événement, pour ne pas lui donner une importance démesurée qui pourrait avoir des conséquences néfastes: peur de l'eau, refus du bateau, angoisses, etc... Il n'empêche que nous avons eu une belle frayeur et que nous en avons rêvé la nuit suivante.

Lisbonne

Le 15 septembre, au petit matin, nous remontons le Tage pour accéder à Lisbonne, magnifique ville aux sept collines. Nous trouvons une place dans la plus moche des 4 marinas de la ville (pas d'eau ni de courant au ponton), mais qui offre l'avantage d'être la plus proche du centre-ville à pied. À Lisbonne, nous retrouvons Alain, un ami qui dirige ici la filiale d'Algeco depuis 5 ans, qui parle couramment portugais et connaît bien le Portugal, son histoire son peuple. Il nous pilote, nous fait visiter les environs et nous fait découvrir une fabrique artisanale d'azulejos, ces carreaux de faïence multicolores qui décorent tant de monuments et de maisons. Plusieurs fois, nous dînerons ensemble et passerons des moments inoubliables avec lui, en particulier l'anniversaire des 40 ans d'Yves, à l'occasion desquels il apporte un cadeau, un magnifique gâteau et des bougies. Délicate attention. Il nous présente aussi Renaudet Sophie, un couple d'expatriés pour le compte de Michelin, dont les enfants ont exactement l'âge des nôtres et avec qui nous irons visiter le cloître de Jeronimo (St Jérôme), magnifique spécimen de l'architecture manuéline. Cette architecture, apparue sous Manuel 1er, à l'époque des grands navigateurs et des expéditions lointaines sculpte et cisèle dans la pierre des motifs à base de cordages et de nœuds absolument splendides. Nous profiterons aussi de leur aide pour faire des lessives et prendre des douches chaudes (luxe inouï pour nous) à leur domicile.

En route pour Madère

Le 20 septembre, accompagnés d'une équipière recrutée dans les colonnes de Voiles et Voiliers, nous

appareillons pour l'archipel de Madère, distant de 450 milles nautiques (830 km). Durant toute la traversée qui durera trois jours et quatre nuits, nous aurons un vent fort sans être démesuré (entre 16 et 20 nœuds), et une mer agitée. Le bateau, lourdement chargé, tape dans les vagues, et remue beaucoup, rendant la navigation inconfortable. Le dernier jour, en guise de récompense à notre patience, nous prendrons 3 beaux thons et un autre poisson que nous n'avons pas identifié mais qui a fini, comme les autres, à la poêle. Nous arrivons en vue de Porto Santo, la première île de l'archipel, vers 21 heures, mais ce n'est qu'à 23h30 que notre ancre touche le fond dans la baie de Porto Santo. Nous sommes bien fatigués par cette traversée un peu éprouvante, mais nous buvons une bonne bière pour fêter entre nous cette arrivée. Après Lisbonne où il a plu presque tous les jours, nous espérons que cette fois-ci, nous sommes arrivés au pays où il fait toujours beau. De fait, la température clémente et le ciel nocturne dégagé nous laissent présager le meilleur. On verra bien demain!

suite page 4

LE COIN CUISINE..

Voici deux recettes très faciles à réaliser, que nous dégustons avec plaisir.

LES GALETTES SAINT BAR

Elles se consomment au petit déjeuner ou au goûter et remplacent le pain. Elles se dégustent tièdes avec du chocolat ou de la confiture.

<u>Ingrédients</u>: Une tasse de farine, une demi-tasse de sucre, une cuillère à café de levure Alsacienne et un demi-verre d'eau.

<u>Préparation</u>: Bien mélanger tous les ingrédients, puis faire revenir de petites galettes à feu doux durant une dizaine de minutes, dans une poêle huilée

LE GATEAU À LA BANANE

Très facile à faire, il plaît beaucoup.

<u>Ingrédients</u>: 50 g de sucre, 120 g de farine, 1 cuillère à soupe rase de levure, 80 g de beurre, 2 œufs, 6 bananes écrasées, de la vanille.

<u>Préparation</u>: Mélanger en crème les ceufs, le sucre et le beurre fondu ; ajouter la levure et ensuite les bananes écrasées. Le mélange doit être très crémeux. Verser dans un moule huilé et cuire à four moyen 30 minutes. C'est encore meilleur dégusté tiède.

INTERVIEW EXCLUSIVE

Notre envoyé spécial sur LOREN a rapporté quelques impressions des 3 enfants embarqués dans l'aventure.

- Question : Alors, les enfants, que pensez-vous de la vie en bateau ?
- Rosanne : J'en pense bien (sic). Chaque enfant a sa cabine avec sa bibliothèque et ses jeux et ses habits.
- Paulin : Et aussi, moi, j'ai mon sac de coussage (sac de couchage).
- Q : À quoi jouez-vous sur Loren ?
- Hubert : Eh ben on met son harnais et on va faire l'escalade.
- Rosanne: Oui on monte sur le rouf et hop on s'accroche au bas-hauban et on glisse jusqu'en bas.
- Paulin : Oui et aussi on pêche avec notre canne à pêche.
- Hubert : Moi, je traîne mon petit bateau avec son bout.
- Rosanne: Et quand il pleut, on joue au papa et la maman, ou bien au chien dans nos cabines.
- Hubert : Moi ce que je préfère, c'est jouer dans l'annexe au mouillage.
- Rosanne : Oui, on met nos gilets de sauvetage et les parents nous accrochent à un long cordage, et puis on rame avec Hubert.
- Paulin : C'est moi qui gonfle l'annexe.
- Hubert : C'est même pas vrai, tu es trop petit.
- Rosanne : Oui, mais l'annexe, elle fuit, alors il faut la regonfler tout le temps...
- Q : Et comment se passe la classe ?
- Hubert : C'est l'école de mer.
- -Rosanne: Moi je travaille avec Maman, je suis en C.P.: elle m'apprend à lire. Déjà je sais lire et on fait des maths.
- Hubert : Moi, je fais la lecture des chiffres : on joue avec un dé. Et aussi je fais la lecture des mots pour apprendre à lire comme Rosanne.
- Paulin : Moi aussi je lis des mots !
- Q : Ah bon, tu apprend aussi à lire ?
- Paulin : Oui, et après je serai un papa, grand comme çà, avec des poils sur les jambes. Regarde, t'as vu, j'en ai déjà!
- Q : Et qui fait la cuisine ?
- Hubert : C'est Maman, et nous on met le couvert et on débarrasse.
- Rosanne : Moi, j'épluche les légumes et j'aide Maman.
- Paulin : Et puis on met l'apéritif, et on mange des chipirones. Tu sais ce que c'est ?
- Q : Non, dis moi ?
- Paulin : C'est des petits calamars avec de la sauce tomate. C'est bon : on les pique avec un bâtonnet et on les mange. Mmhh!
- Hubert : Moi, ce que je préfère, c'est les nouilles avec de la sauce magique (la sauce Maggi, NDLR).
- Q : Qu'est-ce que vous préférez sur le bateau ?

- Rosanne: Moi, il y a trois choses que je préfère: d'abord jouer dans l'annexe, ensuite être au ponton, et puis quand des bateaux nous font des vagues.
- Hubert : Au ponton, on joue à faire les manœuvres : on amarre le bateau, on descend, on remonte, on tire les cordages... en faux, bien sûr.
- Paulin : Oui, et aussi on se pend aux filières et on joue à faire les patte-battages (pare-battages, NDLR).
- Hubert : Moi, j'aime quand on se baigne. Je sais presque nager.
- Paulin : Et quand on saute dans l'eau, ça éclamousse.
- Rosanne : Tu sais, le bateau, c'est bien pour nous parce que tout est à notre taille : le cabines, les portes, les cabinets... Papa et Maman, eux, ils se cognent toujours quelque part.
- Q : Et personne n'a le mal de mer ?
- Rosanne : Si, au début, moi je ne me sentais toujours pas bien, mais maintenant, je suis moins malade.
- Hubert: Moi, non et Paulin non plus. On joue, parfois on vomit et on rejoue ou alors on s'allonge pour dormir.
- Paulin : Moi, je fais mes puzzles.
- Rosanne : Oui, mais il faut regarder devant pour voir s'il n'y a pas un bateau qui vient sur nous, ou bien des casiers de pêcheurs.
- Hubert: Oui, même qu'un jour on a failli se prendre dans un filet; il était très très long et on ne pouvait plus passer. Et puis on pêche aussi des maquereaux et des thons.
- Merci à tous les trois et bon voyage !

PETITES ANNONCES

Mille merci à tous ceux qui nous ont écrit suite au numéro 1 du "Vent du Large". Leurs lettres nous ont vraiment fait plaisir et nous relient fortement avec ceux qui nous suivent de loin. C'est pour nous une grande joie d'avoir de vos nouvelles.

Vous pouvez nous poser des questions sur notre vie, la navigation, les endroits que nous découvrons... et nous répondrons dans ces colonnes. Écrivez-nous : Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles. Les parents de Constance, qui habitent là, groupent le courrier et nous le font suivre dans une poste restante que nous leur indiquons. C'est plus sûr. Leurs coordonnées téléphoniques : Paul et Anne Sentilhes : 01 39 51 24 71.

Pour ceux qui veulent s'abonner au Vent du Large en cours de route, abonner des amis ou changer d'adresse : envoyez vos coordonnées et 100 F (pour les photocopies et les timbres) à Frédéric Emine, 39 boulevard Devaux, 78300 Poissy. C'est lui qui s'occupe des tirages et des envois aux abonnés.

suite de la page 3

Porto Santo

Le lendemain matin, c'est une vision idyllique qui s'offre à nous sous le soleil: une eau bleu turquoise limpide, une immense plage de sable blond et une colline ocre s'alignent devant nos yeux émerveillés. Le soleil brille et chauffe nos corps encore très blancs. L'eau limpide nous appelle. Tout le monde au bain! On en profite pour gratter un peu la coque et l'hélice, en partie envahis par des algues et des coquillages. Comme il y a quelques poissons dans l'eau, Yves sort son fusil sous-marin et remonte victorieusement trois soles qui, sous l'eau paraissaient de taille raisonnable. Hélas, en réalité, elles ne mesurent que 15 cm et ne rassasient pas l'équipage. Qu'importe, il reste du thon de la veille. Nous passons deux journées de farniente à Porto Santo. Comme souvent après une traversée, nous avons besoin de temps pour nous remettre en train: le retard de sommeil, la nervosité accumulée nous poussent à l'inaction. Puis nous allons visiter le village avec l'annexe qui glisse sur une eau limpide comme celle d'une piscine. C'est un beau village, plein de maisons blanchies à la chaux le long de petites rues tortueuses conduisant à une placette pavée de galets noirs ronds et lisses, au milieu de laquelle coule une petite fontaine sans prétention, entourée de verdure, de lauriers rose, d'hibiscus, de bougainvillées. Les rues en pente sont bordées de palmiers qui leur font une ombre douce. Il semble qu'ici la vie s'écoule au ralenti, loin de l'agitation de Lisbonne. Nous découvrons un nouveau monde.

À suivre...

Au sommaire du prochain numéro: Madère, l'ile des fleurs, et les Canaries.



LES ÎLES ATLANTIQUES

Nous voici enfin sous des latitudes plus clémentes : Madère, les Canaries, les îles du Cap Vert.

Après avoir passé quelques jours à Porto Santo, nous allons à Madère en une après-midi sous spi et découvrons Funchal sous le soleil couchant. Magnifique arrivée! Mais le mouillage est terriblement rouleur et nous passons une mauvaise nuit. Les quelques jours que nous passons à Madère sont merveilleux: nous profitons de deux excursions en bus qui nous font découvrir l'intérieur de l'île.

Madère

L'île est volcanique et l'on voit partout des rochers de lave solidifiée sur des terres rouge brique. À perte de vue, des vallées et des montagnes dont la plus haute culmine à 1960 mètres. La végétation est des plus variées et évolue avec l'altitude. Au niveau de la mer, ce sont de magnifiques plantes tropicales, majestueuses et colorées. Au fur et à mesure que l'on monte, on traverse des forêts d'eucalyptus et des plantations de pommiers. Plus haut encore, on évolue dans les pins et les genêts. Au dernier «étage», où nous avons vraiment froid, il n'y a plus que de l'herbe et l'immensité bleu profond du ciel de montagne, parcouru à toute vitesse par des nuages pressés. Quand on redescend, on traverse à nouveau ces différentes strates de végétation pour se retrouver dans la chaleur moite quittée quelques heures plus tôt. Cela fait un drôle d'effet de voir réunis dans cette petite île tant de climats et de types de végétation. Nous visitons ensuite une autre partie de l'île où des cultures en terrasses bien entretenues attirent l'œil. Le long de ces terrasses, des petits canaux où coule l'eau d'irrigation, soigneusement distribuée à



chaque parcelle selon ses besoins. Ici les bananiers poussent en masse. Tous ne donnent pas cette petite banane à la saveur très soutenue et très sucrée typique de Madère. Certaines essences ne produisant pas de fruit sont seulement ornementales et entourent joliment les maisons. Là, des vignes. Il est vrai que Madère est bien connue pour son vin. Mais les vignes sont bien étonnantes : elles sont hautes, parfois jusqu'à deux mètres et forment entre elles comme une treille. Vu de haut, c'est un tapis de feuilles que l'on aperçoit. Les grappes pendent en-dessous, pratiquement à l'ombre. Les vendangeurs à l'œuvre à cette époque cueillent le raisin et remplissent leur hotte, puis grimpent à pied jusqu'à la route où les attend un tracteur de ramassage qui emporte le raisin vers la vinification. Le vin subit un traitement identique à celui de Porto: la vinification est stoppée par l'ajout d'eau de vie, puis laissé à vieillir en fûts de chêne sous les toits surchauffés

des chais de Madère où il prend son goût et sa couleur inimitables. Nous visitons aussi « la vallée des nonnes » où, au 15e siècle les religieuses d'un couvent de Funchal avaient trouvé refuge pour échapper aux pirates atroces qui écumaient l'île. Aujourd'hui, un village accroché aux pentes abruptes de la montagne continue à survivre ici, quasi-retiré du reste du monde. Pas de route, seulement des chemins de mule, la brume au quotidien et parfois la pluie, et une terre aride qu'il faut cultiver en terrasses. Parfois les enfants doivent marcher une heure et demie pour aller à l'école. Du haut de notre promontoire, nous ressentons l'isolement de ce village en contrebas, si près à vol d'oiseau et pourtant si loin de nous. Le soir, en plein air, nous assistons à un concert de musique traditionnelle de toute beauté. Nous avions envisagé de n'y passer qu'un petit moment, pensant que les enfants ne tiendraient pas longtemps. Mais les chants et les danses, simples

mais beaux nous ont retenus jusqu'à la fin. Les instruments de musique (mandolines, guitares, flûte à bec, contrebasse, triangle, percussions) et les costumes colorés ont étonné puis fasciné les enfants. Nous-mêmes étions sous le charme de cette douce soirée rythmée sur des airs entraînants.

Au marché

À Funchal, il faut aussi parler du marché qui est un vrai spectacle. De bonne heure, les pêcheurs arrivent avec d'énormes thons de 40 cm de diamètre que les poissonniers découpent à la hache en grandes tranches saignantes. On dirait des steaks de bœuf. Il y a aussi les « espadas » (sabre), sinistre poisson noir de deux mètres de long à la mâchoire agressive et aux yeux globuleux qui vit entre 1.000 et 2.000 mètres de fond et qui est une des spécialités culinaires de Madère. On en trouve à toutes les sauces dans tous les restaurants de l'île. Le marché aux primeurs impressionne par la variété des couleurs et des espèces proposées. Mais c'est surtout le marché aux fleurs qui est le plus beau. Les marchandes habillées en costume traditionnel multicolore proposent de splendides bouquets à base d'hibiscus, d'anthurium, de poinsétia et de bien d'autres fleurs dont le nom nous est inconnu. À la fin de notre séjour, après avoir fait les lessives, douché tout le monde et fait le plein de vivres frais, nous allons dépenser nos derniers escudos au restaurant : poissons et crustacés pour tout le monde.

En route!

Le 29 septembre, nous appareillons pour les Canaries. C'est notre première traversée sans équipier, mais maintenant, nous connaissons assez la navigation et notre bateau pour partir sans crainte. La mer est peu agitée et le vent de 15 nœuds nous pousse gentiment et confortablement. Les enfants jouent. Ils escaladent le roof et glissent le long du toboggan des panneaux de pont. Puis ils jouent à la pêche. Paulin et Hubert tiennent dans leur bouche le mousqueton de leur harnais. Ce sont les poissons. Ils nagent dans le cockpit. Assise sur un banc, Rosanne tire sur le bout du harnais. Ah, un poisson! Paulin s'approche, Rosanne lui enlève le mousqueton de la bouche et l'allonge sur le flanc en commentant sa pêche à haute voix. Elle commence à découper et vider le « poisson » : avec le tranchant de la main, elle coupe la tête au niveau du cou et la jette à la mer, puis elle incise son frère sur le ventre, ouvre, retire les viscères, racle bien. Puis elle coupe la queue au niveau des pied et la jette à la mer avant d'envoyer Paulin dans un seau. Là on dirait que tu bougeais plus; t'es mort. Pendant ce temps, Hubert est consigné dans un seau en attendant son tour... Lui aussi se prête au jeu avec un réalisme fascinant. Ils ne nous voient même pas !

Arrivée

Notre traversée de 270 milles entre Madère et l'île Graciosa (Canaries) se fait sans équipier en deux jours et deux nuits durant lesquels Yves et Constance se partagent les quarts de nuits et dorment un peu durant le jour. Mais cette solution n'est pas envisageable pour nous sur de longues durées : l'humeur se dégrade vite par manque de sommeil et les enfants ont besoin de nous pendant la journée, car ils font leur nuit, eux. Alors la question se pose : avoir un équipier ou pas ? Après avoir testé les deux solutions, nous avons fait notre choix. Les avantages d'avoir un équipier sont évidents : une paire de bras supplémentaires pour les manœuvres, des quarts de nuit plus courts et mieux répartis. Mais les inconvénients nous ont rebutés après 2 expériences. Un équipier occupe une cabine (sur un bateau ça compte), c'est une bouche de plus à nourrir et à désaltérer (en traversée, les vivres et l'eau ne sont pas inépuisables) et surtout c'est une présence étrangère à notre famille qui, quelle que soit sa discrétion, finit par peser sur notre intimité. Nous avons donc opté pour continuer notre voyage sans équipier.

Avant l'aube du troisième jour, nous arrivons près de l'île Graciosa, gros

BRÈVES

Depuis notre départ, mais surtout aux Canaries et au Cap Vert, nous avons rencontré bien des bateaux de voyage, chacun avec son histoire et son programme. Il y a Didier, ex-consultant en recrutement qui a pris deux années sabbatiques en accord avec son entreprise pour faire le tour du monde sur son petit voilier en bois. Il y a Jean sur un bateau en acier qu'il a construit lui-même et qui rend des services à tout le monde avec gentillesse et compétence : il possède à bord une panoplie complète d'outils et de machines qui lui permettent de réaliser parfois de gros travaux : fabriquer un tangon, souder des tubes inox (c'est lui qui a soudé des plaques inox sur le tube de notre éolienne, une astuce anti-vibration vue sur un autre bateau), réparer une barre franche, etc. Sa disponibilité et sa faconde méridio-

RENCONTRES..

nale ont conquis tout le ponton de Las Palmas. Il y a aussi Louis et Ginette, retraités qui rééditent le voyage qu'ils ont déjà réalisé il y a 5 ans : Canaries, Cap Vert, Brésil, Antilles. Ils retrouvent les lieux et les mouillages qu'ils ont déjà fréquenté avec un petit air de déjà vu qui les déçoit un peu. Il ne faut pas refaire le même voyage. Il y a Roland et Violette qui sont partis «pour au moins 5 ans» avec leurs deux enfants de 16 et 7 ans. Prévoyants, ils ont embarqué dans leur 13 mètres en acier «Vagues à l'âme» 80 bocaux faits maison, 500 boites de conserve, 4 vélos et tout un matériel en 220 volts (perceuse, scie sauteuse, mixer, machine à coudre) qu'ils font tourner grâce à un convertisseur 12-220V. Les enfants font très sérieusement leurs études par correspondance et nous ont impressionné

par leur application. Nous avons aussi rencontré Thierry et Catherine, partis avec leurs trois enfants de 13, 10 et 5 ans sur un grand catamaran de 13 mètres sur 7 pour faire le tour du monde en trois ans. Thierry, la quarantaine dynamique était médecin spécialiste à Paris, avec une belle et grande maison à St Cloud. En juillet, il a vendu cabinet et maison et abandonné sa vie bourgeoise bien réglée pour entraîner sa famille dans la réalisation de son rêve. Il y a aussi Joël, parti en septembre et qui ne pense qu'à retourner aux Marquises. Il y a aussi... mais la liste serait trop longue. Bref, nous ne sommes pas les seuls, loin de là, à voyager ainsi, à avoir quitté notre vie quotidienne en France pour découvrir le monde autrement, pour un temps ou pour toujours.

caillou volcanique au nord des Canaries. Le brouillard nous voile la visibilité et nous ne sommes pas très rassurés de mouiller de nuit dans un endroit que nous ne connaissons pas et dont les côtes, d'après la carte, sont émaillées de rochers. Nous envisageons un moment de repartir au large en attendant le lever du jour. On n'en mène pas large : on a beau écarquiller les yeux, on ne distingue rien. Finalement, on contourne prudemment une pointe rocheuse et, miracle, quelques feux s'offrent à nos yeux, à 200 mètres environ. Ce sont les feux de mouillage de quelques bateaux ancrés là dans la baie. C'est notre veine, car bien des voiliers n'allument pas leur feu de mouillage pour économiser le courant. Nous laissons tomber notre ancre à quelque distance. Pas fâchés d'être arrivés, nous buvons un café et tombons comme des masses sur notre couchette à 7h30 du matin, le bateau immobilisé sur une mer calme. Quel sentiment de quiétude, car depuis Lisbonne, nous sommes sur un bateau en perpétuel mouvement, ce qui fatigue l'organisme qui doit sans cesse réajuster son équilibre, même la nuit.

Lanzarote

Après une journée de repos à Graciosa, nous partons pour Arrecife de Lanzarote. En effet, nous devons accueillir Angélique, la sœur de Constance, pour quelques jours. La navigation est dure car la mer est très agitée, le vent s'étant violemment renforcé. Finalement nous mouillons dans la petite baie calme d'Arrecife. Nous allons à terre et découvrons cette petite ville: de nombreux magasins en détaxe où l'on trouve du matériel photo, hi-fi, vidéo, des parfums, des montres, des vêtements, de l'alcool, des cigarettes... et une concentration impressionnante de touristes. Angélique arrive à bord, et avec elle, des lettres, des cadeaux, des photos, du camembert, du saucisson, du vin... On se serait cru à Noël, c'était fabuleux, à en oublier où on était et le temps qu'il faisait.

À Lanzarote, nous découvrons les secrets des volcans. En effet, en septembre 1730, un énorme cataclysme a sévi sur le sud de l'île. 30 cratères en feu ininterrompu pendant 6 ans ont englouti 11 villages de leur lave incandescente. Aujourd'hui, le paysage est lunaire et nous bouleverse. Après la mer bleu turquoise vivante, nous

découvrons une mer de lave : paysage minéral dans les noirs et les marrons, ciselé et boursouflé sur lequel il est impossible de marcher. On voit les coulures de lave telles qu'elles étaient il y a 200 ans, toutes dentelées, solidifiées, des tunnels effondrés car la lave était soufflée d'air. C'est impressionnant, car 200 ans, c'est... hier.

Ailleurs, sur les pentes de poussières volcaniques, des cuvettes de 3 mètres de diamètre, creusées à la main dans le sol aride, sec et poussiéreux fait de cendres que l'on croirait incultivables. De petits murets de pierre de lave simplement posées les unes sur les autres en demi-cercle autour de la cuvette protègent l'unique pied de vigne planté au fond du vent de nord-est. Il ne pleut qu'une ou deux fois par an. C'est la cendre qui emmagasine l'humidité de la nuit et qui, par capillarité, la transmet aux racines très profondes, jusqu'à la bonne terre. Et çà marche! Stupéfiant! Chaque pied donne entre 50 et 60 kg de raisin dont on fait un vin très fruité et alcoolisé, le Malvoisia. Un délice. Bel exemple de la suprématie de l'homme, opiniâtre et adaptable sur une nature inhospitalière. Sortis de cette zone volcanique de 200 km carrés, nous trouvons des village au style africain, entourés de palmiers et de cactus. Ce sont des oasis, présentes çà et là sur l'île. Nous visitons aussi un jardin de cactus où sont réunis plusieurs centaines d'espèces, des plus grandes au plus petites. Les enfants sont étonnés.

Gran Canaria

Après Lanzarote, nous filons vers Gran Canaria. Devant une immense plage de Fuerteventura, une autre île, nous mouillons une heure pour nous baigner dans une eau limpide et chaude. Puis décidons de rallier Las Palmas en naviguant une nuit. En fin de journée, le soleil se couche et la mer se lève. La nuit sera agitée et la mer houleuse. Au moment de remonter nos lignes de pêche, surprise : deux énormes barracudas de plus d'un mètre. Cela nous réconforte, car le matin même, une superbe dorade coryphène (la première) nous a échappé au dernier moment, après une longue bagarre, emportant le leurre et l'hameçon. Constance vide et découpe les deux poissons et en tire 32 filets, dont la moitié sera mise en conserve le lendemain, en prévision des jours sans poisson. Dans la nuit, nous avons du mal à distinguer les phares maritimes des lumières de la ville, que l'on aperçoit depuis plusieurs heures déjà. Que c'est long d'arriver! Ce n'est qu'au lever du jour que nous mouillons dans la baie de Las Palmas de Gran Canaria. Nous visitons la ville, autrefois escale de Christophe Colomb. C'est devenu une grande métropole. Après le départ d'Angélique, nous passons une semaine à quai pour résoudre une foule de problèmes techniques avant la grande traversée : résine et tissu de verre pour étanchéifier des coffres, gelcoat, vernis, soudures, etc... Pendant ce temps, Rosanne, Hubert et Paulin jouent sur les pontons avec d'autres enfants globe-flotteurs. Quel plaisir pour eux de courir, de pêcher des crabes, de s'arroser, d'aller découvrir les autres bateaux... Nous ne les voyons qu'aux repas. Mais une après-midi alors que Constance est partie à la plage de l'autre côté de la ville avec deux mamans et 7 enfants, le nombre d'enfants passe à 6 au retour. Paulin manque. Panique générale. Il fait déjà nuit. Yves file en vélo (prêté) à cette plage, cherche, interroge les gens, et finit par retrouver Paulin éploré, au poste de police du quartier, sur les genoux d'un sergent Garcia local, bonasse, qui lui a offert des sucettes et des bonbons. « Elle est gentille la police, maman, elle ne m'a pas mis en prison » sera son commentaire au retour! Malgré ces mésaventures, nous passons une très agréable semaine au ponton de Las Palmas, retrouvant ou rencontrant d'autres équipages, d'autres familles. Un apéro par ci, un dîner par là, entrecoupés de nombreuses conversations de ponton, autre forme de conversation de trottoir...

Nous profitons aussi des Canaries pour acheter un poste CiBi (bien moins cher qu'en France) qui permet de converser avec d'autres bateaux ou des radio-amateurs à terre. Depuis, nous avons eu en pleine mer des contacts d'exceptionnelle qualité avec des correspondants à Genneviliers, en Savoie, ou à Cayenne (Guyane). Ces contacts sont amicaux et superficiels, mais ils nous réchauffent le cœur en traversée. Nous savons qu'en cas de pépin grave, on peut utiliser la CiBi pour appeler à l'aide.

Mésaventure

Il nous est arrivé aussi une fort

désagréable mésaventure. Constance s'est fait voler son sac dans lequel il y avait son passeport, sa Carte Bleue, son portefeuille, etc. Catastrophe, car nous ne pouvons continuer notre voyage sans passeport, et le consulat de France réclame un délai d'un mois et demi pour refaire un nouveau passeport. Après avoir beaucoup réfléchi et fait appel à des amis qui nous ont obtenu un billet à prix avantageux, un aller-retour en France nous a paru la meilleure solution. Deux jours de navigation nous conduisent à Tenerife où se trouve l'aéroport international. Durant une semaine Yves reste seul sur Loren avec les 3 enfants. C'est à ce moment là que le gaz vient à manquer à bord : les deux bouteilles sont vides ! Il faudra louer une voiture pour aller à l'usine faire remplir les bombonnes de butane. Yves et les enfants en profitent pour aller visiter le Teide, l'immense parc volcanique de Tenerife.

Traversée

Après trois semaines passées à Tenerife, nous partons enfin pour le Cap Vert le 15 novembre. Beau soleil, ciel clair, mais vent dans le nez. Tant pis, il finira bien par revenir au nord nord-est. C'est ce qui arrive. Dans la soirée, nous avançons à 3-4 nœuds, faible vitesse, suffisante pour la nuit. Dès le 2° jour et jusqu'à la fin, le vent s'établit et notre vitesse moyenne passe à 6 nœuds. On est content. Par contre la mer nous en a fait voir : une houle par l'arrière de 2 mètres au début, puis elle est devenue très agitée pendant 2 jours. Comme nous n'étions pas encore amarinés, rien de faisable à bord. Le quatrième jour, résurrection de l'équipage, car la mer se stabilise. Nous découvrons les premiers poissons volants sur le pont au petit matin. Les enfants jouent seuls, beaucoup avec nous: loto, Meccano, jeu de l'oie, dominos, tout y passe. Nous sommes seuls en mer et n'avons pas vu un seul voilier depuis le départ, seulement un cargo croisé dans la nuit à tribord. Les vagues ne font plus le gros dos les une après les autres et le bateau bouge moins. Depuis l'arrière, on voit des petites collines imposantes, rondouillardes, régulières, aux formes bien pleines, qui avancent, avancent pour nous rattraper. On voudrait leur dire stop! juste avant qu'elles nous soulèvent. Mais non, la masse d'eau

est d'une puissance non mesurable qui nous place tout petits. Et c'est alors qu'elle nous soulève, l'arrière d'abord, délicatement parfois, puis l'avant, pour continuer sa route, et disparaître au loin. Depuis ce matin, le vent n'est plus le même. À descendre vers le sud comme nous le faisons, c'était prévisible. Le fond de l'air est tiède, très agréable au lever du jour. Nous nous sommes réglés sur le soleil : lever avec lui vers 6h30-7 heures, déjeuner vers 11h30-midi, goûter vers 15h et dîner à la tombée de la nuit vers 18h30. Puis histoires et dodo. Vendredi 22 novembre, après avoir pris deux belles dorades coryphène, nous arrivons dans l'immense baie de Mindelo, sur l'île de Sao Vicente au Cap Vert.

Mindelo

Sitôt ancrés, des Noirs nous accostent pour nos proposer leurs services : garde de l'annexe, lessive, fourniture d'eau ou de gasoil, etc... Un peu plus tard, ce sont d'autres Noirs qui nous accostent avec leur barque de pêcheurs pour nous proposer des langoustes encore vivantes au fond de la barque. Elles sont bien fraîches ! Après moult palabre, nous troquons une vielle paire de palmes et un masque qui ne nous va pas contre deux belles langoustes. Elles resteront jusqu'au lendemain dans un seau d'eau de mer, fascineront et occuperont les enfants, qui prennent un malin plaisir à tirer sur leurs antennes. Elles nous régalent pour déjeuner, et font l'objet d'une étude physiologique approfondie palpitante par les enfants! Dès le lendemain, reprise de la classe délaissée pendant la traversée. C'est difficile de s'y remettre. Pendant leurs moments de détente, les enfants s'amusent maintenant à un nouveau jeu : le troc. Ils échangent un jeu contre un autre, des livres, des babioles. Ils ont bien intégré la notion d'échange, peut-être plus aléatoire pour Paulin. Nous visitons Mindelo: quelle découverte, quel dépaysement, quelle pauvreté! Il reste de l'époque coloniale portugaise de belles maisons maintenant décrépies, des rues pavées de cailloux noirs, un marché coloré. Les enfants écarquillent les yeux et observent tout. Une ambiance calme dans les rues, des enfants en haillons, pieds nus, sales ; un groupe de cireurs de chaussures... Quelle immersion

PETITES ANNONCES

Mille merci à tous ceux qui nous ont écrit suite au numéro 2 du "Vent du Large". Leurs lettres nous ont vraiment fait plaisir et nous relient fortement avec ceux qui nous suivent de loin. C'est pour nous une grande joie d'avoir de vos nouvelles.

Vous pouvez nous poser des questions sur notre vie, la navigation, les endroits que nous découvrons... et nous répondrons dans ces colonnes. Écrivez-nous : Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles. Les parents de Constance, qui habitent là, groupent le courrier et nous le font suivre dans une poste restante que nous leur indiquons. C'est plus sûr. Leurs coordonnées téléphoniques : Paul et Anne Sentilhes : 01 39 51 24 71.

Pour ceux qui veulent s'abonner au Vent du Large en cours de route, abonner des amis ou changer d'adresse : envoyez vos coordonnées et 100 F (pour les photocopies et les timbres) à Frédéric Emine, 39 boulevard Devaux, 78300 Poissy. C'est lui qui s'occupe des tirages et des envois aux abonnés.

brutale! Au marché, d'énormes thons, de superbes dorades coryphènes et bien d'autres poissons. Dans la foule compacte, on nous bouscule, nous interpelle, cherchant à attirer notre attention. Ailleurs, des fruits, des légumes, des épices nous sont proposés par des marchandes toujours aimables et souriantes. Nous faisons le plein des quelques variétés disponibles: carottes, oignons, patates douces, papayes, chou, oranges. Tout devra être rincé à l'eau javellisée pour éviter les amibes et autres microbes. Nous passons une semaine à Mindelo, au calme, avant d'appareiller pour les autres îles du Cap Vert.



LA TRANS-ATLANTIQUE

Après plusieurs mois de silence, voici enfin des nouvelles de la famille des navigateurs dans un numéro "spécial traversée".

Après un séjour de plusieurs jours, nous quittons Mindelo (Cap Vert) le 1^{er} décembre 1996 pour rejoindre l'île de Sao Nicolao. En principe, il faut environ huit heures pour effectuer cette navigation. Nous en mettrons douze, qui nous feront peur.

Frayeurs

Départ à 6h30, dans une mer formée et un vent assez fort (comme toujours au Cap Vert). Deux heures après, le tube soutenant notre fidèle éolienne se casse et Gégène pend lamentablement, seulement soutenue par son fil électrique. Une soudure a cassé sous les coups répétés encaissés par le bateau. Dans le tangage qui continue d'agiter le bateau, Yves coupe rapidement le mince câble qui la retient encore, pour éviter de la perdre. En fin de matinée, nous nous apercevons que Loren enfourne anormalement, rentrant dans les vagues qui nous arrivent de face. Les coffres avant sont pleins d'eau, car un chiffon oublié obstrue l'évacuation située au fond de l'un des compartiments. L'idée de basculer tête la première nous fait froid dans le dos. Pour vider plus facilement les coffres à l'aide de seaux, nous décidons de mettre le bateau face au vent, appuyé par le moteur, afin de réduire le tangage et pouvoir travailler en sécurité sur la plage avant. Mais notre ligne de pêche qui traînait s'entortille autour de l'hélice et la bloque. Il faut donc plonger les mains dans l'eau à l'arrière, taillader dans l'écheveau de nylon au couteau avant de faire redémarrer le moteur. Tâche longue et difficile. Pendant ce temps, la mer et le vent continuent de nous secouer et nous dérivons lentement vers les côtes



rocheuses d'une île inhabitée... Enfin, nous poursuivons notre route, et des dauphins nous font un brin de conduite bien apprécié des mousses.

Sao Nicolao

Nous arrivons à Sao Nicolao vers 18h15, à la tombée de la nuit. Mais le mouillage est difficile : les fonds n'accrochent pas et nous devons remonter l'ancre quatre fois à la main (notre guindeau électrique qui sert à remonter l'ancre n'a pas résisté à l'immersion des coffres avant) avant d'immobiliser Loren pour de bon. Après une mauvaise nuit passée à se lever régulièrement pour surveiller le mouillage (le vent souffle en rafales à 30 nœuds), nous faisons sécher les voiles, rangeons le bateau et prenons un bain délicieux dans une eau très tiède, avant un bon déjeuner réparateur. Puis nous décidons de piquer au sud, sur l'île de Santiago: une après-midi et une nuit de navigation nous attendent. Le vent

est toujours fort, la mer formée, mais nous faisons un cap moins serré, donc plus confortable. La navigation de nuit débute par le "quart" des enfants sous les étoiles. C'est le moment des bavardages et des rêveries. Rosanne nous apprend que plus grande, elle ferait une école pour devenir cosmonaute et qu'elle reviendrait nous dire comment c'est. là-haut...

Tarrafal

Au petit matin, nous entrons dans un mouillage de rêve : une baie très abritée, entourée de collines où poussent quelques arbres de brousse ; un groupe de cocotiers trône majestueusement au bord de la plage de sable blanc. Un peu sur la droite, le village de Tarrafal avec, en contrebas sur la grève, une dizaine de barques de pêcheurs aux couleurs vives. L'eau est limpide, on voit le fond par 2 mètres sous Loren. Des enfants jouent sur la plage.

Nous retrouvons là plusieurs bateaux qui vont s'élancer vers le Brésil et dont nous avions fait la connaissance à Mindelo. Au moment du départ, c'est un concert de sirènes, de hurlements, de cris d'encouragements, très émouvants... Dans la baie où il ne reste plus que 3 bateaux, nous pensons avec une petite appréhension que ce sera bientôt notre tour.

Découverte

Nous descendons à terre en annexe et découvrons un petit village, des rues en terre battue, des maisons jamais finies, des odeurs de chaleur et de crasse, des villageois souriants au contact facile. Il y a très peu de blancs ici, seulement quelques équipages comme nous. Au coin de deux rues, à même le trottoir, le marché. Là, c'est vraiment l'Afrique: des femmes présentent des patates, de l'ail en gousses épluchées, des tomates naines vertes, des oignons, des papayes, des poulets vivants, du poisson entouré de nuées de mouches. Les enfants sont sonnés par ce qu'ils voient. Pendant que nous parlons avec d'autres navigateurs, dans notre dos, Hubert et Paulin acceptent un glaçon au coca que leur offre une doudou. Avant que nous ayons pu

le leur retirer, ils en ont déjà sucé. Or, ici, l'eau est souvent infectée. De fait, ils seront malades pendant trois jours: fièvre à 40° et antibiotiques suivront. De retour à la plage, les enfants se baignent dans les vagues. Nous adoptons vite un rythme quotidien tranquille : le matin, nous achetons du poisson aux pêcheurs, nous allons au marché, nous nous promenons. Chaque fois que nous descendons à la plage en annexe, nous sommes assaillis de petits Noirs qui nous interpellent en portugais et se chamaillent pour garder notre annexe, nous accompagner au magasin, nous débarrasser de nos sacs-poubelle, porter les enfants, etc. Le tout dans la bonne humeur. La plupart du temps, ils réclament une pièce. Nous offrons en échange un petit cadeau : stylo, ballon gonflable, casquette... que nous avions emportés de France à cet effet. Lorsque nous avons dû remplir les 300 litres d'eau des réservoirs de Loren avec des bidons de 10 litres, ils nous ont été bien utiles, mais la distribution de cadeaux a bien failli tourner en émeute, vite (et méchamment) réprimée par un policier local à l'aide de quelques coups de matraque distribués au hasard.

Rencontres

Quelques jours plus tard, nous faisons la connaissance de Caroline, une jeune Française mariée à Gil, un Capverdien. Nous les fréquenterons durant notre séjour et découvrons le pays à travers eux. Ils construisent de leurs mains avec quelques copains une pension-restaurant-grillades de poisson non loin de la plage. Yves va les aider à monter et poser des fenêtres, Constance fait des lessives chez eux. Avant le grand départ, Caroline nous emmène dans l'arrière-pays, chez un agriculteur où nous trouvons des légumes et des fruits verts qui pourront se conserver pendant la traversée de l'Atlantique. C'est aussi chez eux que nous faisons le plein d'eau. C'est gentil de leur part car l'eau douce est très précieuse au Cap Vert. Même chez eux, il n'y en a pas toute la journée et une lessive peut être interrompue plusieurs heures en cas de coupure. Par précaution, nous versons quand même quelques gouttes d'eau de javel dans les réservoirs pour éviter toute maladie. Gil nous conduit également chez un forgeron de ses amis qui répare le tube d'éolienne cassé en mer. Mais Yves devra lui fournir les morceaux d'inox et les baguettes de soudure, qu'il ne possède pas. Il ne possède d'ailleurs

La vie quotidienne en traversée

En mer, chaque journée ressemble à la précédente et l'on se crée des rites pour rythmer le temps.

<u>7h00 locales</u>: le soleil se lève sur l'océan, juste dans le sillage de Loren. Yves monte dans le cockpit et fait une inspection du bateau, des voiles, du gréement. Il ramasse et jette les poissons volants qui sont tombés sur le pont durant la nuit. Souvent, ils ont séché, laissant des écailles luisantes sur la coque.

<u>8h00</u>: le reste de la famille se lève. On prend un petit déjeuner dehors, au soleil: corn-flakes, lait, triscottes, beurre, confiture, fruits. Les repas ont une grande importance en traversée, car c'est un bon moment de vie en commun.

Durant la matinée, Constance fait travailler les enfants. Yves bricole, vérifie l'état des batteries (le pilote électrique consomme du courant, mais, vent arrière, l'éolienne n'en produit pas). Si elles sont faibles, il faudra faire tourner le moteur une ou deux heures dans la journée.

10h TU: Comme nous sommes partis un matin à 10h TU, nous marquons sur la carte le point fourni par le GPS chaque jour à 10h TU, évaluant ainsi notre progression sur les dernières 24 heures. Selon les jours, le trait rouge sur la carte est plus ou moins long.

11h40 TU: Le bulletin météo marine sur RFI nous donne la situation générale du temps sur l'ensemble de l'océan Atlantique, et détaille zone par zone les prévisions pour les prochaines 24 heures. C'est un rendez-vous très important qu'Yves ne manque pas ; il reporte sur un cahier spécial les informations reçues.

12h00: Déjeuner. Si l'on a pêché, on découpe et fait frire quelques tranches de poisson. Sinon, on prépare une salade de chou ou de concombres, une conserve, des pâtes...

13h00: Sieste, lecture, jeux, rêveries...

16h00: Goûter de biscuits ou de fruits. Les grands jours, Constance prépare un gâteau à la banane ou au chocolat.

18h00: Si nécessaire, nous faisons tourner le moteur une heure ou deux, pour recharger les batteries. C'est alors l'occasion de mettre en marche le magnétoscope pour les enfants qui se délectent de Babar, Crin Blanc ou Pinocchio.

19h00: Nous prenons un apéritif tous ensemble: Porto pour les parents, grenadine pour les enfants. C'est la fin de la journée et l'on observe le soleil se coucher devant nous. S'il se couche après 19h30, nous décidons de changer l'heure du bord pour le lendemain. Comme il y a 4 heures de décalage horaire entre le Cap Vert et la Barbade, il faut les rattraper peu à peu.

19h30 : Dîner.

<u>20h30</u>: Coucher. Nuit entrecoupée de réveils et de surveillance pour Yves et Constance.

rien. Son seul outillage se résume à une perceuse et à un poste à souder. Pour le reste c'est la débrouille! Et pourtant, il répare des voitures et des machines agricoles...

À Praia

Puis nous rencontrons Jean-Yves (un Français) et Adeline (sa femme Capverdienne), des amis d'amis dont nous n'avions que le numéro de téléphone. Dès le premier contact, nous nous entendons très bien et ils nous invitent chez eux, à Praia, la capitale. Ils ont trois enfants de l'âge des nôtres. À Praia, nous en profitons pour faire confirmer à l'hôpital ce que nous supposons déjà depuis plusieurs semaines: Constance est enceinte. Un nouveau moussaillon s'annonce pour juillet prochain! Nous sommes tourneboulés par cette nouvelle et essayons d'y réfléchir. Ce nouvel équipier nous fait bien sûr très plaisir, mais nous perturbe en même temps car il pose des tas de questions: devons-nous continuer notre voyage? où accoucher? comment accueillir un bébé à bord ?

Changement de programme

Dans l'immédiat, nous décidons de modifier le programme du voyage. Nous abandonnons à regret l'idée du Brésil: les distances sont vraiment très importantes et la navigation entre Salvador de Bahia et les Antilles est difficile. Nous décidons donc d'aller directement aux Antilles: en Martinique, nous bénéficierons d'un suivi médical de qualité, nous pourrons plus facilement rejoindre la France si nécessaire, et nous y connaissons des amis.

Préparatifs

Le grand départ approche... Nous devons nous y préparer après avoir passé 13 jours dans ce mouillage de rêve : chaque jour, nous achetions du poisson aux pêcheurs qui passaient à bord, nous allions au marché, nous nous y sommes fait des amis et avons vu partir bien des voiliers pour «l'autre côté». Pendant deux jours, nous nous affairons: pleins d'eau et de gasoil, achats de vivres frais, de pain, aménagement d'une cabine pour y disposer les provisions de façon à les rendre facilement accessibles et éviter les moisissures (il faudra vérifier chaque jour l'état des fruits, légumes, œufs, pain, etc. car il fait plus de 30 degrés dans le bateau). Constance prépare des plats cuisinés pour les premiers jours, procède à un grand rangement-nettoyage de Loren. Enfin, nous passons un dernier coup de fil aux parents pour annoncer la future arrivée de notre quatrième enfant et le départ pour notre première transat, ainsi que la date probable d'arrivée à la Barbade.

Grand départ

Le 13 décembre 1996, à 10 heures du matin, nous levons l'ancre avec un pincement au cœur pour la Grande Traversée. Nous espérons que le vent et la mer nous seront favorables et que nous ne casserons rien, après nos mésaventures passées. De fait, dès le premier jour le vent nous pousse gentiment vers l'ouest et nous avançons à 5 ou 6 nœuds, vent arrière. C'est une allure confortable en catamaran. La première nuit, nous ne dormons presque pas : l'émotion du départ, l'inquiétude de rencontrer un cargo, les mouvements du bateau que l'on a un peu oublié depuis deux semaines. Le deuxième jour, la terre est déjà loin et nous nous installons dans une routine quotidienne : chacun prend ses marques grâce à une météo clémente. Nous fêtons l'anniversaire de Paulin: il a 4 ans aujourd'hui. Constance a fait des crêpes. Quel délice! Puis Paulin ouvre ses cadeaux et c'est comme si c'était l'anniversaire des trois enfants!

Bientôt Noël

Le troisième jour, nous décorons le bateau pour Noël: les enfants colorient une belle crèche découpée dans un journal, peignent des anges, et découpent des guirlandes que l'on suspend dans les cabines et le carré. Puis on déballe des décorations brillantes (très important!) et des boules que l'on accroche au plafond. Constance raconte des histoires de Noël qui laissent les enfants rêveurs. Il est difficile d'imaginer que Noël est dans quelques jours, alors que nous sommes dans un bateau, en pleine mer, que le soleil brille et que nous sommes si loin du monde civilisé (pas de vitrines, de magasins, de télévision). Durant cette traversée, le quotidien des enfants est fait d'histoires que raconte Constance, de découpages, de jeux de rôle, de Lego, de Meccano, de cuisine, d'activités manuelles, etc.

LA PÊCHE

Durant la transat, nous avons pêché sans nous donner de mal : il suffit de laisser traîner deux lignes derrière Loren. Nos lignes sont faites d'un long fil de nylon (25 à 50 m), prolongé d'un bas de ligne en acier (pour éviter qu'un poisson ne le sectionne d'un coup de dents) et se termine avec un leurre en forme de poulpe qui contient un hameçon. Nous laissons filer une ligne de chaque côté du bateau et attendons.

De temps à autre, il faut surveiller : lorsqu'un poisson est pris, il remonte à la surface et saute au-dessus de l'eau. Le plus délicat reste à faire : remonter la ligne délicatement et éviter que le poisson ne se décroche. Amené au plus près du bateau, il faut le crocher avec une gaffe et d'un coup sec, le faire monter à bord.

Là, le poisson se débat furieusement pendant plusieurs minutes, fouettant l'air de sa queue, cherchant à sauter le plus loin possible. Il faut le tenir fermement et vite retirer l'hameçon de sa gueule afin d'éviter que la ligne ne fasse des nœuds. Lorsque le poisson est mort, il faut le vider, lui couper la tête et la queue avec un gros couteau, et le découper en filets ou en tranches prêtes à cuire.

Le meilleur poisson, c'est la dorade coryphène qui se pare de superbes couleurs bleu électrique et jaune vif. Sa chair cuite a la tendresse de la raie et le mœlleux du saumon. On peut aussi la manger crue, à la tahitienne : marinée 20 mn dans du jus de citron. Le thon est plus sec, plus compact et s'accomode bien d'une sauce.

Durant la traversée, nous avons pêché cinq belles dorades coryphène (entre 77 et 97 cm de long), un thon et un thazard d'un mètre. Tout ce poisson a largement suffi à nous nourrir et à faire plusieurs bocaux que l'on ouvre encore avec plaisir aujourd'hui! Sur la fin, les enfants en avaient assez de manger du poisson et nous avons cessé de pêcher quelques jours avant l'arrivée.

Spi déchiré

Malheureusement, une mauvaise manoeuvre gâche la journée : en descendant le spi, celui-ci passe à l'eau, est quasiment aspiré sous le bateau qui avance, et se déchire sur plusieurs mètres dans un long gémissement. Il nous faudra un grand moment pour le récupérer et le ranger trempé dans son sac. C'est aussi un coup dur pour

le moral : nous comptions sur cette belle et grande voile pour nous faire avancer vite à travers l'océan. C'est fichu...Pourvu que d'autres catastrophes n'arrivent pas!

On continue

Les jours se suivent et se ressemblent. Mais nous sentons que l'air est plus doux, la lumière du soleil plus vive, plus claire, plus chaude. La nuit, le froid et l'humidité sont moins forts.

Puisque le spi est inutilisable et que le vent n'est pas trop fort, nous essayons une nouvelle combinaison de voiles : deux génois en ciseaux, un sur chaque bord. Le premier sur son enrouleur, tangonné, et le second envoyé sur la drisse de spi. Quelques réglages de drisses, d'écoutes et le tour est joué : Loren avance à 5 ou 6 nœuds, parfaitement équilibré plein vent arrière. Nous sommes fiers de cette garde-robe originale qui nous propulse à travers l'Atlantique.

Le travail scolaire est complètement modifié en navigation, quand il n'est pas supprimé. Mais cette transat se passe si bien pour l'instant que Rosanne et Hubert font leur lecture quotidienne. Les maths se font sur une ardoise Velleda et s'apparentent davantage à des confirmations de connaissances qu'à de vraies leçons. Lorsque nous arriverons dans un mouillage, le travail reprendra son rythme d'autant plus souplement qu'il n'y aura pas eu de rupture.

Rencontre en mer

Mercredi 18 décembre, cinquième jour de mer. Au petit matin, nous apercevons une voile au loin, derrière nous. Quelle émotion de rencontrer un voilier au milieu de l'océan! Nous l'appelons à la radio : c'est Marielle III, skippé par Gilles et Soizic, deux Français qui vont aussi à la Barbade. On parle de nos bateaux, des dates et lieux de départ, de l'arrivée, de pêche, de recettes de cuisine... Durant la journée, Marielle III nous rejoint, puis nous dépasse lentement. Nous nous parlons encore à la radio en fin de soirée, et nous donnons rendez-vous à la Barbade pour faire connaissance.

Un coup d'œil sur nos vivres frais : il reste quelques tomates achetées vertes au Cap Vert, trois petits concombres de 12 cm de long, cinq mandarines, cinq

oranges et une papaye. Nous avons jeté trois pains complètement moisis et quelques fruits pourris.

Noël en mer

Nous avons décidé de fêter Noël le 20 décembre. Quelle importance de respecter le calendrier, alors que les enfants attendent cet événement avec impatience? Mais voilà, «comment va venir le Père Noël ?», demandent les enfants. Nous répondons qu'il viendra avec son bateau à voiles. Rosanne prévoit d'installer des pare-battages pour qu'il accoste sans abîmer notre coque. Aussitôt dit, aussitôt fait. Puis chaque enfant sort ses sandales en plastique qu'on aligne dans le cockpit, sans oublier les chaussures des parents. On se couche très excités. Au petit matin, les enfants sont vite debout. Vision merveilleuse: sous la crèche, les banquettes du carré sont couvertes de cadeaux, de papiers multicolores, de rubans dorés. C'est un moment inoubliable, ce Noël en pleine mer : le bateau poussé par l'alizé continue de fendre fièrement l'océan sous le soleil. la stéréo diffuse une belle musique classique et nous ouvrons nos cadeaux, émerveillés. Les enfants et les parents sont ravis : chacun a reçu un cadeau personnel. La matinée passe à jouer avec les tout nouveaux cadeaux, à écouter de la musique et à dessiner. Pour le déjeuner de Noël, Constance prépare des blinis chauds que nous dégustons avec le foie gras acquis il y a déjà 5 mois. Pendant le repas, une dorade coryphène énorme se prend à la ligne. Nous interrompons notre festin pour la remonter à bord. On la découpera plus tard... Au moment du dessert, une nouvelle dorade se manifeste, la plus grosse prise de notre palmarès: 97 cm! Dans l'après-midi, Constance fera du poisson cru, des boulettes de poisson, des conserves de poisson.

À mi-route

Samedi 21 décembre. Nous avons franchi ce matin le 40° méridien. Nous avons maintenant davantage de milles derrière nous que de milles à parcourir. Mais la mer et le vent se lèvent assez

La traversée en quelques chiffres...

Les îles du Cap Vert sont situées par 15° Nord et 24° Ouest. La Barbade est par 13° Nord et 59° Ouest. Entre le Cap Vert et la Barbade, il y a environ 2.000 milles marins en ligne droite. Voici les relevés quotidiens du livre de bord :

Nota: 1 mille marin = 1.852 m. 1 nœud = 1 mille à l'heure, soit 1,852 km/h

Date	Distance	Vitesse
départ le 13/12 à 10h TU	parcourue	moyenne
14/12 à 10h TU	150 milles	6,25 nœuds
15/12 à 10h TU	142 milles	5,91 nœuds
16/12 à 10h TU	149 milles	6,20 nœuds
17/12 à 10h TU	115 milles	4,80 nœuds
18/12 à 10h TU	129 milles	5,37 nœuds
19/12 à 10h TU	122 milles	5,08 nœuds
20/12 à 10h TU	127 milles	5,30 nœuds
21/12 à 10h TU	150 milles	6,25 nœuds
22/12 à 10h TU	158 milles	6,58 nœuds
23/12 à 10h TU	134 milles	5,58 nœuds
24/12 à 10h TU	145 milles	6,04 nœuds
25/12 à 10h TU	150 milles	6,25 nœuds
26/12 à 10h TU	144 milles	6,00 nœuds
27/12 à 10h TU	142 milles	5,92 nœuds
28/12 à 10h TU	140 milles	5,83 nœuds
Arrivée le 28/12 à 20h TU	54 milles	5,40 nœuds

<u>Total</u>: il nous aura fallu 370 heures de navigation (soit 15 jours et 10 heures) pour effectuer 2.151 milles. C'est assez rapide pour un voilier ordinaire.

Notre vitesse moyenne sur l'ensemble de la traversée a été de 5,8 nœuds.

En langage « terrien », nous avons donc effectué 3.983 km en 370 heures, soit une vitesse moyenne de... 10,76 km/h! On irait plus vite en mobylette.

Nous avons eu de la chance, car plusieurs bateaux partis quelques jours avant nous ou quelques jours après nous ont eu des conditions de vent et de mer très différentes : soit un calme plat de plusieurs jours (mer d'huile, pas de vent, bateau immobile), soit des vents forts (45 nœuds de vent, bateau difficile à manoeuvrer) pendant plusieurs jours.

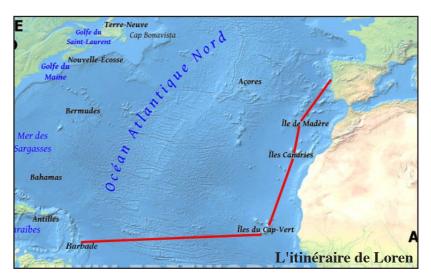
fort. Nous surfons parfois sur les vagues de trois ou quatre mètres et décidons de rentrer un des deux génois. Cette mer agitée va durer deux jours, mais ne sera jamais vraiment dangereuse. Tout au plus menaçante. Dès que le vent et la mer se calment, nous reprenons nos habitudes de toilette: nus sur la plage arrière, nous nous savonnons au shampooing ou au gel douche (le savon ordinaire ne mousse pas à l'eau de mer) et nous nous rinçons en nous arrosant à grands seaux d'eau de mer. Les enfants restent parfois des heures à jouer avec l'eau, sous le soleil.

Avarie

Mercredi 25 décembre. Au petit matin, Yves fait son tour habituel du bateau et découvre horrifié un bas-hauban cassé au ras du sertissage. Ce filin d'acier contribue à tenir le mât debout et subit d'énormes pressions lorsque les voiles sont gonflées par le vent. Il ne reste plus que trois torons de ce câble de 7 mm de diamètre! Si le vent avait été plus fort, le mât aurait pu tomber, entraînant toute la voilure et nous laissant désemparé en plein Atlantique, à 500 milles de la Barbade. Par une chance inouïe, il est resté debout, tenu par le reste du gréement. Après une intense cogitation, Yves bricole une réparation de fortune en fabriquant un serre-câble à l'aide d'une plaque d'inox perforée et de boulons. Puis nous capelons et souquons un palan entre ce qui reste du câble et la cadène du roof. Mais il n'est plus question de gréer les deux génois en ciseaux, cela tirerait trop sur le gréement fragilisé. Nous continuerons donc notre route sous génois seul, attentif à ne pas se laisser brutaliser par le vent et la mer. Nous avons eu très peur, car cela aurait pu très mal se terminer.

Derniers jours

Vendredi 27 décembre, quatorzième jour. Grande excitation : on capte radio Barbade, les nouvelles en anglais et la musique antillaise! Notre maison flottante prend un petit air caraïbe, d'autant plus agréable que la météo sur RFI nous annonce qu'il fait moins 6° à Paris. En prévision de l'arrivée, nous mettons des canettes de Coca au frais; en effet, depuis plusieurs semaines, nous avons promis aux enfants un Coca pour chacun le jour de l'atterrissage. Dans l'ancien temps, on offrait "la double" (double



ration de rhum) à celui qui apercevait la terre le premier.

Samedi 28 décembre. C'est un très grand jour: nous devrions arriver aujourd'hui. Dès le matin, tous les yeux scrutent l'horizon à la recherche d'une terre, d'une île, de la Barbade. Mais rien en vue... La matinée se passe donc presque normalement, chacun jetant tout de même un regard interrogatif à l'horizon de temps à autre. Nous croisons un cargo en partance vers l'Afrique, d'où nous arrivons... Pour déjeuner, Constance prépare un repas que les enfants adorent : des saucisses ! Puis en fin de repas, Yves ne tient plus en place, excité comme une puce. Il sort, regarde loin devant et crie: TERRE! Tout le monde sort et voit au loin une forme posée sur l'horizon : la Barbade. Nous n'y croyons pas, et pourtant nous avons réussi: nous avons traversé l'Atlantique en voilier et en famille. C'est merveilleux de penser qu'après 15 jours de mer, de solitude sur l'océan, nous arrivons de l'autre côté de l'Atlantique. Quelle joie, quelle fierté!

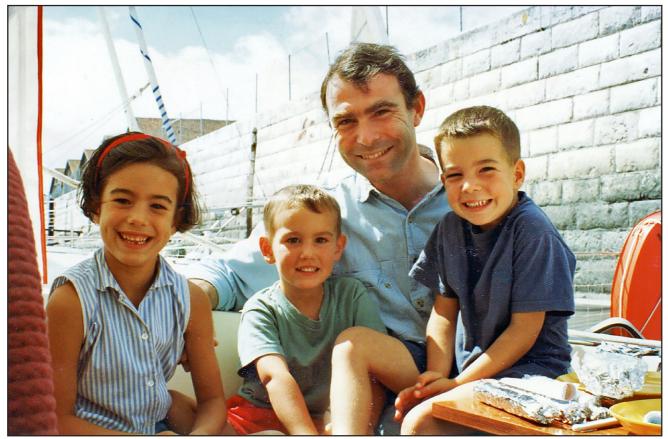
Peu à peu, nous approchons de l'île et l'on distingue au fil des heures des collines verdoyantes et de longues plages. Le vent tombe presque complètement à quelques milles du but et nous finissons au moteur pour arriver avant la nuit. C'est drôle d'être pressé comme cela, car depuis 15 jours, une heure de plus ou de moins n'avait aucune importance, surtout depuis que le spi s'est déchiré et que le bas-hauban a cassé.

Atterrissage

Après une magnifique approche de la Barbade, nous mouillons dans une immense baie couleur émeraude, frangée d'une plage de sable immaculé où quelques vagues se brisent doucement, ombragée d'une rangée de cocotiers. Nous trouvons facilement une place au milieu des voiliers qui se dandinent au soleil. Cela fait si longtemps que l'on n'a pas sorti l'ancre de son rangement... Vite un bain dans cette eau cristalline et chaude. Puis nous gonflons l'annexe en toute hâte pour descendre à terre avant la nuit. Là, tout excités, nous appelons en France pour annoncer notre arrivée et débutons la soirée dans un restaurant où nous fêtons dignement notre exploit, dont nous ne revenons toujours pas. Les enfants sont ravis de pouvoir courir sur la terre ferme, se promener sur la plage, manger des frites. Nous finissons la journée au lit dans un bateau que ne bouge quasiment plus. Tout le monde dort comme un bébé, bercé par la douce houle de la baie.

Le lendemain, dimanche 29 décembre, nous faisons la découverte du bord de mer : devant la plage de sable blanc où viennent se briser quelques vagues paresseuses, un café-restaurant-boîte de nuit — the Boatyard — fait régner une animation permanente sur ce coin de l'île. Nous nous y reposons devant quelques boissons fraiches pendant que les enfants, ravis, se baignent dans les vagues et profitent des joies de la plage et du sable.

À suivre...



Yves fête ses 40 ans à Lisbonne



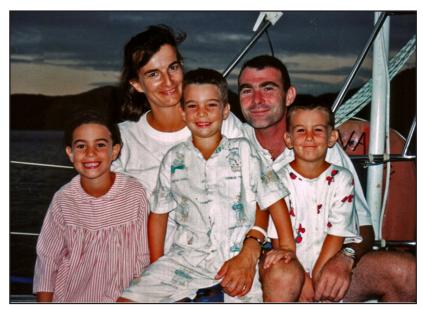
HEURS ET MALHEURS

Aux Antilles, Loren a connu bien des bonheurs, et un accident aussi...

Nous voici donc à la Barbade, l'île la plus à l'est de l'archipel antillais, un peu en dehors du groupe d'îles qui forme un immense arc de cercle qui va de la Floride au Venezuela. Nous sommes le 30 décembre 1996 et nous contactons Martine, la sœur d'un ami, chez qui nous avons fait suivre notre courrier. Nous sommes pressés de la rencontrer, de raconter notre aventure, et surtout de récupérer du courrier, des nouvelles fraîches de la famille et des amis. Pour nous, le courrier, que l'on reçoit très épisodiquement, par paquets de lettres, mélangées, souvent anciennes, est un lien affectif très fort qui nous relie à nos proches de façon tangible, palpable. Nous sommes donc impatients et appelons Martine qui habite à quelques kilomètres au nord de Bridgetown, la capitale, où nous sommes mouillés. Elle envoie son mari nous chercher.

Rencontre

Quelques minutes plus tard, nous voyons débouler un énergumène pour le moins singulier, extravagant, excentrique. Jugez-en plutôt: noir comme le jais, de petits yeux vifs et un nez épaté au milieu d'une figure à peine discernable, perdue dans une épaisse barbe noire bouclée, la tête enfouie sous un épais amas de longs cheveux tressés, avec de longues mèches compactes qui pendent tout autour et s'agitent à chaque mouvement. Quarante-cinq ans environ, taciturne mais souriant, le corps plutôt petit et musclé, noyé dans une salopette en blue-jean trop grande. Nous faisons la connaissance de Simon, le mari de Martine, un authentique Rasta, qui nous emmène illico dans son mini-moke, une sorte de voiturette de



golf, sans portes. On se tasse comme on peut à six dans cette guimbarde sans âge et nous voici partis à toute allure dans la banlieue de Bridgetown. Très belle banlieue au demeurant, propre, bien entretenue, de style anglo-saxon avec de longues palissades, de petites maisons blanches ou pastel, avec un jardinet vert sur le devant, bordées de belles haies de bougainvillées. Simon klaxonne tous les 50 mètres pour saluer une connaissance d'un geste nonchalant de la main. Arrivés à la maison, nous faisons la connaissance de Martine, une artiste peintre Luxembourgeoise qui vit ici depuis 15 ans. Elle a trois enfants métis de 13, 11 et 9 ans, eux aussi Rasta, comme leur papa. Durant le déjeuner végétarien, pendant lequel Martine ne mange rien (c'est son jour de jeûne), nous apprenons que les Rasta (ou Ras Tafari) forment un mouvement pseudo-religieux qui s'est choisi le Négus d'Éthiopie, Haïlé Sélassié Ier pour grand prophète. Ils sont pacifistes, végétariens, ne se coupent jamais les cheveux qu'ils tressent en longs «dreadlocks» et fument de la ganja, des feuilles de marijuana séchées. Leur plus illustre représentant fut Bob Marley, chanteur de reggae mondialement connu. Martine n'a pas reçu notre courrier. Déception.

À la Barbade

De retour à notre bord, nous sommes de nouveau émerveillés par la beauté de cette baie, par la transparence de l'eau turquoise et la splendeur de la plage en long arc de cercle parfait. Il fait chaud, très chaud. Les enfants sont souvent dans l'eau et y sont parfaitement à l'aise. Ils sautent du pont arrière, s'enfoncent en éclaboussant dans l'eau, et remontent pour recommencer.

Le lundi matin, nous partons à la recherche des services d'immigration et de douane, car nous sommes des illégaux depuis 48 heures. Nous découvrons après de nombreuses demandes de renseignement et une longue marche jusqu'au port de Bridgetown, que nous aurions dû accoster au quai du port dès en arrivant pour effectuer nos formalités!

Le fonctionnaire en face duquel nous sommes a visiblement l'intention de nous faire revenir au port avec Loren, car c'est ainsi que le règlement est prévu. Après une discussion où il nous fait poliment la leçon, et où nous défendons une argumentation composée des trois enfants et de Constance enceinte, il accepte de faire une exception et de réaliser les formalités sans la présence du bateau. Ces formalités ne sont pas simples : il faut passer au bureau de l'immigration, à celui des douanes et à celui de la santé publique. À chaque fois, il faut remplir des tas d'imprimés officiels en plusieurs exemplaires et consigner plusieurs fois la composition de l'équipage, dates de naissance, numéros de passeports, caractéristiques du bateau (nombre de mâts? puissance des moteurs ? dératisation effectuée ? maladie infectieuse à bord ? animaux domestiques ?). Ces documents sont les mêmes que ceux utilisés pour les gros navires, et il faut bien se plier aux coutumes locales, toujours faites très aimablement. Coutumes que l'on retrouvera d'ailleurs dans toutes les îles des Antilles sous le nom de «clearance». De plus, pour séjourner à la Barbade, il faut acquitter un droit de 25 US\$. En quittant la Barbade, les Anglais y ont laissé des règlements tatillons et des fonctionnaires zélés.

En sortant des douanes, nous sommes allés flâner dans Bridgetown, merveilleusement décoré pour les fêtes de Noël: toutes les façades sont illuminées d'ampoules multicolores figurant des scènes de nativité avec la sainte famille, les vitrines sont décorées de pères Noël dans un traîneau tiré par des rennes, entouré de sapins enneigés. Plutôt curieux et original, en pays tropical où il ne fait jamais moins de 30°!

Réveillon

Le 31 décembre, pour le réveillon, nous nous octroyons un dîner au restaurant. Oh! Pas Maxim's, mais un fast-food local où nous nous régalons de poulet et de frites accompagnés d'un coca frais. Puis nous rentrons au bateau d'où l'on entend parfaitement la sono

du réveillon du Boatyard qui nous tient éveillés jusqu'à l'aube.

1° janvier 1997. Incroyable ! 1996 est vraiment passé à toute allure, entre nos six mois de préparation et notre nouvelle vie à bord, nous n'avons pas vu passer l'année. Mais nous sommes contents de cette année 1996. Nous paressons toute la journée et écrivons 50 cartes postales à nos amis pour leur dire notre fierté d'avoir réussi notre traversée et leur souhaiter une bonne année.

Après avoir effectué une réparation de fortune du bas-hauban cassé, plus fiable que le bricolage d'Yves, nous nous préparons à quitter la Barbade. Mais, surprise, on nous hèle d'un magnifique bateau ancré tout près. Oh mais c'est «Marielle III», le bateau de Gilles et Soizic que nous avons rencontré en plein Atlantique! Nous nous étions donné rendez-vous dans un mouillage où nous pensions passer en partant, et les voilà qui viennent à notre rencontre. Nous allons à leur bord prendre un apéritif et faire connaissance. Gilles est (ou était) directeur général en France d'une très grosse affaire américaine, et Soizic directrice générale d'un laboratoire pharmaceutique. Ils ont décidé de prendre l'air quelques mois avec leur bateau... C'est un Super-Maramu de 16 mètres, très bien équipé : groupe électrogène, désalinisateur, congélateur, lave-vaisselle, lave-linge, enrouleurs de voiles électriques, guindeau commandé du cockpit, etc. Nous sympathisons rapidement malgré nos différences d'âge et de condition, et nous nous quittons à regret : ils partent cet après-midi pour Tobago, au sud des Antilles.

Départ

Le lundi 6 janvier 1997, nous quittons la Barbade pour la Martinique. Après une nuit de mer assez agitée, durant laquelle nous distinguons clairement de très loin le halo des lumières de Fort de France se reflétant sur les nuages, nous arrivons au petit matin dans la baie de Ste Anne, au sud de la Martinique. Là, émus, contents, ravis, joyeux, nous retrouvons Hugues et Claire, les parents d'Yves, sur leur bateau, Revap. Les retrouvailles sont simples, mais tellement fortes. Ils savaient que nous devions arriver, mais n'avaient pas de date précise. De notre côté, nous sommes heureux d'être vraiment arrivés aux Antilles. Quelques

Les bons mots

Rosanne, Hubert et Paulin nous font rire. Voici un florilège de leurs bons mots et de leurs réflexions.

Hubert: « Regarde, celui-là, on voit son dessus et son en-dessous », parlant d'un dauphin qui saute.

Hubert : « le repas de vis est cassé » (le pas de vis).

Constance: « as-tu fini ton bol? »

Paulin: « presque. Il reste du chocolat et du aulait », puisqu'on dit toujours du chocolat au lait.

Paulin : « regarde, on voit les raignons du soleil » (les rayons de soleil)

Paulin: « Maman, je mets une cuillère avec plein de carottes dans ma bouche, et je les reçois pas » (il n'en sentait pas le goût!)

Les garçons parlent au bébé, la bouche sur le ventre de maman :

- Nous, on a des pieds pour nous faire marcher, et ça bouge parce qu'on habite sur un bateau.
- Je te prêterai mes Duplo et je vais te réciter ma poésie pour te faire plaisir.

Pendant un temps, Paulin bégayait assez fort et ses phrases commençaient par des Euh - Euh - Euh - Euh - Euh interminables. Lorsque ce fut fini, nous lui avons demandé pourquoi il faisait cela:

- C'est parce que j'étais petit (il y a 15 jours !), et que je savais plus où ils sont, les mots.

Mais il continue de manger ses mots et dit par exemple : « une carte téphonique » pour téléphonique, ou « penstant-là » pour pendant ce temps-là.

Pour finir, comme ils n'ont pas encore de notion d'orthographe, ils répétent les mots tels qu'ils les entendent : un « rambanger » pour hamburger, des « clank-flakes » pour corn-flakes...

jours plus tard, Rémi, le frère d'Yves, et Sophie, sa femme, arrivent pour passer deux semaines sur Revap. Nous passons une soirée et une après-midi ensemble, prenant l'apéritif sur Revap, et dînant sur Loren à 10! Puis ils partent vers la Guadeloupe.

Nous passons ensuite plusieurs jours à réparer et entretenir Loren : remplacer le haubanage, faire réparer la déchirure du spi, vidanger le moteur, réviser le hors-bord, recoller des trous dans l'annexe... Constance prend contact avec la médecine martiniquaise en vue de l'accouchement, prévu au

mois de juillet. Nous retrouvons aussi plusieurs bateaux dont nous avions fait la connaissance aux Canaries ou au Cap Vert: Jean et Pamela, Hans-Peter et Doris, Claude et Andrée, et surtout Louis et Ginette, que nous retrouvons régulièrement depuis Lisbonne et que les enfants ont vraiment adoptés. Nous retrouvons aussi Henri et Viviane, qui sont un peu à l'origine de notre grand voyage, et qui se préparent à partir pour le Pacifique avec leur catamaran.

Carnaval

Depuis longtemps, nous avions envie d'aller au carnaval de Trinidad. On nous en a tellement parlé de ce carnaval! Le plus beau, le plus fou, le plus animé de toute la Caraïbe... Nous avons donc décidé d'y arriver une semaine en avance car, parait-il, il faut sentir l'ambiance qui règne à Trinidad bien avant le carnaval proprement dit.

Le 23 janvier, nous quittons la Martinique pour Bequia (prononcer «Bécoué»), la plus au nord de Grenadines, afin d'éviter Ste Lucie et St Vincent, que nous réservons pour notre retour. Une traversée de 100 milles, soit une vingtaine d'heures. Durant la soirée, nous longeons les côtes de Ste Lucie. Quelle beauté inoubliable. La lune s'est levée tôt, alors qu'à l'ouest, le soleil déclinait lentement comme s'il se faisait prier. Cela nous a valu un tableau d'une étonnante beauté aux dominantes mauves, mâtinées de jaune. Les nuages effilochés forment des ombres chinoises sur cette lumière discrète en partance. Ces ombres bougent lentement, puis s'étirent, évoquant des corps, des formes connues. Ah! Cette bosse et ce long tube, on dirait une casserole, et ce profil si fin, une femme? Pfuitt, disparu. Le vent s'est levé et a tout emporté avec lui. Tout le long de l'horizon, les masses nuageuses s'entrecroisent mais avancent sans fin et déjà un autre tableau se déploie sous nos yeux. «Oh regarde maman, le soleil se lève !» Sommes-nous dans un monde à l'envers ? Non, tout est à sa place : le soleil disparaît lentement derrière l'horizon à l'ouest pendant que la lune, ronde, immense, rougeoyante, majestueuse s'élève à l'est entre deux nuages, puis se dévoile entièrement, presque provocante et exhibe sa couleur orangée. Plus elle monte, plus elle blanchit, redevenant progressivement la

lune que les enfants connaissent bien. Durant la nuit, nous longeons les côtes montagneuses de St Vincent, qui nous coupent du vent et nous nous traînons. Dans la matinée, nous sommes en vue de Bequia, mais comme à chaque fois, nous avons l'impression qu'il s'écoule une éternité entre le moment où l'on aperçoit une terre et le moment où nous laissons tomber l'ancre dans une baie.

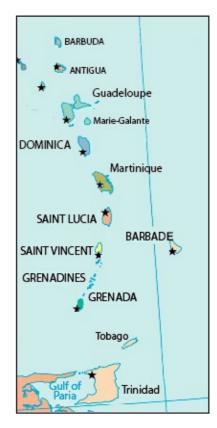
Bequia

Nous mouillons dans Port Elizabeth vers 15 heures et descendons à terre découvrir cette petite île charmante, son marché, tenu par des Rasta, ses petites boutiques, sa plage. Le lendemain matin, quelle surprise de trouver près de nous «Marielle III» de Gilles et Soizic, qui s'apprêtent à remonter vers le nord. Nous voyant, ils changent leur programme et nous invitent à venir pique-niquer à Petit Nevis, un îlot tout proche, sur leur bateau. C'était sur cet îlot que les habitant de Bequia pratiquaient le dépeçage des baleines. Nous mouillons devant les restes de cabanons de pêcheurs, nous baignons, admirons les fonds splendides dans une eau limpide et chaude, déjeunons d'un croque-monsieur et allons faire une grande balade dans l'île, dont nous faisons l'escalade. Du sommet de Petit Nevis, on découvre un panorama imprenable sur les Grenadines : Bequia, Moustique, Canouan, l'île Quatre... En revenant, les enfants tombent sur une vertèbre de baleine de plus d'un mètre de large et imaginent ce que pouvaient être ces animaux.

Aux Grenadines

Le lendemain, nous partons pour Canouan (20 milles, 4 heures). Nous passons l'après-midi devant une petite plage, sur des fonds splendides qu'Yves et Rosanne vont explorer avec masque et palmes. Ils y observent poissons-papillon, poissons-ange et même une petite murène! Un pêcheur vient avec sa barque nous proposer des langoustes, que nous négocions un peu, et que nous dégustons le soir même. Les enfants sont fascinés par ces animaux qui ont passé l'après-midi dans un seau, agitant leurs antennes et leurs pattes, et qu'ils retrouvent le soir dans leur assiette.

Le lendemain, nous allons passer la journée aux Tobago Cayes, distantes de 5 milles à peine. Une eau limpide,



transparente, lumineuse, turquoise irisée comme nous n'en n'avions jamais vue avant. Et là, entre deux îlots, devant une minuscule plage de sable fin comme de la farine, nous avons passé une après-midi inoubliable, les enfants et les parents dans l'eau. C'est un endroit magnifique où nous nous promettons de revenir après Trinidad. En fin de journée, nous allons mouiller à Union, une île toute proche qui offre un bon abri pour la nuit. Au bord de la plage, devant un hôtel, une piscine d'eau de mer abrite des requins dormeurs assez grands. C'est l'occasion pour les enfants d'observer pour la première fois ces animaux fascinants que sont les requins.

Un gros grain

Le lendemain, nous sommes à peine partis en direction de Trinidad, qu'un énorme grain nous enveloppe et, contrairement à l'habitude, s'installe, dure, s'acharne. Il pleut fort, le vent s'est levé, nous avons froid. De plus la visibilité est mauvaise et il y a des îlots, des rochers et des hauts-fonds tout autour de nous. Nous décidons donc de nous réfugier auprès de l'île la plus proche : Carriacou. Une fois à l'abri, nous découvrons une très belle et très grande baie, très creuse et très abritée. L'eau est toujours aussi bleue et limpide, mais le temps ne s'arrange

pas et nous ne pouvons repartir que le lendemain pour Trinidad, distante de 110 milles (20 à 24 heures de mer).

Dans l'après-midi, la navigation se passe bien, et, dans la nuit, nous croisons de nombreux cargos dont la route passe entre Grenade et Trinidad. Il faut être attentif durant les quarts. Au petit matin, nous voici devant les bouches du Dragon, l'étroit passage entre le Venezuela et Trinidad. Là, le courant est très violent et nous devons entrer dans les bouches avec le moteur.

Trinidad

Nous découvrons Trinidad: un relief très marqué avec de hautes montagnes, et une végétation très dense, très verte, une forêt tropicale très différente de la végétation habituelle des Antilles faite de cocotiers. Nous trouvons une place dans une marina, non loin de la capitale, Port of Spain. Comme toutes les îles des Antilles (à la notable exception de la Barbade qui a toujours été anglaise), Trinidad a fait l'objet de guerres et de disputes. On y trouve de nombreux témoignages des Français, des Espagnols et, bien sûr, des Anglais.

Le 1° février, nous fêtons l'anniversaire de Rosanne, 7 ans déjà. Puis nous allons voir le carnaval des enfants. Nous découvrons des enfants qui défilent avec des costumes incroyables, des couleurs stupéfiantes, des troupes étonnantes entièrement déguisées autour d'un thème : la plage, les boutons, le feu, l'alphabet, etc. Chaque costume est une œuvre d'art, un bijou dans lequel aucun détail n'est négligé, fait à la main par les membres de la famille. Les enfants défilent en dansant devant un jury, accompagnés par une musique à fond, et sont notés. Les trois plus beaux costumes reçoivent un prix.

Rencontre

Dans le bus, en revenant au bateau, Rosanne fait la connaissance d'un petit garçon de 7 ans et de ses parents, qui parlent français. René et Fabienne sont Belges et leur petit Anthony est né durant leur précédent tour du monde en bateau, qu'ils ont réalisé trop vite à leur goût, en 4 ans! Cette fois-ci, ils sont repartis plus calmement: ils se sont donnés 10 ans pour refaire le tour! Chaque année, ils reviennent quelques mois en Belgique pour surveiller leurs affaires. Nous devenons vite amis et

les enfants sont inséparables.

Avec eux, nous allons voir répéter un orchestre de steel-band. C'est un groupe de 50 à 100 musiciens, chacun devant un bidon (vide) de 200 litres de pétrole, martelé et accordé pour donner un son métallique, mais très pur. Les plus grands fûts donnent des sons graves et les plus courts des sons aigus. Chaque musicien tape avec des baguettes en métal, comme sur un tambour. Mais contrairement au tambour qui ne donne qu'un seul son, un bidon de steel-band peut donner différents sons, selon l'endroit précis où on le frappe. L'orchestre attaque un morceau où tous les musiciens jouent parfaitement ensemble, un air entraînant qui se développe, s'enfle, s'amplifie et, soudain, s'arrête. Quel bel ensemble, quel brio, quelle maestria! C'est une musique magnifique, que l'on goûte très forte, et qui en plus, est un vrai spectacle. Parents et enfants sont émerveillés, époustouflés. Nous partons à regret, fortement impressionnés par la maîtrise de ces musiciens.

Carnaval

Le samedi, nous avons fait la connaissance de Trinidadiens dont on nous avait donné les coordonnées. Ils nous invitent pour soir même, à une soirée donnée au Country-Club. Oui, mais voilà, il faut faire garder les enfants et trouver un déguisement. Sans parler du problème de transport. En quelques minutes, tout est réglé: René et Fabienne nous gardent les enfants, on nous prête une voiture et des déguisements! Il faut sauter sur les occasions. La soirée fut gigantesque : trois mille personnes au moins, TOUS déguisés et maquillés de façon incroyable, des princes et des pirates, des squelettes et des indiens, des explorateurs et des aborigènes... Toute la société de Trinidad était là: avocats, chirurgiens, journalistes, hommes d'affaires, etc. Musique assourdissante, boissons à volonté toute la nuit...

Le lundi, nous allons dans les rues voir défiler les bandes du carnaval : chaque bande est déguisée autour d'un thème, et possède son roi et sa reine. Certains costumes sont fabuleux, quasiment édifiés sur la personne qui le porte, faisant trois ou quatre mètres de large et de haut. On a parfois du mal à trouver l'individu au milieu du costume, qui lui-même repose souvent sur un cadre

Demandez le programme !

Voici les grandes lignes de notre programme de navigation pour les mois qui viennent :

Avril : Nous prévoyons d'aller en Guadeloupe, Antigua, Barbuda, St Martin et retour en Martinique

Mai : Nous espérons pouvoir retourner à Ste Lucie et aux Grenadines.

Juin: nous resterons tranquillement au mouillage en Martinique, car Constance en sera à 8 mois de grossesse et risque d'être fatiguée et de ne plus vouloir naviguer.

Juillet: Nous resterons en Martinique en attendant la naissance qui devrait avoir lieu dans la deuxième quinzaine. Aout à novembre: Nous prévoyons de quitter la Martinique pour descendre dans le sud vers Trinidad, le Venezuela, Margarita, la Tortuga... et séjourner ainsi dans une zone épargnée par les cyclones qui sévissent aux Antilles d'août à novembre.

à roulettes, de façon à soulager celui qui le porte. Les formes, les couleurs, les matières, les décorations sont fabuleux, incroyables, grandioses: ailes de papillons, paons, princes et princesses parés d'argent, d'or, de rouge, de bleu, de vert, scintillant au soleil, brillant de mille feux, chatoyant de lumière et de couleur. Pendant que les bandes défilent en dansant, en se dandinant, d'énormes semi-remorques chargés d'immenses haut-parleurs déversent dans la rue des tonnes de décibels, hurlant les calypsos du moment, toujours les 5 ou 6 mêmes, que la foule connaît par cœur et s'époumone à reprendre en chœur.

Ambiance

Toutes les rues du centre de Port of Spain, vidées de leurs voitures, sont pleines de monde, de bandes, de touristes, de costumes, de camions hurlants. Parfois, on voit un semi-remorque avançant au pas, sur lequel a pris place tout un orchestre de steel-band, qui joue un air entraînant, accompagné par une batterie.

On ne peut pas se frayer un chemin, on est emporté, guidé, canalisé par la foule, comme dans une marée humaine, ondulante, trépignant, dans ant sur place. Tout ce monde est de bonne humeur, pas de bagarres, pas d'ivrognes, pas d'agressivité. Une bonne ambiance règne sur ce carnaval, en plus du soleil qui tape fort et de la chaleur moite qui nous liquéfie. Heureusement, à chaque coin de rue, un marchand ambulant vend des boissons fraîches. Un peu partout, on trouve aussi des sandwiches, du poulet rôti, du maïs grillé... Le mardi soir, jusqu'à 22h30, nous allons, sans enfants, finir le carnaval dans les rues. Nous nous émerveillons encore de la beauté des costumes, des couleurs, des matières, des formes ahurissantes. Nous goûtons quelques spécialités locales : «rôti» trinidadien, sorte de crêpe fourrée au curry, requin frit, maïs grillé, etc.

On rentre

Le lendemain, mercredi 12 février 1997, la fête est finie et nous devons repartir au plus vite pour être le 17 en Martinique, accueillir Éléonore, la sœur de Constance, et Guillaume, son mari. Nous prenons la mer dans l'après-midi en compagnie d'Asuka, le bateau de René et Fabienne, pour rejoindre Grenade. Une nuit de navigation difficile nous attend, dans un vent fort de 25 - 30 nœuds et une mer formée. Les vagues arrivent par devant, fortes, creuses, courtes, méchantes. Le bateau monte sur chaque vague et tombe brutalement dans le creux qui la suit. Cela fait un bruit du tonnerre. Les chocs sont rudes, incessants.

Cela dure toute la nuit, et nous avons à chaque fois l'impression que le bateau va se casser en deux. Nous dormons très peu, et restons en contact radio avec Asuka qui affronte aussi une mer dure. Le mauvais temps la nuit, c'est pire que le jour : on ne voit rien ou presque, on ne sait pas d'où va venir le prochain coup, on redoute le pire, on manque de sommeil, on a peur tout seul pendant que les autres dorment, on imagine le pire. Quand vient le petit jour, nous sommes au large de Grenade. Nous décidons de mouiller quelques heures dans une crique pour nous reposer. Après le déjeuner, nous repartons en direction de Carriacou.

Avarie grave

Passé l'abri naturel qu'offre Grenade, nous retrouvons un vent fort qui souffle en rafales à 30 - 35 nœuds, une mer dure, courte, hachée qui heurte Loren à chaque vague, et fait tout trembler à l'intérieur. Les enfants se terrent dans le carré. Sous un choc plus fort que les

autres, Yves tombe de côté sur un des bancs du cockpit et se fait très mal aux côtes, à droite; cassées ou fêlées sans doute. Il en souffrira plus d'un mois.

Le mauvais temps dure toute la journée et nous arrivons, après un bord interminable contre le vent, à la nuit tombée, dans la baie de Carriacou où nous nous étions réfugiés deux semaines auparavant. Là, horreur, nous découvrons une immense brèche d'un mètre de large dans la coque du bateau, au fond du coffre à mouillage, entre les deux flotteurs: on voit la mer à travers. Nous sommes abasourdis, frappés de stupeur. Ce bateau dans lequel nous avions confiance, qui nous a menés de Bretagne jusqu'aux Antilles, qui a traversé l'Atlantique, est cassé. Nous avons sûrement heurté un tronc d'arbre, un fût, une caisse ou un objet flottant entre deux eaux, qui a brisé la coque. Il est impossible de savoir ni où, ni quand précisément, tellement le bateau tapait sans cesse, dans un bruit épouvantable de vent et de mer, et encaissait choc sur choc. Que faire? Continuer? C'est dangereux si la brèche s'agrandit, si l'eau pénètre dans le bateau. Ne pas continuer? Rester ici à Carriacou, loin de tout ? C'est impensable. Nous sommes au bout du rouleau, fatigués, découragés, abattus. En inspectant Loren, nous découvrons en plus qu'à l'intérieur, des cloisons sont déstratifiées, diminuant considéra-blement la rigidité de la «boîte» que constitue le bateau.

Que faire?

Nous hésitons, nous tergiversons toute une journée, durant laquelle nous nous reposons aussi, puis nous décidons de continuer lentement, en nous aidant du moteur, en plus des voiles, pour essayer d'être tout de même à Fort de France le 17. Nous prévoyons de nous arrêter chaque soir dans une baie pour dormir et d'éviter les navigations de nuit. Si nous sentons qu'il sera impossible de tenir le délai, nous appellerons Éléonore pour qu'elle annule ou repousse son arrivée.

Horreur

C'est ainsi qu'en 4 journées de mer, les 4 journées les plus horribles, les plus insupportables, les plus épouvantables, les plus inhumaines, les plus éprouvantes que nous n'ayons jamais

CONTACTS

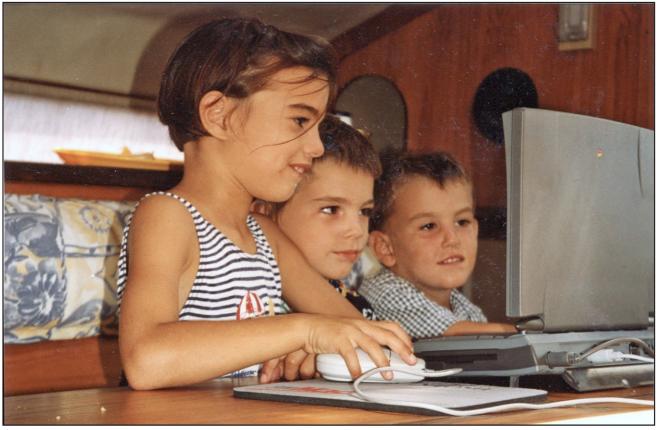
Pour nous écrire: Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles. Les parents de Constance, qui habitent là, groupent le courrier et nous le font suivre à une adresse que nous leur indiquons. C'est plus sûr. Leurs coordonnées téléphoniques: Paul et Anne Sentilhes: 01 39 51 24 71.

Pour ceux qui veulent s'abonner au Vent du Large en cours de route ou abonner des amis : envoyez vos coordonnées et 100 F (pour les photocopies et les timbres) à Frédéric Emine, 39 boulevard Devaux, 78300 Poissy. C'est lui qui s'occupe des tirages et des envois aux abonnés. Même contact pour les changements d'adresse.

vécu, nous avons fini par arriver à Fort de France. Nous avons navigué durant ces 4 jours avec un sac de survie préparé, prêts à évacuer le bateau en cas de naufrage. Chaque soir, nous redoutions le lendemain, chaque jour, nous espérions ardemment le soir. De plus, durant ces 4 jours, où le moteur nous était indispensable, celui-ci est tombé en panne à plusieurs reprises (prise d'air dans le circuit de gasoil) et Yves a dû le réparer en pleine mer, dans des creux de 3 ou 4 mètres.

Épilogue (provisoire)

Arrivés à Fort de France, nous avons fait réparer Loren dans un chantier naval. Aujourd'hui, 1° avril, nous avons repris possession de notre maison flottante et envisageons de continuer notre périple vers le nord des Antilles.



Rosanne, Hubert et Paulin jouent sur l'ordinateur portable du bord.



VAGABONDAGE CARAÏBE

Quel paradis pour la navigation, les découvertes et les rencontres...

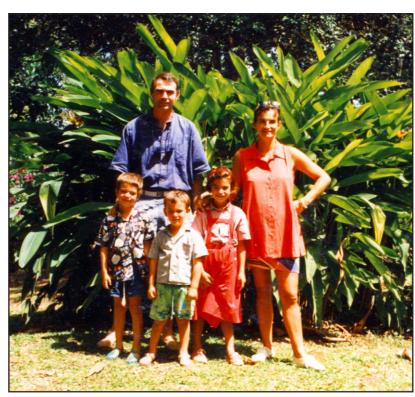
Nous sommes début avril 1997 et Loren piaffe d'impatience. En effet, nous n'avons pas bougé de la Martinique depuis le 17 février : nous avons d'abord reçu Éléonore, la sœur de Constance, avec son mari, puis le bateau a passé deux semaines en réparation au chantier naval, et ensuite nous avons reçu les parents de Constance pendant la semaine de Pâques.

Nous décidons donc de partir quelques semaines plus au nord pour visiter la Dominique, les Saintes, la Guadeloupe, Marie-Galante, Antigua (voir la carte). Tout le monde est ravi de cette décision car nous moisissions un peu entre Fort de France et les Anses d'Arlet, fort belles au demeurant.

On part

Le 10 avril, après avoir effectué les formalités de sortie à Fort de France, nous prenons la mer pour rejoindre St Pierre, au Nord de la Martinique. C'était autrefois «le Paris des Antilles», la capitale de la Martinique, détruite le 8 mai 1902 par l'éruption brutale du volcan nommé la Montagne Pelée, qui anéantit la ville, fit 30.000 victimes dans la journée et détruisit la totalité des bateaux mouillés dans la baie. Il ne reste aujourd'hui qu'un village de 5.000 habitants, et des ruines calcinées que l'on visite.

Le lendemain, nous traversons le «canal» (le bras de mer) qui sépare la Martinique de la Dominique. Comme souvent entre les îles, c'est une traversée musclée : la mer est formée, nous sommes secoués. Mais dès que nous arrivons sous le vent de la Dominique, la navigation redevient un plaisir :



mer plate, petit vent calme, avancée tranquille. Le soir, nous mouillons à Portsmouth, dans une immense et magnifique baie bordée de plages de sable blanc au-dessus desquelles d'immenses cocotiers se balancent au soleil. À peine arrivés, nous retrouvons le bateau de Michel et Brigitte dont nous avions fait la connaissance aux Canaries en octobre dernier et que nous avions retrouvés à Trinidad en février. Durant l'apéritif, ils nous racontent leur navigation, nous expliquent ce qu'on peut faire ici : excursions, marché...

Le marché

Justement, Constance ira au marché avec eux le lendemain pour faire du frais

bien moins cher qu'en Martinique et sera étonnée.Il est installé au carrefour des deux principales rues du village, non loin de la plage, avec des étals posés sur des tréteaux ou à même le sol sur une bâche, des fruits et des légumes en petites quantités vendus par des femmes pauvres qui les cultivent : tomates, concombres, ignames, pamplemousses, mangues, noix de coco, bananes de toutes tailles, choux, salades, etc. Ce marché multicolore est très animé : on s'interpelle en créole, on marchande les prix, on discute avec les «doudous». On y trouve aussi de la viande, dans une hygiène très relative, débitée par le «boucher» local : il commence à découper un animal à partir de la tête et

continue jusqu'à la queue. Le morceau de viande qui vous revient est celui qu'il découpe au moment où vous êtes là. La seule chose que l'on peut choisir, c'est le poids. On trouve aussi du poisson, qu'il faut aller marchander directement avec les pêcheurs, dans leur barque échouée sur la grève: carangues, barracudas, murènes, rougets, dorades coryphène, bonites, et bien d'autres poissons bleus, verts, rouges ou jaunes dont nous ne connaissons pas le nom.

Retrouvailles

Le samedi 12 avril, nous reprenons la mer pour les Saintes, petit archipel au sud de la Guadeloupe. En quelques heures de belle navigation, nous atteignons la passe sud qu'il faut négocier délicatement : des têtes de rochers émergent çà et là et nous savons que d'autres se cachent juste sous la surface. Il faut rester bien au milieu du passage. Et vers 17 heures, nous jetons l'ancre dans une petite crique splendide, et avons l'immense plaisir de retrouver ici Asuka : nos amis René et Fabienne, et leur petit Anthony, que nous avions rencontré à Trinidad, sont là! Nous avions quitté Trinidad de conserve, puis nous nous étions perdus de vue. Ils nous avaient cherché plusieurs fois à la Martinique, mais sans succès : Loren était au chantier naval. C'est pour les deux équipages un très grand bonheur de se retrouver : chacun raconte ce qu'il a fait depuis février, les enfants se retrouvent et jouent ensemble comme avant. Après le ti'punch, nous décidons de faire dîner les enfants sur Loren et les parents sur Asuka.

Le lendemain, arrive Prince d'Éden, le bateau de François et Caroline et leurs deux enfants : Gaëlle (8 ans) et Xavier (6 ans). Ce sont des amis de René et Fabienne, qu'ils ont rencontré aux Canaries. Aussitôt, nous nous entendons très bien : même âge, mêmes motivations, enfants qui jouent tout de suite ensemble... Nous allons tous plonger (6 parents et 6 enfants) au-dessus d'un superbe massif rocheux plein de coraux, de poissons multicolores, de gorgones... Tout le monde rentre émerveillé. Le soir — et pour les soirs suivants nous adoptons une organisation très pratique et sympathique : dîner des 6 enfants sur un des trois bateaux, puis

dîner des parents sur un deuxième après avoir couché les petits, et ainsi de suite en changeant chaque soir.

Nous passons là plusieurs jours fort sympathiques, alternant excursions, plage, dîners. Nous apprenons ainsi que René part 15 jours en Belgique pour ses affaires et que Fabienne et Anthony vont rester aux Saintes sur Asuka. Profitant de ce laps de temps, Anthony ira à l'école, afin de parfaire son niveau scolaire et décharger un peu sa mère.

BARBUDA I.

SAINT KITTS
AND NEVIS

MONTSERRAT
(U.K.)

GUADELOUPE
(FRANCE)

DOMINICA

MARTINIQUE
(FRANCE)

SAINT LUCIA

SAINT VINCENT AND
THE GRENADINES

BARBADOS

OO mi
GRENADA

Aussitôt, nous échafaudons un plan: ce serait profitable pour Rosanne d'aller à l'école aussi. Surtout avec Anthony avec qui elle s'entend bien. Fabienne propose d'héberger Rosanne, pendant que nous irons à Antigua avec les deux garçons. Il faut cependant convaincre la directrice de l'école, qui n'est pas commode dit-on.

Le lendemain, Constance et Rosanne sont allées à l'école où la directrice n'a pas fait de difficultés, puisqu'elle avait déjà accepté Anthony. Rosanne est très fière de partir seule, sans ses (petits) frères, à l'école. Par chance, les méthodes de lecture et de calcul sont exactement celles que Constance utilise sur Loren: Rosanne n'est pas du tout dépaysée, mais rentre le soir moins enthousiaste: la discipline, les horaires.... Le soir, elle va dormir sur

Asuka, pour se familiariser avec le bateau, avant notre départ.

Le matin, dans la baie des Saintes, un boulanger-épicier astucieux fait le tour du mouillage en petit catamaran à moteur pour proposer du pain frais et des boissons aux bateaux à l'ancre. Nous profitons de l'aubaine et prenons un délicieux petit déjeuner avec du pain frais. Quel délice... Après avoir déposé Anthony et Rosanne à l'école — ramassage scolaire en Zodiac! — nous levons l'ancre pour Pointe à Pitre, alors que Prince d'Éden part lui aussi, mais vers le sud. Au revoir, les amis.

À Pointe à Pitre

Durant la traversée de 4 heures, qui se passe très bien, nous restons en contact CiBi avec René. Nous mouillons devant la marina et partons faire quelques courses. En revenant avec l'annexe, nous avons la surprise de retrouver Loren loin de son mouillage, attaché à couple d'un autre bateau. Que s'est-il passé? Notre sauveteur nous explique que malgré la bonne longueur de chaîne que nous avions filé, l'ancre a dérapé dans la vase et le bateau est parti lentement à la dérive. Un plaisancier l'a vu dériver, mais ne pouvant rien faire, a sonné de la corne de brume pour avertir les autres bateaux du mouillage. Et l'un d'entre eux a réussi à monter à bord, filer davantage de chaîne et amarrer solidement Loren à son propre bateau. Nous lui devons une

fière chandelle! C'est la deuxième fois que cette mésaventure nous arrive (voir Le Vent du Large n° 1) et c'est toujours aussi angoissant de ne pas retrouver sa maison flottante là où on l'a laissée! Nous faisons connaissance avec nos sauveteurs: un jeune couple sur leur bateau Philéas Fogg, avec deux enfants de 8 et 10 ans. Nous les retrouverons d'ailleurs plusieurs semaines plus tard en Martinique.

La Rivière Salée

Vers 18 heures, nous remontons le chenal vers la Rivière Salée qui sépare la Guadeloupe en deux et dans laquelle nous passerons demain, économisant ainsi le contournement de l'île, soit une bonne journée de mer. Mais le pont routier qui passe au-dessus de cette Rivière Salée ne s'ouvre qu'une fois par jour,

durant 15 minute à 5 heures du matin. On a donc intérêt à être prêt à passer quand le pont se lève, c'est pourquoi nous allons passer la nuit à l'ancre au pied du pont, pour être à pied d'œuvre demain matin. Après avoir mouillé, nous descendons tous dans l'annexe pour reconnaître l'étroit passage qui nous attend demain: nous passons sous le pont de la Gabarre, impressionnant et bruyant avec la circulation dense à cette heure, et remontons un peu dans la Rivière Salée bordée de mangrove. Puis nous rentrons dîner au bateau, avant d'appeler à nouveau René et Rosanne à la CiBi : l'école s'est bien passée.

Le lendemain à 4h50, après une nuit peuplée de moustiques, nous mettons le moteur en route et remontons l'ancre en attendant que le pont, magnifiquement illuminé, se lève. Quatre bateaux sont là, comme nous. Enfin, lentement, majestueusement, le tablier s'élève dans le ciel sombre, et nous passons en file indienne, glissant silencieusement sur l'eau lisse et noire, entre les piles du pont qui paraissent très proches. Puis nous remontons lentement à la queue leu-leu les eaux sans rides de la Rivière Salée, toujours dans la nuit silencieuse, faiblement éclairés par la lune. Les berges sont couvertes de mangrove, de palétuviers aux racines torves s'enfonçant dans l'eau saumâtre, abri de crabes et d'une multitude d'oiseaux. Parfois, un bras de rivière s'enfonce dans le noir, sans doute une belle promenade lacustre à faire en annexe. Mais il faut bien rester au milieu du chenal balisé, respecter l'alignement des bouées car le fond n'est pas loin. Attention à l'échouage!

Après la dernière bouée de la Rivière Salée, nous débouchons dans le Grand Cul de Sac Marin, de l'autre côté de la Guadeloupe, qui est aussi un vaste hautfond. Il faut suivre scrupuleusement le balisage si l'on ne veut pas s'empaler sur un rocher ou un massif de corail. Mais que c'est beau! Tout autour de nous, dans le lever du jour, l'eau limpide et sans ride du petit matin nous invite à l'admiration.

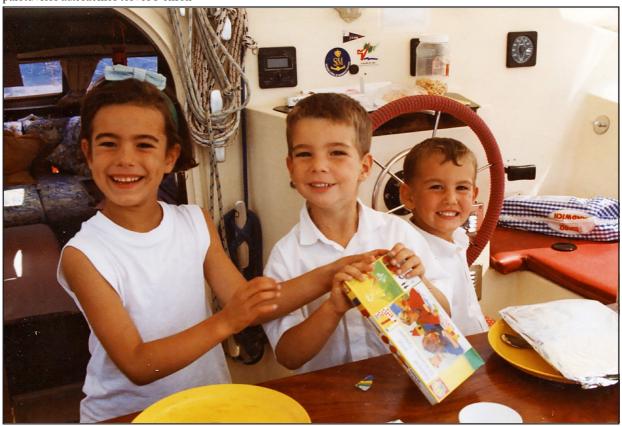
Nous jetons l'ancre dans ce magnifique parc marin protégé et prenons un petit déjeuner bien mérité, avant de nous baigner dans 1,10 mètre d'eau lisse et tiède.

Antigua

Puis nous reprenons notre route à la voile vers Antigua, lentement d'abord car le vent n'est pas bien fort, puis plus vite au fur et à mesure que l'on s'éloigne des côtes. Journée de navigation fort agréable, où chacun vaque tranquillement à ses occupations : les garçons jouent au Lego pendant que Constance prépare un crumble aux pommes pour le goûter. Chaque heure, nous avons un rendez-vous à la radio avec René, pour tester la portée réelle de nos appareils et échanger des nouvelles.

Au loin à bâbord, nous distinguons bien l'île de Montserrat dont le volcan s'est réveillé il y a quelques mois, obligeant une partie de la population à évacuer le sud de leur île. Un énorme panache de fumée s'échappe du cône parfait émergeant de la mer.

En fin d'après-midi, nous entrons dans English Harbour (Antigua), magnifique port naturel parfaitement abrité des vents et de la houle où Nelson, avant d'être le fameux amiral qu'on connaît, fit ses débuts vers 1785. Il reste de l'ancienne garnison un ensemble de bâtiments en pierre, aux toits d'ardoise, avec des fenêtres à guillotine à petits carreaux, parfaitement rénovés et entretenus, dans le respect du style anglais colonial de cette époque : c'est le Nelson Dockyard. Toute enseigne extérieure moderne est prohibée, pas de parasols sur les terrasses, pas de panneaux publicitaires tapageurs, mais des enseignes à l'ancienne en fer forgé



suspendues au-dessus des entrées et des panneaux indicateurs en bois plantés sur des pelouses entretenues. C'est amusant de trouver dans ces bâtiments à l'air austère un bar, un hôtel, une épicerie, une boulangerie, une librairie, etc.

Nous allons visiter le musée de Nelson qui présente d'anciennes pièces d'artillerie, des maquettes de navire, des costumes d'époque, des gravures qui montrent bien qu'au 18e siècle, toute la flotte anglaise des Antilles pouvait s'abriter dans English Harbour, formidablement protégé, d'où elle partait attaquer les possessions espagnoles et françaises des Antilles. L'histoire des Caraïbes depuis Christophe Colomb est d'ailleurs riche, passionnante, et haute en couleurs, les principaux pays d'Europe se disputant et occupant tour à tour les îles qui changeaient souvent de mains. De ce point de vuelà, Antigua fut relativement épargnée, restant la plupart du temps Anglaise, ce qui confère encore aujourd'hui à cette ancienne colonie, indépendante depuis 1981, un parfum, un style, une ambiance très british.

Nous faisons une petite excursion dans les collines environnantes parsemées de canons rouillés qui protègent l'entrée de la crique, en suivant l'ancien chemin de ronde des artilleurs de Sa Majesté. Puis nous allons à la plage nous baigner et paresser sur les transats d'un hôtel désert, pendant que les garçons jouent sans trève avec le sable fin et l'eau tiède. En fin de journée, nous allons nous rafraîchir au Catherine's Café et nous y faisons la connaissance de Catherine, la propriétaire Française de ce petit café sympathique, installée ici depuis plusieurs années. Nous passons un grand moment à discuter et elle nous apprend que, dans le cadre de la célèbre semaine de régates d'Antigua qui débute dans quelques jours, un «concours d'élégance» a lieu à Falmouth, tout près d'ici à pied. C'est une sorte d'exhibition de yachts, modernes et vieux gréements.

Concours d'élégance

Nous y allons et découvrons un spectacle incroyable : le long des pontons du Yacht Club sont amarrés certains des plus beaux bateaux du monde : immenses vieux voiliers en bois verni, anciens de la coupe America, parfaitement entretenus par des équipiers en

uniforme (short et tee-shirt blancs). Ici, c'est un «classic», yacht neuf construit surd'anciens plans, à l'immense pont en teck, aux hublots de cuivre éblouissants, aux winches rutilants, aux cordages à l'ancienne parfaitement lovés, aux voiles imitant le coton grège. Plus loin, deux motor-boats d'au moins 30 mètres,



brillants d'être astiqués chaque jour par l'équipage, avec, sur le pont supérieur... un hélicoptère! Pour les enfants, c'est l'émerveillement. Il y a ici des bâtiments anglais, américains, brésiliens, vénézuéliens, etc. Sur chaque bateau, le propriétaire et ses invités en grande tenue boivent du thé ou du champagne pendant que des serviteurs s'affairent autour d'eux... Nous ressentons nettement qu'entre les bateaux et le ponton encombré de visiteurs comme nous, une frontière infranchissable de fric et d'opulence sépare deux monde si proches et pourtant si étanches.

Tourisme

Le 20 avril, nous quittons English Harbour pour une petite navigation tranquille autour d'Antigua qui doit nous mener à Jolly Harbour, sur la côte ouest. En quittant la baie, nous traversons une régate de «classic» où de nombreux vieux gréements font la course, toutes voiles dehors. C'est un magnifique spectacle qui se déroule sous nos yeux : chaque membre d'équipage est à son poste, tous les yachts sont à leur maximum, fendant l'eau au milieu de leurs concurrents.

Un peu plus loin, nous passons entre la côte et une barrière de corail, dans des eaux peu profondes. Attirés par la clarté et la couleur de l'eau turquoise aux nombreux dégradés de bleu, nous nous rapprochons prudemment du récif, Yves à la barre et Constance à l'avant pour évaluer la profondeur. Nous mouillons dans deux mètres d'eau cristalline, au-dessus de têtes de corail peu profondes. Aussitôt, nous embarquons dans l'annexe pour aller plonger tout près du récif de corail qui nous attire comme un aimant avec ses fonds merveilleux. Chacun enfile son masque et ses palmes et nous découvrons, émerveillés, la beauté des fonds sous-marins tout proches et si vivants : rassemblements de poissons multicolores, rouges, jaunes, bleu électrique, argent, gorgones ondulant dans le courant, oursins noirs aux longues épines, coraux aux multiples formes... Où que le regard se porte, ce n'est que beauté, émerveillement, surprise. Certains poissons se cachent dans les rochers à notre arrivée, d'autres au contraire, prennent plaisir à se faire admirer. Depuis que nous visitons les fonds marins des Antilles, nous n'avons pas vu d'aussi beau spectacle. C'est splendide. Nous rentrons déjeuner sur notre bateau, posé seul, absolument seul au milieu de ce lagon cristallin qu'on ne se lasse pas d'admirer.

CONTACTS

Pour nous écrire (ce qui est vivement recommandé) : Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles. Les parents de Constance, qui habitent là, groupent le courrier et nous le font suivre à une adresse que nous leur indiquons. C'est le plus sûr. Leurs coordonnées téléphoniques : M. et Mme Sentilhes: 01 39 51 24 71. Pour ceux qui veulent s'abonner au Vent du Large en cours de route ou abonner des amis : envoyez vos coordonnées et 100 F (pour les photocopies et les timbres) à Frédéric Emine, 39 boulevard Devaux, 78300 Poissy. C'est lui qui s'occupe des tirages et des envois aux abonnés. Même contact pour les changements d'adresse.

NOUVEAU Pour ceux qui ne veulent pas s'abonner, retrouvez gratuitement «Le Vent du Large» sur Internet (voir p. 6)

Jolly Harbour

En fin d'après-midi, nous quittons notre mouillage, longeant la côte magnifique d'Antigua : superbes plages, plantations de cocotiers, baies et criques bordées d'une eau limpide. Nous arrivons enfin à Jolly Harbour, une marina privée récemment creusée dans un ancien marécage transformé en lagune et relié à la mer par un canal artificiel. Tout autour de la lagune, de petits immeubles aux tons pastel et des maisons individuelles coquettes avec chacune son appontement privé où se dandine paresseusement un bateau à moteur ou un voilier. Nous descendons à terre nous promener et découvrons une sorte de village lacustre qui forme une mosaïque de rose, vert, bleu pâle très british qui se marie bien avec l'environnement. Les abords sont bien entretenus avec des pelouses et des massifs de fleurs tropicales. Quelques boutiques, un bureau de vente, la capitainerie du port, une banque, un café-restaurant avec piscine qui nous attire. «Mais bien sûr, vous pouvez vous baigner...» Nous sommes ravis de nous rafraîchir et les garçons passent une heure dans l'eau pendant que nous paressons tranquillement. Merveilleux. Dommage que Rosanne ne soit pas avec nous.

St John's

Le lendemain, nous prenons un «maxi-taxi» pour aller visiter la capitale, St John's. C'est une très jolie ville aux maisons pastel, où l'on trouve de nombreuses boutiques de souvenirs, des vendeurs de peintures haïtiennes dans les rues, un marché. Nous allons visiter le musée d'Antigua dans lequel nous découvrons la reconstitution d'une hutte d'indiens Arawaks, les premiers habitants des îles Caraïbes, rapidement massacrés par les colonisateurs européens. On y trouve aussi de nombreuses informations sur l'histoire d'Antigua, sur l'histoire de l'esclavage et la libération des esclaves, sur la géologie de l'île, ses animaux, sur les nombreux naufrages qui eurent lieu, involontaires ou provoqués par des naufrageurs qui allumaient des feux pour induire les navires en erreur et les jeter à la côte afin de les dépouiller. Une carte d'Antigua est affichée qui situe toutes les épaves recensées. Il y en a des centaines, la plupart sur la côte au vent, la côte Atlantique. À bon entendeur... De retour



à Jolly Harbour, nous nous délectons à nouveau de la piscine du restaurant, toujours aussi accueillante.

Great Bird Island

Le lendemain, sans nous presser, nous avons repris la mer et continué notre navigation autour de l'île aux côtes si belles. Nous voguons sur une eau turquoise, plus ou moins foncée selon la nature des fonds, mais toujours très belle. C'est un spectacle dont on ne se lasse pas. Plusieurs petites îles s'offrent à nous, plus attirantes les unes que les autres. Nous en choisissons une, Great Bird Island, qui offre une côte bien abritée du vent et de la houle.

Après un petit tour d'exploration très délicat où nous passons dans très peu d'eau, nous dénichons le coin idéal : une petite crique déserte, assez fermée, avec une plage de sable blanc, et un mètre cinquante de fond. Grâce à notre faible tirant d'eau, nous jetons l'ancre là et partons nous baigner à la découverte des fonds marins. Nous retrouvons le merveilleux des coraux, des poissons multicolores, des gorgones,

des lumières irisées sur le fond. Pendant qu'Yves est parti cueillir quelques belles branches de corail, Constance et les garçons vont à la découverte de l'îlot et trouvent des traces d'oiseaux et... des restes de barbecue!

Le soir, la pleine lune se lève sur notre mouillage de rêve. Autour du bateau, en pleine nuit, on distingue parfaitement le fond à travers l'eau limpide. Le vent est tombé, les oiseaux sont couchés et l'on n'entend que le clapotis de l'eau contre la coque. On se sent seuls au monde, parfaitement protégés, paisibles.

Au petit matin, nous redécouvrons émerveillés le magnifique spectacle autour de nous : la crique abritée, la mer limpide, le doux soleil matinal, notre solitude. Nous repartons nous baigner et profiter à nouveau des magnifiques fonds sous-marins. Yves rapporte quelques branches de corail et un énorme lambi (gros coquillage rose-orangé et ocre).

Fin du tour

Puis nous effectuons une navigation tout en douceur pour achever notre tour

d'Antigua par l'est. Nous nous arrêtons à Green Island pour déjeuner devant une minuscule plage déserte et attirante. Après un dernier bain, nous rejoignons English Harbour, d'où nous étions partis quatre jours plus tôt.

Le lendemain matin, on nous hèle d'une annexe : ce sont des navigateurs que nous avions rencontrés à Mindelo (Cap Vert) en novembre, et qui sont allés au Brésil, comme nous avions l'intention initiale de le faire. Ils nous racontent leur traversée de l'Atlantique très tranquille, Salvador de Bahia, le carnaval, Fernando de Noronha. Tout s'est très bien passé. En revanche, leur récit de la remontée entre Salvador et Recife, mer dure et vent contre, ne nous fait pas regretter le voyage. Puis ils sont repartis car ils doivent rejoindre assez vite les Bahamas, puis les Açores, avant de rentrer en France. C'est comme çà en voyage: on rencontre des gens, on sympathise très vite, puis on se quitte. Parfois on se revoit et c'est une fête. Souvent, on ne se revoit jamais.

Retour aux Saintes

Vendredi 25 avril 1997. Après les formalités de sortie (toujours tatillons, les Anglais), nous repartons vers le sud en direction de Deshaies (Guadeloupe), toutes voiles dehors. Navigation très agréable, par vent d'est 20 nœuds. Nous arrivons plus tôt que prévu sous le vent de la Guadeloupe et décidons de continuer jusqu'à Bouillante, un petit village au milieu de la côte ouest. Là, nous passons une nuit tranquille, puis repartons le lendemain pour les Saintes afin retrouver notre Rosanne, toujours sur Asuka. La mer et le vent se lèvent lorsqu'on approche des Saintes, et un cordage de casiers de pêcheurs s'emmèle dans l'hélice à quelques centaines de mètres de l'arrivée. Yves doit faire des acrobaties avec un couteau pour dégager l'hélice et permettre à Loren de remettre son moteur en route pour prendre son mouillage en toute sécurité.

Retrouvailles

À peine arrivés, nous retrouvons Asuka et Fabienne nous dit en quelques mots que Rosanne a été très très triste durant les quelques premiers jours, puis que cela s'est amélioré avec le temps. Mais nous avons mauvaise conscience. Peut-être est-elle encore trop jeune, ou bien ne l'avons-nous pas suffisamment préparée avant de la confier pour 12 jours... Mais au fait, où sont Rosanne et Anthony? Ils sont sur Prince d'Éden qui vient de revenir d'un périple en Dominique. Formidable, nous allons donc les revoir aussi! Nos retrouvailles avec Rosanne sont intenses et émues. Elle nous dit qu'elle a tout le temps pensé à nous. Les garçons sont heureux de retrouver leur sœur, qui est contente de retrouver ses frères. En fin de journée, c'est René qui arrive de Belgique et retrouve son bateau, sa femme et son fils. Le soir, nous reprenons nos rites: les enfants dînent sur Prince d'Éden et les parents sur Loren. Conversations intenses sur nos périples respectifs et nos projets; dans quelques jours, nous allons bientôt nous séparer définitivement : Asuka ira aux États-Unis pour l'été, Prince d'Éden rentrera en France, via les Açores, et nous retournerons en Martinique...

Marie-Galante

Le lendemain, nous allons à Pointe à Pitre faire quelques courses, puis allons passer le week-end du 1er mai à Marie-Galante, jolie petite île dépendant de la Guadeloupe. Nous mouillons à St Louis, tout près de la plage, dans très peu d'eau claire où les parents ont pied, afin de nettoyer et gratter la coque. Les enfants nagent jusqu'à la plage. Ils font des progrès étonnants : ils plongent tête la première, nagent longtemps sous l'eau, nous passent entre les jambes, vont chercher des coquillages au fond... Le soir, vacation radio avec René qui viendra nous rejoindre ici demain, avec des amis qu'il a accueilli à l'aéroport de Pointe à Pitre.

Le vendredi 2 mai, dans un minibus loué pour l'après-midi, nous faisons le tour de Marie-Galante avec les amis d'Asuka et visitons une rhumerie en activité: la saison de la canne à sucre bat son plein. Les enfants sont même montés sur le dos d'un buffle qui tire les charrettes de canne coupée: «maman, c'est tout chaud!» Puis nous repartons à nouveau en Guadeloupe, devant l'ilet Gosier, où nous avons l'intention de louer une voiture pour visiter cette île autour de laquelle nous naviguons depuis trois semaines.

Tourisme en Guadeloupe

Après plus d'une heure de route, nous parvenons au pied de la Soufrière, le volcan qui culmine à 1.467 mètres.

LE VENT DU LARGE SUR INTERNET

On n'arrète pas le progrès ! Pour les fanas d'informatique que ça intéresse, pour tous ceux qui ne sont pas abonnés, pour relire un ancien numéro perdu, ou encore pour faire connaitre «Le vent du Large» autour de vous, connectez-vous et retrouvez sur Internet le récit de notre périple.

Nous y avons mis l'essentiel du texte des différents numéros du « Vent du Large » déjà parus, mais sans les illustrations. Vous pouvez les consulter ou bien les importer pour les lire tranquillement chez vous, ou les faire lire autour de vous.

L'adresse est : http://members.aol.com/londeix/yves.htm

Bonne navigation!

Puis Yves et les enfants attaquent l'ascension à pied qui durera 2h 1/2, pendant que Constance, enceinte de presque 7 mois, attend dans la voiture.

Magnifique montée dans la végétation tropicale, mais la température descend lentement, puis le brouillard nous enveloppe avant d'arriver au cratère. Au sommet, assez escarpé, les nuages, le vent, le froid, les vapeurs de soufre nous font vite redescendre. Malheureusement, nous n'avons pas pu jouir du magnifique point vue qu'offre le sommet sur la mer et les îles voisines, mais les enfants ont brillamment réussi, sans se plaindre, une grimpette difficile pour leur âge. Ils sont bien endurcis, après 9 mois de voyage et nous sommes fiers d'eux.

Après un pique-nique bien mérité, nous allons visiter les chutes du Carbet, qui tombent de 110 mètres de haut, et auxquelles on arrive après une heure de marche qui nous fait passer sur un pont suspendu comme dans Tintin! Mais l'excursion vaut la peine, tellement ces chutes sont belles, au milieu de la forêt tropicale.

Le lendemain, nous allons visiter l'aquarium de Pointe à Pitre, plein de poissons tropicaux. Les enfants reconnaissent certains poissons que nous avons vus en plongée et nous pouvons enfin les nommer. Dans le plus grand bassin, il y a une tortue de mer et deux requins à l'allure pacifique. Nous les observons un long moment.

De retour à l'ilet Gosier, nous pique-niquons sur la plage, puis les enfants passent l'après-midi dans l'eau, jouant avec d'autres enfants. Décidément, ici, le baby-sitting est aisé! En fin de journée, nous avons le plaisir de voir approcher Asuka dans notre mouillage, qui arrive de Dominique. Nous passons avec eux notre dernière soirée, car ils partent demain vers le nord et nous vers le sud. Longue soirée autour d'un délicieux dîner, conversations sans fin sur la vie de bateau, les îles riches, les îles pauvres, les projets de chacun. Ils nous encouragent à rentrer en France pour l'été, pour accoucher, pour faire une rupture dans notre quotidien sur un espace finalement assez petit pour 5, bientôt 6... Et revenir aux Antilles en

souvent demandeurs de compagnie pour leur petit, et nous faisons ainsi connaissance avec les parents. Ici, c'est Marie-Pierre et Alex qui vivent sur leur bateau Pétrus avec leur fille de 4 ans. Alex, ancien cuisinier, pêche beaucoup, en mer et au mouillage: thons, dorades coryphène, carangues, barracudas, etc. Il nous explique comment faire, durant un délicieux déjeuner de poissons grillés sur Pétrus. Le lendemain, suivant ses conseils, Hubert prendra trois soles depuis le pont de Loren.

Depuis plusieurs jours, il pleut de plus en plus souvent : des averses violentes qui déversent énormément d'eau, nous obligeant à fermer tous les hublots et à rester confinés dans le carré où il fait une chaleur étouffante nous n'avons qu'une envie : repartir naviguer pour éprouver la solidité de cette deuxième réparation.

À la mi-mai, nous décidons finalement de rentrer en France pour l'été, y accueillir notre bébé, quitter les Antilles durant la période des cyclones, faire un entracte dans cette vie de nomades. Et nous reviendrons en octobre aux Antilles pour terminer notre voyage. Cette décision prise, une nouvelle énergie nous anime: nous nous affairons pour réserver des billets d'avion, acheter des sacs de voyage, faire la liste des affaires à emporter, de ce qu'il faudra rapporter de métropole...

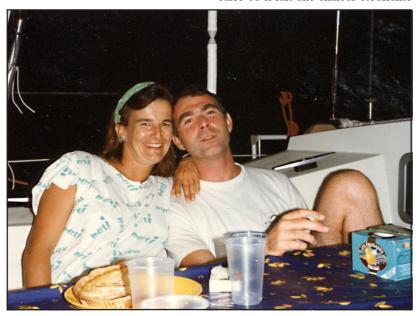
Ste Lucie

Mais nous nous octroyons une dernière escapade avant le départ. Le 25 mai, nous quittons la Martinique pour Ste Lucie, à 25 milles au sud, où nous arrivons après 7 heures de mer. La baie de Pidgeon Point, où nous jetons l'ancre, ressemble un peu à celle de Portsmouth en Dominique, mais plus petite : une eau limpide et peu profonde, bordée d'une superbe plage de sable blanc, au-dessus de laquelle se balancent des cocotiers. Le lendemain, après avoir accompli les formalités d'entrée, nous allons à la marina voir s'il est possible de laisser Loren cinq mois au sec, et à quel prix. Les employées sont vraiment aimable, disponibles, serviables et nous proposent, après discussion, un bon tarif. Nous décidons que Loren restera à Ste Lucie pour l'été.

L'après-midi, nous flânons dans la marina et découvrons un bar-restaurant qui possède une piscine. Les enfants y passent un long moment, alors que des averses sporadiques déversent des trombes d'eau entre deux éclaircies. La saison des pluies commence sérieusement à se faire sentir et l'on est mieux au frais d'une terrasse de café que dans le carré exigu de Loren...

Tourisme à Ste Lucie

Le lendemain, nous louons une voiture et partons à la découverte de l'île. Dans l'Histoire, Ste Lucie a été 7 fois française et 8 fois anglaise. Mais au total, beaucoup plus long-temps française, ce qui explique que les noms de ville sont presque tous à consonance française (Vigie, Gros-ilet, Marigot, Soufrière, les Deux Pitons...),



octobre, motivés pour continuer notre voyage. Nous y réfléchissions déjà sérieusement depuis plusieurs jours.

Dominique

8 mai 1997. Nous levons l'ancre pour la Dominique. Asuka nous fait un brin de conduite et photographie Loren sous voiles, puis nous nous quittons, nous saluant à coups de corne de brume. Peut-être nous reverrons-nous l'année prochaine... Qui sait ?

La navigation jusqu'à Portsmouth est assez ventée, mais rapide et nous mouillons dans la baie vers 17h. À peine ancrés, une jeune femme vient vers nous en youyou nous demander si sa petite Jeanne peut venir jouer avec nos enfants. Bien sûr, avec plaisir! Les couples qui n'ont qu'un enfant sont

et humide. C'est de plus en plus difficile à supporter. Le 11 mai, après un séjour très agréable, nous quittons la Dominique pour la Martinique, avec un bon vent qui nous dépose à 18h30 devant Fort de France.

Travaux

Le lendemain, nous retournons voir le chantier naval qui avait réparé Loren en mars, car une petite fissure s'est produite au niveau de la réparation qu'ils avaient effectuée. Ils ne sont pas alarmistes, mais décident tout de même de remettre Loren au sec 48h afin de réparer cette fissure. C'est à nouveau des ouvriers sur le bateau, l'atmosphère étouffante du chantier, la crasse et le goudron partout sur le pont. Quelle galère! Quand Loren est remis à l'eau,

et que le créole local est presque celui de la Martinique... Depuis 1979, Ste Lucie est indépendante, membre du Commonwealth. Nous allons d'abord au marché de Castries, la capitale, très coloré et pittoresque où nous achetons des fruits, des légumes et quelques vanneries pour notre maison en France. Ensuite, nous visitons une fabrique de tissus imprimés au pochoir. Sous nos yeux, on voit naître et se réaliser de magnifiques décorations multicolores pour des robes, des tee-shirts, des paréos...

Puis nous prenons la route qui conduit à Marigot Bay où nous déjeûnons pendant que de jeune Noirs confectionnent pour les enfants de petits animaux en feuilles de cocotier : oiseau-mouche, poisson, sauterelle... Ils sont fous de joie et nous sommes fascinés par la dextérité de ces hommes.

Dans l'après-midi, nous allons visiter le volcan Soufrière, dont le cratère est accessible en voiture! Là, nous découvrons des petits lacs d'eau bouillonnante, laissant échapper des vapeurs de soufre. Les enfants voient vraiment un volcan en activité au milieu d'une végétation tropicale luxuriante et sont fascinés. Un peu plus bas, l'eau chaude soufrée s'écoule en une petite rivière sombre où Constance et les enfants se baignent longuement.

De retour à la marina, nous retrouvons la piscine avec plaisir et faisons connaissance avec deux couples de Sud-Africains en bateau comme nous, avec des enfants. Nous sympathisons et parlons de l'Afrique du Sud, de voyages, d'ouverture sur le monde...Le patron du bar-restaurant, avec qui nous avons sympathisé aussi, nous suggère de rester dîner : il y aune soirée spéciale avec grillades, salades et musique. Nous nous laissons tenter. Décidément, il y a dans ces îles anglaises un accueil, une gentillesse, une ouverture, une disponibilité aux autres qu'on ne trouve pas ailleurs... et qui nous font les aimer.

Désarmement

Dès le lendemain, il nous faut attaquer sérieusement le désarmement de Loren qui va rester seul cinq mois : retirer les voiles, les rincer, les faire sécher, les plier ; démonter les différents cordages, les rincer, les sécher, les ranger ; ranger à l'intérieur du bateau tout ce qui peut s'envoler, se voler, s'abîmer; en bref, il faut beaucoup travailler, dans une épaisse chaleur moite et entre les averses, de plus en plus fréquentes.

Constance et les enfants trouvent un embarquement sur un bateau à moteur qui rentre en Martinique (car c'est de Fort de France que part notre avion), pendant qu'Yves reste quelques jours de plus à Ste Lucie pour finir le travail. Lorsque Loren est enfin au sec, rangé et fermé, il trouve lui aussi un embarquement sur un voilier pour Fort de France d'où nous prenons tous l'avion pour Paris le 5 juin 1997.

Aujourd'hui, fin juillet 1997, nous sommes installés dans notre maison au bord de la Garonne après quelques travaux et retrouvons les plaisir (et les contraintes) de la vie à terre, en attendant de repartir fin octobre (après la saisons des cyclones) pour continuer notre périple maritime dans la mer des Antilles.

Le coin des enfants

Nous nettoyons tous la coque du bateau à l'Ajax. Soudain, Hubert demande:

- Mais comment on va faire quand il n'y aura plus de Jax ?

Paulin demande:

- Maman, les nuages, c'est de l'eau, non ?
- Oui mon chéri
- Mais alors, le gros nuage noir, là, quand il pleut, pourquoi la pluie, elle n'est pas noire?

Pour les enfants, le retour en avion est leur baptème de l'air et ils étaient très impressionnés. Peu après le décollage, Paulin demande :

- Maman, est-ce qu'on est au ciel ?

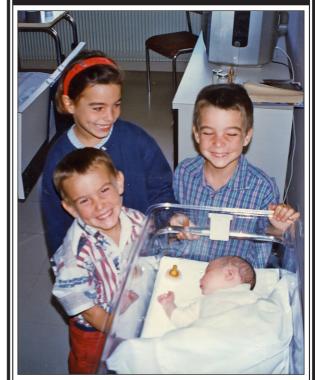
De nouveau à terre, les enfants continuent de manier le vocabulaire marin. Hubert aspire lentement une spaghetti avec sa bouche et dit:

- Regarde, je remonte l'ancre!

Hubert aide son oncle Emmanuel à conduire un tracteur. Paulin l'interpelle:

- Mais, Hubert, tu sais barrer ?

DERNIÈRE HEURE



Yves, Constance, Rosanne, Hubert et Paulin sont très heureux de vous annoncer la naissance de notre petite LORRAINE, débarquée sur terre le 17 juillet 1997 à 17 h.

C'est un beau bébé de 50 cm et 3,65 kg qui rejoint notre équipage. Nous sommes ravis de l'accueillir.



RETOUR AUX ANTILLES...

Toute la famille a embarqué à nouveau sur Loren pour une nouvelle année de vagabondage sur la mer des Caraïbes.

Après avoir passé l'été en France et accueilli Lorraine, notre nouveau petit mousse, nous avons repris le chemin des airs pour retrouver Loren, le bateau. Mi-octobre, Yves, Hubert et Paulin partent en éclaireurs, accompagnés d'Emmanuel et Corinne, le frère et la belle-sœur d'Yves, ainsi que d'un couple d'amis, Thierry et Françoise. Au programme : remise en état de marche du bateau, puis croisière aux Grenadines, avant d'accueillir Constance, Rosanne et Lorraine, la semaine suivante.

Par téléphone depuis la France, Yves a réussi à contacter un copain d'un copain qui est d'accord pour nous accompagner tous les 7 de Martinique (où nous atterrissons) à Ste Lucie (où se trouve le bateau) avec son voilier, ce qui nous permettra d'économiser le prix de l'avion entre les deux îles.

Tout semblait très bien organisé et promettait d'être fort agréable. Mais en arrivant en Martinique, Yves pressent confusément que Patrick, le skipper retenu, est plutôt bizarre : le bateau n'est pas très bien entretenu, l'homme est assez fuyant. Après avoir passé la nuit tous ensemble dans son bateau, nous nous préparons à partir. Pas de chance, les chaînes des deux ancres sont emmêlées et nous mettons plus $d'une\ heure\ \grave{a}\ 4\ hommes\ pour\ remonter$ le mouillage. Il faut ensuite aller à la douane pour effectuer les formalités de sortie du territoire. Le bateau n'avance pas bien vite et Patrick refuse de pousser davantage le moteur. Il faudra près de 2 heures pour arriver devant les bureaux. Enfin, nous quittons Fort de France, contre le vent du sud-est qui s'est levé, exactement face à notre route. Deux



heures et demie après, malgré nos propositions refusées par Patrick de forcer le régime du diesel, ou de hisser les voiles pour tirer un long bord vers le large, nous sommes à peine sortis de la baie de Fort de France. Le vent souffle maintenant assez fort, la mer est levée, le bateau bouchonne sur les vagues mais n'a pas assez de puissance pour aller contre le vent. Nous faisons du sur-place. Les femmes et les enfants ne se sentent pas très bien et l'ambiance à bord commence à être tendue. Yves a le sentiment de plus en plus net que le skipper n'est pas à la hauteur. Après un rapide calcul à la table à carte, il constate qu'à ce régime, nous n'arriverons pas à Ste Lucie avant minuit, sans doute même plus tard, alors qu'en temps normal c'est un trajet de 5 ou 6 heures. Il consulte rapidement Emmanuel et Thierry: la perspective de passer encore plus de 12 heures sur ce rafiot qui bouchonne et n'avance pas, avec un skipper dans lequel nous n'avons pas confiance, et un équipage novice et mal en point ne nous réjouit pas. Nous

décidons de faire demi-tour. Patrick grommelle mais s'exécute. Aussitôt après, il s'inquiète pour le dédommagement financier qu'il devait toucher. Nous lui proposons un accord honnête. Il rechigne, renâcle, réclame davantage, devient désagréable, grossier. Le bateau à peine à quai, nous débarquons tous très vite, le laissant fulminer tout seul. Il n'était vraiment pas l'homme qu'il nous fallait et, l'émotion passée, nous nous félicitons d'avoir quitté ce bateau dangereux et ce personnage grossier.

Bon mais voilà, il est 14h et nous nous retrouvons à notre point de départ. Il faut agir vite. Yves et Manu foncent dans une agence de voyage et ressortent avec les 7 dernières places d'avion pour Ste Lucie le soir même. Enfin, la chance nous sourit. Nous affrétons deux taxis, passons récupérer le reste du groupe avec les innombrables bagages et nous filons à l'aéroport.

Arrivés à Ste Lucie, nous retrouvons Loren au sec et dormons à bord après un rapide dîner au restaurant local. Au petit matin, nous nous mettons au travail: antifouling (peinture anti-algues et coquillages qu'on applique sous la ligne de flottaison), remise en place des voiles, de la capote, des cordages, de l'éolienne et autres matériels, rangement des bagages... Tout le monde participe, s'active et à 15h30, la grue remet Loren dans son élément naturel. Le lendemain, après un gros marché, nous partons pour une navigation de nuit vers les Grenadines. C'est un chapelet d'îles et d'îlots, certains inhabités, qui s'égrènent entre St Vincent et Grenade. La navigation y est facile car toutes les îles sont proches, les fonds y sont magnifiques, l'accueil est pittoresque. La navigation s'effectue sans difficultés et nous retrouvons vite les habitudes de la vie à bord. Au petit matin, Thierry, qui était de quart, réveille tout le monde : — Dauphins, dauphins!

Aussitôt, tout l'équipage est sur le pont à admirer ces magnifiques animaux qui nous accompagnent pendant un moment.

Enfin, nous arrivons à Bequia et ressentons la magie des Grenadines : mouillage enchanteur, eau limpide et chaude, magnifiques paysages, jolies maisons pastel alignées le long de la plage ou accrochées aux collines. Nous allons tous à terre, découvrir le village et son célèbre marché de fruits et légumes tenu par des Rastas. Ils nous accueillent avec force sourires et phrases de bienvenue: « hello, you are my friend, what can I do for you today? Do you want nice grapefruits, oranges, coconuts, passion fruits, pineapples?» Chaque Rasta veut nous entraîner vers son étalage où il vend rigoureusement la même chose que son voisin: « come on, do some business with me ». On plaisante, on rit, on marchande, on fait un peu de commerce avec chacun et tout le monde est content. On se sépare bons amis, accompagnés de tous leurs vœux et d'un chargement impressionnant de fruits et de légumes. De retour à bord, un pêcheur vient nous proposer deux énormes langoustes pour un prix dérisoire. Après marchandage, et moyennant une casquette et une cigarette, nous faisons affaire. Ces deux langoustes (5 kg au total) nous poseront un problème au moment de la cuisson : elles sont tellement grosses qu'elles dépassent de notre cocote-minute. Il faudra les faire cuire en deux fois : d'abord la tête vers

le haut, puis la tête au fond. Mais elles nous régaleront au dîner et nous aurons d'ailleurs du mal à les terminer. Nous prenons goût à la vie sous les tropiques : mer chaude, bains fréquents, coucher de soleil à 18h, douceur du soir, cérémonie du ti' punch, nuits étouffantes dans les cabines, réveil au lever du jour, vers 6h du matin...

Avec nos amis, nous visitons Petit Nevis, Moustique, les Tobago Cayes, Palm Island, Union, avant de revenir



en Martinique pour qu'ils reprennent leur avion pour la France. Ils ont eu beaucoup de chance durant leur séjour puisqu'ils ont vu des dauphins et des baleines, qu'on a attrapé un beau barracuda à la traîne, et que nous avons mangé de délicieuses langoustes. De plus, le temps a été magnifique, et le retour vers Fort de France s'est fait sous voiles, par bon vent.

Deux jours plus tard, Constance, Rosanne et Lorraine arrivent à leur tour. Elles sont saisies par la chaleur et l'humidité qui règne ici et il leur faudra quelques jours pour s'y faire, surtout Lorraine. C'est encore un petit bébé de trois mois et demi. Nous passons plusieurs jours en baie de Fort de France, sans naviguer, le temps de s'acclimater et de remettre les enfants à l'école : tous les matins, Rosanne et Hubert font leurs cours par correspondance. Il faut les encadrer, les surveiller, les

aider. C'est souvent plus difficile et plus long qu'on le voudrait, mais peu à peu, ils deviennent autonomes et capables de s'organiser seuls, surtout Rosanne.

Le 8 novembre, nous partons pour les Grenadines en famille, accompagnant le bateau d'amis venus passer 10 jours aux Antilles. La mer est belle, le vent est bon. Nous faisons la route en deux fois, passant une nuit à Ste Lucie, et retrouvons à Bequia nos amis qui ont fait la route d'une seule traite, naviguant de nuit. À nouveau, nous allons au marché des Rastas faire le plein de fruits et légumes, puis partons vers Petit Nevis où, il y a encore quelques années, les baleines étaient chassées et dépecées. Plus tard, nous allons à la petite île de Moustique, connue pour être l'île des milliardaires : Mick Jagger, David Bowie, Raquel Welch, la Princesse Margaret et même Jean-Luc Lagardère (entre autres...) y ont une maison.

Nous mouillons dans un paysage de rêve: sous nos yeux, une mer turquoise et chaude qui lèche doucement une plage de sable fin immaculé, bordée d'une haie de bougainvillées mauve et d'une rangée de cocotiers. Sous l'ombre des arbres, de magnifiques maisonnettes en bois peintes de couleurs pastel. Partout, les jardins sont entretenus, les haies et les pelouses sont taillées au cordeau, les fleurs envahissent le bord des chemins. C'est magnifique. Une promenade à l'intérieur de l'île nous fait découvrir des routes bien entretenues, une petite école où tous les élèves sont en uniforme bleu et blanc, des habitants aimables et courtois. En achetant du pain, nous faisons la connaissance d'Ali, un boulanger d'Antibes qui s'est installé ici depuis un an. Avant de revenir à son métier d'origine, la boulange, il a travaillé durant 6 ans avec un décorateur français qui a embelli certaines demeures de stars, à Paris, New York, Nice ou... Moustique. Aujourd'hui, il est installé ici et compte y rester. Il nous raconte l'île : juridiquement, Moustique fait partie de l'État de St Vincent, mais une sorte de gouvernement local composé de 12 sages élus assure la sauvegarde de l'île dans ses traditions : pas d'hôtel, pas de casino, pas de circuit organisé, mais un certain luxe, une sélectivité qui préserve l'île des ravages du tourisme de masse tels qu'on peut les observer, par

exemple en Martinique où les hôtels et les résidences ont entièrement bétonné le littoral.

Sur Moustique, il n'y a que 78 (très belles) propriétés, appartenant en effet à de richissimes propriétaires, célèbres ou non, recherchant avant tout le calme et la tranquillité. Beaucoup de ces magnifiques demeures sont à louer lorsque le propriétaire n'est pas là. Par exemple, nous avons appris que la maison de Mick Jagger qui comprend 6 chambres, 2 voitures, 5 domestiques, une piscine et une plage, est à louer pour 45.000 F la semaine. Une affaire!

Il y a un millier d'habitants permanents à Moustique : environ 500 salariés des belles propriétés: domestiques, cuisiniers, jardiniers, etc... 200 personnes sont employées par la MustiCo (Moustique Company) pour l'administration et l'entretien de l'île, et environ 300 personnes ont leur propre affaire: pêcheurs, bars-restaurants, artisans, commerçants... L'immigration à Moustique est très réglementée par le gouvernement local: il faut avoir un travail et une carte de séjour délivrée après une enquête de moralité pour s'y installer. Après un court séjour, nous levons l'ancre pour les Tobago Cayes. Ce sont quatre petits îlots inhabités posés au milieu de hauts-fonds coralliens, à l'abri d'un récif de corail frangeant. L'eau y est si claire et les fonds si beaux que c'est une destination de rêve. Nous passons là plusieurs jours, alternant travail de classe et baignades. Notre bateau est à

mi-chemin entre le ciel azur et la mer turquoise, quelques dizaines de centimètres au-dessus du sable blanc. La nuit, en se promenant sur le pont inondé de lune, on a vraiment l'impression que Loren est suspendu au-dessus du sol. Puis, le vent ayant forci un peu trop à notre goût, nous sommes allés nous abriter dans la petite Salt Whistle Bay, sous le vent de l'île Mayreau. Imaginez une crique en arc de cercle, avec une colline verte de chaque côté, et au milieu, un isthme de terre basse, planté de cocotiers et bordé par une plage, qui laisse passer le vent de l'Atlantique mais pas les vagues. Dans la crique, l'eau est comme un miroir, de l'autre côté de l'isthme, la mer est forte et les vagues déferlent. Nous irons plusieurs fois à la plage avec les enfants pour jouer au sable. Le 16 novembre, nous reprenons la mer pour remonter vers le nord, et durant la navigation, nous avons la surprise de voir des baleines, plus exactement des cachalots: ils sont 4 ou 5 à flotter nonchalamment à la surface, soufflant par intervalles, sautant parfois hors de l'eau et retombant dans une gerbe d'écume impressionnante. Nous faisons escale à Cumberland Bay, sur l'île de St Vincent. C'est une baie profonde creusée entre deux montagnes escarpées entièrement couvertes de végétation luxuriante. Nous sommes approchés par de nombreuses barques de pêcheurs qui veulent nous proposer du poisson, des fruits, des légumes, des objets d'artisanat, etc. Nous passons nos commandes et le lendemain, on



nous livre des pamplemousses, des mandarines, des avocats... Peu à peu, nous devenons ami avec Miui, un jeune de 18 ans qui nous emmène au village acheter du pain et quelques victuailles. Il a offert à chaque enfant un petit bijou en bois taillé dans une graine d'arbre en forme de dauphin ou de baleine. Comme il ne voulait pas qu'on le paie, nous lui avons offert une montre publicitaire et une casquette. Il était rayonnant. C'est grâce aux enfants que nous faisons parfois ce genre de rencontre, et que nous établissons des contacts parfois exceptionnels avec des gens. Miui nous suggère de changer de mouillage et de venir de l'autre côté de la baie, devant chez lui, où il y a moins de moustiques. Il nous propose même d'utiliser son propre corps-mort pour nous amarrer.

La vie d'un bébé à bord...

Partir avec un nouveau-né sur un bateau, surtout lorsque c'est un quatrième enfant, nous semblait une gageure. Force est de reconnaître qu'après une période d'adaptation, la présence d'un tout petit n'est pas un poids. Lorraine a pris ses marques dans son petit lit à barreaux que Yves avait fabriqué en France et emporté en pièces détachées. Elle couche dans la cabine avant tribord, les deux garçons occupant ensemble la cabine arrière bâbord. Ses repas au sein se font à la demande et on augmente peu à peu ses stations assise dans un Maxi-Cosy qu'on nous a donné. Deux ou trois bains rafraîchissants ponctuent sa journée, durant lesquels, progressivement, elle s'agite et se lève en s'agrippant aux bords de sa baignoire, une caisse en plastique, ex-coffre à jouets. Quelle belle enfant avec ces

petites gouttes d'eau qui perlent sur son joli petit minois!

C'est quotidiennement que nous découvrons les progrès qui caractérisent cette période chez tous les bébés. Les enfants ne sont pas peu fiers lorsqu'ils découvrent que Lorraine attrape tout ce qui est à sa portée, le porte à la bouche, se met à quatre pattes, sans savoir quoi faire ensuite. Les progrès sont quotidiens et nous émerveillent.

Chacun veut la prendre dans ses bras, surtout lorsqu'elle ne pleure pas, et même si les gestes des garçons sont encore un peu brusques, ce sont des relations appréciées de part et d'autre. Bien évidemment, Lorraine aime être dans les bras. Trop, peut-être.

En navigation, elle est couchée dans une cabine arrière plus proche du centre

de gravité et dort beaucoup, bercée par les mouvements du bateau.

L'arrivée de cette petite sœur a transformé Rosanne qui se révèle excellente deuxième maman et qui, du même coup, s'est autonomisée de façon spectaculaire dans toutes ses activités, dont son travail scolaire.

Notre vie s'organise souvent en fonction des horaires de Lorraine, mais pas toujours. En effet, il est fréquent que nous laissions deux ou trois enfants à bord pour garder le bébé, ce qui nous permet de faire des choses à terre (courses rapides) sans la déranger. Cela se passe à merveille et les enfants en sont toujours très fiers. À d'autres moments, nous nous promenons à 6, avec une poussette.

Nous faisons connaissance avec ses parents, âgés, qui tiennent une sorte de restaurant local assez rustique. Le Papa est très accueillant et nous confond de gentillesse: « vous êtes les bienvenus, notre maison est la vôtre, vous pouvez nous demander ce que vous voulez, vous êtes des nôtres ». Il est sincère et nous explique que son but dans la vie n'est pas d'être riche, mais d'être heureux et de voir ses enfants heureux. Un homme et une conversation rares... Le lendemain matin, nous assistons étonnés au ballet des pêcheurs dans la baie : un grand nombre de barques dévident en demi-cercle un immense filet, puis des hommes le halent à terre, lentement, mètre par mètre, pendant que les pêcheurs dans les barques tapent l'eau avec leurs rames ou des bâtons pour repousser le poisson vers l'intérieur du piège. Peu à peu le filet remonte et on voit apparaître quelques belles pièces au milieu d'une multitude de petits poissons argentés qui s'agitent sous le soleil matinal. Puis les pêcheurs partagent leurs prises, et chacun repart dans une direction différente, laissant à nouveau la baie à sa paisible tranquillité. L'après-midi, nous retournons au village avec Miui, et un couple d'Anglais qu'il accompagne aussi. Ils ont loué un voilier pour la semaine et découvrent St Vincent. Nous sympathisons et apprenons qu'ils ont réservé un taxi pour le lendemain, afin d'aller visiter les Trinity waterfalls, des chutes dans la montagne. Comme ici, les taxis sont des minibus de 12 places, nous leur demandons de nous joindre à eux. « No problem. » Le lendemain, Yves et les trois grands enfants partent pour une grande excursion à travers la forêt tropicale et la montagne sauvage de St Vincent. Après une heure de route, nous avons marché sous une voûte de verdure pendant une heure et demie, grimpant, dévalant, cheminant sur un chemin de plus en plus étroit au milieu de la végétation sauvage. Nous avons passé des rivières à gué, contourné d'immenses arbres eux-mêmes parasités par des dizaines d'autres plantes ou lianes. Pour nous protéger de la pluie, nous avons coupé des « oreilles d'éléphant », immenses feuilles plus grandes que Paulin, qui servent aussi bien de parasol, de parapluie que de plat de service. Les enfants ont bien marché, faisant l'admiration des Anglais, et ont bien mérité d'arriver aux

chutes de la Trinité. De fait, la rivière se sépare en trois cascades différentes et spectaculaires qui se rejoignent dans un bassin circulaire où les eaux s'agitent et tourbillonnent comme dans un immense lavabo qui se vide. Le spectacle est magnifique, l'air est rafraîchi par les embruns qui s'échappent de la cascade, et l'eau est limpide. L'eau nous saisit, mais nous nous baignons tous dans cette onde fraîche et douce, nageant contre le courant qui veut nous entraîner dans son tourbillon infernal.

Après le bain et un petit casse-croûte, nous rentrons par le même chemin, toujours aussi beau. Le soir, lors de l'apéritif à bord, les Anglais nous disent qu'eux aussi veulent partir en bateau faire le tour du monde. Ils visitent Loren, nous bombardent de questions sur la préparation et la vie à bord, et s'extasient devant nos enfants si beaux que la vie à bord rend si agiles et éveillés. Nous en sommes fiers. Le lendemain, pendant que les enfants jouent avec sa planche à voile, Miui emmène Yves plonger et chasser non loin du mouillage. Les fonds sont magnifiques et les poissons abondent, mais ils sont petits. Nos chasseurs reviennent avec une grande quantité de ces petits poissons qu'il faudra plus de temps à écailler, vider, préparer et cuire qu'à manger. Le 20 novembre, nous reprenons la mer vers Ste Lucie où nous passons quelques jours bien occupés : marché, lessive, bricolage, classe, piscine... Le 24 novembre, nous retrouvons Hugues, le père d'Yves, au Marin en Martinique. Nous nous retrouvons avec plaisir et passons quelques jours ensemble, alternant bricolages et farniente devant la plage de Ste Anne. Le 28 novembre, nous partons pour Le Robert, un village situé sur la côte est de la Martinique, la côte au vent, pour aller passer quelques jours devant la villa de nos cousins Renaud et Rozenn de Tournemire. La navigation est réputée difficile, c'est pourquoi nous l'appréhendons un peu, mais ces jours-ci, le vent et la mer sont assez calmes, ce qui nous décide à tenter l'aventure. De fait, le voyage sera assez facile, mise à part une mésaventure qui aurait pu se terminer très mal: le bateau était sous voiles, sur une mer formée, lorsque le hauban tribord, sous le vent, se détacha de la barre de flèche où il était fixé. Du coup, le hauban devint tout mou, ne tenant plus le mât qui risquait ainsi de tomber s'il subissait une contrainte par tribord. Après une rapide réflexion, nous rentrâmes les voiles, orientâmes le bateau vent arrière pour qu'il s'agite moins, et Yves monta au mât pour fixer à nouveau le hauban en bout de la barre de flèche. Ce ne fut pas simple car le ballant du mât, à 9 m de haut, était encore important. Une fois retendu, le hauban tint bon jusqu'à destination où il fut correctement réparé. Nous passons quelques jours dans la petite baie de St Pée, près de la maison de nos cousins chez qui nous passons de long moments, nos enfants s'amusant avec les leurs. Yves fait de la planche à voile, les enfants dessinent des poissons pour décorer des cartes de vœux. Le 5 décembre, nous quittons la Martinique pour la Dominique : 14 heures de navigation assez confortable, sur une mer très belle. Comme nous sommes déjà venus ici plusieurs fois, nous n'y passons que deux jours, y faisons un marché de légumes et de fruits. Le 7 décembre, nous allons à Marie-Galante, une petite île dépendant de la Guadeloupe. Superbe navigation, très belle arrivée devant une plage de sable blanc, mouillage par quelques centimètres de fond. Lorraine prend là son premier bain de mer, dans les bras de Constance. Elle a l'air d'aimer çà. Trois jours après, nous retrouvons les parents d'Yves sur leur bateau : Claire est arrivée la veille en avion et nous comble de bonheur : du courrier, des cadeaux, des nouvelles... C'est un grand moment pour nous de lire les lettres de ceux qui nous donnent de leurs nouvelles, restent en contact avec nous malgré la distance. L'après-midi, nous avons fêté l'anniversaire de Paulin, 5 ans, avec un gâteau à la noix de coco. Il était très fier. Le lendemain, les enfants sont invités à goûter sur Revap: cookies et chips, coca et jus d'orange, sucette et ballon: « on a été gâtés gâtés » disentils en rentrant.

Aujourd'hui, 15 décembre 1997, nous sommes à Pointe à Pitre en Guadeloupe, et nous nous apprêtons à filer sur Antigua, puis Barbuda, St Martin, les îles vierges, etc.

À suivre...



Carnet de voyage océanique de Loren, à parution flottante et périodicité vague.

DES PETITES AUX GRANDES ANTILLES

En cette fin de 1997 et ce début de 1998, la suite du voyage de la famille aux Antilles.

Mi-décembre, après avoir retrouvé les parents d'Yves sur leur bateau pendant quelques jours, il est temps de penser à remonter vers le nord afin de rejoindre Cuba, but ultime de notre voyage. Le programme prévoit de petites étapes d'une journée pour passer d'île en île dans les petites Antilles : Antigua, Barbuda, St Barth, St Martin, les Iles Vierges. Puis des navigations plus longues entres les îles des Grandes Antilles : Puerto Rico, la République Dominicaine, et enfin Cuba.

Le 17 décembre, nous passons pour la seconde fois par la Rivière Salée qui sépare la Guadeloupe en deux : le pont routier s'ouvre pour les bateaux à 5 heures du matin, en pleine nuit noire, et nous sommes trois voiliers à profiter du passage. Les enfants sont émerveillés de voir ce Meccano géant s'ouvrir pour eux. En fin de journée, après une très belle navigation, nous entrons dans English Harbour, déjà découvert en avril dernier.

Rencontres

À peine sommes-nous entrés dans le port qu'on nous hèle d'un catamaran : c'est Antoine, un Français rencontré par hasard chez un marchand d'accastillage au mois d'Août à Bordeaux. Il parlait des Antilles avec le patron et nous avons engagé la conversation. Antoine fait du day-charter à Antigua : le matin, il emmène 4 à 8 touristes sur son bateau, leur fait faire un tour, leur prépare un bon repas (Antoine est un cuisinier hors-pair) qu'ils dégustent devant une belle plage, et les ramène à leur hôtel en fin de journée. On s'était promis de se



retrouver, mais sans y croire vraiment, ne sachant quand exactement nous serions à Antigua. Mais le hasard fait bien les choses. Nous nous racontons nos vies autour d'un punch au bar du Catherine's Café, un bistrot tenu par une Française de Nice. Nos deux amis se sont installés ici pour quitter le système français, trop pénalisant à leur goût, en particulier sur le plan des prélèvements obligatoires. Catherine avait rencontré Constance enceinte et la retrouve avec ravissement avec Lorraine dans les bras. Elle nous accueille chaleureusement avec sa faconde méridionale.

Dans ce même mouillage, nous retrouvons Jeff et Chrissie, deux Anglais en catamaran dont nous avions fait la connaissance aux Canaries, il y a plus d'un an! Ils n'ont traversé l'Atlantique que cette année, après avoir gagné un peu d'argent aux Canaries en chantant dans les bars et les restaurants. Ils nous

invitent à boire un verre avec eux et à visiter leur bateau qui est très vaste, bien conçu et très confortable.

Accident

Nous passons plusieurs jours à Antigua, en compagnie d'Antoine et sa femme Ghislaine, nous invitant à dîner à tour de rôle, Antoine aidant Constance à perfectionner la confection de son pain à la cocote-minute. Un après-midi, alors que tout le monde se baigne autour du bateau, on entend un « cling » suivi d'un hurlement. C'est Hubert qui est grimpé au mâtereau de l'éolienne qui tournait à pleine vitesse et qui a heurté violemment sa tête, cassant une pale au passage. La tête saigne abondamment, il a une vilaine déchirure dans le cuir chevelu. Nous sommes atterrés. Oue faire? Nous sommes dans une belle baie, loin d'une ville, d'un hôpital. Et pourtant, il faut recoudre la blessure, large et profonde. Rapidement, après avoir confectionné un pansement de fortune avec une couche de Lorraine, préparé un biberon et confié le bébé à Rosanne. Yves, Constance et Hubert filent à terre en Zodiac. Là, nous interpellons un type en voiture et lui demandons s'il peut nous aider. Oui, il va à la capitale, St John's. Oui, il peut déposer Constance et Hubert à l'hôpital. Alors, en route. Yves retourne au bateau et attend leur retour avec les trois autres enfants. En fait, l'automobiliste est capitaine sur un de ces énormes yachts privés de 30 mètres et plus qu'on voit à Antigua ou à Monaco, et il dirige un équipage de 7 personnes. Il sera plus que secourable, puisqu'il attendra Constance

et Hubert à l'hôpital, faisant déplacer la personne avec qui il avait rendez-vous, grâce à son téléphone mobile. Dans l'hôpital, personne à l'accueil. Au bout de 10 minutes, on enregistre l'entrée d'Hubert et on le conduit dans une pièce sale, lugubre, équipée de deux armoire en fer, qui avaient dû être peintes en blanc, autrefois. Des boites de médicaments à

l'air libre, un chariot dans un coin. Un quart d'heure plus tard, la doctoresse arrive, aussi large que haute. Elle observe la plaie, n'écoute pas ce que lui dit Constance et ordonne de raser. désinfecte, et commence à recoudre. Constance réclame du fil qui s'enlève tout seul. Très aimable, elle change de fil. Pas un Blanc à l'horizon. Par chance, il n'y a toujours personne à l'accueil. Les bureaux étant fermés, on part donc sans pouvoir payer. Heureusement, car il semble que la médecine soit très chère, ici. Au bateau, on retrouve Antoine et Ghislaine, retour de leur journée de charter, qui viennent nous soutenir avec un dîner de langouste.

Malchance

La malchance s'abat sur nous: Hubert est blessé, il pleut tout le temps, l'éolienne a une pale cassée (et nous casserons une autre pièce en la démontant), les batteries ne tiennent pas la charge et nous avons le moral entamé. Heureusement, Antoine et Ghislaine sont là, invitent les enfants à jouer sur leur catamaran Lilly Speed qui possède un trampoline, leur font du pain, des pizzas, une crème.

Noël

Le 24 décembre au soir, pour notre deuxième Noël à bord, mais cette fois à Antigua, les enfants disposent leurs sandales dans le carré. Hubert ne veut pas y mettre ses baskets rouges qu'il porte rarement « parce que le père Noël ne les connaît pas ». Puis les parent rassemblent les cadeaux épars dans diverses cachettes du bateau et les disposent joliment avant de se coucher. Le lendemain, dès 6 heures du matin, les garçons se lèvent, surexcités à la vue des cadeaux dans le carré. Puis ils sortent voir sur le pont s'il n'y en aurait pas d'autres dehors! Après le petit déjeuner, on ouvre les cadeaux. Quel plaisir de voir ces yeux et ces



visages émerveillés! Même Lorraine a des cadeaux.

En milieu de matinée, un Zodiac s'approche de nous : ce sont des Français qui voudraient bien échanger des Francs contre des Dollars pour payer les formalités. Nous faisons connaissance avec eux : Phil et Nadine et leur fille de 14 ans Cindy sont partis de France il y a quelques mois sur leur Vagabond 44, appelé Marie de Malacca. C'est un magnifique bateau de 14 mètres, très lumineux, plein de bois vernis, aux cabines immenses. Nous ferons un bout de chemin avec eux.

Quel hasard!

Le lendemain, nous sommes à Jolly Harbour (Antigua), lorsqu'on nous hèle depuis la berge : « Loren, Loren ! ». C'est Michel, un Français qu'Yves, intrigué, va chercher en Zodiac. Une fois à bord, il nous raconte son histoire incroyable : ilétait pâtissier et avait depuis longtemps envie de partir en voyage en bateau. Son idée était tenace et un beau jour, il lit dans la revue « Voiles et Voiliers » un entrefilet à propos du voyage de Loren, proposant de s'abonner au « Vent du Large ». Aussitôt dit, aussitôt fait. Puis il cherche un voilier

à acheter et tombe sur un Snowgoose, exactement comme notre Loren. Enfin, son bateau s'appelle Stirwenn, et c'est un bateau que nous avions visité en France en mai 95, et dont nous connaissions bien l'ancien propriétaire pour avoir passé un week-end à bord avec lui en rade de Toulon! Michel a quitté la France depuis 3 mois avec sa femme Marie-Jo et leur fils Fabien (9 ans). Ils arrivent juste de la traversée de l'Atlantique qu'ils ont fait avec une organisation à laquelle nous avions failli adhérer à l'époque de notre propre départ et dont nous connaissons bien le patron. Ils nous accueillent sur leur bateau comme de vieux amis, puisqu'ils nous connaissent bien par « Le Vent du

Large » et nous rappellent certaines anecdotes que nous y avons relatées. Ils rêvaient de nous rencontrer et sont tout excités de nous avoir à bord. Lorraine surtout a fait sensation. Il est vrai que nous l'emmenons partout où nous allons, qu'elle est très mignonne et très souriante. C'est un vrai bonheur de bébé qui commence à

prendre une jolie teinte abricot!

Barbuda

Le 27 décembre, nous prenons la mer pour Barbuda, une île plate et presque déserte qui dépend d'Antigua. Nous mouillons devant une immense plage de sable d'un blanc aveuglant sous le soleil, dans une eau turquoise splendide. Il y a bien quelques bateaux ici, mais tellement peu comparé aux Grenadines. Le cadre est vraiment féérique : le ciel bleu roi, la plage blanc lumineux et la mer turquoise. Un tableau éclatant offert par la nature. Nous allons faire une longue promenade sur la plage, avec les enfants qui se baignent dans les rouleaux cristallins. Le sable est extrêmement léger, constitué de corail et de coquillages réduits en poussière fine. Par endroit, la plage est rose. Ce sable est tellement beau qu'il est exporté par barges entières à Porto Rico ou aux États-Unis. Lorraine se baigne maintenant dans une bouée-culotte. Elle flotte ainsi autour du bateau dans trois ou quatre mètres d'eau limpide, entourée de ses frères et sœur. Elle est ravie de ces bains, dépose tranquillement ses petits bras potelés sur les bords de la bouée et se laisse aller, heureuse.

En ce 31 décembre 1997, nous nous offrons un bon dîner de réveillon, un salmis de pigeon confectionné par le frère d'Yves et gardé pour une grande occasion, avant d'aller nous coucher comme tous les soir à 20h30.

Le 1er janvier 1998 voit se former d'énormes rouleaux sur notre plage féérique. Un vent fort s'est levé durant la nuit et nous sommes très inconfortablement roulés. Nous décidons de partir. Une journée de mer.

St Barthélémy

À St Barthélémy, le vent est toujours fort, le mouillage est rouleur, mais moins dangereux. Cette île minuscule a toujours été rocailleuse et privée d'eau. Au fil des siècles des Normands sont venus l'habiter, la cultiver, la mettre en valeur. Comme il n'y avait pas de cultures à grande échelle, il n'y avait pas d'esclaves. Aujourd'hui, les habitants sont tous Blancs, descendants des Normands d'origine ou métropolitains venus tenter leur chance dans le commerce de luxe, l'immobilier ou l'hôtellerie. En effet St Barth' joue à fond la carte du tourisme de grand luxe, abritant les somptueuses villas de célébrités, de milliardaires, et accueillant de magnifiques yachts privés dont les propriétaires dépensent des fortunes en bijoux et autres babioles, prétextant que l'île est un port franc exempt de taxes. Pour nous l'île est chère, mais très jolie. Nous faisons de belles promenades dans les rues de Gustavia, ainsi nommée car l'île appartint durant un siècle à la Suède, dont le souverain était à l'époque le roi Gustav III. Les boutiques sont magnifiques : ateliers d'art, horlogeries, bijouteries, grands couturiers, boutiques hors-taxe, etc. La ville elle-même est bien tenue: maisons proprettes et rues typiques. Nous allons nous promener jusqu'au col où passent les avions de tourisme venant de St Martin, l'île la plus proche, avant de piquer littéralement 300 mètres plus bas vers le petit aérodrome de St Jean. Sur le col, nous somme quasiment à la même hauteur que les avions qui ont l'air de nous foncer dessus, ballottés par le vent violent, nous rasent, puis plongent brutalement sur la piste très courte où ils doivent s'arrêter en quelques mètres, avant la mer. À chaque fois, on croit que l'avion va s'écraser, ou bien que bousculé par le vent, il va être plaqué

LES ENFANTS D'À BORD

Depuis que nous vivons sur un bateau, les enfants se sont habitués à ce mode de vie et ont leurs habitudes. Voyons comment ils s'occupent :

L'école (cours par correspondance du CNED pour Rosanne et Hubert) se fait le matin et occupe entre 2h1/2 et 3h. C'est souvent une vraie bataille de les faire travailler, ils se rebellent, s'opposent, lambinent. Mais à force de patience et de persuasion, la progression scolaire est bonne, les notes excellentes et les programmes seront bouclés d'ici deux mois. Paulin, quand à lui, fait des fiches pédagogiques que nous avons ramenées de France et qui le préparent à rentrer en classe en septembre 98.

Au mouillage, les baignades et jeux dans l'eau se sont affinés depuis qu'ils savent bien nager et que chacun possède masque, tuba et palmes à sa taille. Rosanne maitrise parfaitement la brasse et adore çà. Elle fait plusieurs fois le tour du bateau, ou bien de grandes nages avec Constance. Paulin excelle en apnée ; il descend de plus en plus longtemps par 3 ou 4 mètres de fond et remonte du sable, des coquillages ou des étoiles de mer. Hubert est le roi du plongeon. Il a un mouvement puissant et gracieux qui force l'admiration. Pour lui et les autres, nous installons parfois un plongeoir-maison : une longue planche de bois fixée au-dessus du balcon arrière. Ou alors, le tangon est hissé perpendiculairement au mât à l'aide d'une drisse et en pivotant sert de balançoire-plongeoir à partir duquel les enfants font des sauts invraisemblables à plus de deux mètres au-dessus de la mer. Il sert aussi de grue pour les remonter à bord dans de grands éclats de rire. Ils font aussi beaucoup de dessins, coloriages, découpages, peintures, etc. comme tous les enfants de leur âge. Ils jouent au Lego, au Meccano, construisant des voitures, camions ou maisons. Ils écoutent des cassettes audio (chansons ou histoires) ou regardent des vidéo (dessins animés, films d'aventures pour enfants). Ils ont une bibliothèque importante de livres d'enfants. Ils peuvent en lire certains eux-mêmes, et réclament souvent à Constance qu'elle raconte des histoires. Ils sont aussi très forts pour inventer des jeux de rôle dans lesquels ils imitent des situations déjà vues, en se prenant pour des adultes : Papa et Maman font des manœuvres ; le papa, la maman et le bébé (il y a 4 ou 5 poupées à bord); la marchande et les clients (excellent pour apprendre à compter et à rendre la monnaie); la maitresse d'école et ses élèves, etc.

En navigation, les enfants participent et chacun tient son rôle. Quand il faut lever l'ancre, Rosanne se met à la barre et fait la manœuvre : avancer doucement au-dessus de l'ancre pendant qu'Yves remonte la chaîne. Pendant ce temps, Hubert ou Paulin aide à ranger la chaîne pour éviter qu'elle se mette en pyramide et bloque le guindeau. Quand on arrive dans un mouillage, on fait la manœuvre inverse : les garçons préparent l'ancre avant qu'Yves la laisse filer, et Rosanne fait reculer le bateau pour que l'ancre croche bien au fond. En navigation, si l'on est au milieu de patates de corail, les enfants se mettent à l'avant et surveillent les fonds. Et bien sûr, les enfants adorent installer et surveiller les lignes de pêche. Ils sont ravis chaque fois qu'on remonte un poisson. Enfin, une fois arrivés, ils aident à ranger les cordages.

Dans ce mode de vie, nous vivons 24 heures sur 24 avec les enfants. Cela produit un type de relation particulier que nous ne connaissions pas à terre. Les enfants écoutent et participent aux conversations que nous avons entre adultes. Cela est à double tranchant bien sûr mais fait naitre chez eux un esprit alerte, responsable puisqu'ils voient bien les sujets et les problèmes dont nous parlons. Ils acquièrent une certaine maturité. On observe à bord ce qu'on voit en colonies de vacances : les enfants parodient les adultes dans des scènes assez drôles où l'on voit les parents faisant la classe, agaçés ou ébahis, parlant « bébé » à Lorraine, heureux d'attraper du poisson, ou nous citant dans nos expressions favorites. De vrais acteurs en herbe!

violemment au sol. Mais ici, les pilotes sont de vrais as du manche et réalisent des prouesses.

Le 6 janvier, nous sommes à St Martin. C'est une île au destin curieux car elle est mi-Française mi-Hollandaise et bénéficie d'un statut de port franc. Ici, pas d'impôts, pas de taxes, pas de droits de douane. Un paradis pour certains qui y font construire de magnifiques villas ou des hôtels de luxe. Nous mouillons d'abord dans la partie Hollandaise (qui s'appelle Sint Maarten), devant Philipsburg et avons le plaisir de voir arriver Stray Cat, un Prout 39, un catamaran issu du même chantier que le nôtre, tout neuf.

Stray Cat

Mark et Amy sont américains, ils arrivent directement d'Angleterre où ils ont pris livraison de leur bateau et remontent vers les Bahamas où ils font du charter. Bateau splendide, très ressemblant au nôtre, mais plus grand, plus clair, plus fonctionnel, plus moderne. Nous sympathisons très vite et apprenons que Mark a été concessionnaire pour Prout aux États-Unis pendant plusieurs années. Il a possédé plusieurs de leurs catamarans et connaît très bien ces bateaux et le marché. Il pense que nous pourrons vendre Loren aux États-Unis sans difficultés et se propose même de nous aider si nous venons le voir à Nassau, Bahamas. Ce que nous promettons de faire. Il a aussi été plusieurs fois à Cuba en bateau et nous en parle bien, nous donnant des conseils utiles et nous racontant des anecdotes.

Après le départ de Stray Cat, nous allons faire un tour en ville : c'est un alignement de boutiques hors taxes, de bijoutiers, de magasins de vêtements ou de souvenirs fabriqués en Amérique Latine ou made in China. Déprimant ! Quand on pense que chaque jour devant Philipsburg mouillent 4 ou 5 paquebots de croisière avec chacun 3.000 à 5.000 passagers, on voit ce que le tourisme de masse produit : une sous-culture commerciale dont le touriste ne conserve rien, si ce n'est un tee-shirt souvenir.

St Martin

Le soir, nous entrons dans le lagon de St Martin, un immense étang d'eau salée pris dans les terres et où l'on peut naviguer. Ce lagon sert de mouillage à de nombreux bateaux et d'abri en cas de cyclone. Mais Hugo et Luis on dévasté l'île à deux reprises, laissant de nombreuses épaves sur les berges. Il faut prendre garde à les éviter. Dans le lagon passe la frontière entre la France et la Hollande, que l'on traverse sans le moindre contrôle, autant de fois qu'on le souhaite. Nous avons rendez-vous dans un chantier pour effectuer plusieurs travaux : réparer le guindeau, changer les joints du vérin des gouvernails, recevoir les pièces de l'éolienne et la remonter... Sans entrer dans les détails, ce fut un séjour trop long (les pièces commandées aux États-Unis ou en Angleterre n'arrivèrent jamais le jour prévu), et peu attrayant(travaux fastidieux, mouillage

sale, île sans attraits). Nous avons tout de même profité de notre dernière escale Française: hypermarché avec pleins de frais, du fromage, de la charcuterie, des conserves, un bureau de poste, téléphone à la famille, achat de quelques pièces détachées, etc. Et nous y avons fait des rencontres intéressantes.

C'est d'abord Hugo et Delphine qui font du charter sur un catamaran, avec un petit Josselin de 5 ans. Les parents et les enfants sympathisèrent bien vite, mouillant à proximité les uns des autres, allant à la piscine des hôtels le long de la plage. Un jour que nous étions à bord pour le punch, passe une annexe avec deux parents et 3 enfants. C'est quand même assezrare. Comme ils nous souriaient et nous faisaient des signes amicaux, nous les avons invités à bord aussi. C'était l'équipage de Brigantin, arrivant de la traversée de l'Atlantique, qui nous connaissaient à travers des articles sur Loren parus dans la revue Loisirs Nautiques, et avaient eux aussi suivi nos aventures. Du coup, nous étions 6 adultes et 8 enfants à bord de

MOTS D'ENFANTS

- Hubert emprunte un crayon à la table à cartes. Yves le lui tend en disant « *Attention, je te le prête, mais il s'appelle «Reviens » ; et son prénom, c'est « Vite »*. Plus tard, quand il a fini, Hubert range le crayon et dit : « *Je t'ai remis « Reviens vite » sur la table à cartes.* »
- -Au cours d'une grande excursion dans la forêt tropicale, il faut escalader une rude montée. En grimpant, Paulin dit : « Dommage qu'il n'y ait pas d'ascenseur, ici » et Hubert lui répond : « Oui, mais les ascenseurs, ils sont que dans les magasins. »
- Paulin trouve une pièce de monnaie au fond d'une piscine et demande : « Papa, quand ils sont mouillés, les sous, ils marchent quand même ? »
- Rosanne apprend les chiffres. Lorsque Yves revient à bord après avoir téléphoné, il dit : « J'ai dû passer un coup de fil rapide parce que je n'avais plus que 2 ou 3 unités sur ma carte », Rosanne lui demande : « Est-ce qu'il y avait des dizaines ? »
- Paulin, parlant de la partie saillante de sa cheville : « Maman, je m'ai fait mal au menton du pied. »
- Hubert travaille. À Yves qui lui demande « *Où en es-tu ?* », Hubert montrant une page de son livre et répond : « *J'en ai là* ».
- Les deux garçons hument longuement un bocal de sucre roux que nous venons d'acheter, et se délectent de l'odeur tiède et caramélisée. Au bout d'un moment, Hubert dit à Paulin : « il faut arrêter, sinon il ne va plus y avoir d'odeur. »
- Pendant qu'Yves bricole chez des amis, les enfants jouent avec les outils. Paulin demande à Hubert : « *Passe-moi le mètre, je vais mesurer le chat pour savoir combien il pèse* ». Après un examen malaisé car le chat n'est pas docile, il dit sentencieusement : « *Il a 5 ans, il a 5 ans* »
- Lorsque Hubert apprécie particulièrement un plat que Constance a préparé, il dit à sa maman : « *Hmm, ça me régale les babines !* »
- Notre ami Gilbert possède une lampe frontale qui se fixe sur la tête avec des lanières élastiques. Hubert trouve qu'il ressemble à un chien avec sa muselière! Les enfants répètent les mots qu'ils entendent. Mais parfois, ils les transforment et c'est savoureux:
- $Moissonneuse \, devient \, moussonneuse \, pour \, Hubert \, et \, monsonneuse \, pour \, Paulin.$
- Le décalage horaire se transforme en décollage horaire (bien sûr, puisqu'on prend l'avion !)
- La Dengue, maladie tropicale pénible, perd de son sérieux en devenant gallinacé (« pourvu qu'on n'attrape pas la dinde ! »)
- Gilbert, radio-amateur éclairé n'est qu'un radio-à-moteur pour les enfants (évidemment, il met son groupe électrogène en route pour émettre...)
- Muchas gracias (« merci beaucoup » en espagnol) est répété à l'envi sous la forme « moustache gracias » par les garnements que ça fait rigoler (et il y a de quoi !).
- En promenade, les enfants chantent avec Constance « la meilleure façon de marcher, c'est sûr'ment la nôtre, c'est de mettre un pied d'vant l'autre et de recommencer... » De son côté, Paulin chante de bon cœur «...c'est de mettre un pied dans l'eau...»

Loren!

Nous avons aussi retrouvé Michel et Marie-Jo de Stirwenn, avec Fabien. Nous passons de longues heures ensemble à comparer les aménagements de nos bateaux et à raconter nos navigations autour d'un punch.

Un jour, en se promenant dans Marigot, la capitale de l'île, nous découvrons un correspondant de l'AFER, un ancien client et ami d'Yves. Nous entrons et faisons connaissance avec Joseph Loper et son fils Jean-Noël, conseillers financiers. Après avoir parlé un peu de l'AFER, Joseph nous invite chez lui autour de la piscine pour partager un gâteau des roi que Solange, sa femme, a acheté pour nous. Quel accueil! Nous en sommes tout émus, et quand, le soir, après le punch, nous rentrons au bateau, nous avons passé une bonne après-midi avec des gens de cœur. De plus, Joseph accepte de recevoir des fax pour nous à son bureau. Le lendemain, nous récupérons une bonne dizaine de pages de nouvelles de la famille, prévenue par téléphone. Quel bonheur!

En route!

Le 22 janvier, après deux semaines et demi d'escale, nous quittons enfin St Martin, avec un bateau réparé, les pleins de courses, d'eau, de gasoil, de gaz, des guides touristiques en français de la République Dominicaine et de Cuba, et des cartes marines commandées aux États-Unis. Comme la prochaine escale (Virgin Gorda, aux Iles Vierges) est à plus de 12 heures de mer, nous partons à 18 heures et naviguons toute la nuit, à une allure assez confortable. Mais cela fait bien longtemps qu'on n'a pas navigué de nuit et Yves doit se réhabituer à ne dormir que par tranches de 30 minutes, entrecoupées de réveil (avec le minuteur de la cuisine) pour surveiller l'horizon. Cela permet de se reposer un peu, mais sans procurer un vrai sommeil réparateur. Consolation: la mer est belle, la nuit, sous les étoiles, Loren puissamment poussés par un alizé frais.

Les Iles Vierges sont séparées en deux groupes : les Iles Vierges Britanniques (BVI), qui appartiennent à la couronne de Sa Majesté, et les Iles Vierges Américaines (USVI), dépendant des États-Unis. L'ensemble constitue un paradis pour la voile : un

vent d'est régulier souffle toujours, les îles sont très proches les unes des autres, offrent de nombreux abris et mouillages, et proposent un dépaysement sans risque dont raffolent les Américains. Il y a donc ici des milliers de voiliers de location. Les Iles Vierges sont à la voile ce que Hawaii est au surf, ou ce que l'Autriche est au ski. Un must.

Après les formalités d'entrée fastidieuses et chères, nous allons mouiller derrière Tortola, à Trellis Bay où des dizaines de bateaux américains ou canadiens sont déjà à l'ancre. Le vent est toujours très fort et souffle en bourrasques. Il pleut par intermittence. Nous (hélice du loch ou tête du sondeur...), n'a pas réussi à le remettre quand il a vu l'eau jaillir dans le navire, s'est affolé, l'a perdu et l'eau a submergé lentement le yacht. Incroyable! C'est comme les histoires que nous racontait Antoine à Antigua : un jour, une de ses passagères américaines insiste pour se baigner dans de l'eau douce. Antoine lui dit: « Devant le bateau, c'est de l'eau de mer, et à l'arrière, c'est de l'eau douce ». Elle l'a cru et s'est baignée à l'arrière! Ou encore ce passager qui lui demande à quoi sert cette grande hélice sur un mât (l'éolienne). Antoine lui répond que çà sert à faire avancer



allons faire un tour à terre et découvrons le long de la plage l'atelier d'un peintre, une petite épicerie, une école de planche à voile et un bistrot-restaurant où nous commandons hamburgers et frites qui font le délice de tous pour dîner. Le lendemain, nous faisons la connaissance de notre voisine, Anouk, une Québécoise qui vit à bord de son bateau avec son mari Guy et son fils Lucien (2 ans). Ils fabriquent de jolis bijoux en résine peinte et les vendent aux touristes des bateaux de location, dont le stock se renouvelle chaque semaine. Elle nous explique que les Européens sont les plus difficiles de contact, mais que les Américains et les Canadiens sont de bons clients. En effet, comme elle le dit, il y a dans leur culture une habitude de shopping (« magasinage » disent les Canadiens). Ils ont chaque jour besoin de dépenser leur argent, ce qui fait le bonheur des boutiques de souvenir et des artisans comme Anouk.

Anecdotes

On rigole quand un bateau de location arrive près de nous et se plante dans une patate de corail. Anouk nous dit que cela arrive tout le temps, que les gens ne savent pas naviguer, pas lire une carte, pas mouiller une ancre. Elle nous raconte qu'elle a vu un jour un bateau couler sous ses yeux : quelqu'un avait retiré un bouchon dans les fonds le bateau. Et l'autre l'a cru!

L'île au trésor

Le lendemain, après avoir ramassé des coquillages et des coraux, nous allons à Norman Island, qui servit de modèle, dit-on, à Robert Louis Stevenson pour écrire « l'Île au Trésor ». Nous mouillons dans une très belle et très grande baie, au milieu de dizaines d'autres yachts. Décidément, aux Îles Vierges, on est rarement seuls! Mais derrière la baie, il y a des grottes creusées par la mer, accessibles uniquement à la nage.

Nous nous mettons à l'eau (très claire) et avons la surprise de voir des centaines de poissons de toutes formes et de toutes les couleurs nager vers nous, comme des animaux domestiques. Ils sont habitués à la visite des touristes que les charters amènent ici chaque jour et qui leur donnent des miettes de pain. On nous donne un sachet de pain pour les enfants et les poissons se précipitent sur Yves, lui mordant les doigts! Nous allons jusqu'aux grottes, y pénétrons à la nage, grimpons sur les rochers dont les parois sont constituées. Les enfants sont impressionnés et ravis de cette expérience nouvelle. On entend le bruit du ressac, amplifié par l'écho, on voit l'eau lumineuse et transparente se jeter dans la grotte et se fracasser contre la roche, on devine la lueur d'une sortie

secrète, tout au fond d'un étroit boyau.

Le 27 janvier, nous passons du côté Américain des Iles Vierges. Les formalités sont rapides et professionnelles. On nous avait soutenu qu'il fallait un visa (à 100 Dollars par personne) pour entrer aux États-Unis en bateau, ce qui est vrai. Mais aujourd'hui, nous avons de la chance, car l'officier qui nous voit avec nos 4 enfants dont un petit bébé, nous fait remplir un formulaire normalement destiné aux passagers des grands paquebots de croisière qui débarquent pour une journée, et nous donne un permis de séjour de trois mois, sans visa, et gratuitement. Nous sourions et respirons car cette entrée aux Iles Vierges Américaines nous préoccupait depuis notre départ de St Martin.

Nous allons mouiller dans une jolie baie, bordée d'une plage de sable blanc, tout près d'un autre catamaran. C'est le bateau de Ned et Ginette, deux Américains retraités qui arrivent de Floride. Ils nous font visiter leur bateau, qui ressemble un peu au nôtre et nous donnent des conseils, cartes à l'appui, pour la navigation aux Bahamas, toujours difficile car les fonds sont très faibles et les îles très basses.

Retrouvailles

Le 29 janvier, nous arrivons en baie de Charlotte-Amalie sur l'île de St Thomas (USVI) quand nous apercevons un bateau français. Nous nous approchons et ils nous font de grands signes: « Bonjour, comment ça va? Ah, on était inquiets! Et le bébé, c'est un garçon ou une fille? D'où venez-vous? » Nous ne reconnaissons pas ces deux personnes qui nous interpellent et semblent si bien nous connaître. Après discussion, nous recollons les morceaux du puzzle: Gilbert et Andrée nous ont connus dans les rues de Port of Spain, à Trinidad, durant le carnaval en février 97. Ils étaient avec des amis que nous connaissons bien, Michel et Brigitte, de Pen-Ar-Valy, et nous avaient vus avec trois enfants et Constance enceinte. Puis ils avaient su que nous avions eu un accident en remontant de Trinidad en Martinique, car Gilbert est un radio-amateur de longue date et communique avec le monde entier depuis son bateau. Et ils avaient perdu notre trace et s'inquiétaient de notre sort.

Nous nous entendons tout de suite

fort bien car ils sont adorables avec les enfants. Ils ont la soixantaine active, retraités du commerce (ils avaient un magasin de radio-télé-électro-ménager à Carpentras) et naviguent depuis deux ans et demi sur Utinam (« à la grâce de Dieu » en latin), sur la même route que nous : Canaries, traversée de l'Atlantique, remontée des Antilles... Leur programme à venir : Porto Rico, République Dominicaine, Cuba, Bahamas. Exactement comme nous. Nous projetons de naviguer ensemble, pour se soutenir, s'entraider. Nous passons deux jours à St Thomas, mais la ville n'offre aucun intérêt si ce n'est un alignement continu de boutiques hors taxes pour touristes, comme à Philipsburg (St Maarten). Même les supermarchés sont en dehors de la ville!

On part, encore une fois

Au moment de quitter Charlotte-Amalie, après avoir fait les formalités, notre ancre refuse de remonter à bord. Yves plonge et découvre que la chaîne est prise dans une magnifique ancre à jas du 18° siècle, comme on en voit au musée de la Marine ou dans Tintin et Rackam-le-Rouge. Dommage de ne pas pouvoir la remonter à bord comme souvenir...

Puis nous partons avec Utinam vers Culebra, une petite île dépendant de Puerto Rico. Ici, on est Américain et on parle la langue de Cervantes. Yves en profite pour astiquer son espagnol qui n'a pas servi depuis les Canaries en novembre 1996. Première victime : le chef de la douane, qui nous sort le grand jeu avec 6 formulaires différents à remplir. Mais nous sommes dans un magnifique mouillage, très vaste, bien ventilé et abrité de la houle du large par un récif de corail affleurant. Quel contraste avec les Iles Vierges surpeuplées: ici, quelques voiliers seulement, et assez de place pour tout le monde. Et quel calme!

Nous en profitons pour mieux faire connaissance avec Gilbert et Andrée: ils ont monté leur commerce tout seuls en 1955, animés par la passion de Gilbert pour la technique et soutenus par leurs fournisseurs. Gilbert nous raconte comment il a fabriqué lui-même son premier poste à galène à 8 ans, puis son premier poste radio-amateur, comment il a démonté des appareils pour voir comment ils étaient fabriqués, puis son service

militaire (dans les transmissions, bien sûr), comment il s'est mis à piloter des avions de tourisme, puis des planeurs, comment il est devenu président du club d'aviation, comment il est venu à la voile, etc... Ils ont quatre enfants, qui ont été élevés quasiment dans la boutique de leurs parents, et dont le dernier a repris le magasin à Carpentras. Andrée, qui a été institutrice, nous propose de faire la classe à Rosanne. Désormais, chaque matin, quand nous sommes au mouillage, Rosanne va en Zodiac à l'école sur Utinam, ce qui libère Constance pour faire la classe à Hubert, et confier quelques exercices à Paulin.

Culebrita

Le 1° février est un grand jour : Rosanne a 8 ans et nous allons à Culebrita, une petite île proche. Nous mouillons face à une plage déserte, surplombée de rochers, et tout en haut d'une colline abrupte, un vieux phare abandonné. Yves et Gilbert partent à la chasse sous-marine, mais reviennent bredouilles après avoir évolué au-dessus de fonds coralliens magnifiques, dans une eau limpide. Comme nous sommes dimanche, beaucoup de motor-boats viennent de Porto Rico passer l'après-midi ici, avec transistors et barbecue portatif. Nous levons l'ancre et faisons le tour de l'île pour nous poser dans un mètre d'eau, devant une autre plage de sable blanc, encore plus belle que la première, et entièrement déserte, celle là.

Promenade

Le lendemain, nous grimpons tous ensemble jusqu'au phare abandonné, dans la végétation sauvage. Les enfants courent, escaladent, jouent bien en chemin, et Lorraine est confortablement installée dans un sac-à-dos porte-bébé, sur les épaules de son papa. D'en haut, nous découvrons le phare en ruines, une vue splendide sur la mer, le récif de corail, et nos deux bateaux au mouillage, posés dans un écrin d'eau turquoise. De retour à la plage, nous prenons un bain voluptueux dans l'eau limpide et tranquille.

Dans l'après-midi, Gilbert entre en contact avec un radio-amateur de Toulouse, à qui nous laisserons un message pour Chantal, la sœur d'Yves, et nous aurons la réponse le lendemain. C'est formidable, les liaisons radio. Puis Yves

part à la chasse et revient avec une cigale de mer, encore plus fine qu'une langouste, que nous dégustons au dîner avec une bouteille de vin blanc bien frais. Fameux.

Lorraine pousse et devient chaque jour plus autonome : elle attrape tout ce qui est à sa portée, le porte à sa bouche, s'agrippe à ce qu'elle trouve pour se hisser debout (de loin sa position préférée) et commence à marcher à quatre pattes dans le bateau. C'est un vrai petit mousse intrépide! De plus, c'est un sésame chaque fois que nous allons nous promener, faire des courses, remplir des obligations: tout le monde lui fait risette, s'attendrit, est sympa avec nous!

Nous restons à Culebra plusieurs jours, pour attendre qu'une série de dépressions passe et nous laisse le chemin libre.

Puis nous partons vers Puerto Rico, nous arrêtant une nuit à l'île de Vieques où des pêcheurs très gentils nous offrent du poisson. Nous arrivons le 11 février à Salinas, une petite marina très abritée, nichée dans la mangrove. Là, nous pouvons prendre des douches, profiter de la piscine, faire des courses, laver du linge, acheter de l'eau douce et du carburant.

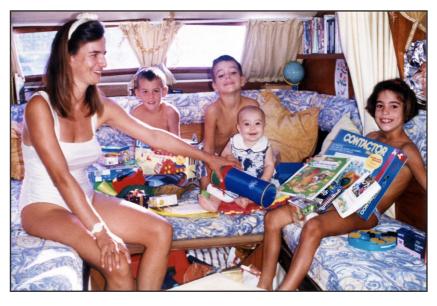
Puerto Rico

Nous avons aussi loué une voiture de type monospace deux jours pour aller visiter l'île avec nos amis et nos 4 enfants. Le premier jour, nous allons découvrir des grottes pleines de stalactites et de stalagmites qui impressionnent beaucoup les enfants, et dans lesquelles des cascades d'eau ruissellent à travers les roches poreuses. Il faut entre 200 et 1 000 ans pour faire un seul centimètre de stalactite, et celles que nous voyons font plusieurs mètres! La visite est très bien organisée et sent le professionnalisme américain, avec une plaisanterie toutes les deux phrases. Mais les grottes sont immenses et très impressionnantes.

Puis nous allons non loin des grottes voir le célèbre observatoire radio-astronomique d'Arecibo, dont la parabole est posée au fond d'une vallée et le récepteur accroché à des câbles qui partent de hautes tours. C'est très impressionnant de savoir que cette immense « oreille » traque tous les « bruits » qui viennent de l'espace. Dans le Visitors Center, des maquettes du système solaire, des photos d'étoiles et de la voie lactée, des explications en anglais et en espagnol. Nous avons apprécié ces deux visites. Ainsi, en quelques heures et quelques kilomètres nous sommes passé de la préhistoire à la futurologie, des tréfonds de la terre à l'espace le plus lointain. Saisissant raccourci du temps et de la matière. Le lendemain, nous allons à San Juan, la capitale de Puerto Rico, qui possède un vieux quartier espagnol très bien

un paquet de courrier nous attend, depuis une ou deux semaines et c'est un bonheur d'ouvrir ces lettres, ces vœux et même des cadeaux. Nous y passons la matinée, et lorsque c'est fini, qu'il faut revenir à la réalité, c'est comme si nous sortions d'un cinéma dans lequel nous avons perdu contact avec la réalité pendant quelques heures.

Le 21 février, nous allons de conserve avec Utinam jusqu'à Mayagüez où nous ferons des pieds et des mains pour trouver du gaz (nous sommes en panne depuis quelques jours et devons faire la



conservé. Le vieux San Juan fait penser à l'Espagne, avec ses ruelles pavées, ses maisons chaulées aux balcons fleuris, ses placettes agrémentées de fontaines chantantes, entourées de vieilles bâtisses, des remparts impressionnants et un fort remarquable. Là, les enfants peuvent voir et toucher de vénérables canons, comprendre comment la ville était défendue par ce fort qui prend en enfilade l'embouchure du fleuve qui commande le port. La vie de garnison est bien expliquée et illustrée: comment on faisait la cuisine, où dormaient les soldats, comment on chargeait les canons... Hubert se croit revenu au 18e siècle et traque les Anglais qui veulent piller la ville, depuis les meurtrières du fort. Ce jour là aussi, nous profitons bien de la visite et de la voiture.

Quelques jours plus tard, nous sommes à Boqueron, à l'extrémité ouest de Puerto Rico. C'est devant une belle plage que nous mouillons, mais le village est décevant. Heureusement, cuisine sur Utinam), et d'autres fournitures que nous ne pourrons pas trouver plus loin. Nos prochaines étapes : la République Dominicaine (autrefois appelée Saint Domingue), puis Cuba.

À SUIVRE...

LE BATEAU, C'EST LA GALÈRE?

Petit mémo édifiant à l'intention de tous ceux qui croient qu'en bateau, on n'a rien à faire de ses journées...

Le soleil tropical, les plages de sable blanc, la mer bleue, les cocotiers, le poisson grillé sur la plage, les longues navigations gentiment poussés par l'alizé, le farniente... Lorsqu'on vit comme nous en voilier, d'île en île, toutes ces belles images sont vraies, bien sûr. Mais la vie en bateau ne se résume pas à cela. Il y a aussi des contingences matérielles auxquelles il faut faire face. Pour vous donner un aperçu du quotidien d'un skipper, voici la liste des travaux effectués sur Loren entre le 15 décembre et le 28 février :

- Recoller le vaigrage (revêtement qui recouvre cloisons et plafonds) dans trois cabines. La chaleur intense des tropiques les décolle par plaques. Trois après-midi de travail dans la colle Néoprène et ses émanations chimiques.
- Changer les joints des WC. Charmant labeur dans un espace ridiculement petit, parmi de lourdes effluves. Encore heureux, nous avions des joints d'avance!
- Démonter les deux pompes à eau douce pour les nettoyer.
- Re-souder le tambour de l'enrouleur de génois (affaler le génois, démonter l'enrouleur, trouver un atelier de soudure ouvert à Pointe à Pitre, l'emporter, revenir le chercher, refaire faire le travail mal fait, revenir le chercher, le remonter, re-hisser le génois... Au total plus de deux jours de galère).
- Poser un nouveau panneau ouvrant dans la cabine de Lorraine. Aller l'acheter, faire un trou dans le pont à la scie à métaux, installer le panneau, bien étanche.
- Changer les batteries du bord. Un beau jour, plus de courant à bord. Impossible de recharger les batteries : elles sont fichues. Il faut trouver des batteries à Antigua, un moyen de transport, comparer les prix, aller les chercher, payer, démonter les anciennes, remonter les neuves, les charger à bloc. Et pendant ce temps là, s'éclairer à la lampe à pétrole.
- Changer une pale de l'éolienne, cassée par Hubert. Il faut descendre l'éolienne de son support à 3 mètres de haut, la démonter (on casse une pièce supplémentaire), commander les pièces en Angleterre la semaine de Noël, trouver où se les faire livrer à St Martin, aller les chercher deux semaines plus tard (elles ne sont pas encore arrivées), revenir les chercher, payer plus cher de fret que de pièces, remonter l'éolienne, la remettre sur son support.
- Changer le vérin hydraulique des gouvernails. Chercher un concessionnaire en Martinique, Guadeloupe, Antigua, le trouver à St Martin. Commander un jeu de joints aux États-Unis. Attendre une semaine. Démonter l'ancien vérin pour changer les joints. S'apercevoir qu'on ne peut pas l'ouvrir. Commander un vérin neuf aux États-Unis. Attendre encore une semaine. Monter le vérin neuf. Payer. Cher.
- Réparer le guindeau (c'est une sorte de treuil électrique qui permet de remonter l'ancre. Vital pour nous). Démonter la partie mécanique, commander aux États-Unis et changer un roulement à bille. Ne marche pas. Démonter le moteur électrique. Noyé. Nettoyer, recoller les aimants du stator, remonter. Ne marche pas. Démonter à nouveau. Remonter, à l'endroit cette fois. Il marche.
- Étancher une entrée d'eau par le hublot de la salle de bains.
- Vidanger le moteur diesel, et assurer l'entretien courant.
- Réparer la corde du lanceur du hors-bord qui nous est restée dans les mains au moment de partir à terre, avec toute la famille, la poussette, le bébé, le canari, le poisson rouge...
- Coller une pièce au fond du zodiac qui prenait l'eau.
- Chaque mois environ, trouver une usine où remplir nos bouteilles de gaz.
- De temps à autre, nous téléphonons à nos familles. C'est chaque fois une aventure pour trouver un endroit où appeler, y aller quand c'est ouvert, faire la queue, comprendre comment ça fonctionne, acheter une carte ou se procurer des pièces de monnaie locale, tenir compte du décalage horaire, dialoguer en langue étrangère avec une opératrice, tomber sur un répondeur, rappeler, se faire rappeler...

D'une façon générale, chaque geste de la vie quotidienne si facile à faire à terre (prendre une douche, téléphoner, aller faire des courses, faire une lessive, allumer l'électricité ou l'eau, sortir des glaçons, faire le plein de carburant...) sont plus difficiles et beaucoup plus longs à réaliser en bateau : il faut aller à terre en Zodiac, trouver où accoster, marcher loin, chercher les même informations à chaque nouvelle escale (où trouver un supermarché, une cabine téléphonique, un mécanicien, la poste, un photocopieur, un soudeur, la boulangerie...) en français,

CONTACTS

Pour nous écrire (ce qui est vivement recommandé): Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles. Les parents de Constance, qui habitent là, groupent le courrier et nous le font suivre à une adresse que nous leur indiquons. C'est le plus sûr. Leurs coordonnées téléphoniques: M. et Mme Sentilhes: 01 39 51 24 71.

Pour ceux qui veulent s'abonner au Vent du Large en cours de route ou abonner des amis : envoyez vos coordonnées et 100 F (pour les photocopies et les timbres) à Frédéric Emine, 39 boulevard Devaux, 78300 Poissy. C'est lui qui s'occupe des tirages et des envois aux abonnés. Même contact pour les changements d'adresse.

N O U V E A U ! Retrouvez « Le Vent du Large » sur Internet : http://members.aol.com/ londeix/yves.htm



en anglais ou en espagnol. Tout cela sans compter le quotidien : la classe tous les matins pour trois enfants, la cuisine, la vaisselle, le ménage, un bébé à nourrir, changer, faire dormir, amuser. Et bien sûr la navigation.

Vous devinez, (si, si, je le sens) que nos journées sont chargées et parfois surchargées.

Mais il n'en reste pas moins que cette vie de nomades a gardé pour nous sa saveur et ses attraits : charme d'un mouillage désert, rencontres inattendues avec des gens étonnants, kilomètres de plages de sable blanc ombragées de cocotiers, la mer bleue, les longues navigations gentiment poussés par l'alizé, le farniente...



Carnet de voyage océanique de Loren, à parution flottante et périodicité vague.

ST DOMINGUE ET HAÏTI

Le périple continue, de plus en plus haut en couleurs, de plus en plus fascinant...

Dans ce numéro du Vent du Large, nous quittons Puerto Rico pour Hispaniola, île qui héberge deux pays au passé, aux cultures, aux traditions, aux langues fort différentes: la République Dominicaine et Haïti.

Départ de Puerto Rico

Fin février 1998, nous sommes donc à Puerto Rico Après avoir visité la place principale de Mayaguez où nous admirons une très belle statue de Christophe Colomb en mangeant des glaces gigantesques, nous levons l'ancre le 25, toujours en compagnie d'Utinam, pour nous diriger vers Hispaniola, distante d'une centaine de milles, que nous ferons en deux étapes, nous arrêtant pour la nuit à l'île de Mona. Ce passage de Mona est réputé difficile car il est traversé par un fort courant et le vent peut y lever une mer difficile. Mais pour nous, il sera sage. La mer est un vrai miroir. Et il fait si chaud qu'en pleine mer, nous mettons en panne et plongeons à l'eau. L'eau est cristalline à tel point qu'à 30 mètres sous nos palmes, les fonds sont très distincts. C'est grisant, on a l'impression de voler. Puis, en arrivant devant l'île, le vent et la mer se lèvent et nous passons une nuit agitée au mouillage. Cette île surgit brusquement du fond de la mer, à tel point que l'ancre est posée par 9 mètres de fond et que l'arrière du bateau est au-dessus d'une fosse. Plongeant pour aller vérifier le mouillage, Yves verra le fond tomber à pic juste au-dessous de Loren.

Le lendemain, nous partons vers la République Dominicaine. Au milieu du passage, un navire des US Coast Gards s'approche de nous, nous tourne



autour et nous appelle à la radio pour nous demander le nom du bateau, ce-lui du propriétaire, notre destination, notre équipage, etc... Ensuite, ils s'approchent d'Utinam, leur demandent les mêmes informations, puis mettent un énorme Zodiac à l'eau et montent à bord! Les Coast Gards sont chez eux dans les eaux de Porto Rico, et ont des accords avec la République Dominicaine et Haïti pour patrouiller dans leurs eaux afin de pourchasser les trafiquants de drogue, très actifs autour de Hispaniola qui sert de plaque tournante vers les États-Unis.

Evénement

Vers 13 heures, commence l'événement du jour : une éclipse de soleil. Peu à peu, la lune passe devant l'astre solaire, le masquant presque entièrement. Les lunettes de soleil étant insuffisantes, nous observons le phénomène à travers un morceau de

pellicule photographique très sombre. Peu à peu, la lumière décroît, on dirait que le crépuscule arrive, et il commence à faire frais. On sort des pulls! Au bout d'une heure environ, le soleil est presque entièrement masqué par la lune, alors que l'éclipse est totale en Guadeloupe ou à Antigua. C'est un événement extraordinaire, grandiose, incroyable. Les enfants sont fascinés. Puis, peu à peu, la lune se détache du soleil, très lentement, et nous retrouvons la luminosité et la chaleur tropicale.

Fausse arrivée

En fin d'après-midi, nous arrivons à Boca de Yuma, à l'extrémité est du pays. C'est un tout petit village de pêcheurs, à l'embouchure d'une rivière, avec des barques multicolores tirées sur la grève. Mais le «Commandante», l'autorité locale, nous informe qu'on ne peut pas faire de formalités d'entrée ici. Nous sommes donc fermement invités

à partir. Pas moyen de les amadouer ni avec notre fatigue, ni avec les enfants. Quel dépit! Nous pensions pouvoir y dormir, nous reposer de deux jours de mer... Nous négocions l'autorisation de mouiller deux heures devant une plage, pour se baigner, ranger le bateau et préparer la nuit de navigation qui nous attend.

Toute la nuit, nous naviguons le long des côtes, bavardant de temps en temps à la radio avec Gilbert qui, sur Utinam, subit le même traitement. Nous décidons d'aller directement à Santo Domingo, la capitale, car demain, 27 février, c'est à la fois la fête nationale et le carnaval, qui se prolongera tout le week-end.

Santo Domingo

En arrivant, nous appelons un peu au hasard à la radio pour savoir où mouiller et une voix nous répond qu'il y a une marina dans l'embouchure du fleuve, après le port de commerce.

Nous décidons d'y aller et embouquons le fleuve surchargé d'immondices et puant le gasoil et la vase. À peine arrivés, on nous fait repartir pour aller nous présenter aux autorités. Deux braves fonctionnaires des douanes et de l'inspection sanitaire en uniforme et gros godillots montent à bord, vérifient nos papiers qu'ils tamponnent. Il manque l'officier de l'immigration, mais il doit venir nous

trouver à la marina où nous sommes assignés. En fait, il n'arrivera que le lendemain en fin de matinée, après qu'Yves ait harcelé les responsables de la marina. Mais quelle marina! Nous sommes à quai, nous avons de l'eau (non potable) à disposition, un voisin met sa radio à fond (comme tous les Dominicains) toute la journée, et, le soir, des tas de promeneurs viennent se balader sous notre nez. Sans compter la chaleur étouffantes, les odeurs nauséabondes et, la nuit, la lumière aveuglante des réverbères qui inonde Loren et la musique assourdissante du carnaval qui nous assaille, en plus des moustiques féroces. La corvée des travaux débute : trouver où remplir les bouteilles de gaz, où faire des courses, la lessive...

Mais nous allons aussi visiter la ville, ancienne capitale des possessions

espagnoles au Nouveau Monde : la cathédrale début gothique aux voûtes magnifiques qui laissent le visiteur béat d'admiration, la forteresse Ozama qui protégeait l'entrée de la ville, les vieilles rues aux superbes maisons, l'animation frénétique de la ville, la circulation démente, le bruit, la musique, la crasse, les gens souriants, le bruit, le marché coloré, le bruit...

Carnaval

Nous allons aussi voir le défilé des chars du carnaval : chaque ville a préparé un char, avec un thème, une musique et des danseurs déguisés en costumes multicolores : les indiens, les éboueurs, les coqs Maggi, la ferme, les pompiers... Les chars défilent sur le Malecon, l'avenue qui longe la mer, et s'arrêtent de temps en temps pour se donner en spectacle devant la foule des badauds venus les admirer. Le but est de s'amuser, de faire la fête. Des marchands ambulants proposent des

faut un visa. Non il n'en faut pas. On ne peut pas mouiller en sécurité. Mais si, il y a des endroits très sûrs. Nous téléphonons à l'ambassade de Haïti à Santo Domingo pour apprendre qu'un visa à 40 \$ US par personne est exigé pour se rendre en Haïti. D'autant plus décourageant, qu'à la marina, plusieurs personnes nous ont formellement déconseillé de nous arrêter en Haïti : la nuit, les Haïtiens viennent silencieusement en barque jusqu'aux bateaux au mouillage, montent à bord avec de grosses machettes et pillent tout. Peu engageant. Nous décidons d'aller d'une traite à Cuba. Nous allons au marché acheter des souvenirs d'artisanat local et haïtien: terres cuites multicolores, tôle découpée et peinte, bois sculpté...

Formalités

Avant de quitter Santo Domingo, il faut obtenir un «Despacho» un permis de circuler en bateau qui nous autorise à aller à un endroit précis, et pas à un



beignets, de l'eau, des bouts de canne à sucre, des ballons, etc. dans un concert de cris de joie, d'avertisseurs, de musique. C'est très bon enfant, beaucoup plus improvisé, bricolé et rigolo qu'à Trinidad où nous étions l'an dernier.

De retour à la marina, nous fêtons l'anniversaire de Gilbert au champagne! Et nous arrosons la première dent de Lorraine dont on aperçoit la pointe blanche au milieu de la mâchoire inférieure.

Nous recevons des fax au bureau de la marina. Mark, notre ami de Nassau a deux bonnes pistes pour vendre Loren. Nous prévoyons d'être à Nassau (Bahamas) fin avril, après notre étape à Cuba. Mais entre ici et Cuba, il y a Haïti. Pourquoi ne pas y aller ? Les bruits les plus divers circulent à ce propos : il

autre... Arrivés là, il faut remettre le despacho au «Commandante» local, qui nous en fera un autre à destination de notre étape suivante. Les autorités contrôlent très étroitement les bateaux de passage, sous prétexte de lutte contre la drogue. C'est très contraignant car les autorités sont intransigeantes et peu avenantes.

Salinas

Le 5 mars, nous sommes à Salinas, dans une baie très protégée au bord de laquelle se trouve un marais salant, des tas de sel blanc et un immense monticule sur lequel les enfants font de l'escalade. On dirait de la neige. En promenade, nous découvrons des baraquements abandonnés et, devant, des rails rouillés et un petit wagonnet qui servait à transporter le sel. Les enfants montent dessus

et les parents les poussent dans un bruit de ferraille rouillée. Lorraine est ravie. En traversant le village, étalé le long de la rue principale, nous voyons les petites maisons pauvres, les trottoirs de terre battue, quelques boutiques, un bar. Les gens paraissent heureux de vivre, et nous font des sourires chaleureux. En fin de journée, nous obtenons notre nouveau despacho pour Barahona.

Barahona

Après une belle navigation, nous trouvons un bon mouillage à Barahona, bien abrité du vent et des vagues. À peine mouillés, les autorités nous intiment l'ordre de lever l'ancre pour aller faire les formalités au quai principal. C'est un appontement en béton, très haut, très usé, où les cargos déchargent leurs marchandises. De plus, le vent et la houle sont violents et risquent de pousser Loren contre le béton. Yves parlemente : nous avons un despacho, nous ne voulons pas aller au quai, les autorités n'ont qu'à venir ici... Rien à faire, ils refusent.

Nous devons donc aller au quai où nous attendent plusieurs «officiels» en tee-shirt ou chemisette. Sans uniformes, difficile de savoir qui ils sont exactement: douane, police, immigration, lutte contre la drogue, police secrète, autorité portuaire... Ils exigent de monter à bord avec leurs gros godillots, s'emparent de notre despacho, examinent nos papiers et nous expliquent qu'ici ce n'est pas la même province qu'à Santo Domingo et qu'il faut refaire tous les papiers. Galère ! Ils notent pêle-mêle sur des bouts de papier le nom du bateau, celui du skipper, le n° d'immatriculation, la longueur, largeur, tonnage... Il y en a même un qui, sous prétexte de lutte contre la drogue, fouille le bateau, scrupuleusement accompagné par Yves. Il ouvre des tiroirs, soulève des coffres au hasard, examine la poubelle et se déclare satisfait. Impression désagréable de voyeur repérant les lieux. Au bout d'une heure, nos 5 ou 6 «invités» décident de lever le camp, non sans glisser que si nous voulions leur donner quelques dollars, ce ne serait pas de refus...On commence à percevoir fortement l'odeur de la corruption, qu'on n'avait pas senti à Santo Domingo. On croit que c'est fini, mais, sur le quai, une femme se dit la représentante de l'immigration et

demande à Gilbert et Yves de la suivre à son bureau avec les passeports. Croyant que le bureau est au bout du quai, ils y vont... et ne reviendront qu'une heure et demie après car le bureau était au fin fond de la «ville» que Gilbert et Yves ont traversé à pied en sa compagnie. Elle a essayé de leur faire payer une entrée en République Dominicaine, mais voyant que cette formalité avait déjà été faite (gratuitement) à Santo Domingo, elle s'est rattrapée en leur faisant payer une sortie. Yves exige un reçu, qu'elle fait sans sourciller, mais il est clair que cet argent finira dans sa poche. Au retour, Constance et Andrée étaient mortes d'inquiétude, ne voyant pas revenir leurs maris qu'elles pensaient partis pour quelques minutes.

Tout ce cirque une fois fini, nous quittons ce quai très rouleur et dangereux pour aller nous ancrer là où nous étions quelques heures auparavant, non sans avoir été avertis qu'il serait plus sûr pour nous de rester au quai, que le mouillage est dangereux, plein d'oisifs et de drogués. En fait, on y a rencontré des gens très aimables, mais les officiels voulaient nous surveiller de près.

Escale

D'ailleurs, le lendemain matin, nous faisons la connaissance d'Olivier, un Français qui habite là tout seul sur son bateau Tara et qui nous rassurera : ce mouillage est très sûr, nous pouvons même y faire de l'eau (très bonne). Il est arrivé ici il y a un an, après avoir travaillé au Venezuela dans un chantier naval et aux Antilles dans la location de bateaux. Il se trouve bien ici, les gens sont gentils, serviables. C'est une sorte de Moitessier qui fait la pêche avec des Dominicains et vit simplement sur son lourd voilier en acier sans moteur ni

guindeau ni enrouleur de voiles ni frigo. Il pêche du poisson et des langoustes qu'il va vendre aux restaurants à Santo Domingo.

Marché

Le lendemain matin, Yves et Constance vont au marché, accompagné de Colòn, un des officiels, jeune, avec qui nous avons sympathisé et qui nous servira de guide (de garde du corps ?). Il est sergent dans la marine et porte toujours un revolver dans sa poche de pantalon. Avec lui, nous parcourons les rue puantes, pleines de déchets, les trottoirs défoncés, au milieu d'odeurs nauséabondes. Tout ca dans un bruit infernal, fait de musiques latinos (chaque boutique fait hurler une sono devant sa porte), de pots d'échappements brisés, d'avertisseurs et de sifflements stridents que les conducteurs de motoconchos (des motos-taxi sur lesquelles on s'empile à 2, 3 voire 4 personnes) lancent bruyamment pour se frayer un passage au milieu de la foule nonchalante qui papote et rit au milieu de la rue. Quel spectacle!

Dans le marché lui-même, c'est encore pire : un labyrinthe de venelles creuses au milieu desquelles coule un caniveau crasseux et en bordure, des marchands installés à même le sol présentent des marchandises en tas colorés: tomates, concombres, bananes, potirons, oranges, pamplemousses, ananas, patates douces, riz, sel, épices, haricots, œufs, farine, huile, vêtements, etc. Sans compter les «bouchers» qui débitent leur viande au soleil, sur un étal de fortune ou dépeçant des poulets sur place, au grand bonheur des chiens alentour. On se bouscule dans une foule compacte, on s'invective, chaque marchand hurle pour attirer l'attention

NOS AMIS LES DAUPHINS

Quand on voit des dauphins, on est soit au mouillage, soit en navigation. Au mouillage, on en a vu dans de petites baies près du bord. C'était surprenant. J'aurais bien voulu aller me baigner pour leur dire bonjour.

En navigation, les dauphins nagent autour du bateau toujours plus d'une heure. Ils jouent surtout entre les deux étraves. Ils sautent au-dessus des vagues pour jouer et pour respirer. Je vois qu'ils respirent parce que leur évent rejette de l'eau sur le dessus, comme les baleines.

À chaque fois ils reviennent parce que, avec Hubert et Paulin, on crie « ouailh » très fort. Ils aiment bien nos cris. Au bout d'un moment, ils disparaissent tous en même temps.

Rosanne, 8 ans.

sur lui, on négocie, on marchande, on achète. Comme ambiance, on est servis. Grâce à notre guide qui négocie pour nous, nous obtenons des prix raisonnables, pas des prix pour «Blancs». Inutile de préciser qu'ici, nous sommes les seuls Blancs. Nous avons un peu regretté de n'avoir pas d'appareil photo, puis nous avons réalisé qu'un tel engin n'aurait pas permis les contacts que nous avons eu. Et puis, il est des ambiances qui s'accommodent mal de la mise en boîte. Il faut les vivre.

Embrouilles

Après le marché, nous retournons au port pour payer une faible taxe par passager qu'on nous avait réclamée au moment des formalités. Quelle n'est pas notre surprise de nous voir présenter une facture en bonne et due forme de plus de 200 F pour «frais de pilotage». Surpris, Yves parlemente, explique qu'on n'a pas eu de pilote, pas de service, pas d'aide et qu'on refuse de payer un service inexistant. Toujours souriants, mais butés, les fonctionnaires expliquent que c'est toujours comme ça et s'abritent derrière celui qui, à Santo Domingo et par téléphone, a fixé ce montant. Nous demandons qu'il soit rappelé et qu'il modifie sa position. Au bout d'un long moment de discussion, ils finissent par accepter, mais nous font sortir du bureau. Nous attendons encore une heure, abordés par des tas de gens aimables qui engagent la conversation, veulent savoir d'où nous venons, où nous allons, et se déclarent nos amis, nos frères, prêts à nous rendre service, etc. C'est la gentillesse des Dominicains, un peu pesante, mais sympathique. Puis la porte du bureau s'ouvre et on n'a plus rien à payer, sauf les 6 dollars prévus au départ. On a bien fait de résister.

Motoconcho

On rentre en motoconcho. Quelle expérience! Ces gars que l'on siffle roulent à fond au milieu de la route avec leur moto à moitié décatie. Il faut dire qu'il n'y a presque pas de voitures. Deux ou trois sur la moto, sans casque, des pneus sous-gonflés et des amortisseurs fichus, pas de rétroviseur, pas de clignotants, pas de pot d'échappement, mais un avertisseur et surtout le sifflet strident du pilote. Avant de tourner, le conducteur se retourne une fois à droite, une fois à gauche, ce qui manque de

vous déséquilibrer, et lance son bras pour indiquer son intention de tourner. Pour deux Francs la course, on ne peut pas se plaindre...

Dans l'après-midi, Colòn, notre guide-sergent-de-la-marine, vient nous apporter le despacho pour notre prochaine escale, mais nous fait comprendre que le Commandante aimerait bien s'offrir quelques bières, et que lui-même nous a bien rendu service... Nous lui donnons une montre publicitaire pour le commandante, ainsi qu'une autre pour lui-même, en plus de l'argent et de la casquette que nous lui avions donnés le matin. Corruption... En plus, ici, le principe veut qu'un Blanc soit riche, donc il faut le taxer, lui demander de l'argent, des cadeaux, lui soutirer le maximum.

Coup de théâtre
Gilbert et Andrée v

de pêche.

Gilbert et Andrée viennent sur Loren nous annoncer qu'ils ont eu un contact radio avec René et Fabienne, nos amis rencontrés à Trinidad, qui leur ont vanté l'île à Vache, au sud d'Haïti, où un couple de Français de leurs amis est en train de créer de toutes pièces un site touristique. Cette île, disent-ils, est quasiment déserte et il n'y a pas d'autorité qui pourraient exiger des visas ou des taxes. René nous encourage vivement à y faire une halte que nous ne regretterons pas, bien

navigué toute la nuit, n'a dormi qu'une

heure à la cape en attendant le lever du

soleil, et va s'attaquer à une journée

au contraire. Que c'est un pays hors du commun et qu'il serait dommage de passer à côté... Nous décidons donc de changer nos plans au dernier moment et de pointer nos étraves sur l'île à Vache dès demain. Yves est content de retourner dans ce pays où il est venu il y a déjà quinze ans et qu'il avait beaucoup aimé...

Isla Beata

Le 10 mars à 6 heures du matin, nous quittons Barahona pour l'île Beata, au sud du pays, dernière escale avant Cuba. En arrivant, nous mouillons dans un décor splendide : une baie abritée, devant une immense plage de sable blanc plantée de cocotiers en rangs serrés, sur une eau turquoise, doucement aérée par la brise. Sur la plage, des barques multicolores sont tirées au sec. Plaisir des yeux et des sens. Cela nous change de Barahona, très bruyant et surtout du port puant de Santo Domingo. Le Commandante local vient vérifier notre despacho, après être passé sur Utinam où il a obtenu une bière, essaye de nous soutirer quelque chose. En vain. Il repart. Ici, personne n'habite en permanence, c'est un campement de pêcheurs qui viennent pour quelques jours, quelques semaines et dorment sous des tentes de bâche à l'ombre des cocotiers. Le lendemain, au réveil dans ce décor enchanteur, nous avons la surprise de voir arriver Tara, le lourd bateau en acier manœuvré par Olivier, seul, sans moteur, sans guindeau, sans enrouleur. Chapeau l'artiste! Il vient sur Loren à la nage boire un café, il a

Aventure

Le 13 mars, nous partons en milieu de journée, pour arriver de jour à l'île à Vache. Navigation très agréable, sous spi durant l'après-midi, puis toute la nuit. Le bateau est à plat comme au mouillage, les enfants jouent au Lego, au Meccano. La nuit, une superbe pleine lune nous accompagne, toujours sous spi. Yves et Constance se relaient pour veiller. Au matin, nous apercevons au loin un navire des Coast Gards, qui se rapproche. C'est un gros bâtiment, avec un hélicoptère rouge sur le pont, et une pièce d'artillerie à l'avant. Il nous tourne autour, nous interpelle à la radio, nous demande des tas d'informations puis sollicite de monter à bord de Loren. Un énorme Zodiac surmotorisé est mis à l'eau avec 8 ou 10 gaillards et s'approche de Loren. Acrobatiquement, deux hommes et une femme montent à bord, jeunes, baraqués, équipés d'un gilet pare-balles plus un gilet de sauvetage, pistolet, matraque, talkie-walkie... Ils sont impressionnants. La fille, aux yeux très bleus, nous pose les questions habituelles sur le bateau, le skipper, la destination... pendant qu'un des gars note tout sur un imprimé dont il nous remettra un double. Pendant ce temps, le troisième, après avoir fait

une rapide inspection à l'intérieur, se tient sur le pont, derrière nous, couvrant la situation. Ils nous expliquent qu'ils sont là pour assurer la sécurité des bateaux transitant dans les eaux Dominicaines, pour traquer le trafic de drogue, le vol de bateaux... Malgré ce qu'on nous avait dit sur les Coast Gards qui abusent de leur pouvoir, fouillent indûment et mettent des bateaux à sac, nous les trouvons très professionnels, très aimables, mais sommes convaincus qu'ils peuvent aussi être redoutables. Loren n'est pas pour eux un bateau suspect: une famille avec 4 enfants dont un bébé... Sur Utinam, qu'ils abordent aussi, ils demandent à démonter une partie du plancher pour examiner les

Le reste de la journée, nous manquons de vent et devons rentrer le spi pour faire du moteur. Il fait tellement chaud que nous mettons en panne pour un bain. C'est magique de se baigner en pleine mer, loin de toute côte et par 2.000 mètres de fond.

L'île à Vache

Dans l'après-midi, nous longeons les côtes de l'île à Vache, vallonnée et verdoyante. Ici et là des petites barques misérables de pêcheurs en haillons, aux voiles en toile plastique. Premier contact avec la pauvreté qui domine ce petit pays. Les plages sont d'un blanc étincelant. Quelques maisonnettes typiques aux volets pastel et au toit de chaume. Nous sommes éblouis par la beauté de cette arrivée. Nous contournons l'île et entrons dans la baie de Caïcoc où Didier et Françoise, anciens vagabonds des mers, ont décidé de s'installer pour monter un grandiose et audacieux projet : une marina avec complexe hôtelier. Il est vrai que la baie qu'ils ont retenue est particulièrement bien choisie: vaste, profonde, très bien protégée, entourée de collines verdoyantes. Didier et Françoise nous accueillent très chaleureusement, et se mettront en quatre pour nous : téléphone, fax, boissons et vivres frais, lessive, change, etc. Leur projet n'en est qu'au début, mais ils ont une petite maison, un ponton en béton (que nous inaugurons), quelques corps morts et de vastes zones terrassées qui accueilleront bungalows, restaurant, cuisines... Il n'y a qu'un autre voilier à l'ancre dans la baie : c'est Jacques, un Français qui

travaille ici comme patron pêcheur pour une entreprise Haïtienne. Nos bateaux étaient ensemble à Tarrafal, au Cap Vert, en novembre 1996, s'apprêtant à franchir l'Atlantique.

Nous montons sur la colline boire un pot d'accueil chez Didier d'où la vue sur la baie et nos bateaux est splendide dans la lumière du soir. On comprend qu'ils aient choisi ce coin pour y vivre. Déjà, nous sentons confusément que notre halte va durer plus d'un jour...

Dans les jours qui suivent, des discussions passionnantes nous réuniront sur la pauvreté, la misère, la mentalité des Haïtiens, leur absence quasi-chronique de gouvernement, leur « désordre organisé», leur incapacité à se prendre en main, à prévoir le lendemain... La malnutrition est importante, et malgré les aides internationales, le niveau de vie est un des plus bas de la planète, le chômage sévit, la surpopulation règne, la démographie est galopante, l'hygiène est inconnue, l'éducation est absente, les croyances et le vaudou sont au cœur de la vie des Haïtiens. Malgré tout cela, Haïti est un pays attachant et comme le dit Françoise, il ne sert à rien d'avoir de la pitié quand on vit parmi eux, il faut de la gentillesse et de l'amour. C'est comme ça qu'on les respecte.

L'île à Vache est un endroit isolé, sans poste de douane, et très sûr où l'on ne risque pas d'agressions, mais Didier nous confirme que sur certains points de la côte sud, des bateaux se sont fait agresser par des Haïtiens, pour chercher de la cocaïne qu'ils revendent. Le trafic est, parait-il, important ici. C'est une plaque tournante vers les États-Unis.

Au mouillage, Loren est accosté par de nombreux « bois fouillé », des pirogues sommairement creusées dans un tronc d'arbre, très instables, qui viennent nous proposer des noix de coco, du poisson, des langoustes. Nous en achetons un peu, et offrons quelques présents qui font énormément plaisir : casquette publicitaire, échantillon de parfum, savonnette, stylo-bille... Il y a toujours deux personnes par pirogue: l'un rame, l'autre écope, tant ces « bois fouillé » prennent l'eau!

L'âme Haïtienne

Le lendemain matin, Jacques vient boire un café et nous décrit la mentalité Haïtienne : un esprit naïf qui vit dans l'instant, comme un enfant. Le culte Vaudou vient se greffer et développe des croyances fermes et des comportements issus de ces croyances, notamment dans le domaine alimentaire : les mamans ne donnent jamais de fruits à leurs enfants parce qu'elles croient que manger des oranges nuit à de beaux cheveux ou que les citrons rendent stérile. Nous avons vu un enfant nouveau-né plein de pustules sans doute dus à la crasse, mais sa mère disait que c'était à cause d'une colère qu'elle avait faite durant la grossesse. Les habitudes de vie se retournent contre eux : les puits sont sans cesse pollués car les bêtes et les gens font leurs besoins près du point d'eau. Ils attrapent donc des diarrhées et des maladies. Malgré toutes les recommandations, ils continuent à faire près des puits. De même, ils ne se donnent pas de mal pour obtenir quelque chose, bien que le pays soit assez vert, qu'il y ait de la bonne terre et de la pluie. Par

LA PÊCHE

Quand on pêche, on met une ligne de traîne ou même deux derrière le bateau. On met un poulpe rouge fluo, un hameçon, un émerillon et un fil de nylon fin, et après un plus gros fil. Après, on attend et au bout de quelques heures on attrape un ou deux poissons. Les dorades coryphènes se promènent toujours par deux. Si c'est un barracuda, il a une maladie qu'il attrape en mangeant des coraux (NDLR : la ciguatera). Papa est obligé de le rejeter à la mer pour pas qu'on s'empoisonne. C'est énervant! Si c'est un autre poisson, on peut le manger. Maman fait des boulettes de poisson.

Quand on est au mouillage, je mets ma ligne, je mets un bout de fromage ou de poulet ou de viande mais ça ne marche pas. Il faudrait mettre des bouts de balaou. C'est des petits poissons avec un bec très pointu et un peu long. Et les gros poissons viennent le manger. Moi, j'ai attrapé des soles grandes comme ma

Hubert, 6 ans.

exemple, ils ont très peu de tomates, alors qu'elles pourraient pousser facilement. Jacques demande :

- « Pourquoi tu n'arrose pas tes tomates ? »
- « *M'pas gain arrosoir* » (je n'ai pas d'arrosoir)
- « Mais tu pourrais en faire un avec une boîte de conserve trouée »

- « Nous pas habi-

On en reste babas, C'est encore la civilisation de la cueillette. On ramasse les noix de coco, les mangues, les oranges, les bananes... On cultive très peu, juste pour soi, pour survivre. L'âme Haïtienne est attentiste et fataliste. Jacques dit qu'ils passent leur temps à attendre que des organisations (de Blancs) fassent des « projets » dont ils bénéficieront. Mais dès que le projet est lancé et qu'il est remis aux mains des Haïtiens, il s'écroule. Rien n'est entretenu, réparé, dépanné et chacun vient piller ce qui reste. Jacques l'a vécu, avant de revenir ici comme patron pêcheur, il y a quelques années, dans une missions humanitaire. Il a un regard dur mais lucide sur ce pays, qu'il aime malgré tout.

Insouciance

Les Haïtiens sont insouciants. S'ils ont besoin d'un outil ou d'un objet, ils le prennent là où ils le trouvent. Ce n'est pas considéré comme du vol. Mais ils ne rapportent pas l'objet emprunté. Jacques essaye de faire comprendre à ses marins que les objets se rangent, se gardent, s'entretiennent. Un de ses matelots s'est fait offrir un masque par un Blanc. Ce n'est pas le premier, les autres ont disparu successivement. Maintenant, Jacques le garde sur son bateau et quand son marin en a besoin, il le lui réclame, puis le lui rend après usage. Jacques garde aussi l'argent de ses marins, car ils savent que s'ils l'ont sur eux, il est dépensé en deux jours.

Horreur

Même entre eux, les Haïtiens sont durs. Jacques nous raconte ce qui se passe à l'occasion d'un naufrage, car ils sont nombreux, les barques étant souvent surchargées, mal équilibrées et trop toilées (il n'y a quasiment pas de bateau à moteur). Sans compter qu'une partie de l'équipage ne fait qu'écoper car toutes les coques prennent l'eau. Une mauvaise manœuvre et hop, tout le monde à l'eau. Lorsqu'un sauveteur arrive sur le lieu du naufrage, il négocie son sauvetage. Si tu as de l'argent, tu es sauvé; si tu n'en as pas, tu te noies.



C'est incroyable et pourtant Jacques l'a vu. Et cela nous est confirmé par Didier et Françoise. Une fois, Jacques partait relever ses casiers avec son équipage de trois marins Haïtiens. Il voit une forme sombre flotter. C'était un corps humain. Jacques demande à ses hommes ce qu'il faut faire. « Surtout pas y toucher, sinon on va t'accuser de l'avoir tué. Il va continuer à dériver jusqu'au rivage où quelqu'un le trouvera, creusera un trou et l'ensevelira.» Incroyable! Un homme disparaît à jamais sans que personne ne sache qui c'est, ni où il repose. Parce qu'il n'avait pas de quoi payer son sauvetage.

Le marché

Après ce café fort instructif, Jacques part avec son bateau de pêche aux Cayes, sur l'île de Haïti, faire des courses pour Françoise qui lui a confié une liste. Constance décide de l'accompagner. Aux Cayes, troisième ville du pays, des nuées de vélos circulent dans tous les sens, le marché est grandiose, immense. Ce qui frappe au premier

abord, c'est la densité de population. Il y a des gens serrés partout et dès qu'on se hausse, on constate que c'est une marée humaine à perte de vue. Port au Prince, la capitale est à 6 heures de route en tap-tap, sorte de camion chargé à bloc de marchandises et de gens. Il y en a dans la cabine, dans la benne, sur le toit, accrochés aux portières... Six heures de route cahotante, sans un arrêt. Les gens font leurs besoins sous eux, c'est affreux. Par bateau, c'est 12 à 16 heures de voyage pendant lequel les gens sont si serrés qu'ils ne peuvent pas bouger. Jacques les a vu arriver, lorsqu'il œuvrait pour une ONG. Les infirmières qui travaillaient avec lui se voyaient d'ailleurs sans cesse réclamer de l'Imodium. Pas pour les diarrhées, mais pour éviter aux gens de faire sous eux durant le voyage...

Le marché est très coloré sous le soleil, dans une chaude ambiance. À même le sol, et on trouve beaucoup de lots d'occasion issus des surplus américains : vêtements, tissus, chaussures, sacs à main, ceintures, etc. Il y a de tout. Des odeurs franches s'entremêlent. Le pire c'est l'endroit où l'on vend le charbon de bois (c'est ici le principal combustible, mais aussi,

malheureusement, le responsable de la déforestation, donc de l'érosion et de la désertification d'Haïti). Ici, les femmes (il n'y a que des femmes) sont dans du noir jusqu'aux ongles, sous le soleil de plomb à la chaleur duquel s'ajoute celle des feux qu'elles font là, car on vit sur le marché, tellement on y reste longtemps. Vision surréaliste et inhumaine.

Heureusement que Françoise a confié ses achats à faire à un Haïtien, et les nôtres avec : fruits, légumes, pain, etc. Avant qu'on réussisse à négocier les prix comme lui, en créole, nous y serions encore. Et puis, c'est plus instructif de se balader sans acheter, surtout avec un guide comme Jacques. Il est passionnant. C'est un ancien marin-pêcheur de l'île d'Yeu qui nous parle de son métier, très dur, et des difficultés de sa profession aux prises avec la communauté européenne. Il s'est plusieurs fois trouvé en mer dans des conditions épouvantables.

Au retour, Gilbert organise un contact radio entre René, qui se trouve

au Honduras, et Didier, à l'île à Vache. Ils sont heureux de se parler. Nous remercions René pour son conseil de venir ici et prenons rendez-vous en France pour l'été prochain. Le soir nous dînons (langoustes grillées, gratin de christophines, vin français) chez Didier et Françoise où nous discutons encore passionnément de la vie en Haïti, de la présence américaine, des projets de Didier... Pendant que les enfants dorment sur Loren.

À la messe

Dimanche 15 mars. Ce matin. Constance, Andrée et les enfants vont à l'office religieux protestant, Yves gardant Lorraine. Le temple est une case en feuilles de cocotiers, au toit de chaumes. À l'intérieur quelques bancs. Les femmes, nombreuses, à gauche; les hommes, 4 ou 5, à droite. Après la lecture de la Bible, le pasteur fait une sorte de catéchisme, mais pour enfants de 4-5 ans. Puis il pose des questions à ses ouailles. Celui qui est interrogé doit se lever, répondre mot à mot ce qu'à dit le pasteur, ou répéter textuellement le passage de l'Écriture, sans erreur, ainsi que le numéro du verset. Là dessus, le pasteur donne une note à chacun, dans un petit carnet. C'est affligeant de voir des adultes traités en enfants et obligés d'apprendre sans comprendre des aspects non essentiels de la Parole. Pourtant, ils n'ont pas l'air choqués. Puis le « service » commence, l'assemblée exécute docilement ce que dit le pasteur : chants, prière psalmodiées, proches de la mise en transes. Cela dure 3 heures. À bout, nous partons.

Le paradis des enfants

Nous sommes ravis de voir les enfants aller à terre, jouer à la plage, se baigner, faire connaissance avec des petits Haïtiens, ramasser des coquillages. Les enfants ont vite fait connaissance de Jésus-l'Homme qui s'occupe des 8 chevaux de Didier (eh oui, ici, on se déplace à cheval, il n'y a pas de voitures. De toutes façons, il n'y a pas de route). Ils vont monter à cheval demain, ils sont fous de joie.

Dans l'après-midi, nous allons nous promener vers une grande plage, et nous traversons plusieurs petits villages très jolis aux cases chaulées et rehaussées de couleurs pastel. Là, nous sommes en pleine brousse, au milieu des Haïtiens. Très gentils, ils nous disent bonjour, flattés de voir des Blancs découvrir leur campagne, très étonnés de voir (sans doute pour la première fois) un bébé Blanc: «'tit' blanch'». Lorraine adore, sourit à tout le monde, fait du charme. Nous commençons à manier quelques expressions créoles. On croise beaucoup de gens inactifs, beaucoup d'enfants, nus, sales. Nous passons devant une paillote dans laquelle se déroulent des combats de coq. Beaucoup d'hommes à l'intérieur, qui boivent et fument. Tout autour, des femmes accroupies autour de feux de charbon de bois font la cuisine. Finalement, il se met à pleuvoir, et c'est transis, de



la boue collée sous nos semelles, que nous rentrons au bateau.

16 mars. Toute la matinée, les enfants montent Tequila, à 2 dessus, le troisième donnant la main à Jésus-l'Homme. Il est très gentil avec les enfants et s'en occupe très bien. Les voir se promener comme çà à flanc de colline pendant des heures nous procure un sentiment de bien-être et de plénitude. On les sent tellement heureux et cet endroit est idyllique parce qu'on est sur une île très sûre, et que le secteur où ils vont avec leur guide est assez vaste pour qu'ils ne nous voient pas, tout en sachant que nous sommes tout proches.

Mauvaises nouvelles

En allant boire un café chez Didier et Françoise, nous rencontrons Jean, qui navigue depuis 11 ans et arrive de Cuba sur son bateau. Il est furieux contre les Cubains qui ont mis en place un racket organisé pour faire payer un maximum aux voiliers de passage : droits d'entrée, visa de touriste pour chaque passager, frais de port, droits de navigation, droits de sortie... Les autorités ne sont pas aimables et pas serviables. De plus, à Santiago, qui est un grand port industriel, il y a une usine de ciment crachant une poussière noire qui macule le pont des bateaux et qu'on n'arrive plus à faire partir, sauf à l'acide. Sans compter que le port est à 20 kilomètres de la ville et que toute prestation pour touriste (taxi, restaurant...) se paye cher et en dollars américains... Enfin, pour contourner la pointe sud de Cuba après Santiago, on a le vent et la mer de face, et la côte n'offre pas d'abri sur de très grandes distances... Nous essayons de faire dire à Jean qu'il y a tout de même des aspects positifs ou attrayants à Cuba, que c'est un pays fascinant. Bien sûr, dit-il, mais pas en voilier. Jacques et Didier, qui assistent à la conversation confirment. Nous sommes atterrés : devrons-nous renoncer à Cuba dont nous rêvons depuis presque deux ans? C'est en tous cas ce que nous conseille Jean, qui envisage d'y retourner, mais en avion, cette fois, pour visiter le pays de l'intérieur, par des circuits plus classiques qu'en yacht.

Changement de programme

Jacques nous explique, cartes à l'appui, comment on peut remonter peu à peu les côtes Haïtiennes sans danger d'agression. Il y a des endroits à éviter (ne pas s'arrêter même si l'on heurte une pirogue) et des endroits sûrs, où il a vécu. Nous décidons de changer nos plans, de longer Haïti, puis, peut-être, depuis St Nicolas, d'aller directement sur la côte nord de Cuba, à Baracoa, mais il faut traverser le difficile Windward Passage. À moins de remonter directement vers les Bahamas... C'est ça notre vie en bateau : on ne devait pas s'arrêter en Haïti et nous y passons deux semaines; notre but était Cuba, peut-être n'irons-nous pas...

Nous allons avec Jean au village de l'île à Vache, à 30 minutes en bateau, rendre visite à Sœur Flora qui s'occupe d'un dispensaire et d'un orphelinat. Nous préparons un sac de tous les médicaments dont nous n'aurons plus besoin, notre périple se terminant dans un ou deux mois, ainsi que des vêtements d'enfants qui ne

nous servent pas. Nous traversons le « village », simple bourgade très étalée et croisons des écoliers en uniforme. L'uniforme élimine les différences de richesse, dit-on. Mais il faut l'acheter, ainsi que les livres, les cahiers, les crayons. Ceux qui vont à l'école sont privilégiés. Mais ils n'apprennent qu'à répéter par cœur, moyennant quoi, on rencontre peu d'Haïtiens instruits ou simplement parlant le Français, bien qu'ils l'apprennent à l'école.

Misère et dénuement

Nous déposons les médicaments au dispensaire et nous voyons bien que cela fait plaisir, ils sont si démunis. Puis nous allons à l'orphelinat. C'est horrible au premier abord, la misère à l'état brut : gisent par terre ou sur du béton des enfants handicapés se tordant dans tous les sens, sans soins possibles. Pas un pleur, pas une plainte, pas une parole, mais des regards brûlants. Dans le « dortoir », quelques jeux crasseux, pas de couches, pas de livres. Autour de nous, une vingtaine d'enfants non handicapés nous entourent. Ce sont aussi des orphelins, qu'on a trouvé et apporté à Sœur Flora ou bien des bébés qu'elle a découvert un beau matin devant sa porte.

Sylvie, la Québécoise qui s'occupe de l'orphelinat nous dit qu'elle manque de tout mais qu'elle se débrouille. Nos vêtements d'enfant illuminent son regard et la rendent rayonnante. C'est une volontaire qui passe 6 mois ici. Elle a du mal, car au Québec, on ne lui avait pas dit combien c'était dur. Pas de viande, de poisson, d'œufs, de laitages, peu de fruits. Peu d'eau potable, difficile de se laver, nourriture locale, nouilles, maïs, etc.

En rentrant, Rosanne voulait savoir si une des petites filles tordues sur le sol serait toujours comme ça ou si elle va devenir comme nous quand elle sera grande. Elle demande aussi s'il y a des enfants qui meurent, car elle a entendu Sylvie en parler. Quand est-ce qu'ils vont mourir? On se demande vraiment si le plus tôt ne serait pas le mieux... C'est affreux.

Nous passons encore plusieurs jours à l'île à Vache, enchanteresse, allons au marché au village, passons des heures à bavarder avec Didier, Françoise, Jacques, Jean, faisons une grande ballade à cheval sur l'île, jouissons de la douceur de vivre ici, etc.

Départ

Le 21 mars, toujours avec Utinam, nous quittons à regret l'île à Vache pour Cayemite, l'île où Jacques a vécu, et où il nous recommande de nous arrêter. Il y a conservé de bons amis, notamment Boss Félix, le chef du village, responsable de la pêcherie, qui essaie de sortir cette île de l'ignorance et du laisser-aller : il a organisé des sortes de comités pour responsabiliser les habitants.

Nous faisons une journée et une nuit de navigation. Nous attrapons un petit kingfish, délicieux. Pour éviter d'attirer les ennuis, Jacques nous avait recommandé de naviguer sans feux, la nuit, ce que nous faisons, gardant en permanence un œil sur le radar. Au petit matin nous mouillons devant Cayemite. Des pêcheurs en pirogue nous proposent du poisson et des langoustes. Depuis que nous sommes en Haïti, nous mangeons de la langouste presque tous les deux jours. On ne va pas se plaindre...

Cayemite

Nous allons à terre faire la connaissance de Boss Félix et lui remettre un mot de Jacques. Il nous présente sa pêcherie et nous fait part du problème crucial de ce village: les poissons et les langoustes qu'on attrape sont de plus en plus petits. Il n'y a aucune protection et le renouvellement des espèces ne peut pas se faire, tant la pêche est intensive. Il faudrait cesser de pêcher 6 mois pour que les poissons grossissent et se reproduisent, mais c'est impossible de leur faire comprendre. Et puis, il faut bien qu'ils mangent. Boss Félix se rend bien compte qu'à ce rythme, il n'y aura bientôt plus rien dans la mer. Nous traversons ensuite le village, accompagnés par une nuée grossissante d'enfants (cinquante, cent ?) à moitié nus, curieux, étonnés, rigolards, jusqu'à une case où l'on vend du pain. La foule qui nous entoure grossit encore, les mômes sont surpris de voir des enfants de Blancs, et les femmes sont tout attendries par Lorraine, la «"tit" blanch'» dans un sac à dos! Aucune animosité, beaucoup de surprise et de sourires. Tout ce petit monde nous raccompagne jusqu'à notre Zodiac. Nous n'avons jamais vu autant d'enfants autour de

nous. Puis, de retour sur Loren, une trentaine de gamins viennent jusqu'à nous à la nage satisfaire leur curiosité et réclamer des cadeaux : ballons de baudruche ou stylos.

Ce soir, samedi, la musique qui vient du rivage nous fait beaucoup penser à l'Afrique: deux tam-tam rythment une mélopée lente et syncopée et des chants de femmes. C'est très mystérieux, très beau et un peu envoûtant. Nous apprendrons plus tard que c'est avec ce genre de musique que les Haïtiens entrent en transe pour les cérémonies vaudou.

À SUIVRE...

CONTACTS

Pour nous écrire : Yves et Constance de Montbron, 8 rue St Louis, 78000 Versailles. Les parents de Constance, qui habitent là, groupent le courrier et nous le font suivre à une adresse que nous leur indiquons. C'est le plus sûr. Leurs coordonnées téléphoniques : M. et Mme Sentilhes: 01 39 51 24 71. Pour ceux qui veulent s'abonner au Vent du Large en cours de route ou abonner des amis : envoyez vos coordonnées et 100 F (pour les photocopies et les timbres) à Frédéric Emine, 39 boulevard Devaux, 78300 Poissy. C'est lui qui s'occupe des tirages et des envois aux abonnés. Même contact pour les changements d'adresse.

I N T E R N E T Retrouvez «Le Vent du Large» sur Internet : http://members.aol.com/londeix/yves.htm

PETITES ANNONCES

À VENDRE catamaran Snowgoose 37, année 1985. Parfait état, très bien équipé, prêt à naviguer. Descriptif complet sur site Internet : http://members.aol. com/londeix/loren.htm

Disponible en mai 1998. Livraison à Nassau (Bahamas). Faire offre.

FAMILLE sérieuse cherche déménageur compétent entre les Bahamas et Bordeaux. Ecrire au journal.



Carnet de voyage océanique de Loren, à parution flottante et périodicité vague.

BALADE AUX BAHAMAS

Loren et son équipage découvrent cet archipel magnifique et peu fréquenté...

Dans ce numéro 10 du «Vent du Large», nous poursuivons notre séjour en Haïti, puis faisons un petit détour par Cuba, avant de découvrir les Bahamas.

Fin mars 1998, nous sommes encore à l'île Cayemite, en Haïti. Nous y rencontrons Daniel, missionnaire laïc Canadien en poste ici depuis 7 mois. Dans ses yeux une lueur qui signifie : « de la visite! » C'est seulement la seconde depuis qu'il est ici. Il nous fait visiter le dispensaire, c'est à dire 3 pièces dont l'une avec un lit pour les accouchements - nombreux ici - et un autre sans aucune ouverture dans laquelle la chaleur est horrible, pour les médicaments. La plupart d'entre eux sont périmés ou inutiles, car les envois humanitaires ne correspondent pas toujours aux pathologies rencontrées ici. Par exemple il y a une boite pleine de neuroleptiques, une autre avec des médicaments pour l'épilepsie, et une troisième pour des maladies cardiaques très particulières que l'on prescrit dans les pays industrialisés après examen par un spécialiste. Aucun de ces médicaments n'est utilisable ici. En revanche, Daniel manque cruellement de Nivaquine car la Malaria revient souvent. C'est affligeant, Daniel passe son temps à répondre aux malades qu'il n'a pas ce qu'il faudrait pour eux.

Violence

Les gens ici sont très violents entre eux. Et de citer le cas de cette femme qui a coupé l'oreille de son mari car il avait volé 2 gourdes (l'équivalent de 80 centimes en monnaie locale!) sur la table, pour aller boire. C'est sauvage.



Daniel l'a recousu comme il a pu, car il est infirmier, pas médecin.

Autour d'un café affreusement mauvais, il nous confie qu'à titre personnel, il manque terriblement de variété dans sa nourriture : riz-poisson à tous les repas. Des nouilles ? Il faut aller en acheter à Pestel ou à Port-au-Prince. Pas de lait. C'est très cher. L'eau ? Il y a une « source » que Daniel nous emmène visiter : 1/4 d'heure de marche, escalade sur des roches ocres. Il faut ensuite descendre avec son seau dans une sorte d'excavation profonde pour recueillir un liquide saumâtre que les habitants boivent. Pour lui, Daniel récupère de l'eau de pluie dans une citerne.

Visite

Puis nous allons visiter la grande fierté du village : l'école. C'est un parallélépipède en béton qui accueille les enfants, à l'écart du village. Avant, les enfants rentraient chez eux durant les récréations !

Sonson

Toujours escorté d'une cinquantaine d'enfants, nous allons visiter la maison de Sonson, un jeune garçon très vif d'une douzaine d'années qui nous a proposé de nous servir de guide car nous allons à Pestel cet après-midi: « Je viens sur ton bateau, alors toi, tu viens voir ma maison ». Il nous explique qu'il adore l'école « en pile » (beaucoup en créole) et qu'il veut aller étudier à Port au Prince pour devenir avocat. Il parle bien français, s'intéresse à beaucoup de choses, et possède déjà une autorité naturelle qui lui permet de régler des conflits entre enfants. Il nous montre ses cahiers et sa maison. C'est une petite case comme toutes les autres, en terre séchée, dans laquelle il vit avec ses 8 frères et sœurs. Leur mère est aveugle et leur père est parti.

Lorsque nous demandons à notre escorte de 50 enfants : « qui va à l'école ? », seulement une dizaine de mains se lèvent. Trop cher pour les autres, qui traînent toute la journée.

Pestel

Dans l'après-midi, nous allons à Pestel en bateau: 20 minutes de navigation durant lesquelles Sonson, Hubert et Paulin fraternisent et nous découvrons ce joli village niché au creux d'une petite baie invisible depuis la mer. Nous ancrons devant le magnifique squelette d'une coque en bois en construction. Nous sommes ici dans l'Haïti profond. Nous marchons un moment dans la rue principale déserte, qui grimpe au milieu d'anciennes maisons coloniales aux balcons en bois, sous un soleil de plomb et disons bonjour aux rares passants de rencontre. Nous faisons ainsi la connaissance d'Annie, une Haïtienne qui parle très bien français, a fait ses études à Paris et a travaillé en Martinique. Elle est revenue il y a peu dans son pays pour

reprendre l'hôtel de ses grand-parents : « Chez Louis et Louise ». Assis dans une belle pièce ombragée, un verre à la main, nous parlons. Politique; il n'y a pas de gouvernement, pas d'institution qui fonctionne. Economie; elle est aux mains de quelques familles riches qui contrôlent l'import-export. Violence ; elle est partout, principalement à Port au Prince, et puis la vie n'a pas de valeur pour les Haïtiens. Annie reconnaît que la situation est pire qu'il y a dix ans. Elle regrette parfois d'être revenue habiter la maison de sa grand-mère... Enfin une Haïtienne intelligente et charmante qui reconnaît froidement que son pays est à la dérive et que cela empire chaque jour... Mais elle n'a pas de remède.

Nous continuons notre promenade pour aller voir la « très belle et très grande église » construite par les Canadiens et dont tout le village est très fier. Nous nous attendons au pire. Et c'est exactement ce qui apparaît à nos yeux : une sorte d'énorme pâtisserie en béton multicolore, qui a dû coûter très cher, fermée par une grande grille. Quand on pense qu'ils ont détruit la petite église de style colonial qui était au milieu du village, on reste sans voix. Nous ne sommes pas certains que c'est d'églises que le peuple Haïtien a d'abord besoin...

Départ

En fin de journée, après avoir distribué quelques cadeaux fort appréciés (vêtements, masque et tuba, cahiers et stylos pour Sonson; livres, spaghettis, thon et sauce tomate pour Daniel), nous allons mouiller en compagnie d'Utinam devant une très belle plage, prêts à partir dans la nuit pour le Môle St Nicolas, au nord d'Haïti. En effet, nous savons depuis quelques jours qu'une dépression se prépare et nous ne voulons pas être pris ici où il n'y a pas d'abri possible. Après une demi-nuit de sommeil, nous levons l'ancre à 1 heure du matin. La nuit est très noire, la mer est belle, le vent est bon, la navigation agréable.



Nous arrivons vers 15h au Môle St Nicolas et cherchons un bon mouillage devant le petit village. Malheureusement, les fonds sont importants et la houle secoue nos bateaux. Au bout d'une heure à peine, le ciel se couvre, le vent tourne et forcit : le front froid de la dépression est là. Nous cherchons refuge tout au fond d'une sorte de grand fjord encaissé, qui donne l'impression d'être bien abrité. Mais le sondeur indique plus de 10 mètres de fond et l'ancre dérape. Yves plonge et découvre à 11 mètres de profondeur un sol dur dans lequel l'ancre-charrue ne s'enfonce pas. Nous mouillons alors une ancre plate qui semble accrocher, cette fois-ci. Mais nous resterons inquiets durant

Le paysage qui nous entoure est aride, pelé, érodé, seulement couvert de buissons d'épineux. De plus, le nord d'Haïti n'est pas facile d'accès, ce qui rend la région encore moins hospitalière. Malgré les hautes collines qui nous entourent, le vent s'engouffre de plus en plus fort et un méchant clapot se lève. Les bateaux dansent et tirent sur leurs amarres. Dans la soirée, la pluie s'abat violemment et le vent forcit encore, jusqu'à 30 nœuds. Après une nuit agitée, le lendemain s'annonce mal : il fait toujours aussi mauvais: pluie, éclairs, vent fort, clapot inconfortable. Nous avons l'impression d'être coincés ici pour longtemps.

tout notre séjour ici.

Coincés

En fait, nous passerons quatre longs jours et quatre longues nuits dans cette baie, dans le vent, la pluie, les éclairs, le froid. C'est difficile de vivre à six enfermés dans cette boite de conserve qu'est devenue Loren, sans pouvoir sortir, se baigner, aller à terre... Heureusement, nos amis d'Utinam sont là, tout près de nous et nous continuons à nous parler à la radio, échangeant nos informations sur la météo, qui ne s'arrange pas aussi vite qu'on le souhaiterait. Et, tous les matins, après avoir vidé le Zodiac de la pluie de la nuit, nous accompagnons Rosanne à l'école : Andrée lui fait la classe avec profit. Et le soir, on se retrouve pour un verre ou un dîner sur

Loren. Durant la journée, Constance lit des histoires, les enfants jouent au Lego ou au Meccano, réussissant de belles constructions et Yves rédige Le Vent du Large n° 9 pour confier la disquette à Gilbert qui la postera de Nassau où il sera avant nous. Lorraine sort ses premières dents et n'est pas d'une humeur joyeuse. Il faut faire avec. Mais elle reste très mignonne et nous émerveille.

Visites

Mais notre présence au fond de cette baie, à plus d'un kilomètre du village, n'est pas passée inaperçue : de lourdes barques en bois viennent lentement jusqu'à nous. Elles sont souvent manœuvrées par des enfants qui tirent sur des rames trop lourdes pour eux, faites de rondins. Ils avancent péniblement contre le vent, la pluie, le clapot, grelottant, dans l'espoir

d'obtenir quelque chose de nous. Espoir que nous essayons de ne pas décevoir. Ils ont faim, ils tremblent de froid. « M'grand goût », disent-ils (« j'ai faim »). Ils sont maigres, ils ne mangent pas souvent à satiété. Pain, biscuits changent de bord. Mais nos réserves sont minces. Dans la barque, un adulte propose des coquillages peints. Non merci.

Nous demandons s'il y a un marché au village. Oui. Il nous propose de faire des achats pour nous. Les prix s'avéreront exorbitants pour Haïti, mais cette fois-ci nous ne négocierons pas trop. Malgré nos réserves de cadeaux

qui s'amenuisent, nous faisons du troc : tee-shirts, casquettes (« képi » en créole), et surtout le sésame universel, de petits échantillons de parfum. Après leur départ, nous sommes émus. Ils sont maigres, indigents, mal nourris, abandonnés de tous. Cette misère, cette détresse humaine si proche de nous est poignante. Et révoltante. Ce sont des êtres humains comme nous. Pourquoi sont-ils si pauvres et démunis sur cette île alors que tant d'autres pays sont riches et prospères ? Pourquoi laisse-t-on ce pays s'enfoncer dans la misère ? Pourquoi n'auraient-ils pas droit eux aussi à la dignité humaine ?

Peu à peu, de plus en plus de barques viennent jusqu'à nous, bravant les éléments. Ce sont des pêcheurs qui nous proposent des langoustes (toutes petites), et du poisson. Nous négocions un peu, nous troquons beaucoup. Puis d'autres barques encore, surtout par curiosité, cherchent un peu à nous proposer des fruits, des légumes, des coquillages, et principalement à obtenir des cadeaux de notre part. Mais nous n'avons plus besoin de rien, et surtout n'avons plus rien à offrir. Au bout d'un moment, nous devons les faire tous partir, ils deviennent trop envahissants.

Visites (bis)

Le cinquième jour, le soleil brille, le ciel est d'un magnifique bleu et nous reprenons vie. Nous prévoyons de partir le soir même pour Cuba, pendant qu'Utinam fera route vers les Bahamas car ils doivent retrouver leur fils à Nassau dans quelques jours. Mais en fin de matinée, transportés dans une barque de pêcheurs, voici la police d'Haïti! Quatre policiers en uniforme blanc amidonné et bien repassé, de gros godillots luisants aux pieds et un lourd fusil rouillé à la main. Ils montent à bord, nous reprochent de ne pas avoir fait de formalités d'entrée. Nous leur expliquons que nous nous sommes abrités du mauvais temps et que nous repartons ce soir. OK pa ni pwoblèm'. Poussés par le zèle, ils fouillent le bateau, accompagnés par Yves, puis s'en vont, leur devoir accompli.

Petit lexique créole...

- Comment ou yé : comment ça va ?
- Pas pli mal, et ou-mêm ? : ça va, et vous ?
- Comment ou rélé : comment vous appelez-vous ?
- Moin rélé Rosanne : je m'appelle Rosanne
- M'grand goût : j'ai faim
- Bonne bagaille : bon matériel
- Ti moun : un enfant
- Tout' moun': tout le monde
- Pa joind' : pas réussi
- M'pas connê : je ne sais pas
- T'en pri : s'il te plaît
- Homard mouri vivant : la langouste était vivante il y a encore quelques minutes...
- Mouri net : mort, depuis longtemps
- A pli tard si Dieu vlé : à plus tard, si Dieu veut

Après des adieux émouvants avec Utinam, nous levons l'ancre en pleine nuit de ce mouillage aux eaux désormais lisses comme un miroir et quittons lentement la baie profonde, au radar. Sans vent, ce qui est un comble après les quatre jours que nous venons de subir, nous avançons au moteur vers Cuba, traversant le Windward Passage, à la mauvaise réputation. Par mauvais temps, il est difficile à passer, car le vent s'engouffrant entre Cuba et Haïti subit d'importantes accélérations et le courant soulève de fortes vagues. Mais pour nous, il est si paisible que nous devons faire toute la route au moteur : 16 heures sans interruption.

dernier, contrairement à ce qu'affirme notre guide nautique. Pour effectuer les formalités d'entrée (douane, police, immigration, guarda frontera, etc...) il faut se rendre à Naranjo, 90 milles à l'ouest d'ici.

Nous sommes déçus, dépités, découragés et examinons la situation : soit nous allons à Naranjo, ce qui signifie deux jours de navigation pour y aller, puis une remontée assez rude contre le vent pour rejoindre les Bahamas ; soit nous laissons tomber Cuba et filons dès demain vers les Bahamas. Cette solution nous tente car, après avoir passé trois semaines non prévues en Haïti, nous sommes un peu en retard sur notre

programme. Il faut dire que l'accueil à Baracoa ne nous a pas enchanté et que les témoignages d'autres plaisanciers (voir «Le Vent du Large» n° 9) résonnent encore dans nos oreilles. Mais nous sommes ve-

nus jusqu'ici dans l'espoir de laisser Loren à Baracoa et de visiter le pays en louant une voiture depuis ici. Impossible à réaliser. Le lendemain matin, nous sommes encore hésitants, mais il faut prendre une décision, on ne peut pas rester ici.

Adios...

Finalement, le mardi 31 mars 1998, nous décidons de prendre la mer pour Acklins, une île au sud de l'archipel des Bahamas. Nous prévoyons de naviguer 24 heures environ, par vent d'est. Au début, tout va bien, la mer est belle, le vent souffle gentiment et nous avançons tranquillement. Juste après être sorti des eaux territoriales de Cuba, à 12 milles des côtes, nous sommes survolés par un énorme hélicoptère rouge et blanc des US Coast Guards apparu brutalement, qui fait quelques tours au-dessus de nous, sans doute pour prendre quelques photos, puis disparaît. C'est étonnant: il n'y a pas un bateau à l'horizon et nous sommes fort loin de toute terre...

Épreuve

Mais nous devons remonter très près du vent qui est plutôt Nord-Est. Dans la nuit, il forcit et nous sommes secoués par les vagues devenues fortes. À quatre heures du matin, le pontet du palan de grand-voile casse brutalement, laissant filer la bôme en grand. Yves se bat comme un beau diable dans la nuit, le vent et les embruns pour la récupérer et effectuer une réparation de fortune. Au petit matin, nous devons tirer des bords car le courant et la dérive nous ont déporté à l'ouest de notre route. Nous affrontons un vent fort, de méchants grains qui nous trempent et nous glacent et des vagues sur lesquelles Loren tape brutalement. La navigation qu'on déteste, quoi.

Finalement, à force de tirer des bords, croyant qu'on n'y arriverait jamais, on a fini par viser une baie où poser notre ancre. Et là, surprise! On retrouve Utinam! Ils sont aussi étonnés et ravis que nous, mais sont fatigués aussi car ils ont navigué toute la nuit comme nous, venant de Great Inagua. Nous rangeons le bateau où tout est sens dessus dessous, rinçons et mettons à sécher cirés, serviettes, vêtements, coussins... et nous offrons un vrai repas. Avec le mauvais temps, nous n'avons quasiment rien mangé de sérieux depuis 24 heures.

Et enfin, nous prenons le temps de découvrir ce mouillage magnifique d'Acklins: une eau turquoise et limpide au-dessus d'un fond de sable blanc, une immense baie en arc de cercle avec sa plage immaculée sous le soleil, une île assez plate et quasi-déserte. Nous allons avec les enfants à la plage jouer au sable et nous baigner dans la mer tiède. Lorraine se baigne aussi et aime ça, cela se voit.

Après l'épreuve de la remontée de Cuba où nous nous sommes fait secouer et mouiller, nous profitons de ce mouillage exceptionnel et y restons deux jours, seuls, puisque Utinam a repris la route vers Nassau. Quel plaisir d'être ici: les fonds sont extrêmement clairs, l'eau turquoise vif avec le sable blanc éclatant sont magnifiques. Nous nous baignons souvent et, une fois, Yves remonte une langouste et du poisson pour le dîner. Excellent.



Cuba

Nous arrivons à Baracoa le 30 mars en milieu d'après-midi. C'est un petit port de pêche très bien abrité derrière une longue digue, elle même prolongée par une épave de cargo disloquée et rouillée. De grands portraits de Fidel et du Che sont peints sur les murs, avec des devises révolutionnaires. Muy tipico... Dans le port, quelques barques de pêcheurs et une vieille vedette de la Guarda Frontera peinte en gris. À son bord, un militaire nous intime l'ordre de mouiller près de lui. Charmant accueil. Comme il n'y a pas beaucoup de place à cet endroit-là, il nous envoie même un acolyte en barque pour porter notre deuxième ancre à l'arrière, afin d'éviter que Loren tourne autour de son ancre principale.

Puis, une heure plus tard environ, arrive une dame en uniforme vert olive. Elle nous explique que Baracoa n'est plus un port d'entrée depuis l'an

Les Bahamas

Le 3 avril, nous entamons notre remontée vers le nord des Bahamas. C'est un archipel très étendu de plus de 700 îles et îlots, dont beaucoup sont inhabités. La plupart des îles sont assez plates, arides et couvertes d'une végétation sommaire : filaos aux rameaux filiformes, épineux, buissons. Contrairement aux îles des Antilles, généralement volcaniques et très élevées, on n'aperçoit les îles des Bahamas qu'à 4 ou 5 milles avant d'arriver, ce qui donne parfois l'impression aux enfants que les navigations sont plus longues. Mais ils sont toujours aussi fiers lorsqu'ils peuvent crier : « je vois l'île, je vois l'île!»

Entre les îles des Bahamas, sur de grandes distances, les fonds peuvent être très faibles, de l'ordre de 2 à 4 mètres de profondeur, parfois moins. Ils sont parfois même si faibles à certains endroits (1 à 2 mètres) qu'aucun bateau ne peut passer. Il faut donc posséder de nombreuses cartes détaillées et toujours bien tracer sa route, parfois sinueuse pour éviter un banc de sable, afin de rejoindre sa destination en étant sûr d'avoir assez d'eau sous le bateau. Car en cas d'échouage, personne ne viendra vous sortir de là, puisqu'on est seuls! Mais l'avantage de ces hauts fonds est double : généralement, il n'y a pas de houle ni de grosses vagues, et surtout on a l'impression de naviguer sur une piscine, ou au bord d'une plage, tellement l'eau est claire, limpide et peu profonde, ce qui donne aux navigations une couleur sans pareille. Et pourtant, on peut être en pleine mer, sans une terre à l'horizon!

Pied à terre

Nous arrivons à Crooked Island, mouillons devant une magnifique plage et allons à terre pour la première fois depuis que nous sommes allés visiter Pestel, en Haïti, il y a 12 jours! Nous rencontrons d'aimables Bahamiens qui nous aident à faire de l'eau avec nos bidons. Vraiment gentils, car ici, l'eau est précieuse.

Le lendemain, nous repartons vers Long Island carune nouvelle dépression est prévue et nous voulons nous mettre à l'abri. Dans la baie, très abritée du vent et de la houle, nous laissons passer la dépression (vent fort, froid, pluie), et faisons un tour au village, visitons l'église qu'on aperçoit de si loin. Elle est très petite, blanchie à la chaux avec un portail et des volets bleu et deux petits clochers. Posée sur un monticule, très mignonne, très sobre. Nous apprenons qu'il y a 1.500 habitants à Long Island et une douzaine d'églises, dont 7 catholiques. Pourquoi ? Parce que l'île est grande et qu'autrefois, les déplacements étaient très lents. Donc on construisait des églises un peu partout.

Le soir, nous avons un contact radio avec Utinam qui est à plus de 60 milles de nous. Leur moteur est (encore) tombé en panne au moment d'entrer dans la passe de Great Exuma. Ils ont dû repartir au large à la voile le temps que Gilbert répare.

Lawrence

À Long Island, nous faisons la connaissance de Lawrence, un Américain d'une cinquantaine d'année qui vit sur un gros bateau à moteur, un trawler, avec sa femme Linda et sa fille de 12 ans, Kate. Depuis plus de 20 ans, ils naviguent 4 ou 5 mois par ans aux Bahamas qu'ils connaissent très bien, d'abord en voilier, puis dans ce trawler qui est une vraie maison flottante. Lawrence s'intéresse à tout, est très curieux et très gentil, cherchant toujours à rendre service. Avec son annexe rigide équipée d'un hors-bord de 70 chevaux, il va souvent visiter des endroits inaccessibles en bateau et nous emmène avec lui.

C'est étonnant comme le contact avec les Américains est différent de celui qu'on a avec des Français. On est très vite copains, ils trouvent normal de se réunir pour faire quelque chose ensemble. Au début, c'est déroutant, mais on s'y fait très vite car ils sont extrêmement accueillants.

Une fois la dépression passée, nous levons l'ancre en direction du Cap Santa Maria, au nord de Long Island. C'est une navigation sans histoire, mais en faisant un tour d'ins-

pection de routine, nous découvrons une fissure dans les 2 coffres avant! Nous sommes très inquiets et tendus car nous craignons que ces fissures

Mots d'enfants

Le jour de Pâques, chez les Américains, Paulin fait du vélo avec Rosanne sur le porte-bagage et tombe. « Ah, Maman! J'ai fait naufrage avec Rosanne! Regarde, je me suis égorgé le genou! »

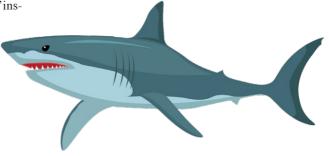
Yves fait la remarque qu'Hubert est fatigué, à la fin d'une dure journée. Hubert répond : « c'est sûr, je tiens pas la charge », reprenant les termes d'Yves à propos des batteries défectueuses.

s'élargissent et nous causent des problèmes si nous voulons vendre le bateau. D'où viennent ces fissures ? Où et comment les faire réparer ? À quel prix? Toutes ces questions nous agitent, mais le soir, au mouillage où nous le retrouvons, nous en parlons à Lawrence qui nous rassure : ce n'est pas structurel, c'est très superficiel. Nous ferons d'ailleurs réparer à Miami où le réparateur confirmera le diagnostic. Lawrence nous offre un des deux poissons qu'il a pêchés et nous déconseille de nous baigner, malgré la beauté du mouillage: il y a des requins, parfois très gros qui viennent jusqu'au bord de la plage, surtout si l'on a découpé du poisson récemment et jeté à l'eau les abats, ce qu'il vient justement de faire. Prudents, on se douche sur le pont à grands coups de seau.

Promenade

Le lendemain, Lawrence nous propose d'aller faire une promenade avec son annexe dans les innombrables méandres des hauts-fonds de cette baie, qui s'enfoncent très loin à l'intérieur de l'île. Au bout d'un moment, nous débarquons pour une promenade à pied qui nous conduit sur la côte opposée à notre mouillage, sur une petite plage déserte.

En marchant, Lawrence nous explique que telle ou telle maison d'apparence cossue a été payée grâce à l'argent de la drogue, qui a été longtemps la principale ressource des îles. Il n'est pas rare de voir ici ou là un gros hors-



bord très aérodynamique et puissant, bleu marine ou gris mat, échoué sur une plage ou dans l'embouchure d'un ruisseau, en mauvais état. C'étaient des embarcations de trafiquants, hors d'usage. Aujourd'hui, la police et les Coast Guards américains essaient de combattre le trafic de drogue, mais certaines îles isolées sont encore des plaques tournantes actives et il est même dangereux de s'y aventurer en voilier...

Puis nous reprenons la mer pour Georgetown, sur l'île d'Exuma. En

arrivant, dans les passes délicates qu'il faut négocier alors que le soleil est encore assez haut pour distinguer les bancs de sable, nous sommes émerveillés par le paysage : de petits îlots de roche et de sable saupoudrés sur une mer turquoise et lumineuse, sous un ciel bleu pur et un soleil de plomb. Et au milieu de ce décor, Loren glisse silencieusement, poussé gentiment par le vent délicat. Tout l'équipage est sur le pont, gavant ses yeux et ses sens de ce moment unique, de ce panorama fantastique qui nous entoure.

Après avoir effectué les formalités d'entrée officielles, nous filons au supermarché local où nous attend un paquet de courrier depuis quelques semaines. Nous lisons toutes ces lettres au moment du dîner et sommes heureux de ce moment partagé avec ceux qui pensent à nous.

Nous passons plusieurs jours à Georgetown, en compagnie de Far Reaches («Destinations Lointaines » en anglais), le bateau de Lawrence et Linda, devant une petite île à la plage accueillante où les enfants iront très souvent. Il y a beaucoup d'autres bateaux, essentiellement Américains, mais les mouillages sont nombreux et très beaux.

Depuis plusieurs jours, Lorraine nous inquiète: elle souffre visiblement du ventre et fait beaucoup de diarrhées, se déshydratant d'autant. Nous allons voir un médecin à la clinique locale. En fait, il ne sait rien et nous conseille d'aller voir un pédiatre à Nassau, avant de réclamer 30 dollars! Bien sûr, nous ne le payons pas.

Mais à force de parler de ce problème

autour de nous et sur le « net » (c'est une sorte de réunion inter-bateau quotidienne, le matin, à la radio, où chacun peut prendre la parole pour proposer un service, demander un tuyau, s'informer, diffuser la météo, etc. Très américain.), nous finissons par avoir plusieurs avis, dont celui d'un médecin retraité : il pourrait s'agir d'une sorte d'allergie au lait. Nous voilà bien! Mais heureusement, au supermarché, nous trouvons du lait de soja. Et finalement, Lorraine ira de mieux en mieux.



Bob

Un matin, un type s'arrête nous rendre visite en Zodiac en allant faire promener sa chienne. C'est Bob, un Français qui vit aux Etats-Unis depuis 30 ans et a acquis la nationalité américaine. Il a créé une école privée au Texas, qui a eu beaucoup de succès grâce à sa « French touch » : en plus de la classe, les enfants apprenaient la politesse, les bonnes manières, comment se tenir en société, à table, etc.

Et l'été, il organisait des camps de plein air avec école de voile. Au bout de cinq ans, fortune faite, il a tout revendu. Bob vit maintenant sur son bateau plusieurs mois par an, entre Miami et les Bahamas. Il a 77 ans mais ne les parait vraiment pas. Il nous parle de la Floride où nous irons dans quelques semaines, de ce qu'on peut y faire, des mouillages qu'il nous conseille, de la vente du bateau... Le lendemain, il vient déjeuner et nous indique les passages que nous pouvons emprunter pour naviguer dans les Exuma Cays avec notre faible tirant

d'eau et les îles intéressantes où il faut s'arrêter. Il nous donne aussi une carte nautique des environs de Miami (qui nous sera fort utile) et les coordonnées d'amis qu'on pourra appeler de sa part... Sympa.

Pâques

Le jour de Pâques, tout Georgetown est sur son trente et un pour aller à l'un des innombrables offices religieux de la place : Protestant, Catholique, Adventiste, Témoins de Jéhovah et

> autres Église Universelle Unifiée... De chaque lieu de culte s'échappent des chants joyeux, des gospels rythmés par des battements de mains, voire une batterie, des sermons vibrants braillés par un prédicateur enflammé.

> Après la messe, nous sommes invités, ainsi que d'autres yachties, à un pique-nique géant chez des Américains qui possèdent une maison au bord de l'eau. Chacun arrive en Zodiac et s'amarre au ponton, avant de gravir les quelques marches qui conduisent à la maison de bois joliment décorée.

Chacun apporte un plat, une salade, un dessert, on se présente, on fait rapidement connaissance. Une dame vient nous demander « Comment s'appelle votre bateau ? » et voilà la conversation lancée, on parle bateau, navigation, météo. Un autre veut savoir d'où nous venons. « De France ? Ah! La France...» Les contacts sont rapides, simples et faciles. Nous sommes les seuls Français, mais nous ne sommes jamais restés à l'écart une seconde. Tout cela est très bon enfant, très sympathique. L'après-midi, une chasse aux œufs est organisée pour les enfants dans le jardin, puis des épreuves au cours desquelles ils doivent tirer à la corde, s'envoyer un ballon, ou porter un œuf dans une cuillère tenue dans la bouche...

Le soir, à bord, nous organisons aussi une chasse aux œufs en chocolat dissimulés sur Loren. Il fallait voir comme les enfants étaient excités : chaque fois que Paulin trouvait un œuf, c'était magique...

Quelques jours plus tard, nous sommes invités pour un pot de départ sur Serendy, énorme catamaran sur le-



quel vit une famille Américaine avec 4 garçons, de 8 à 18 ans. C'est un bateau incroyable: 2 salons, 13 couchages, 5 salles de bain, 3 générateurs, climatisation partout... On s'y perd. Et au plus fort de la réception, nous serons au moins 40 personnes à bord, sans se gêner! C'est un ancien bateau de charter que Deborah et son mari ont acheté il y a deux mois seulement. Il y a beaucoup de travaux à faire dessus et en navigation, il tape sur les vagues. Mais c'est sans doute « un très bon bateau de mouillage. »

Exuma Cays

Le 15 avril, nous levons l'ancre pour l'une des innombrables îles des Exuma Cays, toujours en compagnie de Far Reaches, le bateau de Lawrence et Linda avec qui nous sommes maintenant devenus très amis. Ils nous pilotent dans un endroit paradisiaque. Un ensemble de petits îlots inhabités nous entourent, posés sur une eau limpide aux couleurs chatoyantes. Sous le soleil, les couleurs semblent briller de l'intérieur, l'eau parait lumineuse en dedans. Nous nous sommes rendus compte depuis lors que cette beauté ne transparaît pas dans les photos ou les films vidéo que nous faisons.

Sitôt arrivés, Lawrence vient nous chercher dans son annexe pour aller explorer les alentours. Balade sur trois îlots magnifiques aux plages de sable fin et blanc immaculé, puis autour de rochers face à l'océan. Superbe. Au retour, Yves répare le lanceur de notre hors-bord qui a cassé, et Constance organise une séance « coiffeur » pour les garçons. Qu'ils sont beaux, les cheveux courts!

Le soir, nous nous rendons sur la plage d'un des îlots que Lawrence vient nettoyer une fois par an, comme d'autres anonymes le font pour d'autres îlots. Ici, on est accueilli par une bois flotté.

Le soleil se couche dans un embrasement de l'horizon. Lawrence a préparé un grand tas de branchages et de mauvaises herbes qu'il fait brûler dans un grand feu de joie, pendant que Linda enfile des Marshmallows sur des branchages et les fait griller à la flamme avant de les offrir aux enfants dans une odeur de caramel. Moments magiques, seuls au monde sur une île déserte, la nuit, avec de bons amis.

Iles désertes

Le lendemain, après une nouvelle petite navigation, nous mouillons devant une autre petite île déserte et emmenons les enfants à la plage. C'est idyllique : sur des centaines de mètres, les enfants ont pied, ils peuvent marcher dans cette piscine géante à l'eau limpide avec du sable blanc et doux au fond. Ils font des châteaux de sable, ils se baignent, jouent aux pirates, se cachent, courent, s'amusent, pendant que Lawrence et Yves ouvrent des noix de coco pour le goûter. Lorraine barbote dans l'eau tiède et adore ça. Nous réalisons que nous vivons des moments simples mais forts. Nous sommes si loin de l'agitation et du zapping permanent que nous connaissions en France. Nous sommes beaucoup plus riches de temps, de sérénité, de disponibilité qu'avant.

Le soir, grand dîner à bord avec Lawrence et Linda qui ont préparé au beurre et à l'ail les langoustes qu'ils ont chassé le matin, ainsi qu'un délicieux gâteau à la banane, ananas et noisettes.

Navigation magique

Le lendemain, une nouvelle navigation, très belle, encore une fois. Les Bahamas ont quelque chose d'exceptionnel: on navigue, mais on ne sent pas la mer; on profite du vent, mais sans vagues ni houle, sur des fonds très faibles. À l'intérieur du bateau, c'est comme au mouillage, mais quand on met le nez dehors, on se sent glisser sur l'eau et on est saisi par la beauté du paysage dans lequel on évolue. La seule difficulté réside dans le choix de la route: il faut surveiller sans cesse les fonds, et donc la couleur de l'eau. Il faut apprendre à interpréter les différentes couleurs, du bleu profond au turquoise clair, qui signifient qu'il y a plus ou moins d'eau. À certains endroits, on ne pourrait pas passer. Il faut s'en rendre compte assez vite, infléchir sa route, éviter de grands bancs de sable. Impossible de quitter le poste de barre et Yves monte assez souvent au mât pour se faire une idée de ce qui nous attend plus loin.

Dans l'après-midi, nous filons à 7 ou 8 nœuds sous spi, 3 mètres au-dessus du fond. On se croirait en planche à voile au bord d'une plage! Lawrence, qui navigue avec nous, prend des photos de Loren sous spi, sur cette eau si cristalline. Nous sommes ravis, c'est si difficile d'avoir des photos de son bateau en navigation.

En fin de journée, nous mouillons à Staniel Cay dans une splendide baie, en face d'une plage magnifique sur laquelle est échoué un bateau-pays en bois. Les enfants sont ravis d'aller le voir. Nous retrouvons Deborah, de Serendy, qui veut absolument visiter notre bateau. Comment faisons-nous, semble-t-elle penser, pour élever 4 enfants dans un si petit bateau?

Frayeur

Puis, nous poursuivons notre route dans les Exuma Cays, toujours en compagnie de Far Reaches et trouvons un beau mouillage dans un lagon au milieu duquel une épave d'avion gît dans un mètre d'eau. Encore une conséquence du trafic de drogue, semble-t-il... Pendant que les enfants se baignent autour du bateau, dans moins de deux mètres d'eau, nous voyons souvent de grandes raies « voler » autour du bateau. C'est magnifique. Mais à un moment, nous entendons Hubert hurler: « des requins, des requins! » En effet, deux grosses masses sombres glissent lentement sous la mini-planche de mousse sur laquelle Hubert a pris place. Nous sommes pétrifiés et ne pouvons rien faire car Rosanne est partie à la plage avec notre Zodiac. Heureusement, Lawrence arrive à toute vitesse avec son hors-bord et recueille Hubert, choqué. Ces deux bestioles ont dû être attirées par les entrailles et les têtes sanguinolentes que Constance a jetées à l'eau après avoir nettoyé des poissons. Mais dans si peu d'eau, c'est très étonnant. À l'avenir, il faudra être plus prudents...

Au travail...

Nous commençons à préparer le bateau en prévision de sa vente : recoller les vaigrages qui se cloquent, poncer, puis repeindre les mains courantes et le liston en bois, faire la chasse à la rouille sur les balcons et chandeliers, gratter les coquillages et les algues accrochés à la coque, revernir la table extérieure et la hampe du pavillon, etc. Chaque jour, nous consacrons un moment à l'entretien du bateau et peu à peu, nous voyons le résultat de nos (gros) efforts : Loren est plus propre, plus beau, plus agréable à regarder.

Le soir, nous avons Utinam à la radio: ils ont accueilli leur fils, et sont dans un très beau mouillage, non loin de nous. On convient de se retrouver le lendemain à Allan's Cay, puis de remonter ensemble vers Nassau, avant qu'une nouvelle dépression ne nous atteigne.

En arrivant, les enfants sont excités de retrouver Gilbert et André, qui eux aussi, nous font la fête. On fait la connaissance d'Olivier et d'Anne-Sophie, encore bien pâles.

Nous allons à la plage où de nombreux iguanes vivent en liberté et viennent jusqu'aux pieds des touristes réclamer de la nourriture. Ce sont de drôles de bêtes, très laides et effrayantes, qu'on dirait échappées de Jurassic Park. Mais le mouillage d'Allan's Cay est vraiment splendide, très paisible, bien protégé. Les enfants se baignent, Lorraine dans sa bouée-culotte est radieuse. Elle adore être dans l'eau avec ses frères et sœur.

Le 22 avril, nous filons avec Utinam dans un vent assez fort vers Nassau, la capitale des Bahamas, où nous arrivons en milieu d'après-midi. C'est une grande ville très touristique où de nombreux paquebots de luxe font escale. D'immenses hôtels, centres commerciaux, casinos. Mais aussi de beaux jardins et espaces verts. Nous

allons voir l'aquarium, très beau : on passe dans des grottes aménagées et l'on voit à droite et à gauche des bassins avec de magnifiques poissons tropicaux, des requins, et un poisson-scie qui a beaucoup impressionné les enfants. Son bec se termine par une très longue scie comme celles qu'on utilise pour tailler les haies de jardin.

Retrouvailles

À Nassau, nous retrouvons Mark, propriétaire d'un catamaran comme le nôtre, dont nous avions fait la connaissance à St Martin en janvier. Il nous avait laissé entendre qu'il pourrait peut-être



vendre Loren. En effet, il nous dit qu'il a eu des contacts à l'occasion du Miami Boat Show et qu'il faut attendre que ces gens rappellent. Il visite notre bateau et nous dit qu'il est en bon état et donne une bonne impression, mis à part les tapis de sol en lino. Les Américains préfèrent la moquette. Il nous explique le marché de l'occasion aux États-Unis. comment s'effectue une vente, les astuces des vendeurs, ce qu'il faut faire et ne pas faire, etc. Il nous donne aussi les coordonnées d'un courtier en bateaux d'occasion, spécialisé en catamarans, à Fort Lauderdale, en Floride, et avec qui il est plus ou moins associé.

Depuis que nous avons retrouvé Utinam, Rosanne ou Hubert va chaque matin faire la classe avec Andrée. On s'achemine vers la fin du programme scolaire.

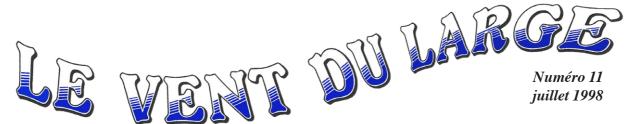
Déception

Quelques jours plus tard, il faut se rendre à l'évidence, les contacts de Mark ne rappellent pas. Ils ont dû trouver un autre bateau à acheter. Nous envisageons donc de partir pour Miami. Mais il nous faut un visa pour chacun, y compris le bébé. Et chaque visa coûte 100 dollars, plus 45 dollars de frais! En discutant avec un diplomate de l'ambassade des États-Unis à Nassau, Yves finit par trouver une solution: il nous faut un visa de transit, généralement accordé aux équipages de navires ou d'avion qui restent moins d'un mois sur le territoire américain et qui ne coûte que les 45 dollars de frais. C'est finalement ce que nous obtenons au bout de quelques jours.

Le début de la fin...

Il nous faut maintenant trouver un billet d'avion pour la France, dans les 30 jours qui suivent notre entrée aux Etats-Unis. Après être passés dans plusieurs agences de voyage où les tarifs sont prohibitifs, nous appelons Sophie en Floride, une amie de Françoise, de l'île à Vache en Haïti, dont c'est le métier. En quelques heures, elle nous trouve plusieurs possibilités de retour, à des tarifs canon, mais il faut se décider très vite car les vacances scolaires débutent sous peu aux Etats-Unis et il n'y aura bientôt plus de places. Nous réservons nos places pour le 6 juin 1998 de Miami à Bordeaux. Voilà, c'est fait. Le point final est décidé. Séquence émotion : nous prenons brutalement conscience que notre voyage se termine dans trois semaines.

À suivre...



Carnet de voyage océanique de Loren, à parution flottante et périodicité vague.

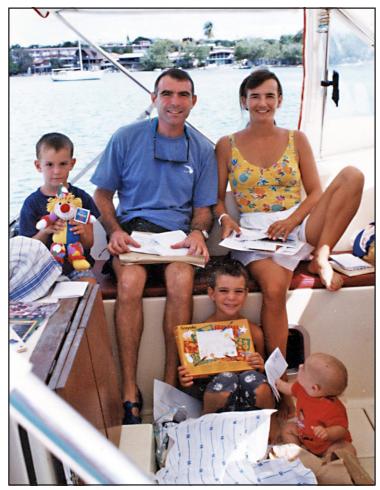
LOREN EN AMÉRIQUE

Un dernier petit tour aux Bahamas, puis Loren vous emmène en Floride!

Dans ce dernier numéro du « Vent du Large », nous terminons notre séjour aux Bahamas et partons pour la Floride où nous laisserons Loren...

Nous sommes à Nassau depuis le 22 avril. Utinam est parti le 6 mai pour sa transatlantique retour vers la France. Triste séparation, car nous avons tellement navigué ensemble, et nous nous sommes tant attachés les uns aux autres... Malgré de nombreuses tentatives, nous ne pourrons jamais les joindre à la radio durant leur traversée, qui, finalement, s'est très bien passée.

Nous sommes restés si longtemps ici que nous avons pris nos habitudes: chaque jour ou presque, nous allions à la piscine du Nassau Yacht Club, auquel Mark qui est membre nous avait invité, nous allions faire nos courses au supermarché tout proche, et nous avons fait de nombreuses rencontres : Jérôme et Valérie sur Noctiluca, un Joshua de 10 mètres en acier, qui naviguent depuis 11 ans et s'apprêtent à partir pour le Mexique via Cuba; Denis et Marie-Hélène sur Messidor, partis depuis deux ans sans date de retour, qui vont vers le nord; Alain et Henriette sur Liurana, un magnifique bateau en alu tout neuf, à l'intérieur gigantesque et très bien agencé, partis pour un tour du monde; Alan et Lucy avec leur fille Darcy, des Californiens qui achèvent bientôt leurs 2 années sabbatiques en voilier, et qui ont bien des problèmes avec leur moteur; Perry, un Américain qu'Yves a aidé alors qu'il s'était échoué à marée descendante, lui portant une ancre à l'arrière et plongeant pour l'enfoncer au fond; et bien d'autres encore.



Pour aller à Miami, il nous faut d'abord rejoindre Chub Cay, à 35 milles au nord de Nassau, puis faire 80 milles vers l'est jusqu'à Bimini, et enfin traverser le Gulf Stream.

Le 17 mai, nous levons l'ancre pour Chub Cay. Nous nous dirigeons vers une petite marina dont Jérôme, à Nassau nous a dit qu'elle n'avait pas encore l'autorisation d'ouvrir ni de faire payer. Nous nous amarrons au ponton, aidés par quelques équipiers des deux autres bateaux qui sont là. C'est ravissant: comme toujours, cette eau turquoise lumineuse à perte de vue, et puis, au bout du ponton, une jolie maison rose et vert, avec des balcons en bois peint, un jardinet délimité par des coquillages, quelques cocotiers qui se balancent doucement dans le vent. Nous discutons avec Donald et Sue, autour d'une bière bien fraîche,

pendant que les enfants regardent la télé allumée en permanence. Ils ont repris cette marina après la disparition du précédent propriétaire dont personne ne sait ce qu'il est devenu, ont fait des travaux et attendent l'autorisation d'ouvrir d'un jour à l'autre. Ils sont ravis de nous accueillir, nous pouvons rester autant que nous voulons et utiliser l'eau et l'électricité. Formidable.

Le lendemain, nous reprenons notre route sur le Bahama Bank, un immense haut-fond qui sépare Chub Cay de avec sa femme, et ramène maintenant son bateau en Floride avec un copain car elle n'aime pas les longues navigations. Ils sont abasourdis de nous voir avec 4 enfants à bord, depuis bientôt deux ans, ils disent qu'ils n'en reviennent pas et qu'ils nous admirent.

Le lendemain, la mer est lisse comme un miroir, à perte de vue. Le soleil de plomb tape dur et la chaleur nous étouffe. Toute la journée, nous naviguons au moteur, sur une eau limpide et toujours aussi peu profonde. Assis



Bimini, pour une journée complète de moteur: pas de vent. Dans l'après-midi, comme il fait très chaud, nous mettons en panne pour nous baigner en pleine mer... dans 3 mètres d'eau limpide!

Appel

Soudain, un appel résonne dans la radio : « Loren, Loren, avez-vous un problème, avez-vous besoin d'aide ? » C'est Sophisticated Lady, le seul bateau à l'horizon qui nous a vu à la dérive, et nous propose spontanément son aide. Du coup, après avoir discuté un moment à la radio, nous décidons de faire route de conserve et de passer la nuit ensemble ce soir.

En effet, il est d'usage de s'arrêter en plein milieu du banc, un peu à l'écart de la route directe, de mouiller une ancre pour la nuit et repartir le lendemain, afin d'éviter de naviguer de nuit et d'arriver à Bimini dans l'obscurité. En fin d'après-midi, nous mouillons donc à côté de Sophisticated Lady, en pleine mer, et mettons le Zodiac à l'eau pour leur rendre visite. Le propriétaire, Chuck, la soixantaine, a été pasteur dans la US Navy pendant 30 ans et a beaucoup voyagé avec son épouse et ses quatre enfants. Il a passé l'hiver aux Bahamas

à l'avant, nous regardons le fond de sable défiler sous Loren, apercevant parfois une étoile de mer ou un buisson d'algues.

Gun Cay

Le soir, nous arrivons à Gun Cay, un îlot désert un peu au sud de Bimini, où nous passerons nos trois derniers jours merveilleux aux Bahamas. Nous sommes mouillés dans Honeymoon Harbour, une délicieuse petite anse peu profonde, au bord de laquelle une splendide plage de sable blanc attire les enfants.

Là, nous effectuons nos derniers gros travaux sur le bateau : récurer les coques, puis les passer à la cire, repeindre la ligne de flottaison à l'antifouling, échouant Loren entre deux marées. D'ailleurs à cette occasion, Yves découvre une ancre presque neuve avec sa chaîne et une dizaine de mètres de cordage, abandonnée dans moins de deux mètres d'eau. Sans doute l'appareil de mouillage du voilier dont on trouve la coque disloquée au bord de la plage... Nous voyons des raies, des barracudas et même un requin nager autour de Loren.

Un petit tour en scooter

Un après-midi, deux Américains en scooter des mers arrivent dans la baie. Aussitôt, comme souvent avec les Américains, nous devenons copains en quelques minutes, et ils nous expliquent qu'ils viennent de Miami. Nous avons du mal à les croire, et pourtant, ils ont mis 1 heure 45 pour couvrir les 52 milles qui séparent Miami de Gun Cay, soit une moyenne de 30 nœuds! Devant son intérêt, Tom propose à Constance d'essayer sa machine. Elle ne se fait

pas prier et maîtrise l'engin en moins de temps qu'il faut pour le dire: « on a commencé à deux, moi devant et lui derrière. Il m'a montré comment conduire, qu'il fallait accélérer en tournant, sinon ça ne tourne pas, qu'il n'y a pas de freins... Puis, je l'ai ramené près de Loren et là je me suis vraiment fait plaisir. Des sensations fortes à gogo, un mélange de ski nautique (glissade sur l'eau) et de moto trial (secousses et bonds). Puis je suis revenue, j'ai embarqué les enfants à l'arrière, super excités

et on est partis à grande vitesse. Dans les cris de joie, ça se cramponnait bien! » Tom et Ned montent à bord et nous expliquent qu'ils ont profité du week-end du Memorial Day pour partir quatre jours avec leur jet-ski pour voir Bimini, qu'ils travaillent dans la plomberie, près d'Orlando et que si nous y allons, il faut les appeler, ils se feront un plaisir de nous rendre service...

Départ précipité

Le jeudi 21 mai en fin de journée, après avoir nettoyé l'annexe au bord de la plage, Yves s'installe à la table à cartes pour préparer la route et compter les milles pour Miami. Et nous nous remémorons les paroles de Tomet Ned: lundi est férié aux États-Unis, c'est Memorial Day. Ce qui veut dire que si



nous partons demain vendredi, nous arriverons dans la soirée et ne pourrons sans doute rien faire avant mardi matin, même pas les formalités de douane. Or nous avons peu de temps devant nous et voulons faire beaucoup de choses en Floride : louer une voiture, visiter Disney World, Epcot Center, Kennedy Space Center, finir de préparer le bateau, le conduire au quai du courtier... L'idéal, ce serait d'être à Miami demain matin, vendredi...

En trois minutes, nous décidons de leverl'ancre sur-le-champ. Aussitôt dit, aussitôt fait, et nous nous retrouvons en pleine mer. Il était temps, la nuit est complètement tombée à peine étions nous sortis de la baie.

Le Gulf Stream

La traversée entre Gun Cay et Miami est un peu délicate pour deux raisons. D'abord, il y a un fort courant de 2,5 à 3 nœuds (le Gulf Stream) qui remonte vers le nord; il faut en tenir compte dans le calcul de sa route et prévoir de viser beaucoup plus au sud que s'il n'y avait pas de courant. La route directe sur la carte fait 44 milles, mais en réalités, nous ferons 57 milles, ce qui rallonge la navigation de près de trois heures.

L'autre difficulté, c'est que ce passage est fort fréquenté par toutes sortes de navires : pétroliers, cargos, paquebots, pêcheurs, plaisanciers, etc. Il faut donc maintenir une veille attentive, particulièrement aux abords de Miami. Heureusement, le radar nous aide à passer au travers du trafic.

Après une nuit de navigation tranquille, nous arrivons au lever du soleil devant Miami Beach, une longue ligne de gigantesques buildings étincelants ou aux couleurs improbables. Nous avons du mal à réaliser que nous sommes arrivés aux Etats-Unis en voilier, après 2 ans de navigation, avec nos 4 enfants. Notre projet est réalisé jusqu'au bout, nous avons réussi notre rêve!

Après avoir effectué les formalités, nous trouvons un mouillage à Diner's Cay, un peu au sud de Miami, car il y a peu d'endroits où l'on peut mouiller. En revanche, beaucoup de marinas le long du littoral proposent leurs pontons à 40 dollars par jour.

Il fait une chaleur épouvantable, plus difficile à supporter qu'aux Bahamas car il n'y a pas de brise. Nous allons à terre passer quelques coups de fil et boire un drink bien frais. Perry, l'Américain qu'Yves avait dépanné à Nassau, nous avait donné le numéro de téléphone d'un de ses copains, Chip, qui était à bord avec lui à ce moment-là. Nous l'appelons. Justement, il attendait notre appel et nous propose de nous prendre le lendemain avec sa voiture.

Sérieux coup de main

Grâce à Chip, nous allons expédier



rapidement ce qui nous aurait pris des journées entières : refaire des courses de frais (le choix et les prix américains sont incomparables avec ceux des Bahamas ou des Antilles), acheter et faire découper des moquettes neuves pour les sols de Loren, récupérer des cartons d'emballage pour préparer notre déménagement, ou aller passer l'après-midi au Seaquarium.

Ce show à l'américaine est incroyablement préparé et conduit : on voit des dauphins sauter, nager et jouer avec leur entraîneur, des phoques dressés faire des numéros, et aussi un orque énorme nager avec son dresseur sur son dos et sauter avec celui-ci posé au bout de son nez. Evidemment, les spectateurs se font éclabousser au passage, mais ça fait partie du jeu!

Chip connaît très bien la ville et nous conduit où nous voulons. Il est retraité, s'ennuie visiblement à la maison et il est très disponible et heureux de nous rendre service, ce qui nous arrange bien. Il nous emmène visiter Coconut Grove et Coral Gable, puis déjeuner dans un restaurant.

Nous faisons arranger les fissures à l'avant des coques par un réparateur à très bonne réputation, Bob, qui nous a été recommandé par plusieurs personnes. De fait, il fait un travail rapide et soigné. En échange, il accepte l'ancre quasi-neuve qu'on a trouvée dans l'eau à Honeymoon Harbour. Il nous propose aussi de profiter des douches de la marina dont il a la clé.

Rencontre

Puis un beau matin, un couple en annexe vient nous rendre visite: « je lisais Voiles et Voiliers ce matin, dans lequel on parlait d'un bateau nommé Loren. À un moment, je lève la tête et paf! il est là, juste à côté de nous. C'est incroyable, non? » C'est Thierry, un Français, et Francine, une Québecquoise, qui vivent aussi sur un bateau au mouillage. Ils travaillent ici, lui dans la mécanique et elle fait des rideaux, de moustiquaires, des décorations pour bateaux. Ils attendent un bébé pour juillet et sont émerveillés par Lorraine, très charmeuse. Nous allons bien nous entendre avec Thierry et Francine, qui nous rendent de nombreux services, nous conduisant dans différents magasins ou surveillant

En effet, nous partons trois jours à Orlando, avec une voiture de location, visiter Disney World et Epcot Center.

Loren durant notre absence.

John

Mais avant, nous nous arrêtons à Fort Lauderdale, chez John, le courtier en bateaux (on dit broker, en anglais) chez qui nous laisserons Loren, pour faire sa connaissance et lui poser quelques questions. Il a 12 ou 13 catamarans à son quai et dit être un des meilleurs connaisseurs du marché du catamaran aux Etats-Unis.

Il parait hautain et sûr de lui, mais semble bien connaître son boulot. De toute façon, nous n'avons pas tellement le choix, puisqu'il est le seul broker spécialisé en catamarans, qui, de plus, connaît parfaitement et apprécie les bateaux du chantier Prout dont Loren



est un spécimen. Il nous explique qu'avant de pouvoir proposer Loren à la vente, il faut effectuer des formalités d'importation et payer une taxe basée sur la valeur du bateau. Ces formalités prendront une dizaine de jours, après quoi il pourra faire de la publicité et accepter des offres.

Il nous explique aussi qu'il est obligé de faire payer la place à quai, même si c'est un tarif très bas. En fait, nous trouvons que c'est cher, surtout si le bateau doit y rester plusieurs mois... Car John laisse entendre qu'il faut entre trois et neuf mois pour vendre un bateau. À condition qu'il soit en bon état et au bon prix.

Vente à l'américaine

Nous établissons donc ensemble un « bon prix » d'appel, tout en sachant qu'il faudra sans doute négocier à la baisse durant le processus de vente qui s'effectue en trois étapes. Première étape: un acheteur visite le bateau et fait une proposition écrite (généralement plus basse que le prix affiché) par l'intermédiaire du broker. Deuxième étape : après négociation et accord sur un prix, l'acheteur fait expertiser le bateau et un essai en mer. Troisième étape : sur la base du rapport d'expertise, l'acheteur fait une nouvelle proposition de prix (encore à la baisse) au propriétaire, qui sert de point de départ à une dernière négociation. Tout ça n'est pas simple, mais « it's the way it is in the US »...

Le soir, après avoir roulé toute l'après-midi, nous trouvons un hôtel dans les environs d'Orlando et prenons deux chambres pour nous six.

Disney World

Le lendemain, nous découvrons le Royaume Magique de Disney : c'est une véritable ville avec des rues, des maisons, des boutiques, le château de Cendrillon et des attractions regroupées par thèmes. Nous allons voir Blanche Neige, le manège de Dumbo, un circuit automobile où ce sont les enfants qui conduisent, le « petit train de la mine » qui déboule à toute vitesse sur des collines abruptes et des virages brusques, la maison de Mickey et bien d'autres attractions qui ravissent et effraient tour à tour parents et enfants.

C'est très américain, bon enfant et détendu. Les décors sont peaufinés jusque dans les moindres détails. Mais c'est superficiel et artificiel, il faut faire des queues interminables, se nourrir sur place de hamburgers et de coca. Bref, à la fin de la journée nous étions contents de rentrer à l'hôtel.

Epcot Center

Le lendemain, on remet ça à Epcot (Experimental Project for the City Of Tomorrow) du même Walt Disney, un autre vaste parc d'attraction réparti en deux zones distinctes : d'une part des bâtiments futuristes où l'on peut voir diverses attractions consacrées à notre planète, l'espace, le futur, les communications, etc.

D'autre part, déployés autour d'un lac, toute une série de pavillons symbolisant un pays : le Mexique avec une pyramide Aztèque, la Chine avec une pagode célèbre, l'Italie avec le palais des Doges, la France avec la tour Eiffel, ainsi que le Canada, les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la Nor-

vège, le Japon et le Maroc. Chaque pays est représenté par un ou plusieurs bâtiments emblématiques très bien reproduits dans lesquels une exposition, un spectacle, une attraction, un restaurant offrent de partir à la découverte du pays. Le personnel, en habits traditionnels, vient du pays en question. Tout cela est réalisé avec un grand souci du détail, même la musique d'ambiance. C'est très bien fait, spectaculaire, instructif, mais malheureusement, la journée ne suffit pas à tout voir.

Tour du monde en 3 heures

Au Mexique, nous faisons un circuit sous-terrain en barque téléguidée pour découvrir le pays. En Chine, un superbe film sur 360° nous fait visiter la cité interdite et la campagne chinoise, puis de jeunes acrobates chinois font une prestation éblouissante d'adresse et d'agilité devant nos enfants médusés. Ensuite, nous nous sommes retrouvés en Afrique noire le temps d'un concert de tam-tam joué par de magnifiques Zaïrois en boubou. Ensuite, nous avons fait un arrêt dans un quartier de Paris pour parler avec une jeune serveuse du restaurant : elle a un contrat d'un an avec Disney Company. Une belle année à passer aux Etats-Unis en fin d'études... Au Canada, nous avons visité l'immense territoire en quelques minutes grâce à un film grandiose en 360°: les villes, les forêts, les lacs, la neige... En Grande-Bretagne, nous sommes tombés sur un concert des Beatles en plein air. Époustouflant de réalisme : les voix, les attitudes, les costumes, les coiffures, les instruments, tout était parfaitement reproduit. Et le répertoire archi-connu, bien sûr!

Cap Canaveral

Le lendemain, direction Cap Canaveral où nous visitons le très intéressant Kennedy Space Center. De vraies fusées et satellites sont là, à portée de main, ces engins qui ont emmené les premiers hommes dans l'espace: Saturn V, capsules Gemini et Appolo, sondes spatiale et martienne, etc.

Nous voyons un magnifique film en Imax (sur un écran sphérique) relatant une mission de la navette spatiale, depuis la préparation jusqu'à l'atterrissage final, en passant par la vie quotidienne à bord durant la mission, en apesanteur : comment on mange des aliments qui flottent, comment on dort la tête en bas,comment on travaille dans l'espace avec un scaphandre spatial, comment on communique avec la Terre, les problèmes, les joies, les expériences, etc. Fascinant!

Puis nous visitons une vraie navette spatiale, aujourd'hui réformée : la partie où vivent les astronautes est vraiment petite (et vous pouvez nous faire confiance, on sait de quoi on parle!), sur deux niveaux : la zone de pilotage et de vol, la zone de vie et de travail. Et puis, à l'arrière, l'immense soute qui s'ouvre dans le sens de la longueur et dans laquelle prend place le fret, généralement un satellite à larguer à un endroit précis de l'espace. De nombreuses maquettes, photos, vidéos et conférences permettent de bien comprendre tout ce que fait la Nasa. C'est passionnant!

Le 1^{er} juin, sur la route retour vers Miami, nous faisons un arrêt chez Lawrence et Linda qui nous accueillent avec joie dans leur superbe maison. Nous avons passé tellement de bons moments avec eux aux Bahamas et ils se sont beaucoup attachés aux enfants. Nous déjeunons avec eux et parlons de la vente du bateau, de notre retour en France, de leur probable venue en Europe l'année prochaine...

Home, sweet home

Le lendemain, nous retrouvons notre bateau et une montagne de choses à faire en 5 jours seulement, puisque nous prenons l'avion samedi 6. D'abord mettre en cartons deux années de vie en bateau, et Dieu sait qu'on en met des choses, dans un bateau. C'est impressionnant. Nous finirons nos bagages avec 23 sacs et cartons, soit plus de 350 kilos à rapporter en France. Sans compter tout ce que nous jetons (documents devenus inutiles, vêtements usés) et ce que nous donnons: Thierry et Francine, ravis, récupèrent le petit lit à barreaux qu'Yves avait fait pour Lorraine, des vêtements et des jouets de bébé, des livres, des conserves, des épices, des condiments, du rhum, bref, tout un assortiment hétéroclite qui leur rendra (peut-être) service.

Grand emballage

Dans la chaleur étouffante, nous faisons des cartons, donc. Il faut lister

REMERCIEMENTS

Merci - Gracias - Thank You - Danke schön - Merci - Gracias - Thank You - Danke schön - Merci - Gracias - Thank You -

Si nous avons pu accomplir notre rêve et partir naviguer deux ans sur notre voilier, c'est en partie grâce aux conseils, aides, soutiens, appuis, concours de diverses personnes qui nous ont épaulés un peu, beaucoup, passionnément. Qu'ils soient ici remerciés.

- Hugues, le père d'Yves, qui dès le début, nous a aidés. Il nous a accompagné pour visiter des bateaux, chaperonné pour aller chercher notre bateau en Angleterre, il est venu en Bretagne nous aider à préparer Loren, il était à bord pour le grand départ, et même aux Antilles, il nous a souvent rendu de grands services. Un grand merci.
- Paul et Anne, les parents de Constance, qui, malgré leurs inquiétudes, nous ont assistés durant toute la durée du voyage, faisant le lien entre nous et le reste du monde, s'occupant de notre courrier, et venant même nous voir aux Antilles. C'est aussi grâce à eux que « Le Vent du Large » a pu voir le jour. Merci beaucoup.
- Dominique et Doreen Mercier ont été nos éditeurs en France. C'est à eux que nous envoyions disquettes et photos et qui s'occupaient de la mise en page et du tirage du « Vent du Large ». Travail d'artiste. Merci mille fois.
- Frédéric et Marie-Christine Emine nous ont publié. Ils se sont occupés de la mise sous enveloppe et de l'expédition de 9 numéros du « Vent du Large » à plus de 80 abonnés. Un gros travail pas toujours drôle. Chapeau! et merci de tout cœur.
- Angélique Sentilhes et Dominique de Lagrevol, médecins, qui nous ont aidés à préparer le voyage sur le plan médical. Si nous sommes en bonne santé, c'est un peu grâce à eux. Merci.
- Evelyne Gabilliet a fait « la banquière » pendant deux ans. C'est elle qui suivait nos comptes, effectuait les paiements pour nous, gérait les relations avec la banque et les administrations (impôts, sécu, allocs, etc.). Un travail de confiance remarquablement réussi. Un grand merci sincère.
- Francis Fustier nous a apporté son précieux concours en venant avec nous expertiser et rapporter le bateau d'Angleterre, puis en nous fournissant, grâce à son magasin Pro-Ship à Nantes, une grande partie de nos achats d'accastillage. Merci et bientôt à ton tour, j'espère...
- Viviane et Henri de Cazenove ont été nos mentors dans cette aventure. Dès l'origine de notre projet, ils y ont cru, nous ont soutenus et encouragés, nous ont conseillés, nous ont accueillis et aidés à Etel. Toute notre reconnaissance leur va.
- Emmanuel, le frère d'Yves qui a mis « Le Vent du Large » sur Internet (http://members.aol.com/londeix/yves.htm). Merci.

Et les autres, en particulier ceux qui nous ont accueillis, transportés, dépannés au fil des étapes, trop nombreux pour être cités ici, mais dont nous avons parlé dans les différents numéros du « Vent du Large » et enfin tous ceux qui nous ont écrit durant notre périple et dont les lettres nous ont fait chaud au cœur.

À tous, un grand merci. Sans vous, le voyage n'aurait pas été le même.

ce qu'on met dans chacun d'eux, pour la douane et puis pour s'en souvenir, le peser (nous avons acheté un pèse-personne en pounds, qu'on donnera aussi à Francine), d'abord en montant sur la balance avec le carton dans les bras, puis en déduisant notre propre poids! S'il est trop lourd, il faut répartir différemment le poids, car pour l'avion, nous ne pouvons pas dépasser 70 pounds par bagage. Ensuite, il faut le fermer avec du ruban adhésif, puis écrire notre nom et notre adresse en France. Enfin, il ne reste plus qu'à lui trouver une place dans le bateau, qui nous permette tout de même de circuler, de vivre et d'avoir accès aux coffres pour faire le reste des bagages...

Cela devient assez vite insoluble et nous passons notre temps à déplacer les cartons déjà faits d'une couchette à l'autre. L'épisode cartons terminé, nous en confions 13 à un transporteur (grâce à Philippe, le mari de Sophie, de l'agence de voyages, qui vient gentiment les chercher au quai), qui les livrera à l'aéroport de Toulouse la semaine prochaine. Les 10 autres, nous devrons les transporter avec nous en bagages. Simple, n'est-ce pas ?

Un soir, nous avons la bonne sur-

prise de voir arriver Jérôme et Valérie, qu'on avait rencontrés à Nassau et qui reviennent du Mexique, en une semaine. Pas peur de faire de la mer! Mais ils ont cassé une pièce du moteur et doivent réparer au plus vite.

Thierry et Francine nous ont proposé de nous accompagner samedi à l'aéroport avec leurs deux véhicules, dont une camionnette, ce qui ne sera pas de trop. Après leur avoir expliqué où se trouve le quai du broker, à Fort Lauderdale, nous leur donnons rendez-vous samedi matin et levons l'ancre pour Cay Biscayne où nous passons la nuit.

Moquettes neuves

Le lendemain matin, pendant que les enfants se baignent pour la dernière fois, Yves pose les moquettes neuves à la place des vieux linos usés, dans une chaleur épouvantable, dégoulinant de transpiration. Loren à l'air flambant neuf, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Puis nous prenons la mer une dernière fois pour conduire le bateau au quai du broker.

Après une belle navigation le long des côtes, puis au milieu des très jolis canaux de Fort Lauderdale, entourés de superbes demeures, nous voici au ponton de John. Nous faisons la



connaissance de Mary-Lou qui s'occupe d'entretenir et d'aérer les bateaux en vente. Elle nous sera d'un grand secours pour cette dernière journée : tuyau d'eau, aspirateur, jeux pour les enfants... Puis John arrive et vient à bord visiter le bateau, qu'il n'avait jamais vu. Il le trouve très propre et en bon état. Il est plus sympathique et avenant qu'à notre première rencontre, alors qu'il ne connaissait pas le bateau. Il est confiant pour la vente.

BILAN DE DEUX ANS DE VOYAGE EN QUELQUES CHIFFRES...

Nous sommes partis le 13 juillet 1996 pour **2 ans** de voyage sur un catamaran de **11,20 mètres** de long sur **4,50 mètres** de large. En réalité, nous avons vécu à bord de Loren **19 mois**, puisque nous avons passé 4 mois en France en 1997 pour la naissance de Lorraine et que nous sommes rentrés le 7 juin 1998.

Selon le Livre de Bord de Loren, sur ces 19 mois, soit **580 jours** à bord, nous avons réellement navigué **160 jours**. Au bout du compte, nous avons donc passé presque **4 jours** au mouillage pour **1 jour** de navigation. Et encore, il ne s'agissait pas toujours de journées complètes en mer, parfois quelques heures seulement, pour aller d'une île à une autre, par exemple.

Toujours selon le Livre de Bord de Loren, nous avons parcouru **8.900 milles** au total, soit environ **16.500 km** en bateau sur l'océan l'Atlantique.

Nous avons relâché dans 147 mouillages différents, superbes pour la plupart.

Nous avons fait escale dans **25 pays** ou îles différentes : France, Espagne, Portugal, Madère, Canaries, Cap Vert, Barbade, Trinidad, Grenade, St Vincent, Ste Lucie, Martinique, Dominique, Guadeloupe, Antigua, Barbuda, St Barthélémy, St Martin, les îles Vierges, Porto-Rico, St Domingue, Haïti, Cuba, Bahamas et Floride.

Nous avons réalisé **12 éditions** du « *Vent du Large* », (numérotés de 0 à 11) dont plusieurs numéros doubles.

Enfin, nous sommes partis avec 3 enfants et nous revenons avec 4 enfants!

Il fait 100° Fahrenheit, 38° Celcius. C'est le week-end le plus chaud depuis des années, John n'avait jamais vu ça. C'est vraiment pas de chance, car tout le monde transpire abondamment, même sans rien faire, ce qui n'est pas notre cas! Nous rangeons, lavons, astiquons, faisons briller, transbordons nos bagages. Demain midi, nous prenons

l'avion, abandonnant Loren entre les mains de John.

Le matin, Thierry et Francine viennent nous prendre au quai, nous conduisent à l'aéroport de Miami où nous prenons un avion pour Bordeaux, via Bruxelles où nous passons 5 heures à errer, épuisés par une nuit sans sommeil et le décalage horaire (« le décalage horreur », dirait Paulin).

Le dimanche 7 juin 1998, nous atterrissons à Bordeaux où un fameux comité d'accueil familial est venu nous attendre, réchauffant nos cœurs blessés par cette fin de voyage si abrupte que nous avons du mal à croire qu'hier encore, nous étions sur un voilier, en Floride...

FIN.

ÉPILOGUE...

Aujourd'hui, 10 juillet 1998, nous sommes installés dans notre maison de la Garonelle en Gironde.

Notre e-mail : Loren@citeweb.net Nous avons récupéré nos 23 cartons de bagages et tout rangé.

Nous avons commencé à revoir nos familles et nos amis, que nous retrouverons avec plaisir tout au long de l'été.

Les enfants sont allés à l'école à Langon les deux dernières semaines de juin et se sont tout de suite très bien adaptés à un rythme qu'ils avaient oublié depuis deux ans. Rosanne et Hubert sont au niveau et passent dans la classe supérieure. Paulin entre en CP en septembre, mais risque d'avoir une rentrée difficile. Mais nous sommes certains qu'il s'en sortira bien au bout de quelques semaines.

Lorraine va fêter son premier anniversaire le 17 juillet, mais ne marche pas encore.

Yves recherche activement un travail, dans la branche qu'il connait bien : la formation commerciale. Il ne devrait pas avoir trop de difficultés à trouver... Le seul point noir est qu'il faudra sans doute habiter la région parisienne.

Constance organise tout au quotidien et fait face aux difficultés qui se présentent.

Le bateau n'est pas encore vendu, il faut être patient.

Nous commençons à rêver du Pacifique en catamaran...



Carnet de voyage océanique de Loren, à parution flottante et périodicité vague.

TRUCS EN VRAC SUR LA GRANDE CROISIÈRE DE LOREN

Nous faisons ici le point sur ce qui a permis de réussir notre périple et prodiguons de nombreux conseils à tous ceux qui veulent aussi larguer les amarres.

Le programme

Au départ, nous voulions faire Espagne - Portugal - Madère - Canaries - Cap Vert - Brésil - Guyane - Antilles. Mais un imprévu de taille est survenu au Cap Vert : une échographie mémorable à l'hôpital de Praia nous révéla la présence d'un quatrième moussaillon dans le ventre de Constance (un coup de roulis, sans doute). Nous en fumes à la fois ravis et inquiets : pourrons-nous continuer notre voyage ? Sur l'instant, la réponse fut positive. Nous avons donc abandonné l'idée du Brésil (il faut plusieurs mois pour bien en profiter, la médecine privée est très chère, la remontée de Bahia jusqu'à Recife est dure...) et avons atterri à La Barbade. Nous avons passé plusieurs mois aux Antilles. Nous sommes rentrés en France au milieu des 2 années pour la naissance de Lorraine, en laissant le bateau à Ste Lucie, mais nous aurions pu aussi bien aller au sud visiter le Venezuela, les Roques, les Aves, etc. qui sont splendides. À partir d'octobre 97, nous continuerons notre périple : îles Vierges, Porto Rico, Hispaniola, Cuba, Bahamas et Floride où nous laisserons le bateau en vente.

Nous avons décidé de partir deux ans, car un an nous paraissait vraiment trop peu. Tous les sabbatiques d'un an que

nous avons rencontrés nous ont avoué qu'ils étaient toujours pressés, car finalement un an, c'est court. En effet, le programme est quasi-immuable : juillet-août : Espagne-Portugal ; septembre-octobre: Madère-Canaries; novembre-décembre: Sénégal, Cap Vert-Barbade; janvier-avril: Antilles ; mai-juin : traversée retour. Finalement, on ne profite des Antilles que 4 mois, ce qui est peu, compte tenu du nombre d'îles et de choses à voir... De plus, il y a une grosse dépense d'énergie dans la préparation du voyage, et elle est la même pour un an ou pour deux ans de voyage... Alors, quitte à tout



quitter pour partir voyager, autant le faire bien! Yves a donc donné sa démission de son entreprise où il était consultant en formation (il animait des séminaires pour commerciaux et managers). Constance, orthophoniste pour enfants sourds, avait arrêté de travailler il y a 4 ans, à la naissance d'Hubert.

Le bateau

Notre bateau Loren est un catamaran à voiles de 37 pieds (11,20 m) de type Snowgoose, fabriqué en Angleterre en 1985. C'est un bateau un peu désuet mais très sûr qui a été construit à plusieurs centaines d'exemplaires et qui jouit d'une forte réputation sur toutes les mers du globe.

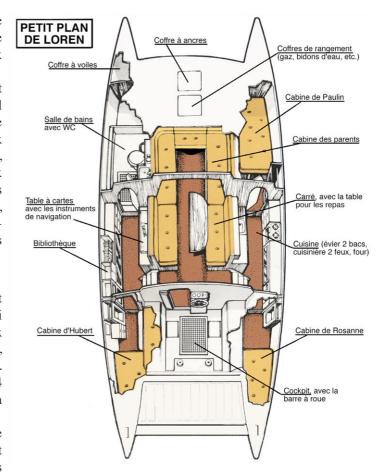
Il est très bien aménagé pour la grande croisière : 3 cabines indépendantes, vaste carré, salle de bain indépendante, nombreux rangements, grande plage avant...

Le faible tirant d'eau a été un véritable atout pour nous et d'autres amis (dériveur intégral ou cata) : pouvoir s'approcher d'une plage (pour se baigner, être loin des autres bateaux du mouillage, être mieux abrité du vent...), profiter d'une marée aux Canaries ou aux Bahamas pour caréner, passer dans certains coins où il y a peu de fonds (Guadeloupe, Antigua, Porto-Rico, Bahamas, etc) c'est formidable. Plus d'une fois, nous nous sommes félicités de cette facilité.

L'équipage, les passagers

Yves: 40 ans, pas mal de voile pendant l'enfance et l'adolescence. Un père qui passe 6 mois par an sur son Gladiateur aux Antilles depuis 10 ans. Constance: 34 ans, jamais navigué, mais motivée par l'aventure. Rosanne (7 ans), Hubert (5 ans) et Paulin (4 ans): moussaillons au grand cœur, prêts à tout plaquer avec leurs parents.

Nous avons reçu à deux reprises des sœurs de Constance pour une dizaine de jours. C'est très agréable de recevoir de la visite, mais



cela nous oblige à «en faire plus» pendant leur présence : courses, cuisine, tourisme, etc. C'est assez fatigant car nous somme déjà 5 à bord dont 3 enfants, et nous avons adopté un rythme assez lent. Mais cela reste un plaisir de revoir la famille, de recevoir des nouvelles fraîches et des cadeaux.

Préparation personnelle

Nous qui ne savions quasiment pas naviguer, avons suivi plusieurs cours du soir des Glénans à Paris (Navigation I et II, Météo, Radiotéléphoniste). Nous avons aussi beaucoup lu de récits et de guides avant de partir, ce qui nous a beaucoup servi.

Le matériel, les améliorations et les astuces à bord de Loren

Notre bateau est bien équipé, ce qui est important pour une croisière réussie :

Pour la navigation : radar Furuno, GPS Garmin, pilote automatique Autohelm 6000, radio, VHF, récepteur de météo Navtex, sondeur, anémomètre, loch-speedo.

Pour la propulsion : enrouleur de génois Profurl et enrouleur de grand-voile, spi asymétrique avec chaussette. Et s'il n'y a pas de vent, un moteur diesel Yanmar 30CV.

Pour la sécurité : armement complet en première catégorie : radeau de sauvetage 6 places, balise de détresse Sarsat et 5 extincteurs ...

Pour le mouillage : trois ancres (une CQR de 16 kg avec 40 m de chaîne de ø10 et 20 m de cordage, une FOB HP de 16 kg avec 15 m de chaîne de ø10 et 30 m de câblot, une britany avec 10 m de chaîne de ø10 et 100 m de cordage), un guindeau électrique, deux daviers. Il nous est arrivé aux Canaries de devoir mouiller les 3 ancres (deux devant et une derrière) dans un mouillage agité par de très violentes rafales dévalant de la montagne.

Une patte d'oie de mouillage permet d'équilibrer la traction du bateau sur la chaîne.

Une éolienne Aérogen 6 pour faire du courant.

Pour la cuisine : un réfrigérateur (gaz, 220V, 12V), une cuisinière avec four, un évier à deux bacs.

Pour se promener : une annexe Zodiac et un hors-bord Yamaha 3,5 cv.

Pour le plaisir : un autoradio avec chargeur de 6 CD, un magnétoscope, une télé, et des cassettes vidéo pour

les enfants.

Mais nous avons aussi aménagé Loren pour la grande croisière en y ajoutant toute une série d'améliorations :

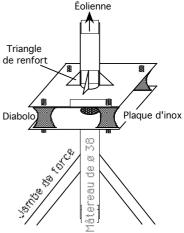
Des marches de mât en inox qui nous servent souvent pour vérifier les réas, changer une ampoule en tête de mât, démonter l'anémomètre pour le graisser, surveiller une approche de mouillage, etc. Sans parler des mésaventures qui nous sont arrivées (hauban cassé, hauban désolidarisé de la barre de flèche) qui se seraient sans doute fort mal terminées si Yves n'avait pas pu grimper très rapidement au mât pour réparer.

Les marches doivent être disposées en quinconce et espacées de 45 cm (c'est un maximum). Pour calculer leur position exacte et marquer le mât au crayon avant de percer, partir des barres de flèche qui comptent pour une marche. La première marche doit se trouver un peu plus haut que la bôme sur laquelle on prendra appui pour débuter l'ascension. Prévoir 2 marches face à face à 1,50



m du haut du mât pour poser ses deux pieds et travailler confortablement là-haut. Mais attention : les marches en inox doivent être isolées du mât en alu pour prévenir les phénomènes d'électrolyse : disposer une simple rondelle en caoutchouc de chambre à air (gratuit dans les garages automobiles) entre le rivet alu de ø 5 et la marche et une autre rondelle entre la marche et le mât

Support d'éolienne : notre éolienne est montée sur un mâtereau inox de ø 38, étayé par deux jambes de force en tube inox de ø 23 vissées dans la coque. Par vent fort et mer agitée, il est important d'avoir une installation très solide et rigide. Pour éviter que l'éolienne ne transmette ses vibrations à la coque du bateau par l'intermédiaire des tubes, nous avons fait un montage astucieux observé sur un autre bateau. Le mâtereau est coupé le plus haut possible près de l'éolienne. Au bout de chacun des deux morceaux du tube, on soude une plaque d'inox de 15 cm sur 15. Enfin, on relie les deux plaques par quatre diabolos de planche à voile dont l'axe est en inox (les silent blocs ordinaires ont un axe qui rouille). De cette façon les vibrations de l'éolienne sont absorbées par les diabolos, et l'ensemble reste assez rigide car les 4 diabolos forment un montage qui ne plie pas. Attention à bien renforcer la soudure de la plaque sur le tube par 4 petits triangles en inox. Nous avons dû faire ajouter ces renforts sur chaque plaque au Cap Vert (une épopée!) après qu'une soudure eut cédé brutalement en pleine mer. Nous avons failli perdre notre éolienne dans l'aventure!



Une patte d'oie de mouillage permet d'équilibrer la traction du bateau sur la chaîne.

Palan: nous avons installé pour l'écoute de grand-voile un système qui peut se transformer instantanément en palan pour remonter un hors-bord, un lourd bidon, voire un homme à la mer. Il y a un mousqueton à ouverture rapide en haut du palan, accroché à la bôme, et un autre mousqueton en bas du palan, accroché au rail d'écoute de grand-voile. Il suffit d'ouvrir le mousqueton du bas et l'envoyer vers la charge à hisser en pivotant la bôme au-dessus de l'eau (voir photo).

Ce système nous donne toute satisfaction malgré la réputation de fragilité dont souffrent les mousquetons.

Un filet a été tendu autour des filières, pour la sécurité des enfants à bord et aussi pour éviter que les jouets ne passent par dessus bord.

Ligne de vie : nous avons posé le long des passavants et en travers du pont avant une ligne de vie en sangle qui ne roule pas sous le pied à laquelle les enfants crochent le mousqueton de leur harnais que nous avons fait faire à leur taille (voir photo).

Confort à bord

- Le frigo à gaz. Mis à part quelques ratés, il nous a fait du froid pendant deux ans. Attention à bien l'isoler (sous les tropiques, il fait très chaud et le frigo peine à produire des frigories) et à bien évacuer la chaleur et les gaz brûlés.
- Nous possédons à bord deux bouteilles de butane de 13 kg qui durent chacune un mois ou plus et dont le gaz alimente le frigo et la gazinière. Nous avons pu les faire recharger sans problème à l'usine de gaz la plus proche





Le palan

Harnais, ligne de vie et filet

(Porto, Santa Cruz de Tenerife aux Canaries, Cap Vert, Antilles). C'est plus difficile en République Dominicaine ou aux Bahamas qui ont adopté les standards Américains.

- Une astuce découverte sur un bateau de rencontre : pour éviter la concentration d'humidité entre matelas et couchette, il faut intercaler une épaisseur de moquette, bouclette vers le haut. L'air emprisonné dans la moquette évite la moisissure. De plus, la moquette sert d'antidérapant et évite que le matelas glisse sur le bois de la couchette.
- Nous avons installé des filets suspendus aux plafonds des cabines et des caisses en plastique aéré pour les provisions.
- Deux fantômes (ou manches à air) ont rafraîchi l'intérieur du bateau lorsqu'il y avait un souffle d'air sur le mouillage.
- Pour le confort du cockpit, la capote-taud-bimini a été réalisée sur mesure par Botalo Équipement (à Bègles, Gironde) et nous en sommes très satisfaits. C'est un ensemble en trois parties : 1 = la capote qui protège la descente et qui est à poste en permanence, 2 = le bimini qui nous abrite du soleil ou de la pluie au mouillage ; 3 = les joues qui peuvent fermer les deux côtés et nous offrir une vraie pièce à l'abri des intempéries. La capote-taud-bimini est indispensable pour vivre à bord sous les tropiques. Nous pouvions même naviguer avec !

 Notre table de cockpit (imaginée et réalisée par nous-mêmes) se plie et s'ouvre en un instant. Du coup, nous
- Notre table de cockpit (imaginée et réalisée par nous-mêmes) se plie et s'ouvre en un instant. Du coup, nous vivons beaucoup dehors, bien installés à l'abri du soleil, en tout cas bien plus que certains équipages qui prennent tous leurs repas à l'intérieur. Il est vrai aussi que notre cockpit est plus vaste que celui d'un monocoque.

Électricité

- Un souci constant sur Loren: le courant. Nous possédons un parc domestique de 3 batteries de 85 ampères chacune, et une batterie séparée pour le démarrage du moteur (70 A). Nous avons de multiples consommateurs (gros ou petits): GPS, VHF, radio, Navtex, pilote électrique, radar, lecteur de cassettes audio et vidéo, CiBi, télévision, lampes, instruments et seulement deux producteurs: l'alternateur du moteur et une éolienne. C'est une Aerogen 6 très efficace dès qu'il y a du vent (6A par 15 nœuds de vent, 10 A pour 20 nœuds, 15 A pour 25 nœuds), mais totalement inopérante par moins de 10 nœuds comme toutes les éoliennes, donc lorsque nous naviguons au portant.
- Le courant de l'éolienne arrive aux batteries après être passé dans un régulateur de tension qui évite la surcharge. Entre le régulateur et les batteries, nous avons monté un ampèremètre qui permet de surveiller la production de courant. Cela nous permettrait aussi de déceler une panne ou la coupure d'un fil électrique si l'éolienne tournait et que l'ampèremètre ne débitait pas.
- La diode «trompeuse» sur l'alternateur. Le courant produit par l'alternateur est (schématiquement) fonction de la demande analysée par un régulateur intégré à l'alternateur : plus les batteries sont faibles, plus l'alternateur produit. Puis peu à peu, il produit de moins en moins, pour ne pas surcharger brutalement les batteries. Ce courant produit par l'alternateur passe dans un répartiteur que nous avons installé sur Loren et qui gère la charge des 2 parcs de batteries et envoie le courant en priorité au parc de batteries le moins chargé. Malheureusement, au passage, ce répartiteur «consomme» 0,5 à 0,8 V, réduisant ainsi par exemple la charge de 13 V à 12,5 V et allongeant donc la durée d'usage du moteur nécessaire pour recharger les batteries. En Martinique, un

électricien de marine a pallié pour nous cet inconvénient en posant une diode sur le régulateur de l'alternateur, qui lui «fait croire» que la demande des batteries est de 1 V supérieure à ce qu'elle est réellement, l'obligeant ainsi à fournir davantage, pour compenser la consommation du répartiteur de charge. La charge est donc plus rapide, et nous faisons moins tourner le moteur.

Bricolage

Diesel. Yves a suivi avec profit un stage diesel avant de partir où il a appris comment marche, comment s'entretient et comment se répare un moteur diesel.

Boite à outils. Nous possédons à bord un outillage assez complet, toujours utile car sur un bateau de 12 ans, on doit énormément bricoler. Notre boite à outils comprend un jeu de clés plates à une extrémité et à œil à l'autre extrémité, un jeu de clés à pipes et un jeu de clés à cliquet. Trois clés à molette : grosse, moyenne, petite. Un assortiment complet de tournevis plats et cruciformes, du plus petit au plus gros. Un jeu de clés Allen. Deux pinces-étau (nous avons plusieurs fois regretté l'absence d'un véritable étau). Un ciseau à bois, une scie égoïne et une scie à métaux avec des lames de rechange. Deux limes, un mètre, un pied à coulisse (plus utile qu'on ne le pense), un marteau, des pinces universelles, une paire de pinces coupante. Un multimètre (il nous sert quasiment tous les jours pour surveiller la charge des batteries, mesurer la consommation d'un appareil, vérifier la continuité d'un circuit...). Une chignole à main et un jeu de mèches, une pince à riveter et un assortiment de rivets alu et inox. Deux bombes de WD40, de la graisse, du suif, une bombe pour contacts électriques, un pistolet à joint silicone, de la colle à bois, de la résine et du roving, de l'acétone, du gel-coat, du vernis, du white spirit, de la peinture antirouille, un peu d'antifouling (pour faire quelques retouches en beachant entre deux marées) et de diluant, plusieurs pinceaux, des chiffons (en prendre beaucoup), du ruban adhésif...

Pièces détachées. Nous avons aussi emporté tout un assortiment de pièces toujours utiles : des vis inox de toutes tailles (on n'en a jamais assez), des boulons et écrous inox de toutes tailles (même remarque), des rondelles, des morceaux d'inox (utile pour faire toutes sortes de pièces dans un coin perdu), quelques tasseaux de bois, des colliers de serrage de toutes dimensions, des dominos, des poulies, mousquetons et manilles, deux bobines de petit cordage (ø 3 et 5), du fil électrique, du tissu à voiles et le nécessaire de réparation. Et enfin des pièces de rechange : ampoules, fusibles, piles électriques, joints pour les pompes et le W-C marin, bougies et clavettes pour le hors-bord, pièces pour le moteur diesel (injecteur taré, filtres à huile et à gasoil, roue à aube de pompe à eau, courroies...).

Bon à savoir. Notre éolienne possède 6 pales. Un jour, à l'occasion d'un empannage, la balancine mollie s'est accrochée dans l'éolienne qui tournait et a cassé net une pale dans un claquement sinistre. Consternation, car l'éolienne déséquilibrée tournait en vibrant énormément. En retirant la pale opposée à la pale cassée, nous avons rééquilibré l'ensemble et obtenu une éolienne à 4 pales qui a très bien fonctionné pendant un mois en attendant la pale de rechange. Tirant la leçon de cette mésaventure, nous avons déplacé le point d'attache de la balancine d'un mètre vers le mât, au lieu de la laisser fixée en bout de bôme, pour éviter qu'elle ne se prenne à nouveau dans les pales de l'éolienne.

Instruments, table à carte.

- Pour la navigation, nous possédons un GPS portable Garmin 45 connecté au circuit 12 V. qui ne nous a jamais fait défaut. Il n'a même pas besoin d'une antenne extérieure! Il est connecté au pilote automatique à qui il peut donner directement ses instructions pour tenir le cap en direction d'un waypoint défini. C'est extraordinaire comme combinaison. En sécurité, nous possédons un deuxième Garmin 45 de secours.
- Pour reporter le point, nous avons une règle GPS Plotter de chez Topoplastic. C'est d'une simplicité et d'une facilité d'utilisation incroyable et il faudrait être bête pour se tromper.
- Le Navtex. Très utile dès qu'on est à moins de 300 à 400 milles des côtes. Il fournit une information météo écrite qu'on peut relire à tête reposée et archiver pour comparer plus tard. Et il n'est pas nécessaire d'être vissé à la table à carte lorsque le bulletin sort, comme avec la radio.
- -Pour prendre la météo sur RFI, nous possédons un poste à cassette programmable. On programme la fréquence, l'heure du bulletin et on enclenche la cassette. À l'heure prévue, la radio et l'enregistrement se déclenchent et le bulletin est en boite, même si nous sommes en manœuvre ou en promenade. Plus de météo manquée. Nous l'écoutons plus tard et pouvons même nous repasser lentement un bulletin complexe afin de le reporter sur la carte météo. À cet effet, nous avons fait une centaine de photocopies de la carte de l'Atlantique et des zones de Météo-France, le tout relié en cahier. Chaque jour, nous reportons sur une page neuve la situation générale et les prévisions météo, ce qui permet de suivre jour après jour l'évolution des dépressions et anticyclones.

Cet appareil est aussi très pratique pour enregistrer Salsa et Merengue à la radio de Santo Domingo pendant le carnaval ou toute autre musique locale.

- Le radar, facteur essentiel de sécurité dans le brouillard, la nuit, les grains.
- Le guindeau électrique, qui permet d'éviter de s'épuiser à remonter le mouillage lorsque les fonds sont importants ou qu'il faut mouiller plusieurs fois avant d'être bien accroché.
- Le pilote électrique Autohelm 6000, branché directement sur la centrale hydraulique des safrans n'a jamais faibli.
- Le convertisseur 12 V 220 V pour faire fonctionner l'ordinateur portable, le mixer de cuisine ou une perceuse.
- Toutes les notices des appareils à bord et les adresses des fournisseurs en France.

Équipier ou pas ?

Pour notre première traversée entre La Rochelle et La Corogne, nous avions un équipier recruté par petites annonces. Nous n'avions quasiment aucune expérience de la mer et un équipier nous rassurait pour assurer en cas de coup du et pour faire les quarts avec nous. Pour la seconde traversée (Lisbonne - Madère), nous avons aussi pris un équipier. Mais déjà, nous nous sentions plus expérimentés. Pour la traversée de l'Atlantique, nous avons hésité longtemps, et finalement, nous l'avons faite sans équipier. Mais la question reste posée lorsqu'on fait de grandes traversées et que l'on n'est que deux à pouvoir assurer les quarts : avoir un équipier ou pas ? Après avoir testé les deux solutions, nous avons fait notre choix. Les avantages d'avoir un équipier sont évidents : une paire de bras supplémentaires pour les manœuvres, des quarts de nuit plus courts et mieux répartis. Mais les inconvénients nous ont rebutés après 2 expériences. Un équipier occupe une cabine (sur un bateau avec 5 personnes ça compte), c'est une bouche de plus à nourrir et à désaltérer (en traversée, les vivres et l'eau ne sont pas inépuisables) et surtout c'est une présence étrangère à notre famille qui, quelle que soit sa discrétion, finit par peser sur notre intimité. Nous avons donc opté pour continuer notre voyage sans équipier.

Quarts ou pas?

Pour les grandes traversées éloignées des routes habituelles des cargos, nous avons rencontré des équipages qui ne font pas de quarts. Le pilote électrique barre et le radar veille. Une alarme retentit dès qu'un écho se manifeste dans un rayon défini à l'avance. En pratique, une zone de 5 milles autour du bateau suffit. Dès que l'alarme retentit, un équipier se réveille, monte dans le cockpit et surveille les mouvements du navire détecté jusqu'à ce qu'il sorte à nouveau du rayon de 5 milles veillé par le radar. Bien sûr, cette méthode n'est pas à recommander entre les Scilly et Ouessant mais elle a fait ses preuves pour un voilier ami entre les Canaries et le Cap Vert (1 cargo seulement rencontré en 6 nuits de navigation). Le grand inconvénient de cette méthode pour nous, c'est qu'elle est gourmande en électricité : la consommation du radar (3 ampères sur le papier, près de 5 A vérifiés) s'ajoute à celle du pilote électrique (2 A sur la brochure, sans doute le double en réalité). Il faut donc économiser au maximum le courant sur les autres appareils en service la nuit : le feu de mouillage (ampoule de 10W) est allumé en lieu et place du feu tricolore en tête de mât (ampoule de 25 W), que l'on allume temporairement en cas de rencontre avec un autre navire.

Le courrier, les nouvelles

Lorsqu'on voyage, il est très important pour le moral de recevoir du courrier : nouvelles, potins, etc.

Nous avons choisi un correspondant «courrier» pour centraliser et faire suivre notre courrier. Ce sont les parents de Constance qui nous font suivre un gros paquet lorsque nous leur donnons une adresse pour nous le faire suivre en Poste Restante (souvent payante, ne garde le courrier parfois que 15 jours, longues files d'attentes) ou amis chez qui nous pouvons passer le prendre. On peut aussi le faire suivre dans des marinas, des chantiers ou aux bureaux de l'American Express pour ceux qui sont clients. Malgré cette bonne organisation, il reste l'aléa des délais (un colis adressé à la Barbade mi-décembre nous est parvenu en Martinique fin février).

Toujours envoyer les lettres groupées dans une seule grosse enveloppe anonyme afin d'éviter les pertes. Se mettre d'accord sur un nom de destinataire et un seul pour éviter de rechercher son courrier à «Y» comme Yves ou à «M» comme Montbron ou à «L» comme Loren, etc. Éviter les «Monsieur», «Madame» ou «Famille». N'envoyer que des photocopies des documents officiels comme relevés de banque ou feuilles de sécurité sociale.

De notre côté, pour donner des nouvelles, nous publions un 4 pages à périodicité variable, «Le vent du large» adressé à tous nos amis et famille qui se sont «abonnés» pour 100 F. Cette somme destinée à couvrir les frais de reprographie, d'enveloppes et de timbres, a été remise à un ami en France à qui nous envoyons notre petit journal et qui se charge d'en faire les photocopies et l'expédition aux abonnés.

Pour rédiger « Le Vent du Large », nous piochons dans le journal quotidien que Constance écrit tous les soirs : ce que nous avons fait durant la journée, qui nous avons rencontré, les découvertes des enfants... Avec le recul, ce journal quotidien (qui est souvent une corvée du soir et dans lequel on a l'impression de n'écrire que des

banalités) se révèle le fidèle témoin de notre voyage, et garde trace de beaucoup de petits événements du quotidien que nous avions vite oublié, masqués par de nouveaux.

La classe des enfants

Chaque jour Constance fait la classe aux 3 enfants : apprentissage de la lecture et du calcul à partir des cours du CNED. La vie quotidienne se charge aussi de la géographie, les sciences naturelles, l'histoire, les langues... Le nombre des enfants et le double statut de mère et d'institutrice crée souvent des problèmes : les enfants refusent de travailler, négocient, se disputent... C'est souvent épuisant de les faire travailler. Mais globalement, à raison de deux à trois heures de travail par jour, le niveau scolaire semble correct.

Le budget

Achat du bateau

Pour acheter le bateau, nous avons dépensé 400.000 francs. Pour l'aménager et préparer le voyage nous avons ajouté environ 50.000 F (marches de mât, ancres et lignes de mouillage, amarres, survie, balise Sarsat, enrouleur de génois neuf, stage de mécanique diesel pour Yves, récepteur radio, 2 GPS, batteries, antifouling, cartes, instructions nautiques, guides de navigation, jumelles, 2 winches Lewmar 44 ST, assurance, éolienne Aerogen 6, housses pour les couchettes, rideaux, moustiquaire, décoration intérieure, etc...). Notre bateau est assuré pour une valeur de 450.000 F après expertise.

Caisse de bord

Avant de partir, nous avons travaillé dur et fait des économies. Cet argent est en France et nous l'utilisons peu à peu. Nous avons eu un entretien très explicite avec notre banquier avant de partir, il a été très compréhensif et il suit nos comptes. Nous avons aussi un correspondant «finance» en France. C'est une amie de confiance à qui nous avons donné procuration sur nos comptes et qui peut donc verser de l'argent d'un compte épargne sur le compte courant lorsque cela est nécessaire. Elle reçoit aussi nos relevés de banque, de Sécurité Sociale, d'impôts, etc et nous en envoie une photocopie quand nous lui donnons une adresse où nous sommes pour une semaine ou plus.

Au quotidien, nous utilisons une carte Visa Premier (pour Yves) et une carte Visa internationale (pour Constance). Nous avons aussi emporté de France des Dollars US que nous changeons en monnaie locale lorsque nous arrivons dans un nouveau pays. Il ne faut pas compter sur un carnet de chèque français, même aux Antilles françaises! Nous avons dépensé une moyenne de 8.000 F mensuels à 6, soit beaucoup plus que ce que nous pensions avant de partir. Nous avions en effet tablé sur 4000 à 5000 F/mois! Mais la première partie du voyage nous a vu passer dans des endroits assez chers (marinas au Portugal où l'on ne trouve pas de mouillages forains, Madère, Canaries, Antilles). Il y a des endroits où l'on peut dépenser moins (un repas pour 20 F par personne à Trinidad, 10 F au Venezuela). Mais nous sommes partis en voyage pour en profiter, pas pour aller dans des endroits merveilleux et rester au mouillage! Nous sommes certains qu'on doit pouvoir voyager en dépensant moins que nous....

Les principaux postes de dépense :

- Nourriture et produits d'entretien : environ 4.000 F/mois. C'est beaucoup, mais en y réfléchissant bien, cela ne fait jamais que 22F/jour et par personne pour une famille de 6.
- Travaux et entretien du bateau : environ 1.500 F/mois (révision de la survie, pale d'éolienne à remplacer, produits d'entretien pour le bateau, etc...)
- Loisirs (voyages ou excursions, photos, visites, souvenirs...): environ 1.200 F/mois. C'est cher, mais nous devions payer pour 4 ou 5 à chaque fois (Lorraine et parfois Paulin ne payaient pas).
- les autres postes, entre 500 et 100 F/mois : téléphone (ou fax ou courrier), dépenses de santé (médicaments, crèmes, pharmacie divers...), carburant (gasoil et essence pour le hors-bord), restaurant et bar (on aime bien de temps en temps), assurance (qu'on paye une fois par an mais qu'il faut intégrer à un calcul mensuel moyen) Lorsque nous accueillons quelqu'un à bord pour un séjour de vacances, nous demandons une participation de 50F/jour/personne pour couvrir les frais de nourriture, boissons, gasoil, essence du hors-bord, etc, hormis les frais de tourisme éventuels (location de voiture, visites, bar, restau) qui sont alors partagés. Nous connaissons d'autres bateaux qui demandent 100F/jour/personne.

Les imprévus

Nous avons dû changer nos batteries à Lisbonne, faire venir une pale d'éolienne à Madère. Constance s'est fait voler son sac avec son passeport et sa carte Bleue aux Canaries et a dû faire un aller-retour en France en avion pour les faire refaire...

Aux Antilles, en revenant du carnaval de Trinidad vers la Martinique, nous avons trouvé une mer très dure, courte, creuse et avons sans doute heurté un objet flottant non identifié qui a cassé le bateau : une déchirure

dans le polyester entre les deux coques d'un mètre carré! Heureusement l'eau n'est pas entrée dans le bateau, mais nous avons eu très peur : le sac de survie et les brassières étaient prêts. Comme nous avons dû naviguer 4 jours de plus pour rejoindre la Martinique, la structure a travaillé et des cloisons intérieures se sont déstratifiées. En Martinique, nous avons confié Loren à un chantier de réparation pendant deux semaines. Heureusement que nous sommes assurés. Avant le départ, nous avions passé beaucoup de temps à chercher un bon assureur (compétent en plaisance, disponible) et un bon contrat (couverture maximum, franchise minimum, clauses claires, prime raisonnable). Nous avons souscrit un contrat «Vigie» des Mutuelles du Mans, souscrit chez Yacht Assurance à Toulon.

Pour faire face aux imprévus, nous avons deux cartes de crédit et une enveloppe de dollars US cachée dans le bateau (en petites coupures).

Spécial bonnes affaires

Pour préparer notre voyage, nous avons essayé de dénicher de bonnes affaires, d'acheter à bon marché, de payer moins cher, de se faire offrir des trucs.

- Nous avons acheté deux winches Lewmar 44 self tailing (quasi-neufs) à prix défiant toute concurrence au marché aux puces du salon du Crouesty. Ils nous rendent d'immenses services tous les jours.
- Nous avons souvent cherché tel ou tel objet chez des spécialistes de l'occasion (Les Puces de mer à La Rochelle, Accasti-mer près de Lorient, Eco-Mer à Vannes...). Presque à chaque fois, nous sommes ressortis déçus. Mais on peut parfois y trouver une bonne affaire si l'on vient régulièrement fouiner.
- Nous avons commandé notre éolienne chez l'un des nombreux shipchandlers anglais dont les publicités émaillent les revues nautiques britanniques, après une rapide consultation par fax. Non seulement nous l'avons eue presque deux fois moins cher que par le circuit traditionnel français, mais elle a été livrée en Bretagne 72 heures après notre commande par fax. Paiement sans frais par Carte Bleue Internationale.
- La quasi-totalité de nos cartes marines sont des photocopies américaines bon marché ou des occasions dénichées dans les petites annonces de la presse nautique. Elles ne sont pas neuves, mais nous les avons eues à moitié prix. Pour un grand voyage où il faut beaucoup de cartes, ça fait une sacrée différence ! On peut aussi photocopier les cartes de bateaux de rencontre (aux Canaries, au Venezuela) dans des sociétés de tirage de plans, et repasser au crayon de couleur le trait de côte ou les principaux dangers. Attention, éviter les photocopies pour les Bahamas où la couleur est indispensable pour préparer sa route.
- Nous avons acheté l'essentiel du matériel dont nous avions besoin pour préparer notre voyage chez un seul et même shipchandler, obtenant un très bon prix en groupant tous nos achats en une seule fois. Ancre, chaîne, câblot, amarres, antifouling, pompes à pied, petit accastillage, visserie, etc ont été acquis chez Pro-Ship à Nantes dont la gentillesse et surtout la compétence nous ont beaucoup rendu service. Ils ont pris notre projet à cœur et nous ont vraiment bien conseillés et aidés. Francis, le directeur de Pro-Ship, est un vrai marin avec de longues années de navigation derrière lui, ce qui n'est plus si fréquent aujourd'hui dans l'univers des marchands d'accastillage.
- Nous avons aussi bénéficié des largesses de la société Tupperware qui nous a aimablement offert une vingtaine de boites étanches de toutes tailles, très pratiques pour conserver la nourriture au sec : pâtes, riz, purée en flocons, etc. Mais Coca-Cola et Apple ont répondu négativement à nos demandes d'aide, alors que Fuji, Kodak, les piles Wonder, Duracell, EDF n'ont même pas daigné répondre. Il ne faut pas trop rêver, l'époque où Moitessier ou les Damien obtenaient des soutiens désintéressés est bel et bien révolue.
- Nous avons à bord 7 bidons de 10 litres et 2 bidons de 25 litres pour des réserves d'eau douce. Ces bidons ont été récupérés gratuitement dans des pharmacies, qui se font livrer l'alcool et l'eau distillée en grandes quantités et qui se feront un plaisir de vous les garder si vous le leur demandez suffisamment à l'avance. On peut aussi récupérer des boites en plastique étanches (pas toujours) chez les confiseurs qui se font livrer les bonbons en gros conditionnements. Très économique.
- N'ayant pas les moyens d'acquérir un émetteur-récepteur BLU, nous avons acheté aux Canaries un poste CiBi (bien moins cher qu'en France) qui permet de converser avec d'autres bateaux ou des radio-amateurs à terre. Nous avons eu en pleine mer des contacts d'exceptionnelle qualité avec des correspondants à Genneviliers (région parisienne), la Savoie, ou Cayenne (Guyane). Ces contacts sont amicaux et superficiels, mais ils nous réchauffent le cœur en traversée. Nous savons qu'en cas de pépin grave, on peut utiliser la CiBi pour appeler à l'aide.
- Nous avons acheté du tissu blanc et 5 bombes de peintures (bleu, rouge, vert, noir, jaune) pour fabriquer nous-mêmes nos pavillons de courtoisie. Nous découpons les motifs (s'ils ne sont pas trop compliqués) dans une feuille cartonnée et voilà un pochoir à bon marché! Non seulement nous n'avons pas à courir les magasins pour dénicher le pavillon de l'escale suivante (allez trouver un pavillon de La Barbade à Mindelo!), mais nous économisons ainsi entre 60 F et 100 par pavillon. En grand voyage, ça compte.

- Prévoyez de faire des achats aux Canaries où beaucoup de choses sont moins chères : radio, CB, BLU, capotes-bimini, appareils photo, vidéo, son, télé, etc... Faites-y aussi l'approvisionnement en conserves, alcools.
- Nous avons aussi emporté un stock de gadgets à offrir ou à troquer : casquettes, tee-shirts, stylos, montres publicitaires, porte-clés, briquets, ballons gonflables, etc. en échange de quoi nous obtenons du poisson frais, des langoustes ou simplement la garde de l'annexe sur les plages. C'est très utile car cela évite de sortir de l'argent liquide qui file déjà très vite. De plus une casquette ou un tee-shirt fait beaucoup plus plaisir que sa valeur en argent car ce sont des objets souvent inaccessibles pour beaucoup de nos interlocuteurs. Les cigarettes sont aussi beaucoup demandées.

Pharmacie

Un ami médecin nous a fait une série d'ordonnances avant de partir, en essayant de prévoir les principaux risques que nous rencontrerions. Nous avons donc un coffre plein de médicaments, de compresses, de comprimés, de pommades, de seringues, de pansements, ainsi que le livre du docteur Chauve, «La médecine du bord» assez complet, qui permet de porter un diagnostic sommaire au vu des symptômes, et d'administrer un premier traitement, mais on ne s'improvise pas médecin ou infirmier. Les deux principales utilisation de la pharmacie sont les plaies et bobos quotidiens (écorchures, coupures, hématomes fréquents en bateau) et le mal de mer. Pour ce dernier, nous avons testé plusieurs produits et sélectionné 2 médicaments : Sureptil qui est très efficace et ne possède pas d'effets secondaires, contrairement au Scopoderm (qui endort et rend la bouche pâteuse) ; et Mercalm, aussi efficace, mais qui endort un peu au début.

Bibliothèque de bord

Préparation du voyage :

- «Guide de grande croisière» de Jean-Michel et Dany Barrault. Éditions EMOM Ouest-France. Un excellent guide pour préparer un grand voyage, qui fait le point sur des tas de sujets pratiques.
- «Mettez les voiles avec Antoine Le guide du globe-flotteur» d'Antoine. Éditions Arthaud
- «Voile, mers lointaines, îles et lagons» de Bernard Moitessier. Éditions Arthaud
- «Le grand départ et la vie sur l'eau» de Michka. Éditions Albin Michel
- «World cruising routes» de Jimmy Cornell. Éditions Adlard Coles
- «Le nouveau cours des Glénans»
- Les numéros hors-série de Voiles et Voiliers (Instruments, Sécurité, Étoiles et point astro, La météo facile, La grande croisière, Paré à naviguer, Tours du monde extraordinaires, Les noeuds et le matelotage...)
- Les numéros hors-série de Loisirs Nautiques (Réussir vos croisières, Météo pratique à l'usage des plaisanciers...)

Récits, biographies :

- «Latitudes vagabondes» de Daniel Drion. Éditions Sillages
- «Bleu sauvage» de Vincent Goudis. Éditions Albin Michel
- «Tamata ou l'alliance» de Bernard Moitessier
- «La mer est ronde» de Jean-François Deniau. Folio
- « Mémoires du large» de Eric Tabarly. Livre de poche

Et bien sûr...

- «Et vogue la cambuse» de Michèle Meffre. Éditions Nauti-Pratique.

Nous sommes partis avec une bibliothèque d'une trentaine de livres. Lorsque nous en avons lu quelques-uns et que l'occasion se présente, nous les échangeons contre la même épaisseur de bouquins avec des voisins de mouillage francophones. Ainsi, nous avons à bord de la lecture «fraîche» en permanence, même si les goûts littéraires des voiliers de rencontre sont parfois différents.

Guides nautiques

- Atlantique : nous avons découvert deux guides remarquables pour naviguer le long de la péninsule ibérique et dans les îles de l'Atlantique : «Atlantic Spain and Portugal» et «Atlantic islands : Azores, Madeira, Canary and Cape Verde Islands», tous deux édités par le RCC Pilotage Foundation chez Imray Laurie & Wilson Ltd, Whych house, St Ives Huntingdon, Cambridgeshire PE 17 4 BT England. On y trouve pour chaque port ou chaque mouillage une foule de détails très précieux : position exacte, feux, courants, approche, mouillage, nature des fonds, formalités, facilités, eau douce, gaz, ship, etc. Nous avons intensément utilisé ces guides avec beaucoup de profit, et nous les recommandons vivement.
- Antilles : «Guide des Antilles» de Patuelli et/ou «Windward Islands» de Chris Doyle
- Iles Vierges : «Cruising guide to the Virgin Island» de Nancy & Simon Scott, ou bien ci-dessous :
- Porto Rico: «Puerto Rico, the passage Islands, US & British Virgin Islands» de Donald Street (beaucoup de

plans de détail. Est suffisant avec la carte BA 3408)

- République Dominicaine : pas de guide de navigation. «Le petit Futé» ou «le guide du Routard» peuvent rendre service.
- Haïti : pas de guide du tout à ma connaissance. Voir éventuellement l'ambassade d'Haïti en France...
- Cuba : «Cuba, a cruising guide» de Nigel Calder, édité par Imray Laurie Norie & Wilson
- Bahamas : «Yachtman's Guide to the Bahamas» édité par Meredith Fields ou le nouveau «The Bahamas cruising guide» de Mattew Wilson

Cartes et guides nautiques : trois bonnes adresses

Lorsqu'on prépare ou qu'on réalise un grand voyage, on a besoin de cartes et de guides de navigation des zones qu'on visite. Si on prévoit d'aller loin, on est confronté à deux difficultés :

- Comment savoir où trouver ces documents, le choix des librairies nautiques traditionnelles étant souvent limité aux cartes du SHOM, aux guides de navigation en français et à quelques ouvrages en Anglais, mais qui, pour la plupart ont trait aux zones de navigation les plus fréquentées des Français (Anglo-Normandes, Antilles...).
- Le nombre de cartes nécessaires étant le plus souvent inversement proportionnel aux finances du plaisancier, le budget global «cartes et documents nautiques» est souvent un obstacle de taille. Du coup, beaucoup de yachties font des «impasses», ce qui les conduit à naviguer dans certains coins mal connus sans carte de détail, et à prendre ainsi des risques graves, uniquement pour des raisons financières.

Pour surmonter ces obstacles, voici trois pistes, qui viennent des États-Unis, mais qui sont largement adoptées par de nombreux plaisanciers du monde entier :

1) Une société commercialise des photocopies en noir et blanc des cartes marines américaines du DMA (Defense Mapping Agency, qui couvre le monde entier, à l'exeption des côtes américaines) et du NOAA (National Oceanic & Atmospheric Administration, qui couvre les côtes américaines). En effet, les cartes de ces agences américaines de cartographie ne sont pas protégées par un copyright et peuvent être librement copiées, contrairement aux cartes du SHOM ou de l'Amirauté Britannique. Les photocopies sont vendues soit à l'unité, soit en portfolios de 10 à 50 cartes qui couvrent une région du globe particulière (par exemple, le portfolio n°700 contient 40 cartes qui couvrent toute la Nouvelle Zélande). Chaque photocopie vaut 4,25 \$ (environ 25 francs), soit moins du quart du prix d'une carte originale.

Un catalogue gratuit très complet couvre le monde entier : Atlantique, Amérique du Nord et du Sud, Caraïbes, Pacifique, Océan Indien, Méditerranée... Des expéditions peuvent être faites partout dans le monde en quelques jours.

Tides End Ltd. Bellingham Chart Printers. PO Box 1728, Friday Harbor, Washington 98250. USA. Web: http://www.Tidesend.com; e-mail: sales@tidesend.com

- 2) Pour les côtes des États-Unis, une autre société commercialise aussi des «chart kits» (portfolios reliés par une spirale plastifiée) composés de reproductions couleur des cartes du NOAA, avec, en plus, des photos, des coordonnées GPS, et des agrandissements de certaines zones. Le tout reste très bon marché par rapport aux cartes originales vendues séparément. Par exemple, le chart kit n°9 contient 78 cartes couvrant tout l'archipel des Bahamas (qui regroupe environ 700 îles et îlots), pour 110\$ (660 F environ, soit 8,50 F la carte)! A ce prix là, la croisière aux Bahamas devient abordable, et l'argent économisé permet d'acheter davantage de rhum! Catalogue couleur gratuit de 30 pages sur demande et vente par correspondance dans le monde entier. Better Boating Association. PO Box404, Rockland, MA02370. USA
- 3) La plus grande librairie nautique au monde se trouve à Fort Lauderdale, près de Miami. Elle édite chaque année un catalogue couleur très complet de tous ses produits. On y trouve bien sûr des cartes marines du monde entier (DMA, NOAA, IMRAY, Amirauté Britannique, SHOM, cartes Canadiennes, Australiennes, Néo-Zélandaises, Cubaines, et d'autres encore). Comme chez Tides End, on peut commander des photocopies des cartes DMA et NOAA, pour 7\$ pièce. Un rayon guides de navigation très riche est proposé, dans lequel on trouve aussi bien des dizaines d'ouvrages couvrant les Caraïbes ou les côtes américaines que des guides du Pacifique, de la mer Baltique, des îles Grecques ou même... des voies navigables de France! On trouve aussi dans ce catalogue des pilot charts, des logiciels de navigation ou de météo, des instruments de navigation, des pavillons de courtoisie, etc... C'est une vraie mine d'or!

Bluewater Books & charts: 1481 S.E.17th street. Ft Lauderdale, Florida 33316. USA.

Web: http://www.bluewaterweb.com

Le problème des cafards.

Nous sommes satisfaits d'avoir été très rigoureux sur la prévention contre les cafards (on les appelle ravets aux

Antilles, cockroaches en anglais, cucarachas en espagnol). Il faut d'abord savoir que les cafards ne sont pas des animaux dangereux. Ils ne piquent pas, ne mordent pas, n'empoisonnent pas les aliments qu'ils touchent et ne sont pas sales. Ils sont même assez propres. Mais il faut s'en débarrasser dès que possible car ils se reproduisent très vite.

Pour ce faire, il y a deux approches : la préventive et la curative (la plus difficile !)

La préventive :

- 1) Éviter absolument de monter des cartons a bord, c'est là que sont les œufs et larves de cafards qui vont se développer tranquillement chez vous dans la chaleur et l'humidité (ils adorent). Donc lorsque vous revenez du supermarché, laissez les cartons sur la plage arrière et transvasez vos courses dans le bateau. Les cartons peuvent passer la nuit dans l'annexe accrochée derrière avant d'être jetés dans un container à ordures le lendemain.
- 2) Ne pas monter a bord d'ananas avec leur superbe touffe de feuilles vertes. Les cafards (ou leurs larves) sont là aussi. Coupez la touffe avant de rentrer l'ananas dans la cambuse.
- 3) Rincer systématiquement les fruits et légumes achetés localement (surtout les régimes de bananes), avec un peu d'eau douce javellisée. Des amis à nous rincent aussi les packs de lait ou de jus de fruit (à retirer de leurs suremballages), et bien d'autres choses. Quand on a connu les cafards à bord, on est bien plus précautionneux (a juste titre) que lorsque on n'en a jamais eu!

La méthode curative. Elle tient en trois points :

- 1) disposer des «Sticky box» un peu partout dans le bateau, surtout aux points de passage des bestioles (essentiellement dans la cuisine, autour de l'évier, dans les coffres à nourriture...). Ce sont des petites boites en carton dont le fond est enduit d'une couche EXTRÊMEMENT collante au milieu de laquelle trône un appât très appétissant pour les cafards. Ils se précipitent vers l'appât et restent englués sur le collant... Très efficace et pas dangereux pour l'homme (ni les enfant d'ailleurs) car non-toxique. On trouve des Sticky box par paquets de 5 ou 10 dans pas mal de supermarchés aux Antilles. En tous cas, nous n'avons pas eu de problème d'approvisionnement, me semble-t-il... Il est utile d'en avoir une provision à bord, ne serait-ce que pour dépanner des amis...Valable 3 mois environ.
- 2) Fabriquer son propre poison à cafard, appelée «pâte à ravets», très simplement en mélangeant un peu d'acide borique (en pharmacie) à du lait concentré sucré (qui attire les cafards). Cela fait une pâte gluante et poisseuse qu'on verse en petite quantité dans de petits récipients (bouchons de bouteilles d'eau minérale, capsules de bière...) et qu'on dispose aux points stratégiques du bateau (cuisine, coffres...). C'est mieux et plus facile à contrôler que de coller des boulettes de cette pâte un peu partout comme préconisé par certains auteurs. Lorsque les cafards ingèrent ce mélange, cela les rend stériles, et ils ne se reproduisent plus.

Inconvénients : d'abord, c'est sans doute toxique (bien que nous n'ayons pas goûté personnellement), et ensuite, au bout de quelques mois, la pâte devient dure et il faut la refaire. Mais c'est très efficace.

3) Les méthodes dites radicales : bombes aérosol, fumigène, ou autres qui ne sont pas praticables quand on vit à bord (surtout avec des enfants) mais qui sont recommandées lorsqu'on se prépare à quitter le bateau pour «l'hivernage» (qui, paradoxalement, se déroule en été, aux Antilles), afin de prévenir une éventuelle prolifération durant votre absence. En effet, il se peut très bien qu'il y ait des cafards à votre bord sans que vous le sachiez, ces petites bêtes étant très discrètes... Pour effectuer ce traitement «commando», il est recommandé d'ouvrir les portes intérieures des cabines, les coffres, les équipets, etc, tout en gardant bien fermées toutes les ouvertures sur l'extérieur, afin que le fumigène se répande bien partout et fasse son effet.

Sur le même thème, voici deux autres conseils :

- Avoir à bord une ou deux tapettes à souris en cas de rongeur à bord (on peut aussi les tirer au fusil sous-marin comme un de nos amis, mais c'est plus sportif et plus dangereux)
- Pour éviter que les charançons grouillent dans le riz, les pâtes, la farine ou la semoule achetés dans des endroits peu salubres (Afrique, Cap Vert, Haïti...), transvasez ces aliments dans des boites genre Tupperware dès l'achat et posez sur le dessus un morceau de coton imbibé d'alcool de pharmacie avant de refermer. Cela tue les œufs et les bestioles.

Encore quelques trucs et astuces sur Loren

- Nous nous félicitons souvent d'avoir emporté un cabas à provision sur roulettes qui nous permet de transporter sans fatigue les courses du marché souvent éloigné du mouillage. C'est un instrument si précieux dans les endroits où les sacs plastique sont inconnus ou alors payants que c'était à refaire, nous en apporterions deux.
- La housse d'annexe que Constance a réalisée à Trinidad et qui l'a bien protégée des saletés et des UV.

- Nous avons bien fait d'emporter un jeu de photocopies des tous nos papiers (passeports, cartes de crédit, permis de conduire, carnet de francisation...) et d'en avoir aussi laissé une copie en France.
- Nous avons à bord un Livre d'Or à faire signer par les équipages de bateaux de rencontre. Nous avons maintenant un très émouvant souvenir de ceux qui l'ont enrichi de leurs commentaires.

BILAN DE DEUX ANNÉES DE VIE EN FAMILLE SUR UN BATEAU...

Classique à l'issue d'un grand voyage, ce bilan est instructif pour ceux qui se préparent à partir.

Les points positifs

Nous sommes partis de zéro ou presque et nous avons réussi notre pari. Nous en sommes fiers, bien que ce soit assez facile à réaliser avec les moyens de navigation d'aujourd'hui : GPS, pilote automatique, radar, etc... Nous sommes contents de réussir à vivre sur un bateau, même si nous n'avons pas tout le confort que nous avions à terre : eau courante et chaude, grand frigo, congélateur, lave-linge, lave-vaisselle, voiture, téléphone... Tout cela nous manque parfois, bien sûr, mais nous sommes riches d'autre chose : les contacts humains, la vie au ralenti, la mer, les imprévus.

On s'est rendu compte que beaucoup de gens sont partis comme nous pour un an, cinq ans ou dix ans. Notre projet, qui paraissait fou à terre, est partagé par beaucoup de gens de bateau qu'on rencontre au hasard des mouillages. Un phénomène sociologique à étudier : désir de quitter pour un temps une vie stressante, trop bien réglée et de retrouver la nature, la liberté, les éléments...

La simplicité des rapports humains. On se rencontre, on se parle, on devient amis en quelques jours, voire quelques heures. On se livre vite car on sait que peut-être on ne se reverra plus.

La découverte de nouveaux pays, de façons de vivre si différentes de nous, montrent qu'il y a mille et une façons d'être heureux, même pauvres.

Nous avons accueilli un quatrième enfant qui est né durant le voyage, et nous avons réussi à continuer la vie à 6 sur le bateau avec un nouveau-né.

Les enfants se sont parfaitement adaptés à cette vie entièrement nouvelle (ils n'avaient jamais fait de bateau) et ils l'apprécient. Ils sont souvent un vecteur de communication avec les populations locales ou d'autres bateaux au mouillage : ils vont vers les gens, leur parlent, et nous faisons facilement connaissance.

La vie que nous menons comporte souvent des nouveautés qui attirent les enfants et ils en sont ravis.

Nous nous rendons compte que le temps passe vite, très vite au rythme (lent) où nous allons. Nous sommes plus posés, plus près des enfants (qui sont plus près de nous aussi), plus disponibles pour des rencontres, des échanges, des découvertes. Moins d'a-priori, de jugements tout faits sur ce qui nous entoure.

Ce qui a bien fonctionné, ou les bons choix de départ :

Malgré notre accident, le bateau s'est révélé un bon choix. C'est un catamaran un peu lourdaud mais solide et bien aménagé. Il est bien conçu à l'intérieur puisqu'il y a trois cabines indépendantes, et un immense carré qui sert à la fois de pièce à vivre et de cabine pour les parents. La plupart de nos visiteurs le trouvaient plus grand vu de l'intérieur que de l'extérieur. Et le faible tirant d'eau a été un atout important dans bien des endroits (Antilles, Bahamas...).

Les enrouleurs de voile nous ont bien rendu service. Profurl Basic à l'avant et enrouleur rapporté sur le mât pour la grand-voile. Très pratique à manoeuvrer seul, en particulier lorsque Constance était enceinte.

Le moteur, un Yanmar 3GM30 de 1993 : bien entretenu, il a tourné comme une horloge.

Les winches Lewmar 44 self tailing posés la place des winches d'origine.

Nos 3 mouillages complets.

Le matériel de pêche que nous avons emmené en grande quantité. On en perd beaucoup. On en donne parfois en échange de poisson ou de langoustes.

«Le Vent du Large». Nous avons écrit 12 numéros d'un journal de bord à périodicité aléatoire qui nous a permis de garder un lien avec nos amis et familles restées à terre. C'est astreignant car il faut écrire tous les soir ce qu'on a fait durant la journée. Mais c'est une mine inépuisable de souvenirs.

Ce qui n'a pas tenu ou ce que nous regrettons de ne pas avoir fait ou emporté,

Le bateau a onze ans et nous avons dû réparer pas mal de choses durant le voyage. Entre autres, les capots

prenaient l'eau et l'intérieur était souvent mouillé par mauvais temps.

Les vaigrages se sont décollés sous l'effet de la chaleur dans toutes les cabines et il a fallu les recoller.

L'inconfort de la navigation au près, même sur un catamaran.

Le coût de la vie dans beaucoup d'endroits où nous sommes allés. L'idée souvent répandue sur les pontons que l'on vit avec 3000 F/mois en bateau n'est plus vraie sur le circuit que nous avons fait.

Aux Antilles, les mouillages sont souvent bondés, il y a trop de bateaux, et le tourisme est devenu une industrie. Finie l'aventure, les îles désertes, les mouillages solitaires. Aujourd'hui, tout est organisé, réglementé, tarifé. C'est pourquoi nous rêvons d'aller dans le Pacifique.

Si c'était à refaire...

- Je ferais un stage électricité pour comprendre comment marche un circuit électrique de bateau, comment suivre et réparer l'électricité du bord. J'ai fini par acquérir une assez bonne compétence, mais j'ai perdu beaucoup de temps à apprendre seul.
- Nous emporterions plusieurs exemplaires du pavillons national. Il faut en changer chaque année car il s'use au vent et aux UV.
- Nous aurions acheté dès le départ de bonne batteries gel pour bateau au lieu de batteries automobiles qu'il a fallu changer deux fois. La batterie gel réservée au démarrage du moteur achetée chez Pro-Ship en mai 1996 n'a jamais failli.
- Nous remplacerions toutes les vannes en bronze du bateau par des vannes en plastique qui ne s'oxydent pas. Il a nous a fallu à deux reprises changer des vannes en bronze et nous n'en avons pas trouvé ni en République Dominicaine, ni à Nassau. Heureusement que d'autres yachties nous ont dépannés.
- Nous emporterions des photos de nous et de notre bateau pour distribuer autour de nous aux gens que l'on rencontre et à qui cela fait très plaisir.
- Nous aurions un moteur hors-bord plus puissant, car le nôtre était un vieux 3,5 ch. qui tombait régulièrement en panne. En effet, à bien des points de vue, l'annexe est souvent plus importante que le bateau lui-même : pour explorer une côte, un lagon, pour aller faire les courses au village loin du mouillage, aller plonger sur un tombant, porter un second mouillage, pousser le bateau...
- Nous aurions un hydrogénérateur (un alternateur d'arbre étant exclu pour des raisons de place) pour faire du courant en navigation et alimenter le pilote et le radar à la place de l'éolienne qui ne tourne pas lorsque le vent apparent est quasi-nul. Le principe est simple : en navigation, une hélice traînée dans l'eau actionne un alternateur qui fournit du courant proportionnellement à la vitesse de rotation de l'hélice, donc à la vitesse du bateau sous voiles. Dès 4 nœuds de vitesse, on obtient entre 3 et 5 ampères ; par 6 nœuds, c'est entre 5 et 10 ampères qui entrent dans les batteries. Largement suffisant pour couvrir la consommation du pilote et celle des autres appareils électriques.
- Nous n'achèterions pas une CiBi aux Canaries, comme nous l'avons fait, mais plutôt une vraie BLU. La CiBi n'a pas vraiment d'usage en mer, alors que la BLU, si.
- On aurait débarqué le radar (qui consommait plus de 5 ampères) pour en mettre un neuf, de dernière génération, à faible consommation, qui permet une veille économique avec une alarme fiable. C'est sans prix en grande traversée.
- On achèterait un kit (logiciel + câble) permettant de recevoir des cartes météo sur micro-ordinateur par BLU (un récepteur et une antenne suffisent). En plus du Navtex, c'est une information intéressante d'avoir une carte de situation générale, avec anticyclones et dépressions, isobares, champs de vent, houle, etc. qui permettent de mieux comprendre et anticiper l'état du temps.
- Nous aurions (évidemment, vous vous y attendiez) un bateau plus grand dans lequel un ordinateur et une imprimante pourraient être à poste en permanence, prêt à fonctionner pour rédiger notre journal, écrire du courrier, faire jouer (ou éduquer) les enfants, recevoir des cartes météo par BLU, voire des fax ou des messages internet si nous pouvions disposer d'une ligne téléphonique. Avec Iridium ou GlobalStar, ce n'est plus une utopie, loin de là. Néanmoins, il faut tempérer ce qui précède par une remarque lucide issue de l'expérience : chaque fois qu'on embarque un nouvel appareil à bord, on est confronté à des conséquences et des frais qu'on n'avait pas toujours anticipés : consommation électrique accrue obligeant à trouver une nouvelle source d'énergie, câblages, antenne, encombrement (où le mettre?), pièces détachées (fusibles, ampoules) ou consommables (papier thermique pour fax ou Navtex, disquettes pour ordinateur), etc... C'est à chaque fois un nouveau casse-tête pour un bénéfice parfois minime (gadget dont on ne se sert que rarement).

Nos conseils à ceux qui voudraient partir

Nous avons mis un an et demi pour préparer ce voyage. D'autres mettent dix ans et ne partent jamais. Si vous

voulez partir, faites-le assez vite sans vous enliser dans des questions de détail. Il y a toujours dix bonnes raisons pour repousser le départ et le temps passe. Allez-y! Gardez présent à l'esprit que la période la plus difficile, c'est les 6 mois précédant le départ.

Au Cap Vert, on ne trouve que quelques fruits et légumes (toujours les mêmes) sur les marchés. Mais tout est très cher (38 F le kilo de citrons). On peut faire les pleins d'eau et de gasoil à Mindelo. Évitez à tout prix Praia, la capitale. Préférez Tarrafal, sur l'île de Santiago (la même île que Praia) : le mouillage est réellement magnifique (belle plage de sable blanc, cocotiers, baie abritée) et le village est sympa. De là, on peut partir sur La Barbade. Atterrissez sur La Barbade. C'est une île magnifique, très typique, différente des autres îles antillaises et souvent délaissée par les transatlantiques pressés d'arriver en Martinique ou en Guadeloupe. C'est dommage, car après, il est difficile d'y aller contre le vent dominant.

Tout ce qui précède ne constitue pas une vérité révélée, mais le fruit de notre petite expérience, elle-même acquise au contact d'autres navigateurs. Nous en avons certainement oublié beaucoup mais espérons tout de même que cela pourra servir à de futurs grands voyageurs. Si certains lecteurs veulent davantage de détails, nous leur répondrons avec plaisir.

Nous souhaitons que ce soit votre tour dès l'année prochaine. Pourquoi pas ? Alors à bientôt dans un mouillage des Caraïbes...

Yves et Constance de Montbron

Site internet : http://www.citeweb.net/loren contact e-mail : ymo@club-internet.fr



Le pont de Loren vu des barres de flêche.

INTERVIEW

Après deux années passées en bateau avec trois enfants, puis quatre avec la naissance de Lorraine, nous avons voulu faire le point avec Yves et Constance sur la préparation du voyage et la vie à bord de Loren. Leurs réponses intéresseront tous ceux qui veulent eux aussi partir en famille.

1 - ÉQUIPEMENT EXTÉRIEUR

Qu'est-ce qui est indispensable pour le confort ?

Une capote de descente qui protège bien la descente et l'avant du cockpit, avec des fenêtres ouvrantes à l'avant.

Un bimini-taud qui couvre tout le cockpit et fasse de l'ombre. L'idéal est de pouvoir le garder en navigation. Le nôtre pouvait en plus recevoir des «joues» zippées sur le côté, qui permettaient de fermer presque complètement le cockpit et de l'utiliser même s'il faisait froid ou s'il pleuvait. Quand on vit à 6 sur un bateau, une pièce de plus, ça compte!

Une table pour manger dehors tous les jours.

Les échelons de mât sont-ils vraiment utiles ?

Oui, ils sont à poste et on peut y monter sans hésiter que se soit pour inspecter le gréement ou changer une ampoule, ou bien pour regarder loin devant s'il y a assez d'eau pour passer, au milieu des hautsfonds (Antigua, Barbuda, Bahamas, etc)

Ce qui a bien tenu et ce qui n'a pas tenu?

Nous avions un enrouleur de grand-voile qui n'a jamais posé aucun problème. C'est très facile à manœuvrer seul, comme l'enrouleur de génois.

Nos voiles étaient un peu fatiguées et il était difficile de bien les border à plat, d'où la difficulté à faire un bon près serré.

2 - MOTEUR

Vos réserves de gasoil étaient-elles suffisantes ?

Le réservoir faisait 165 litres et nous avions en plus 2 bidons de 20 litres de gasoil, soit plus de 200 litres de carburant. Comme notre moteur, au régime où nous le faisions tourner, consommait entre 1 litre et 1,5 litre, cela faisait une réserve de 200 à 133 heures de moteur. Sans compter que l'on trouve du gasoil presque partout où l'on va.

Il est intéressant de savoir ce qu'un moteur diesel consomme, et pour cela tracer la courbe de consommation pour l'utiliser au mieux. Par exemple, notre moteur Yanmar 30 CV consommait :

1 litre à 2000 tours,

1,5 litres à 2200 tours

2 litres à 2400 tours

2.5 litres à 2600 tours

3 litres à 2800 tours

3,75 litres à 3000 tours

Sauf danger ou urgence, nous ne dépassions pas 2000 tours, ce qui nous donnait une vitesse de 4 à 5 nœuds, selon l'état de la mer.

Comment avez-vous appris cela?

Un stage diesel avant le départ n'est pas inutile (Boucher SA, 380 Av de Stalingrad, 94550 Chevilly-Larue. Tél: 01 46 87 31 01). Il permet de comprendre et dépanner son moteur, et préparer l'outillage et des pièces minimum à emporter avec soi.

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ou qui vous a manqué le plus ?

Nous n'avions pas de jauge pour le gasoil, ni pour les réservoirs d'eau. Une jauge aurait été la bienvenue, et nous aurait évité bien des soucis. Nous aurions remplacé toutes les vannes métalliques du bateau par des vannes quart de tour en plastique (passe-coques d'entrée d'eau de refroidissement moteur, pompes d'eau de mer, évacuation WC, etc...).

3 - LES INSTRUMENTS DE NAVIGATION

Un GPS fixe ou portable?

Le GPS fixe est sans doute utile, mais trop cher et trop fixe. Nous avions un Garmin 45, très utile, indispensable, même. Nous en avions un en fonctionnement et un autre de secours, qui est resté dans son carton (dans le bidon de survie) pendant tout notre voyage.

Le GPS portable (étanche) était installé dehors dans le cockpit pour la navigation à l'aide d'un câble de connexion en 12V.

Pour certains bateaux, notamment métalliques, il faut prévoir aune antenne extérieure.

Qu'est-ce qu'un interface Autohelm-GPS ?

C'est un boîtier qui donne au pilote les instructions de cap et de correction de cap fournies par le GPS. C'est quasiment magique de voir le bateau piloté tout seul en grande traversée, sans qu'on ait à s'en occuper. Mais c'est loin d'être indispensable.

Une VHF fixe?

Indispensable. Pour communiquer avec les ports, les autres bateaux, et pour bavarder avec les américains au mouillage : ils organisent souvent un «net», une sorte de réseau de communication où l'on se présente, on échange des infos, où l'on fait connaissance... Très sympa.

Et une VHF portable?

Sans doute utile, mais nous n'en avions pas. Nous l'avons parfois regretté car c'est souvent utile de communiquer par VHF depuis le cockpit ou le pont lorsqu'on prépare une manœuvre ou un accostage. Mais il faut faire attention à la faible durée des piles et comment les recharger.

Qu'est-ce qu'un Navtex?

C'est un récepteur de bulletins météo écrits (en anglais). Très utile car il permet de recevoir automatiquement (sans qu'on soit là derrière sa radio à heure fixe) des bulletins de bonne qualité, des AVUR-NAV et d'autres informations, parfois loin au large (dépend beaucoup de l'émetteur, plus ou moins puissant, et de l'antenne).

Le texte est facile à comprendre et à relire (contrairement à un bulletin radio qu'on note au vol).

Émetteurs en France, Espagne, Portugal, Canaries, Porto-Rico (des amis recevaient Porto Rico aux Antilles), Miami, Bermudes...

Compas de relèvement Autohelm?

Très bon appareil électronique, qui garde en mémoire plusieurs relèvements successifs. Pas de risque d'erreurs.

À quoi sert le Radar?

Le radar sert pour prévenir les abordages en mer et pour l'atterrissage. C'est un très bon instrument pour voir dans le brouillard, la nuit. Notre radar était trop gourmand en électricité pour rester allumé en permanence. Mais il existe aujourd'hui des radars à faible consommation électrique qui sont tout simplement formidables. Il ne faut pas hésiter!

Et le Radar alarm?

On définit une zone d'alarme autour du bateau (5 milles par exemple). Si un écho est détecté à l'intérieur de cette zone, l'alarme sonne. On peut ainsi confier la veille au radar et dormir sur ses deux

oreilles en grande traversée.

Qu'est-ce que le watchman?

C'est un détecteur de radars. Si un radar est en fonctionnement dans un rayon de X milles autour du bateau, il se met à sonner. C'est pratique, mais pas aussi fiable qu'un radar à soi.

Votre CB, quelle puissance?

Puissance 21 watts, achetée aux Canaries. On y trouve aussi des émetteurs-récepteurs BLU moins chers qu'en France, qu'on peut faire débrider pour avoir toutes les fréquences. Hors des eaux Françaises, pas de problème.

La CB ne nous a pas autant servi qu'on l'aurait voulu. Une vraie BLU est mieux pour communiquer loin, que ce soit avec d'autres bateaux ou avec la terre (radio-amateurs).

Vous aviez aussi projecteur électrique ?

Oui, un projecteur à main ultra-puissant (500 000 candelas) à quartz. Très utile lorsqu'on prend un mouillage de nuit, ou pour se faire repérer par un bateau qui arrive trop près de vous, la nuit. En navigation, nous l'installions à poste systématiquement dès que la nuit tombait, prêt à servir. Attention à ne pas se l'allumer en pleine figure, on est aveuglé plusieurs minutes.

Quels sont les documents nautiques indispensables ?

Les documents obligatoires : Instructions Nautiques, Livres des Feux, etc.

Les cartes marines.

Les guides de navigation des zones visitées, qui contiennent des informations relatives aux mouillages, aux facilités à terre... Les guides touristiques qui permettent de découvrir un pays, une île...

Le budget cartes et guides peut finir par être important, mais il faut garder en tête qu'au retour on peut revendre le tout d'occasion à de futurs grands voyageurs qui seront ravis de faire des économies. C'est ce que nous avons fait.

Comment preniez-vous la météo ?

En Europe et en traversée Atlantique : RFI (se procurer les fréquences à RFI, Av du Pdt Kennedy, 75 Paris)

Ailleurs: Radios locales (Antilles, Porto Rico...) et Navtex. Pour la radio, nous avions un appareil à cassette programmable, ce qui permettait d'enregistrer le bulletin, même en notre absence et de le réécouter autant de fois que nécessaire pour bien le comprendre.

Nous avions une centaine de photocopies de la carte des zones météo de RFI, ce qui permettait d'écrire dessus, chaque jour, la position des hautes et basses pressions et les prévisions par zones. Ainsi, on pouvait comparer chaque jour avec la situation de la veille.

Par quel moyen communiquiez-vous avec la terre, puisque vous n'aviez pas de BLU ?

Nous téléphonions à nos parents depuis des cabines publiques. Achat de cartes téléphoniques recommandé.

Il nous est arrivé de faire passer un message à terre par un radio-amateur.

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ou qui vous a manqué le plus ?

On aurait parfois été content d'avoir la BLU.

4 - L'ÉLECTRICITÉ

Combien d'heure fallait-il faire tourner le moteur par jour ?

Cela dépend de la production de courant du bord (de l'alternateur principal, des panneaux solaires, de l'éolienne...), de la capacité totale des batteries et surtout de la consommation journalière électrique. Il faut faire un bilan électrique avant de partir et ajuster sa production à sa consommation (ou vice versa). Voir l'exemple ci-dessous :

BILAN ELECTRIQUE								
	Conso	Durée	Total	Durée	Total			
CONSOMMATION ÉLECTRICITÉ	horaire		jour	moyenne	jour			
	(réelle)	croisière	croisière	mouillage	mouillage			
Éclairage bateau (4 néons de 8 w)	5,33 A	2,0 h	10,67 A	3,0 h	16,00 A			
Lampe table à cartes 5w								
Feu tricolore tête de mât 20w	1,67 A	12,0 h	20,00 A					
Projo de pont 20w	1,67 A	0,3 h	0,42 A					
Feu de mouillage 10 w	0,83 A			12,0 h	10,00 A			
Pompe à eau	2,50 A	1,0 h	2,50 A	1,0 h	2,50 A			
GPS	0,13 A	24,0 h	3,00 A					
Pilote auto	4,00 A	24,0 h	96,00 A					
VHF	5,50 A	0,5 h	2,75 A	1,0 h	5,50 A			
Récepteur Météo Navtex (attente)	0,50 A	24,0 h	12,00 A	24,0 h	12,00 A			
Récepteur Météo Navtex (impression)	1,00 A	0,1 h	0,10 A	0,1 h	0,10 A			
Sondeur	0,04 A	24,0 h	0,96 A					
Anémomètre-loch-speedo	0,02 A	24,0 h	0,36 A					
Éclairage des instruments		24,0 h						
Radar	4,40 A	2,0 h	8,80 A					
Guindeau électrique (1000 w)	83,33 A			0,1 h	8,33 A			
Autoradio + CD	7,50 A	2,0 h	15,00 A	4,0 h	30,00 A			
Radio CB	1,75 A	0,3 h	0,53 A	0,3 h	0,53 A			
TOTAL =			142 A		68,96 A			
	Prod	Durée	Total	Durée	Total			
PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ	horaire				jour			
	(notice)	croisière	croisière	mouillage	mouillage			
Alternateur moteur	55,00 A			1,0 h	55,00 A			
Éolienne (vent 15 N)								
Panneaux solaires 60w	2,50 A	12,0 h	30,00 A	12,0 h	30,00 A			
TOTAL =			142,5 A		115 A			

Un tel tableau permet d'abord de prendre conscience des gros mangeurs de courant dans l'absolu mais qui ne durent pas (guindeau), et aussi des petits mangeurs à grosse consommation journalière car en fonctionnement durable (pilote automatique).

Dans cet exemple, les durées d'utilisation des appareils sont fixes alors qu'elles fluctuent chaque jour, dans la réalité. De même, le courant produit par l'éolienne et les panneaux solaires est estimé, alors que certains jours il y a plus de vent et d'autres jours moins de soleil... C'est un équilibre à trouver chaque jour. Le moteur est mis en route si l'équilibre n'est pas atteint et qu'il manque trop de courant dans les batteries.

Pour ne pas faire de mélanges entre watts, ampères et volts, il faut juste connaître la simple règle suivante :

P = U x I, c'est à dire Puissance (Watts) = tension (Volts) x Intensité (Ampères)

Exemple : 220 Volts x 30 Ampères = 6.600 Watts (dans une maison) ou 12 Volts x 10 Ampères = 120 Watts (dans un bateau).

et la réciproque I = P/U c'est à dire Ampères = Watts / Volts

Exemple: 6.600 Watts/220 Volts = 30 Ampères (dans une maison) ou 120 Watts/12 Volts = 10 Ampères (dans un bateau).

Les deux batteries de 85A + celle de 70 A étaient-elles suffisantes ?

À la fin du voyage, oui, car nous faisions de petites navigations et utilisions souvent le moteur. En transat, elles n'auraient pas suffi.

Les batteries ne sont qu'un réservoir dans lequel les instruments viennent pomper de l'énergie. Il doit être proportionné à la consommation quotidienne. Si le réservoir est assez grand, il ne se vide pas trop vite et on peut le remplir tous les 2 ou 3 jours. S'il est petit, il faut le remplir souvent.

Mais dans la réalité, l'éolienne ou les panneaux solaires remplissent les batteries presque en permanence, plus ou moins selon les conditions.

Il faut savoir qu'on ne doit pas vider une batterie de plus de 50% de sa charge.

Dans notre exemple de consommation quotidienne de 142 A, un parc de batteries de 300 à 350 A serait bien.

Nous avions aussi une batterie de 70A réservée au démarrage du moteur, complètement isolée du reste du circuit électrique. Et ça nous a bien rendu service le jour où les enfants avaient branché par inadvertance l'interrupteur du frigo sur 12V au lieu du gaz et qu'on s'est rendu compte le lendemain matin que les batteries domestiques étaient à plat. On a pu faire démarrer le moteur et recharger les batteries domestiques.

L'éolienne

Nous avons choisi la plus grosse éolienne de la marque Aerogen (la 6), qui fournit 6 A à 15 nœuds de vent, 10 A à 20 nœuds. Nous en avons été très satisfaits. Il nous est souvent arrivé d'entendre les batteries «déborder» de courant (lorsque le régulateur se met en marche pour dissiper le surcroît d'énergie, on entend un petit grésillement). De toutes façons, aucune éolienne ne produit un courant significatif en dessous de 10 nœuds de vent. En revanche certaines sont très bruyantes!

Peut-être aurions-nous dû avoir aussi des panneaux solaires... Mais chaque fois qu'on fait monter un nouvel instrument à bord, il faut savoir qu'on fait aussi monter de multiples problèmes : il faut un régulateur pour chaque panneau, faire entrer le courant dans les batteries sans qu'il reparte vers l'éolienne ou l'alternateur, il faut disposer les panneaux à un endroit toujours ensoleillé (l'idéal étant un portique, mais qui prend de la place, pèse lourd et coûte cher...) Ce problème d'électricité à bord est un des sujets-bateau des conversations de cockpit à l'heure du ti'punch !

Le convertisseur, à quoi sert-il?

Il transforme le 12 V des batteries en 220 V. C'est très pratique pour :

- recharger les batteries du caméscope, de la perceuse rechargeable,
- faire tourner une perceuse (ou tout autre outil) en 220,
- faire fonctionner la tondeuse de coiffeur (coupe gratuite à bord),
- faire tourner un mixer alimentaire (bouillie de bébé, soupe ou... mayonnaise pour les langoustes),
- alimenter le magnétoscope 220V, l'ordinateur portable (pour écrire Le Vent du Large),
- etc.

Mais attention à ne pas le faire fonctionner trop longtemps avec des appareils gourmands en courant (surveiller régulièrement l'état des batteries avec un multimètre) ou bien faire tourner le moteur principal pour alimenter les batteries via l'alternateur.

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ou qui vous a manqué le plus ?

Le meilleur moyen de faire du courant en mer c'est l'alternateur d'arbre d'hélice (sur un cata, on peut en avoir 2). En navigation, l'hélice tourne, entraînée par la vitesse du bateau sous voiles et actionne un alternateur à faible vitesse d'amorçage qui produit du courant. Nous avons connu des bateaux qui faisaient ainsi plein de courant et pouvaient garder leur radar allumé toute la nuit, en plus du pilote auto et des instruments, des feux...

L'alternative à cet appareil est l'hydrogénérateur qui se fixe sur le tableau arrière ou qui est tracté au bout d'une longue aussière.

Qu'est-ce qui n'a pas tenu ?

Nos 3 batteries de 170 A achetées à Lisbonne ont rendu l'âme les unes après les autres. Nous les avons remplacées par des batteries au gel avec lesquelles nous n'avons eu aucun problème.

Nous avions essayé de bricoler une chaise pour installer un hydrogénérateur mais çà n'a pas tenu est nous avons dû y renoncer.

5 - MOUILLAGE

Qu'est-ce qui vous semble indispensable ?

Au moins trois mouillages complets. Mais, mis à part le mouillage «tout chaîne» ou quasi exigé par la législation et qui a son utilité réelle, les 2 autres peuvent être mixtes (10 m de chaîne, puis du câblot), parce que, lorsqu'il faut les remonter, ça pèse!

L'important, c'est d'avoir trois bonnes ancres (1 CQR et 2 plates).

Le guindeau, électrique ou pas ?

Oui, en grande croisière, c'est utile, surtout si l'on doit mouiller deux ou trois fois avant que l'ancre accroche bien. La consommation électrique n'est pas très importante car on fait tourner le moteur chaque fois qu'on se sert du guindeau. Le câblage électrique doit être soigné, de bon diamètre et à l'abri de l'eau et de la corrosion.

Quel type de mouillage utilisiez-vous le plus ?

Généralement, nous utilisions une ancre CQR avec 40 m de chaîne de 10 et 30 m de cordage. Le catamaran était muni d'une patte d'oie pour équilibrer la tension. La plupart du temps, c'est largement suffisant. Mais sur des fonds d'algues, une ancre plate (FOB) accrochait mieux.

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ou qui vous a manqué le plus ?

Peut-être une ancre légère. Mais elles sont encore chères.

6 - ANNEXE

Une annexe gonflable de 3 mètres pour six, est-ce suffisant ?

Oui. C'est une bonne taille (avec plancher) qui permet de la dégonfler et la gonfler sans problèmes et de la ranger assez facilement. L'annexe est un instrument précieux quand on vit en bateau et il faut être soigneux et prudent. On a vu des amis s'être fait voler leur annexe, eh bien, ils étaient très embêtés. L'enchaîner aux pontons ou à l'arrière de son bateau. La remonter la nuit.

Il faut surtout la tenir propre (pas de sable) et sèche au fond. Un fond plein d'eau est très désagréable, surtout quand on transporte une lessive propre et sèche ou des courses fragiles. Cela demande une attention constante et un peu d'entretien, mais ça en vaut la peine. Idem pour les petits trous dans les boudins. Réparer dès que possible.

Bien sûr l'idéal, c'est l'annexe gonflable à fond rigide, mais plus difficile à stocker et plus chère.

Et un moteur de 3,5 CV?

De mon point de vue, c'est insuffisant, surtout si l'on a à remonter contre le vent et le clapot avec 5 ou 6 personnes à bord. C'est aussi plus pratique d'utiliser l'annexe pour explorer une baie ou se rendre à terre si l'on a un moteur de 5 CV ou plus. Et quand on doit porter un second mouillage contre le vent...

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ou qui vous a manqué le plus ?

Un hors-bord de 5 CV, à la place de notre 3,5 CV vieux, fatigué qui tombait en panne trop souvent (quel temps passé à bricoler ce moteur !). Au mouillage (les 4/5 du temps du voyage) ce qui compte, ce n'est pas le bateau, c'est l'annexe.

Qu'est-ce qui n'a pas tenu ?

Ce qui a bien tenu, ce sont toutes les réparations faites sur les boudins ou le fond de l'annexe. Mais il faut savoir que le soleil et les UV attaquent le caoutchouc. Nous avions donc confectionné une housse

pour l'annexe, qui l'a bien protégée. Et qui l'a gardée bien propre. On peut la faire faire aux Canaries, et économiser ainsi beaucoup de temps et d'énervement car ce n'est pas facile à faire sur le pont d'un bateau ou même sur un ponton. Choisir un bon tissu qui durera.

7 - SÉCURITÉ

Une alarme dans le bateau est-elle indispensable ?

Non, pas dans les zones où nous sommes allés. Quand on quitte le bateau, on le ferme à clé. On peut éventuellement demander à un bateau voisin de surveiller pendant qu'on s'absente, à charge de revanche.

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ou qui vous a manqué le plus ?

Surtout pas d'arme à bord. Nous ne nous sommes jamais senti en danger. Les enfants sont sans doute de bons ambassadeurs vis-à-vis des populations locales.

Qu'est-ce qui n'a pas tenu?

Un bas-hauban a cassé durant la traversée de l'Atlantique, malgré une sérieuse vérification avant le départ. Les changer préventivement tous les 10 ans, pour éviter de gros ennuis imprévisibles.

D'une façon générale, acheter et changer le nécessaire en France avant de partir, y compris les pièces de rechange (joints wc, filtres à huile, courroies, etc.). Une fois partis, c'est galère de trouver ce qu'on veut : soit c'est introuvable ou pas aux mêmes normes (par exemple le système métrique n'est pas encore universellement répandu, surtout dans les pays d'influence Anglaise ou américaine), ou alors c'est hors de prix (parfois 40 à 50% plus cher qu'en France).

Un conseil?

Préparer une liste des choses à embarquer d'urgence dans le radeau de survie (déjà pourvu d'un nécessaire de premiers secours) en cas de malheur :

- un bidon de survie étanche contenant des aliments riches (barres chocolatées, raisins secs, crackers...)
- Bidons d'eau
- Balise Sarsat-Cospas
- GPS portable de secours (et piles de secours)
- Valise de fusées du bord
- Miroir de signalisation
- Gilets de sauvetage
- Pulls, chapeaux, crème solaire
- Anti-mal de mer
- Une carte (grand routier)
- Compas de relèvement
- Torche(s) et piles
- Papier et stylos
- Livres, jeu d'échecs...
- Lignes de pêche, hameçons, leurres
- Fusil sous-marin et couteau de plongée
- Livre de bord
- Cordage

8 - TEMPÉRATURE

Fait-il chaud durant tout le voyage (la nuit également ?)

Nous avons eu chaud à partir du Cap Vert, mais l'année était particulièrement fraîche... Prévoyez d'être bien couverts jusqu'à la traversée de l'Atlantique, surtout la nuit. Après, c'est un climat tropical qui reste chaud même la nuit. Attention au retour : il fait frais et même froid sur l'Atlantique nord...

Quels vêtements pour les enfants ?

Première partie du voyage : blue-jean, chaussettes, chaussures, bottes, pulls, ciré pour les jours de mauvais temps.

Aux Antilles : short ou maillot de bain, tee-shirt, chemisette, sweat shirt pour certains soirs frais. Chapeau, bob ou casquette impératif. Les maillots de bain s'usent vite (ils sont beaucoup portés) : en avoir plusieurs par personne.

Pour les pieds : des chaussures en plastique qui permettent d'aller dans l'eau et de ne pas se blesser sur les rochers, les cailloux... (prévoir différentes tailles à l'avance car les enfants grandissent vite et les perdent facilement). Prévoir aussi une paire de petites tennis légères par enfant.

Faut-il des ensembles polaires pour toute la famille ?

Non. Un pull en lainage et un ciré suffisent pour les enfants. Pour les adultes qui font des quarts à l'extérieur, un polaire et un ciré sont nécessaires jusqu'aux Canaries ou au Cap Vert.

9 - ÉQUIPEMENT INTÉRIEUR

Pourquoi aviez-vous une télévision ?

C'est très utile pour les enfants en grande traversée ou lorsqu'il fait mauvais au mouillage. Ou encore lorsque nous recevions des amis à dîner et qu'il fallait que les enfants se tiennent tranquilles : Babar, Walt Disney, films pour enfants enregistrés à la télé avant de partir. On peut aussi faire des échanges avec d'autres bateaux ou se faire envoyer des cassettes depuis la France.

La télé ne marchait qu'avec le magnétoscope. Nous n'avions pas d'antenne et les standards aux Antilles ou aux USA sont différents du standard SECAM français (même le SECAM antillais est différent du SECAM métropolitain). Il faut un appareil multistandard PAL-SECAM-NTSC et une antenne en tête de mât si l'on veut recevoir les nouvelles ou des films.

Nous pouvions aussi regarder les cassettes vidéo que nous tournions nous-mêmes avec notre caméscope.

Le chauffe-eau est-il vraiment utile?

Il était à bord de Loren lorsque nous l'avons acheté. Nous ne nous en sommes jamais servi, sauf en saison froide, en Bretagne. Mais avant que l'eau soit chaude au robinet, il faut en laisser couler pas mal... d'où gaspillage d'eau douce et de courant électrique.

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ?

Davantage de panneaux ouvrants, en particulier à l'avant.

10 - LA CUISINE

Quels sont les repas les plus appréciés ?

- les raviolis (très pratiques en navigation)
- la semoule (à servir avec un plat en sauce). S'il en reste, on peut même la manger sucrée.
- le poisson frais (à la tahitienne, grillé, sauté, en sauce...)
- la langouste
- la viande aux États-Unis
- le Mac Do, partout

Le livre de Michèle Meffre «Et vogue la cambuse» contient de nombreuses recettes faciles et rapides.

Qu'est-ce que vous auriez souhaité avoir ou qui vous a manqué le plus ?

Peut-être un plus grand frigo pour garder plus de nourriture au frais. Avec 6 personnes à bord, il faut

faire des courses très souvent...

Un bon four car innover en cuisine est une gageure si l'on n'a pas de BON four.

Emporter un brûleur de rechange pour le gaz.

11 - L'EAU

Les réserves d'eau de 400 litres étaient-elles suffisantes ?

En traversée principalement, on économise l'eau douce : on peut se laver à l'eau de mer et se rincer rapidement avec un pulvérisateur d'eau douce (pour arroser les plantes), on peut cuisiner les pâtes ou le riz avec 1/3 d'eau de mer...

Si l'on prévoit 3 litres d'eau douce par jour et par personne, cela fait 15 litres par jour pour 5 personnes. Pour une traversée de 20 jours (nous avons mis 15 jours), on arrive à un total de 300 litres. Or nous avions 300 litres dans nos réservoirs + 100 litres en bidons.

Il faut néanmoins être prudent et économe : la pompe électrique laisse filer l'eau douce beaucoup plus vite qu'une pompe à pied. Et les enfants ont parfois tendance à laisser un robinet ouvert...

Buviez-vous l'eau des réservoirs ?

Oui, en y adjoignant un produit de type Aqua Clean ou Pura Tank, ou bien quelques gouttes d'eau de javel (10 gouttes pour 10 litres). Mais généralement, hors traversée, nous buvions l'eau des bidons (10 litres), plus faciles à remplir et plus faciles à nettoyer.

12 - L'ARGENT

Quel est le moyen de paiement le plus facile pour ce voyage ?

Nous avions deux cartes de crédit : une carte Visa Internationale et une carte Visa Gold. Nous avons pu nous en servir partout où l'on pouvait payer par carte ou bien retirer de l'argent dans une banque ou dans un distributeur. C'est le meilleur moyen de paiement : pas de sortie en liquide difficile à contrôler quand on fait ses comptes, pas de commission, débit différé...

Il faut néanmoins garder le numéro de ses cartes écrit quelque part en cas de vol pour pouvoir signaler laquelle a été volée, ainsi que le numéro de téléphone du centre Carte Bleue où téléphoner en cas de vol. Même précaution pour tous les papiers : passeports, carnet de francisation, permis de conduire, etc. Avoir une copie à bord et une copie en France.

En cas de vol (ou de démagnétisation, qui rend la carte inutilisable), on peut avoir prévenu son banquier (avant de partir) qu'on aura peut-être besoin d'une carte neuve très vite, afin qu'il fasse accélérer la procédure de remplacement.

Inutile d'avoir un carnet de chèques. Même aux Antilles Françaises, personne n'en veut!

Où peut-on retirer de l'argent liquide ?

Dans plein d'endroits différents on peut retirer de l'argent liquide, soit dans une banque, soit à un distributeur de billets. Attention, c'est généralement dans la monnaie du pays où l'on est : pas de problèmes si l'on a l'occasion de s'en servir plus tard ou ailleurs (exemple : les dollars EC valables dans presque toutes les Antilles ex-anglaises), mais ne pas en retirer trop au Cap Vert ou en République Dominicaine : vous auriez du mal à les changer ailleurs...

Aucun problème pour tirer de l'argent liquide en Espagne, Portugal (y compris Madère et Canaries), Antilles Françaises et ex-Anglaises, Porto Rico, République Dominicaine, etc. Le plus difficile est sans doute le Cap Vert, Haïti et peut-être Cuba et l'Afrique, nous n'y sommes pas allés.

De toutes façons, il faut toujours avoir une réserve d'argent liquide en Dollars Américains (petites coupures de 1, 5, 10 et 20\$), en plusieurs enveloppes cachées à plusieurs endroits dans le bateau, pour faire face à un coup dur ou à une panne de liquide. Le Dollar US s'échange quasiment partout.

Peut-on continuer à percevoir les Allocations Familiales ?

En principe, non. La loi stipule que si l'on a quitté le territoire Français depuis plus de 6 mois, on ne peut plus bénéficier des Allocations Familiales. Il faut résider en France.

13 - LA SANTÉ

Avez-vous été malades ?

D'une façon générale, on est rarement malade en bateau car on vit dans un milieu sain et peu pathogène. Nos enfants n'ont pas été malades, sauf au Cap Vert où ils ont sucé des glaçons d'eau locale, non traitée. Mais ils ont perdu des dents. Avoir à bord quelques petits cadeaux ou friandises à offrir à cette occasion («la petite souris est passée»). Prévoir aussi des cadeaux pour Noël, déjà emballés. Des réserves de piles pour les jouets.

Quels produits pharmaceutiques emporter?

Crèmes solaires, écran total.

Sparadrap et Urgopore (ou Micropore) et gaze en quantité, pour faire ses pansements soi-même.

Gel d'Arnica pour les coups.

Une pommade anti-grattage après piqûres de moustiques. Biafine en crème le soir (coup de soleil) et après les piqûres de méduse.

Pommade anti-histaminique si piqûre près de l'oeil ou autre, avec mauvaise évolution (gonflement).

Accidents fréquents: petites coupures, bobos qui ne cicatrisent pas à cause de l'air salin et des bains. Pour ces bobos qui ne passent pas car on se mouille tout le temps les mains (ampoules, coupures), voici le seul traitement efficace en 48 heures, sinon impossible de s'en débarrasser, ça empire. À force, les enfants font plus attention à leurs gestes car la baignade est interdite:

- 1) baignade interdite pendant 48 h
- 2) désinfecter (éventuellement bain de pied javellisé)
- 3) pansement hermétique maison : gaze + collant avec pommade Auréomicine 2% sur la coupure.

Aspirine en suppositoire (peu, mais mettre au frigo avant de s'en servir), et Paracétamol.

Les enfants attrapent facilement des vers sous les tropiques (plage, eau...) : vermifuge en grosse quantité : Fluvermal, peu onéreux en France, hors de prix ailleurs (en anglais : vers = worms)

Diantalvic : pour douleurs. Célestène (cortisone) si douleur plus forte, en gouttes pour les enfants, en cachets ou gélules pour adultes. Et un tube d'Efferalgan Codéïne si douleur insupportable. Préférer cachets ou gélules s'il y a le choix (en sachets, l'humidité rend la poudre compacte)

Anti-mycosique : 1 corticoïde + 1 tube de pommade Pévaryl.

Mains ou pieds qui peluchent par cloques : commencer avec du talc camphré (si c'est de la «bourbouille», terme Antillais) et pommade Anaxéryl si c'est un Psoriasis.

Anti-impétigo (pommade Auréomicine)

Brûlures légères courantes : passer du dentifrice sur la brûlure, qui calme la douleur. Puis Biafine.

Brûlures plus graves : Biogaze ou Antibiotulle Gras

Anti-inflammatoire: Nifluril 400 pour enfants et Nifluril pour adultes + Nifluril gel pour les coups.

Pas de problème de sécheresse de peau à bord.

Problèmes digestifs : Imodium pour diarrhées. Coca-cola pour vomissements (en avoir toujours une canette pour ça).

Pansements intestinaux (Smecta...) et levure si traitement antibiotique.

Traumatismes : prévoir une ou deux attelles pour les doigts (des guide-langue en bois font l'affaire), bandes Velpeau de largeurs différentes pour immobiliser et une bande auto-aggrippante.

La vitamine D pour le bébé (Stérogyl) n'est plus nécessaire dès lors qu'il vit sous les rayons du soleil.

Antibiotiques spectre large: Augmentin et Clamoxil (2 familles différentes d'antibiotiques)

Acheter des médicaments génériques (moins chers)

Quantités : l'équivalent de 2 traitements de chaque produit (dosage enfant + dosage adulte)

En transat, s'il y a à bord des personnes avec leur appendices, prévoir des piqûres pour éviter (ou retarder) la péritonite en cas de crise d'appendicite et pouvoir dérouter un cargo par VHF (médecin à bord). Si BLU, consultation médicale par BLU.

Prévoir une caisse en plastique pour bains fréquents du bébé (réhydratation par le corps)

Faire une réserve de couches-culottes aux Canaries (on n'en trouve pas au Cap Vert et aux Antilles, il y a peu de choix ou c'est très cher)

Pharmacie et lessive à garder en boites type Tupperware

Avez-vous eu le mal de mer ?

Quand le mal de mer est commencé, il est difficile de s'en débarrasser. Occuper les enfants ou les mettre en position horizontale. Le mieux ce sont les pastilles autocollantes Scopoderm (qui ne se trouvent plus en France) que l'on obtient sur ordonnance aux États-Unis (pour adultes uniquement). Mais elles rendent la bouche pâteuse.

Rosanne a été affectée quasi chroniquement du mal de mer et devait s'allonger dans le cockpit durant les navigations. Rien n'a pu la guérir. Les autres (y compris les adultes) se sont amarinés assez vite. Mais avant chaque navigation importante, surtout si nous n'avions pas navigué depuis longtemps, nous donnions un demi-comprimé de Mercalm.

Partir avec plusieurs produits à essayer selon les individus :

- Homéopathie
- Mercalm : marche bien pour les enfants qui somnolent au début (au bout de 20 mn) mais sont un peu excités par la caféine après une heure.
- Sureptil : sans effets secondaires, sans ordonnance. 1 ou 2 avant de partir et 1 toutes les 6-8 heures le temps de s'amariner.

Quelle couverture sociale? Aviez-vous une mutuelle?

Uniquement la Sécurité Sociale, qui court un an après le dernier bulletin de salaire. Nous avons appris qu'il est possible de bénéficier à nouveau d'un an de sécu à condition de travailler au moins une soixantaine d'heures durant le onzième mois. Renseignez-vous à votre centre de SS, mais il faut insister car cette disposition du code de la SS n'est pas connue du tout.

Souscrire à une mutuelle volontaire était trop onéreux pour nous, mais il en existe plein.

Quelle assistance rapatriement pour toute la famille ?

Aucune. Nous avons bien examiné le sujet, et nous nous sommes rendus compte que les assistances rapatriement sont généralement valables dans la limite de trois mois après le départ. Après, c'est beaucoup plus cher. Demandez à votre assureur ou à votre banquier. Ils débrouilleront le problème pour vous, c'est leur boulot. Mais c'est cher, surtout pour une famille de 5 ou 6 personnes.

Cependant, il existe des avantages spécifiques à chaque compagnie d'assurance : par exemple, notre assurance habitation à la MAIF comprenait un contrat Inter-Mutuelles-Assistance (avec, entre autres, un rapatriement dans un délai de 90 jours après le départ). De même, les transactions payées par Carte Visa Internationale Gold nous permettaient de ne pas payer l'assurance facultative lors de la location de voitures et couvre certains risque (vol d'objets personnels ou de papiers d'identité...).

Quels vaccins faut-il prévoir ?

Cela dépend des pays ou l'on va. Pour l'Amérique du Sud, il faut la Fièvre Jaune : à l'hôpital Pasteur

à Paris. Pour les Antilles : être à jour des vaccinations exigibles en France : Pentacoque, ROR, BCG, Typhus, etc.

Dans tous les cas, il faut s'y prendre assez longtemps à l'avance (car il y a des rappels à faire à 6 mois et d'autres à 1 an) pour que tout soit fait avant le départ.

14 - LES ENFANTS

Quels sont les indispensables pour les occuper ?

L'école, bien sûr, mais aussi des livres (bandes dessinées, belles histoires, encyclopédie junior), des jeux de société (Uno, 1000 bornes, Scrabble, dominos, échecs, etc.), des cassettes de musique ou d'histoires (collection «un livre - une cassette» chez Père Castor - Flammarion ou bien collection «un livre à écouter» chez Folio Cadet - Gallimard), un mini-cassette à piles dédié aux enfants, des puzzles, du Lego, du Meccano, des poupées avec assortiment de vêtements et accessoires, des coloriages et crayons de couleur ou feutres, des découpages (prévoir plusieurs paires de ciseaux), de petites voitures et camions, etc. Pour les tout-petits : cubes, hochets, empilages, bouée-culotte...

Tous ces jeux seront rangés dans des boîtes en plastique éventuellement empilables.

Nota: si vous partez longtemps, prévoir aussi des jeux et des livres de l'âge qu'ils auront dans 1 ou 2 ans, car on n'en trouve pas en Français, sauf aux Antilles Françaises. Sortez de temps en temps un nouveau jeu ou livre de vos coffres, pour créer de la nouveauté. Rangez aussi temporairement des livres et jeux trop connus ou délaissés, pour les re-sortir à nouveau quelques semaines plus tard. Éventuellement, vous pourrez faire des échanges de jeux et livres avec d'autres bateaux de rencontre.

Ajouter aussi à la liste : masques, palmes, tubas...

Les cours du CNED : en mer ou uniquement aux escales ?

En principe, tous les jours au mouillage. Parfois aussi en mer (grande traversée calme). Généralement 2 à 3 heures par jour pour des petits qui ne feront que maths et français, s'ils sont assidus.

Il faut s'y tenir et avancer en suivant le programme et les dates d'envoi des devoirs. Attention à ne pas faire le travail de l'enfant, ni celui de la maîtresse (ne pas envoyer des devoirs parfaits, déjà corrigés, ça ne servirait à rien à l'enfant).

Il ne faut pas non plus être complètement dépendant du CNED et vouloir faire TOUT le programme et TOUS les exercices, au point de ne plus sortir du bateau tant que les devoirs ne sont pas faits : on ne voyage plus, on ne visite plus rien. L'essentiel est que l'enfant acquière un savoir correspondant à son âge.

Il faut savoir que le rôle de parent-répétiteur est délicat à tenir : les enfants en profitent pour négocier, biaiser, se buter, etc, ce qu'ils ne feraient pas avec une maîtresse ou un professeur étranger à la famille. Il faut donc essayer de les responsabiliser le plus possible à travailler seuls.

Le mieux est que chaque enfant puisse travailler seul dans une cabine, loin des distractions des autres. Nous avions fabriqué en contre-plaqué des tables pliantes à poser sur le lit (comme des plateaux de malade).

Les trois grands enfants ont-ils vécu le voyage de la même façon ?

Oui, je crois car ils sont proches en âge. Ils ont fait pas mal de rencontres d'enfants en bateau avec qui ils allaient jouer, ce qui les a beaucoup ouvert aux autres. Ils se sont aussi intéressés à ce qui tourne autour de la vie en bateau : les poissons, la pêche, la navigation, les quarts de nuit, les feux, les étoiles...

À la fin, ils étaient capables de partir en annexe seuls (à la rame) pour aller à la plage ou voir d'autres

Ils reviennent plus ouverts, plus autonomes qu'avant.

15 - DIVERS

Quelles sont les choses ou les services les plus difficiles à se procurer ?

Presque partout où nous sommes allés, le prix d'un fax était prohibitif (jusqu'à 10 dollars!) et même la réception est payante dans beaucoup d'endroits. Sans compter qu'il n'est pas toujours simple de trouver un fax. Le téléphone est plus facile, même s'il finit par revenir cher.

Toutes les réparations sont chères hors de France, et généralement pas faciles à obtenir si l'on ne parle pas la langue du pays. Partir avec un bateau en bon état et des pièces de rechange.

Quels sont les livres incontournables pour préparer les grand départ ?

«Le guide de grande croisière» de Jean-Michel et Danny Barrault (Ouest-France) : très bien fait, plein de bons sens et d'idées pour préparer et vivre son voyage.

«Mettre les voiles avec Antoine» (Arthaud) : ancien, parfois inexact, mais plein de conseils utiles.

«World cruising routes» de Jimmy Cornell : guide des routes océaniques pour voiliers, et des saisons favorables pur les parcourir.

On peut ensuite ajouter des récits de voyage (récents, de préférence) dans lesquels on glanera çà et là une idée, une information, une astuce...

16 - ENCORE QUELQUES TRUCS?

Emporter des gadgets à offrir en voyage : tee-shirts et casquettes publicitaires, échantillons de parfum, porte-clés, stylo-bille, etc.

Fabriquez vous-même et emportez les pavillons de courtoisie des pays où vous passerez. Un rectangle de tissu blanc, des pochoirs en bristol ou en carton, et une bombe de peinture bleue, rouge, noir, vert, jaune suffisent. N'oubliez pas de confectionner aussi au moins un pavillon national pour chaque année de voyage.

Prévoir du matériel de pêche pour la traversée, et des réserves car on en perd pas mal.

Voilà, j'espère que tout ceci vous sera utile pour préparer votre voyage. Vous pouvez aussi consulter le site web de Loren: http://www.citeweb.net/loren

S'il y a d'autres questions que vous vous posez ou des précisions que vous voulez avoir, n'hésitez pas à nous contacter. Nous nous ferons un plaisir de vous renseigner.





ATLANTICOS

Le grand départ

The vie bien remplie, voire trop. Du stress, beaucoup d'énergie dépensée et un sentiment d'insatisfaction générale, l'impression de perdre sa vie à la gagner.

Un break dans cette course paraissait nécessaire à Constance et Yves (33 et 39 ans) pour revenir à un style de vie plus calme, plus épanouissant et plus enrichissant. L'ouverture s'est faite à l'occasion d'un séjour de quinze jours sur le voilier du père d'Yves, aux Antilles, courant janvier 1995. Sur un bateau, loin de Paris, tranquillement bercés par l'alizé, sous le soleil tropical, goûtant les plaisirs d'une vie ralentie, rythmée par la mer et les astres, c'est presque naturellement que surgit l'idée simple, lumineuse, évidente : pourquoi ne pas tout quitter pour vivre de cette façon-là pendant un an, deux ans, ou plus?



Départ en famille, de Marennesd'Oléron, le 29 juillet, pour deux ans de vie en bateau autour de l'Atlantique. Une jolie aventure, à suivre!

De retour en métropole, l'idée était toujours là, vivace, enracinée, paraissant chaque jour moins illusoire. Il fallait la mettre en œuvre.

C'est ce que les de Montbron feront assez vite, se renseignant sur les types de bateaux, les

programmes de navigation possibles, rencontrant d'autres allumés ayant déjà sauté le pas, avec ou sans enfants, épluchant des collections entières de revues nautiques...

Peu à peu, ils constateront que leur projet n'est pas si fou, que bien d'autres vivent sur l'eau, parfois depuis des années, obscurs héros de l'océan au quotidien, dont on n'entend jamais parler à la télévision...

Au fur et à mesure de leurs rencontres, ils arrêtent le choix du bateau : un catamaran, pour naviguer à plat, avoir de la place à bord, et disposer de trois cabines indépendantes. Après examen des nombreuses plaquettes descriptives des différents chantiers sollicités, le modèle fut aussi défini : un Snowgoose.

Un jour, un ami conseille à Constance et Yves de consulter les revues nautiques anglaises. Aussitôt dit, aussitôt fait. De nombreuses annonces se trouvent dans les journaux britanniques. Après plusieurs appels téléphoniques, en Angleterre, ils finiront pas tomber sur le propriétaire d'un bateau de 1985, dans le nord du pays. La décision sera vite prise.

Le mois d'octobre, c'est aussi la première sortie avec les enfants qui découvrent Loren et la vie en bateau : croisière à Belle-Ile pour le week-end. Rosane, Hubert et Paulin s'approprient leur cabine, apprennent à

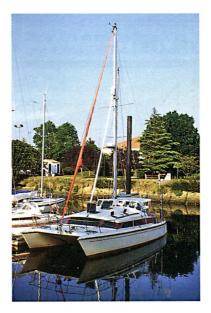
vivre en bateau, s'amusent sur la plage, rencontrent de nouveaux copains. C'est bien parti. D'ailleurs plusieurs personnes qui ont voyagé longtemps en famille les ont prévenus : les enfants s'adaptent beaucoup plus vite que les adultes à la vie à bord.

Après avoir arpenté le Salon Nautique, rencontré de grands voyageurs passionnants ou des fabriquants de matériel, les de Madère/Canaries en octobre Montbron préparent leur maison flottante : achats de cartes, de documents nautiques, pharmacie du bord, housses pour les coussins, et surtout des listes. Des listes de choses à faire, à acheter, à emporter, à Côtes du Brésil et Guyane en fabriquer ou à réparer... La date du départ approche et Loren est prête pour son grand voyage.

Constance et Yves recherchent un (e) équipier (e) hauturier (e) pour la transat au mois de novembre 1996.

Tél.: 56 65 61 78 ou 16 1. 34 51 24 71

Loren, Snowgoose de 11.20 m Bretagne/Espagne en juillet 96 Espagne/Portugal en août Portugal/Madère en septembre Canaries/Cap-Vert en novembre Cap-Vert/Salvador de Bahia en décembre 96 janvier/février 97 Saint-Vincent, Sainte-Lucie, Martinique, Dominique, Guadeloupe, Antigua... entre mars et juin 97 A partir de juin 97: Grenadines, Roques, Venezuela, Barbade





Février 1997

LOREN AU CAP-VERT



Loren et son équipage ont largué les amarres le 13 juillet. C'est de Tarrafal de Santiago, au Cap-Vert, que Constance et Yves nous ont écrit, le 7 décembre dernier...

Aux Canaries et au Cap-Vert, nous avons rencontré de nombreux bateaux de voyage, chacun avec son histoire et son programme.

Il y a Didier, ex-consultant en recrutement qui a pris deux années sabbatiques, en accord avec son entreprise, pour faire

le tour du monde sur son petit voilier en bois. Il y a Jean sur un bateau en acier qu'il a construit lui-même et qui rend des services à tout le monde avec gentillesse et compétence. Il possède à bord une panoplie complète d'outils et de machines qui lui permettent de réaliser parfois de gros travaux : fabriquer un tangon, souder des tubes inox (c'est lui qui a soudé les plaques inox sur le tube de notre éolienne. Voir l'astuce anti-vibration présentée plus loin), réparer une barre franche, etc. Sa disponibilité et sa faconde méridionale ont conquis tout le ponton de Las Palmas. Il y a aussi Louis et Ginette, retraités qui rééditent sur leur Sharki le

voyage qu'ils ont déjà réalisé, il y a 5 ans : Canaries, Cap-Vert, Brésil, Antilles. Ils retrouvent les lieux et les mouillages qu'ils ont déjà fréquentés avec un petit air de déjà vu qui les déçoit un peu. Il ne faut pas refaire le même voyage. Il y a Roland et Violette qui sont partis « pour au moins 5 ans » avec leurs deux enfants de 16 et 7 ans. Prévoyants, ils ont embarqué dans leur 13 mètres en acier *Vagues à l'Ame* 80 bocaux faits maison, 500 boîtes de conserve, 4 vélos et tout un matériel en 220 volts (perceuse, scie sauteuse, mixer, machine à coudre) qu'ils font tourner grâce à un convertisseur 12-220 V. Les enfants font très sérieusement leurs études par correspondance et nous ont impressionnés par leur application. Nous avons aussi rencontré Thierry et Catherine, partis avec leurs trois enfants de 13, 10 et 5 ans sur un grand catamaran de 13 mètres sur 7 pour faire le tour du monde en trois ans. Thierry, la quarantaine dynamique,



Au début de notre voyage, une question cruciale s'est posée: avoir un équipier ou pas? Après avoir testé les deux solutions, nous avons fait notre choix. Les avantages d'un équipier sont évidents: une paire de bras supplémentaires pour les manœuvres, des quarts de nuit plus courts et mieux répartis. Mais les inconvénients nous ont rebutés après deux tentatives. Un équipier occupe une cabine (sur un bateau ça compte), c'est une bouche de plus à nourrir et à désaltérer (en traversée, les vivres et l'eau ne sont pas inépuisables), et surtout c'est une présence étrangère à notre famille qui, quelle que soit sa discrétion, finit par peser sur notre intimité. Nous avons donc décidé de poursuivre notre voyage sans équipier.

était médecin spécialiste à Paris, avec une belle et grande maison à Saint-Cloud. En juillet, il a vendu cabinet et maison et abandonné sa vie bourgeoise bien réglée pour entraîner sa famille dans la réalisation de son rêve. Il y a aussi... mais la liste serait trop longue. Bref, nous ne sommes pas les seuls à voyager ainsi, à avoir quitté notre quotidien pour découvrir le

monde autrement, pour un temps ou pour toujours.



Rosanne, Hubert et Paulin: « C'est maman qui fait la cuisine, et nous on met le couvert et on débarrasse... »

DES NOUVELLES DE...

- James Wharram. GAIA est à Brisbane depuis le 11 octobre. Nouvelle-Zélande, Fiji, Vanuatu, Nouvelle-Calédonie ont été au programme de l'année 96.
- Isabelle et Yves Barbier. Prc'la Lune se repose à Sainte-Anne (Martinique), le temps de modifier et réparer quelques bricoles.
- Sandrine et Sylvain Cantan. PETREL est arrivé au Brésil d'où il nous a adressé sa première « Plume », un bulletin de liaison qui raconte son voyage.

 Vous pouvez vous aussi recevoir les 4 numéros de ce petit journal (3 numéros à venir, en adressant un chèque de 300 francs à l'ordre de l'association Pétrel, « La Montagne », 74330 Lovagny, France.)



Constance de Montbron EN FAMILLE SUR L'ATLANTIQUE

Ils le font!



La famille Montbron a découvert le bateau sur le tard. Ce qui ne l'a pas empêchée de décider de quitter Paris pour deux ans. En cata. Cap sur les Antilles. Constance livre ici les préparatifs de leur aventure...

résentons la petite famille: Constance (33 ans), Yves (39 ans), Rosanne (6 ans), Hubert (4 ans et demi) et Paulin (3 ans et demi). Les hasards de la vie nous ont éloignés de nos attaches familiales en Gironde et contraints à vivre en région parisienne. Qualité de vie dégradée et goût d'inachevé... Une pause nous semblait nécessaire. Mais, prisonniers du quotidien, il était difficile de transformer ce vœu en réalité.

«L'ouverture s'est faite à l'occasion d'un séjour sur le voilier du père d'Yves aux Antilles, courant janvier 1995. Nous étions sur un bateau, loin de Paris, bercés par l'alizé, sous le soleil tropical, goûtant les plaisirs d'une vie rythmée par la mer et les astres, quand l'idée nous vint : et si nous quittions tout pour vivre de cette façon-là pendant un ou deux ans ? Si nous partions vivre en famille sur un voilier ?

«A notre retour en métropole, l'idée est toujours là, vivace. Nous nous renseignons sur les types de bateaux, les programmes de navigation, rencontrant d'autres passionnés qui ont déjà franchi le pas. Le bateau sera un catamaran, pour naviguer à plat, avoir de la place à bord, disposer de trois cabines indépendantes. Après examen des

plaquettes des chantiers sollicités, le modèle est aussi défini : un Snowgoose («oie blanche» en anglais), bateau anglais fabriqué à plus de 400 exemplaires. Mais il n'est pas très courant en France et aucun des bateaux visités ne nous convient... Un ami nous conseille alors de consulter les revues anglaises. Après plusieurs appels en Angleterre, nous joignons le propriétaire d'un bateau construit en 1985, dans le Nord du pays.

«Trish a passé l'examen avec succès. Demain, il sera à nous !»

«Il nous dit qu'il est d'accord pour nous accueillir et nous faire visiter *Trish*, son bateau, mais qu'il part le surlendemain pour plusieurs jours. Yves et moi décidons donc de prendre immédiatement un train pour l'Angleterre, avec les deux plus jeunes de nos trois enfants. Après neuf heures de voyage, nous arrivons à Barroow-on-Furness, au Sud de l'Ecosse. Là, George, le propriétaire, nous attend, aimable et disponible. Il nous fait visiter son bateau, nous invite chez lui pour un thé et nous propose de revenir voir

le catamaran le lendemain, mais sans lui – il doit partir tôt.. Il nous indique simplement où il cache la clé du bateau.

«Le soir, à l'hôtel, nous sommes très excités par ce voilier, qui nous a paru bien équipé et bien entretenu. Après une nuit reposante, nous allons revoir *Trish*. Il est là, posé sur la grève, en plein soleil. Nous faisons à nouveau une visite détaillée et de nombreuses photos, nous imaginant à la barre.

«A la mi-journée, nous reprenons un train pour Paris. Le voyage n'a pas été inutile. En juin, nous faisons une proposition par téléphone à George: nous reverrons le bateau sur place, début août, avec mon père, et repartirons avec *Trish*. Nous convenons aussi d'un prix ferme, après négociation.

«Reste à résoudre mille tracas : s'informer sur les formalités d'importation d'un navire étranger, débloquer l'argent, trouver un moyen de le transférer en Angleterre, faire assurer un bateau dont nous ne sommes pas encore propriétaires, trouver un anneau, convaincre un équipier de se joindre à nous, réserver des billets d'avion pour quatre, acheter et emporter un minimum de matériel de sécurité...

«Le dimanche 6 août 1995 à 7 heures du matin, Yves, Hugues, Francis et moi embarquons à Roissy, direction Lancaster.

Nous sommes sur-

chargés... Après une heure de vol,

nous prenons un train qui nous

emmène au bateau - et nous com-

mençons notre examen approfondi.

Le soir, nous tenons conseil et

comparons nos points de vue. Nous

sommes d'accord : Trish a passé

l'examen avec succès. Demain, il

sera à nous ! Il faut maintenant pré-

parer notre départ : signer les docu-

ments officiels, appeler notre ban-

que, faire l'avitaillement et

compléter l'outillage du bateau...

«Le lendemain, nous appareillons en début de matinée. Mer belle, vent doux et soleil. La traversée est prévue pour durer cinq jours et quatre nuits, jusqu'à l'archipel de Glénan. Nous découvrons le GPS, la lecture des cartes marines, le point par relèvement, l'envoi du spi, la navigation de nuit, la confection des nœuds marins... Tout est nouveau! Nous essayons d'apprendre ce que nous pouvons de la part des deux navigateurs expérimentés qui nous accompagnent.

«Le bateau est marin, confortable, bien équipé. Peu à peu, chacun trouve son rythme, participe à la vie du bord... Au début, c'est dur de se lever à 2 heures du matin pour prendre son quart, mais c'est



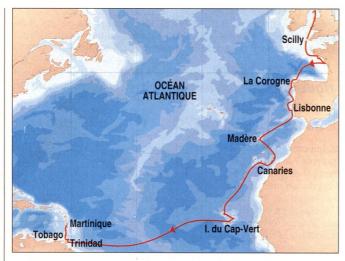
un vrai plaisir de naviguer de nuit, seuls sous les étoiles. Un matin, le vent se lève brutalement et nous devons rentrer un peu de toile – facile avec l'enrouleur de génois et celui de grandvoile. Mais la mer se forme. Nous voilà un peu malades... Pas très sérieux pour de futurs navigateurs au long cours! Heureusement, il ne reste que quelques heures de navigation avant d'arriver aux îles Scilly. Les Scilly, escale bien méritée. Mouillage tranquille, bière au pub et promenade sur les quais.

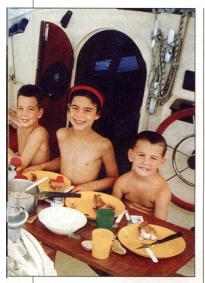
«Après une nuit de repos, nous



Mai 1997

ANNÉE SABBATIQUE : DU RÊVE À LA RÉALITÉ





Constance, Hubert, Rosanne et Paulin ont rapidement pris goût à la vie en bateau. Tout comme Yves, qui savoure les plaisirs d'une pêche généreuse, à l'image de cette superbe dorade coryphène.



repartons en direction de la France. Il nous reste à négocier la traversée du rail d'Ouessant et le raz de Sein. Prudent, Francis décide d'attendre la renverse de marée: ainsi, nous passons sans coup férir, sous le soleil d'août, cet endroit mythique. Encore quelques milles et nous serons en vue de l'archipel de Glénan.

«Mais dame Météo décide de nous mettre une nouvelle fois à l'épreuve : elle fait tomber la nuit, le vent et le brouillard. Nous gagnons l'archipel, entrons dans

«En octobre , Rosanne, Hubert et Paulin apprennent à vivre en bateau...»

une anse abritée et laissons tomber l'ancre sur le fond. Il est 3 heures du matin. Ah dormir! Nous passons ensuite deux journées merveilleuses dans l'archipel. Encore une journée de navigation sous spi et nous arrivons avec le soleil aux abords d'Etel, le nouveau port d'attache de notre catamaran rebaptisé *Loren*. Première traversée réussie!

«En octobre, nous sortons avec les enfants, qui découvrent *Loren* et la vie en bateau : nous allons à Belle-Ile pour le week-end. Rosanne, Hubert et Paulin s'approprient leur cabine, apprennent à vivre en bateau rencontrent de nouveaux copains. C'est bien parti...

«C'est le printemps. Après de longues journées à arpenter le Salon nautique, à rencontrer de grands voyageurs ou des fabricants de matériel, nous préparons notre maison sur l'eau – et, surtout, des listes de choses à faire, à acheter, à emporter, à fabriquer ou à réparer. Demain, c'est le grand départ…»

UN CATAMARAN POUR APPRENDRE



LE BATEAU

Loren est un Snowgoose 37, solide et confortable catamaran anglais construit en polyester (1985).

Caractéristiques: longueur, 11,20 mètres; flottaison, 10,30 mètres; largeur, 4,95 mètres; tirant d'eau, 0,85 mètre; voilure, 57 mètres carrés; poids, 5,2 tonnes; moteur, Yanmar 30 chevaux; architecte et constructeur, Prout Catamaran.

L'ÉQUIPAGE

Actuellement composé de cinq personnes (Yves, Constance et leurs trois enfants : Rosanne, Hubert et Paulin), il va, dès juillet, accueillir un bébé moussaillon ! Du coup, nous avons préféré mettre tout de suite le cap sur les Antilles, plutôt que d'aller au Brésil, comme prévu. Et, dès qu'il sera né, nous comptons repartir vers Panama, le Pacifique et la Nouvelle-Zélande.

LE BUDGET

- Acheté d'occasion en Angleterre (400 000 francs), le cata a été complètement équipé (GPS, vidéo, échelle de mât... soit 50 000 francs). Aujourd'hui, il est expertisé à 450 000 francs.
- Nous avions tablé sur un budget de fonctionnement de 4 000 francs par mois avant le départ mais, en réalité, notre budget mensuel oscille plutôt entre 6 et 7 000 francs, les postes principaux étant la nourriture et l'entretien du bateau.

LE CADRE JURIDIQUE

Yves a démissionné de son poste de consultant en formation commerciale, mais il ne se fait pas trop de soucis pour retrouver un poste équivalent dès son retour, prévu au terme d'un voyage de deux années.

LES BONNES SURPRISES

- La traversée de l'Atlantique, qui s'est très bien déroulée du début jusqu'à la fin, avec du vent, mais pas trop.
- Peu expérimentés, nous avons beaucoup appris sur le tas... Par ailleurs, grâce au GPS et au pilote électrique (Autohelm 6000), tout devient plus facile.
- La simplicité des rapports humains et la découverte de nouveaux pays.

LES MAUVAISES SURPRISES

- Entre Cariacou et Grenade, une épave a déchiré le fond de la baille à mouillage sur un mètre carré (il n'y a pas de trampoline entre les deux coques à l'avant, mais un coffre en polyester).
- Les capots qui se sont révélés peu étanches.
- Le prix élevé des marinas et des «clearances» obligatoires.
- Le spi qui s'est déchiré dès le début de la traversée.

MES CONSEILS

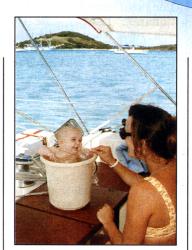
- Ne vous découragez pas, comme certains que nous avons rencontrés aux Canaries et qui reculaient sans cesse leur date de départ... Le plus dur reste les six derniers mois avant le départ.
- Prévoyez quelques achats aux Canaries, où l'électronique et le matériel photo et vidéo sont moins chers qu'en France.
- Allez donc faire un tour à La Barbade : cette île méconnue a beaucoup de charme.



BÉBÉ À BORD

Lorraine rejoint Loren

Née à la fin de l'été, Lorraine est le dernier moussaillon de la famille de Montbron, qui navigue actuellement du côté des îles Vierges. Elle complète ainsi l'équipage composé de ses trois frères et sœur (Rosanne, Hubert et Paulin) et de ses parents Yves et Constance à bord du Snowgoose 37 Loren. Mais comment se passe la vie d'un bébé à bord? «Deux ou trois bains rafraîchissants ponctuent sa journée. En navigation, elle est couchée dans une cabine arrière, plus proche



Sympa, la baignoire de Lorraine!

du centre de gravité, et dort beaucoup, bercée par les mouvements du bateau. Notre vie s'organise souvent en fonction des horaires de Lorraine, mais pas toujours. Tout se passe à merveille», explique sa mère... Après une escale technique à Saint-Martin afin de réparer un hauban désolidarisé de sa barre de flèche, Loren remontera sur les Grandes Antilles avec Cuba comme but de croisière printanière.

J.L.G.

http://members.aol.com/lon-deix/yves.htm





SI ON DEVAIT RETENIR **CATAMARANS**



Prout Snowgoose

LE SNOWGOOSE A ÉTÉ LE PREMIER DES CATAMARANS DE CROISIÈRE À ÊTRE DIFFUSÉ EN GRAND NOMBRE. SA PRODUCTION S'EST ÉTALÉE SUR PRÈS DE 40 ANS!

frères Prout furent chamoù ils eurent l'idée d'en relier deux naissable entre autre à ce mât ensemble, histoire d'en faire un catamaran, une embarcation qui son arrière, le très grand génois, et s'appellera Cheerwater, il s'en vendra plusieurs milliers. Puis ils construisirent un premier bateau habitable de 35 pieds, du nom de Snowgoose qui, en 1961, remportera le tour de l'île de White, poursuivi sel à transmission Sillette, par un par une meute de 300 concurrents. Il s'en suivit toute une gamme de

ans leur jeunesse, les Snowgoose, renouvelée dans le temps mais toujours fidèle aux pions de canoë. Le jour grandes lignes du modèle, reconétrangement reculé, posé sur la cloila petite grand-voile. Quand le chantier Prout a fermé, le Snowgoose était encore commercialisé, sous le nom de Prout 37 Elite, sur lequel on avait remplacé l'unique moteur diemoteur dans chaque coque. Il a été construit à environ 500 exemplaires.



Octobre 1998



« Aujourd'hui, 10 juillet 1998, nous sommes installés dans notre maison de la Garonelle en Gironde. Nous avons récupéré nos cartons de bagages et tout rangé. Nous avons commencé à revoir nos familles et nos amis, que nous retrouvons avec plaisir tout au long de l'été. Les enfants sont allés à l'école de Langon les dernières semaines de juin et se sont tout de suite très bien réadaptés à un rythme qu'ils avaient oublié depuis deux ans. Rosanne et Hubert sont au niveau et passent dans la classe supérieure. Paulin entre en CP mais risque d'avoir une rentrée difficile. Nous sommes certains qu'il s'en sortira bien au bout de quelques semaines. Lorraine va fêter son premier anniversaire le 17 juillet, mais ne marche pas encore. Yves recherche activement du travail dans la branche qu'il connaît bien : la formation commerciale. Il ne devrait pas avoir trop de difficultés à trouver... Constance organise tout au quotidien. Le bateau n'est pas encore vendu, il faut être patient. Nous commençons à rêver du Pacifique en catamaran... »

C'est par cet épilogue que se termine le l 2° numéro de "Vent du Large", le bulletin de liaison qu'Yves et Constance de Montbron ont envoyé tout au long de leur voyage à leurs parents et à leurs amis. Nous vous livrons ici quelques extraits piochés dans ce bulletin, avant de les laisser prochainement vous raconter les étapes qui les ont le plus marqués.

our ceux qui ne nous connaissent pas, nous sommes Constance (33 ans) et Yves (39 ans). Nous vivons depuis plusieurs années en région parisienne et avons été très occupés ces derniers temps par les naissances de nos trois enfants Rosanne, 6 ans, Hubert, 4 ans, et Paulin, 3 ans. Les hasards de la vie nous ont éloignés de nos profondes attaches familiales en Gironde et contraints à subir un rythme trépidant. Il s'en est suivi un sentiment d'insatisfaction général dû au manque de temps passé en famille et à l'impression fâcheuse de perdre sa vie à la gagner. Bref, une qualité de vie dégradée qui laisse un goût d'inachevé, de gâchis parfois, dans le cœur... Un break dans cette course nous paraissait nécessaire pour revenir à un style de vie plus calme, plus épanouissant et plus enrichissant. Prisonniers du quotidien, il était difficile de transformer ce vœu en réalité. L'ouverture s'est faite à l'occasion d'un séjour de quinze jours sur le voilier du père d'Yves aux Antilles, courant janvier 1995. Nous étions sur un bateau, loin de Paris, tranquillement bercés par l'alizé, sous le soleil tropical, goûtant les plaisirs d'une vie ralentie, rythmée par la mer et les astres, quand l'idée nous vint. C'était une idée lumineuse, une idée évidente : et si

nous quittions tout pour vivre de cette façonlà pendant un an ou deux?

... Derniers préparatifs

Peu à peu, les listes des "chosafair" se réduisent. Le 20 juin, nous déménageons notre appartement de Versailles que nous quittons définitivement. Première rupture, encore bien ténue certes, avec notre vie d'avant.

Le 7 juillet, encombrés d'un chargement disparate, nous arrivons à Etel toutes amarres



LOISIRS NAUTIQUES

Octobre 1998



larguées pour emménager sur *Loren*. Il nous faut maintenant ranger dans le bateau une véritable montagne d'objets hétéroclites qui ont passé avec succès le redoutable examen préalable, dont les trois critères sont : la nécessité absolue, l'encombrement minimal et le poids plume. Ultime séparation avant de quitter la terre : notre voiture.

... Traversée

Le 13 décembre 1996, à 10 heures du matin, nous levons l'ancre avec un pincement de cœur pour la grande traversée. Nous espérons que le vent et la mer nous seront favorables et que nous ne casserons rien. De fait, dès le premier jour, le vent nous pousse vers l'ouest et nous avançons gentiment à 5 ou 6 nœuds vent arrière. C'est une allure confortable en catamaran. La première nuit, nous ne dormons presque pas : l'émotion du départ, l'inquiétude de rencontrer un cargo, les mouvements du bateau que l'on a oubliés depuis deux semaines. Le deuxième jour, la terre est déjà loin et nous nous installons dans une routine quotidienne: chacun prend ses marques grâce à une météo clémente. Nous fêtons l'anniversaire de Paulin : il a 4 ans aujourd'hui. Constance fait des crêpes, quel délice! Puis Paulin ouvre ses cadeaux et c'est comme si c'était l'anniversaire des trois enfants!

... Le rêve

Le 10 mars 1998 à 6 heures du matin, nous quittons Barahona pour l'île Beata, au sud



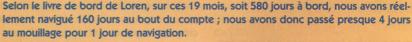
d'Haiti, dernière escale avant Cuba.

En arrivant, nous mouillons dans un décor splendide : une baie abritée, devant une immense plage de sable blanc plantée de cocotiers en rangs serrés, sur une eau turquoise, doucement aérée par la brise. Sur la plage, des barques multicolores sont tirées au sec. Plaisir des yeux et des sens. Le commandante local vient vérifier notre despacho et essaie de nous soutirer quelque chose. En vain. Ici, personne n'habite en permanence, c'est un campement de pêcheurs qui viennent ici pour quelques jours, voire quelques semaines, et dorment sous des tentes de bâches à l'ombre des cocotiers. Le lendemain, au réveil, nous avons la surprise de voir arriver Tara, le lourd bateau en acier manœuvré par Olivier, seul, sans moteur, sans guindeau, sans enrouleur. Chapeau l'artiste! Il vient sur Loren à la nage boire un café. Il a navigué toute la nuit, n'a dormi qu'une heure à la cape en attendant le lever du

soleil, et va s'attaquer à une journée de pêche. Gilbert et Andrée viennent d'Utinam sur Loren nous annoncer qu'ils ont eu un contact radio avec René et Fabienne, nos amis rencontrés à Trinidad, qui leur ont vanté l'île à Vache, au sud du pays, où un couple de Français de leurs amis est en train de créer de toutes pièces une base d'accueil. Cette île, disent-ils, est quasiment déserte et il n'y a pas d'autorité qui pourrait exiger des visas ou des taxes. René nous encourage vivement à y faire une halte que nous ne regretterons pas, bien au contraire, parce que c'est un pays hors du commun et qu'il serait dommage de passer à côté... Nous décidons donc de changer nos plans au dernier moment et de pointer nos étraves sur l'île à Vache dès le lendemain. Yves est content de revenir dans cet endroit où il est allé il y a déjà quinze ans et qu'il a beaucoup aimé...

Bilan du voyage en quelques chiffres

Nous sommes partis le 13 juillet 1996 pour 2 ans de voyage sur un catamaran de 11,20 mètres de long. En réalité, nous avons vécu à bord de Loren 19 mois, puisque nous avons passé 4 mois en France en 1997 pour la naissance de Lorraine et que nous sommes rentrés le 7 juillet 1998.



Toujours selon le livre de bord, nous avons parcouru 8 900 milles au total, soit environ 16 500 km en bateau sur l'océan Atlantique. Nous avons relâché dans 147 mouillages différents, superbes pour la plupart.

Nous avons fait escale dans 25 pays ou îles différentes : France, Espagne, Portugal, Madère, Canaries, Cap Vert, Barbade, Trinidad, Grenade, St Vincent, Ste Lucie, Martinique, Dominique, Guadeloupe, Antigua, Barbuda, St Barthélémy, St Martin, les îles Vierges, Porto-Rico, St Domingue, Haïti, Cuba, Bahamas et Floride.

Nous avons réalisé 12 éditions de Vent du Large. Enfin, nous sommes partis avec 3 enfants, nous en ramenons 4.





Partis en juillet 1996 d'Etel, Loren a déjà passé plus d'un an à naviguer. Sur ce catamaran Snowgoose 37, il y a Yves, Constance et leurs quatre enfants: Rosanne, Hubert, Paulin et Lorraine, née durant le voyage. Après avoir traversé l'Atlantique et visité toutes les îles des Antilles, ils sont descendus au sud, jusqu'à l'île Beata (voir LN n° 322) pour se rendre en Haïti, à la réputation controversée chez les yachties...

PAR YVES ET CONSTANCE DE MONTBRON PHOTOS DES AUTEURS

e 13 mars 1998, nous partons en milieu de journée, pour arriver de jour à l'île à Vache, à 150 milles de l'île Beata. Navigation très agréable, sous spi durant l'après-midi puis toute la nuit. La nuit, une superbe pleine lune nous accompagne, toujours sous spi. Nous nous relayons pour veiller. Au matin, nous apercevons au loin un navire des Coast Guards américains qui

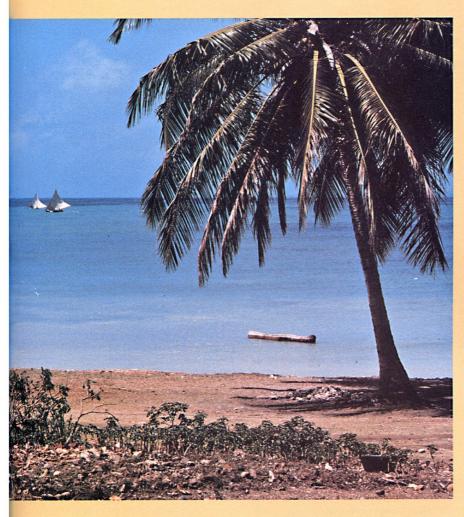


se rapproche. C'est un gros bâtiment, avec un hélicoptère rouge sur le pont et une pièce d'artillerie à l'avant. Il nous tourne autour, nous interpelle à la VHF, nous pose des questions, puis sollicite de monter à bord de Loren.

Un énorme Zodiac surmotorisé est mis à l'eau avec huit ou dix gaillards et s'approche de Loren qui file 6 nœuds. Acrobatiquement, deux hommes et une femme montent à bord, équipés de gilets pare-balles et armés de pistolets, matraques, talkie-walkie à la main. La fille nous pose les questions habituelles sur le bateau, le skipper, la destination... pendant qu'un des gars note tout sur un imprimé dont il nous remettra un double. Le troisième militaire, après avoir fait une rapide inspection à l'inté-

rieur, se tient sur le pont, derrière nous. Ils nous expliquent qu'ils sont là pour assurer la sécurité des bateaux transitant dans les eaux dominicaines, pour traquer le trafic de drogue, le vol de bateaux... Malgré ce qu'on nous avait dit sur les Coast Guards qui abusent de leur pouvoir, fouillent indûment et mettent des bateaux à sac, nous les trouvons très professionnels et aimables, mais sommes convaincus qu'ils peuvent aussi être redoutables. Loren n'est sans doute pas pour eux un bateau suspect : une famille avec quatre enfants dont un bébé... Ils s'en vont comme ils sont venus.

Le reste de la journée, nous manquons totalement de vent et devons rentrer le spi pour faire du moteur. Il fait tellement chaud que nous mettons en panne pour



Loren est

accosté par des "bois

fonille",
pirogues

creusées dans

un tronc d'arbre.

un bain. C'est magique de se baigner en pleine mer, loin de toute côte, par 2000 mètres de fond.

Dans l'après-midi, nous longeons les côtes de l'île à Vache, vallonnée et verdoyante. Premier contact avec ce pays : ici et là, des petites barques de pêcheurs

aux voiles de toile plastique, plages d'un blanc étincelant, quelques maisonnettes typiques aux volets pastel et au toit de chaume. Nous contournons l'île et entrons dans la baie de Caïcoc où Didier et Françoise, anciens vagabonds des mers, ont décidé de s'installer pour monter un audacieux projet : une

marina, puis un complexe hôtelier. La baie qu'ils ont retenue est particulièrement bien choisie : vaste, profonde, très bien protégée, entourée de collines verdoyantes. Ils nous accueillent très chaleureusement, et se mettront en quatre pour nous : téléphone, fax, boissons et vivres frais, lessive, change, etc. Leur projet n'en est qu'au début, mais ils ont une petite maison, un ponton en béton qui vient d'être terminé et que nous inaugurons, quelques corps morts et de

vastes zones terrassées qui accueilleront bungalows, restaurant, cuisines... Il n'y a qu'un autre voilier à l'ancre dans la baie : c'est Jacques, un Français qui travaille ici comme patron pêcheur pour une entreprise haïtienne. Nos bateaux, Loren et Malamok, étaient ensemble

> à Tarrafal, au Cap Vert, en novembre 1996, s'apprêtant à franchir l'Atlantique.

Dans les jours qui suivent, des discussions passionnantes nous réuniront sur ce pays souffrant d'une absence quasi chronique de gouvernement où règnent la pauvreté — voire la misère —, le chô-

mage et une démographie galopante. La malnutrition est importante et malgré les aides internationales, le niveau de vie y est l'un des plus bas de la planète. L'hygiène et l'éducation sont pratiquement absentes.

L'île à Vache est un endroit isolé, sans poste de douane, mais très sûr. Le risque d'agressions y est limité bien que, sur la côte sud, des bateaux se sont fait attaquer par des Haïtiens traquant la cocaïne pour la revendre.



Au mouillage, Loren est accosté par de nombreux "bois fouillé", des pirogues sommairement creusées dans un tronc d'arbre, très instables, qui viennent nous proposer des noix de coco, du poisson, des langoustes. Nous en achetons un peu, et offrons quelques présents qui font énormément plaisir : casquette, échantillon de parfum, savonnette, stylo... Il y a toujours deux personnes par pirogue : l'un rame, l'autre écope, tant ces "bois fouillé" prennent l'eau! Le lendemain, autour d'un café, Jacques nous décrit les Haïtiens comme étant un peuple attentiste et fataliste, vivant dans l'instant. De plus, la culture vaudou dont ils sont empreints développe des croyances fermes: par exemple, les mères ne donnent jamais de fruits à leurs enfants. Elles croient en effet que l'orange nuit à la beauté des cheveux et que le citron rend stérile. Nous avons vu un nouveau-né recouvert de pustules. Sa mère pensait qu'elles étaient dues à une colère qu'elle avait faite durant sa grossesse. Côté hygiène, les points d'eau sont sans cesse pollués par les excréments que les animaux — parfois les gens — déposent à proximité, provoquant ainsi la

On cultive très peu en Haïti, ou juste pour soi, pour survivre.

prolifération de maladies.

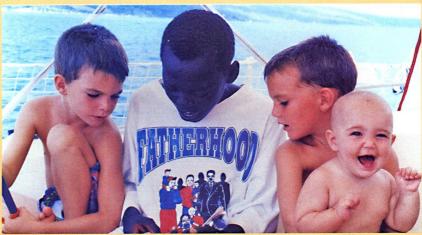
Le marché des Cayes

Après ce café fort instructif, Constance et Jacques partent faire des courses aux Cayes, troisième ville du pays sur l'île principale d'Haïti. Son marché est grandiose, immense. Des nuées de vélos cir-









Aux Cayes,

on vit sur le

marché tellement

on y reste

longtemps.



culent dans tous les sens. Ce qui frappe au premier abord, c'est la densité de population. Il y a des gens serrés partout et dès qu'on se hausse, on constate que c'est une marée humaine à perte de vue. De tous les marchés où nous sommes allés, c'est le plus grouillant de monde. D'ailleurs, s'y mouvoir est difficile et

l'on voit des femmes installées là pour la journée : on mange, on chante, on dort. Port-au-Prince, la capitale, est à six heures de route en tap-tap, sortes de camions-bus chargés à bloc de marchandises et de gens. Il y en a dans la cabine, dans la benne, sur le toit, accrochés aux por-

tières... Six heures de route cahotante, sans un arrêt. Par bateau, c'est 12 à 16 heures de voyage pendant lequel les gens sont si serrés qu'ils ne peuvent pas bouger.

Le marché est très coloré sous le soleil, dans une chaude ambiance. A même le sol, on trouve beaucoup de lots d'occasion issus des surplus américains : vêtements, tissus, chaussures... Il y a de tout. Des odeurs franches s'entremêlent, notamment à l'endroit où l'on vend le charbon de bois (c'est ici le principal combustible mais aussi, malheureusement, le responsable de la déforestation, donc de l'érosion et de la désertification d'Haïti). Ici, les femmes (il n'y a que des femmes) se tiennent sous un soleil de plomb à la chaleur duquel s'ajoute celle

des feux qu'elles font sur place, parce qu'ici on vit sur le marché tellement on y reste longtemps. Heureusement que Françoise a confié nos achats à un Haïtien car avant de réussir à négocier les prix en créole comme lui, nous y serions encore. Le lendemain après-midi,

nous allons nous promener vers la grande plage de l'Anse Dufour et traversons de très jolis petits villages aux cases chaulées et rehaussées de couleurs pastel. Les Haïtiens, très hospitaliers, nous lancent des bonjours et se dirigent vers nous, étonnés de voir un bébé blanc : Lorraine est vite surnommée "la tit' blanch". Nous passons devant une case où se déroule un combat de coqs. Beaucoup d'hommes à l'intérieur. Tout







autour, des femmes accroupies autour de feux de bois font la cuisine.

16 mars. Avec Jean, qui navigue depuis onze ans et arrive de Cuba sur son bateau, nous allons au seul village de l'île à Vache appelé "Madame Bernard", à trente minutes en bateau, rendre visite à Sœur Flora qui s'occupe d'un dispensaire et d'un orphelinat. Nous préparons un sac de tous les médicaments dont nous n'aurons plus besoin - notre périple se terminant dans un ou deux mois - ainsi que des vêtements d'enfant qui ne nous servent pas. Après avoir mouillé, nous traversons le "village", simple bourgade très étalée, et croisons des écoliers en uniforme. Nous déposons les médicaments au dispensaire et constatons qu'ils sont plus que les bienvenus. Nous nous rendons ensuite à l'orphelinat. Nous y découvrons une grande misère : des enfants handicapés gisent à même le sol. Pas une plainte, pas un pleur, mais des regards brûlants. Dans le dortoir, quelques rares jeux, sales, pas de couches, pas de livres. Sylvie, la Québécoise qui s'occupe de l'orphelinat, nous dit qu'elle manque de tout. Pas de viande, de poisson, d'œufs, de laitages, peu de fruits et d'eau potable.

Convoyage de nuit

Le 21 mars, nous quittons à regret l'île à Vache pour Cayemite, île où Jacques nous recommande de nous arrêter. Il y a conservé de bons amis, notamment Boss Félix, chef du village et responsable de la pêcherie.

Nous faisons une journée et une nuit de navigation, longeant la côte ouest puis nord de l'île principale d'Haïti. Nous attrapons un petit kingfish, délicieux. Pour éviter d'attirer les ennuis, Jacques nous avait recommandé de naviguer sans feux, la nuit, ce que nous avons fait, gardant en permanence un œil sur le radar. Nous échangeons de temps en temps une parole avec Gilbert à la VHF, qui navigue non loin de nous et dont on

aperçoit l'écho vert sur l'écran du radar, seule lumière dans la nuit noire qui nous enveloppe. Vers 5 heures du matin, nous sommes presque arrivés. Mais il n'est pas question d'avancer plus près de l'île : sans feux, sans balisage et sans connaissance des lieux, ce serait trop risqué. Nous laissons donc filer l'ancre dans 6 mètres d'eau et allons dormir. Au petit matin, des pêcheurs en pirogue nous entourent et proposent du poisson et des langoustes. Depuis que nous sommes en Haïti, nous mangeons de la langouste presque tous les deux jours. On ne va pas se plaindre... Maintenant qu'il fait jour, nous allons mouiller devant le village. Nous allons à terre faire la connaissance de Boss Félix. Il nous présente sa pêcherie et nous fait part du problème crucial de ce village : les poissons et les langoustes qu'on attrape sont de plus en plus petits. Il n'y a aucune protection et le renouvellement des espèces ne peut pas se faire, tant la pêche est intensive. Il faudrait cesser de pêcher six mois pour que les poissons grossissent et se reproduisent, mais cela semble difficile à réaliser. Nous traversons le village, accompagnés par une nuée grossissante d'enfants curieux et étonnés, jusqu'à une case où l'on vend du pain. De retour sur Loren, certains d'entre eux nous rejoignent à la nage pour satisfaire leur curiosité et réclamer des cadeaux.

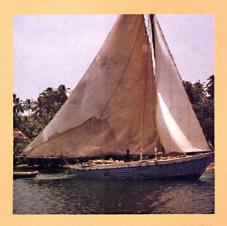
Le lendemain, nous rencontrons Daniel, missionnaire laïc canadien en poste ici depuis sept mois. Dans ses yeux, une lueur qui signifie: « de la visite! » C'est seulement la seconde depuis qu'il est ici. Il nous fait visiter le dispensaire, c'est-àdire trois pièces dont l'une avec un lit pour les accouchements — nombreux ici — et une autre sans aucune ouverture dans laquelle la chaleur est torride, pour les médicaments. La plupart d'entre eux sont périmés ou inutiles, car les envois humanitaires ne correspondent pas toujours aux pathologies rencontrées ici.

Puis nous allons visiter la grande fierté



du village : l'école, simple parallélépipède en béton qui accueille les enfants à l'écart du village. Avant, ils rentraient chez eux pendant les récréations et ne revenaient pas! Toujours escortés d'une cinquantaine d'enfants, nous allons visiter la maison de Sonson, un jeune garçon d'une douzaine d'années s'étant proposé comme guide car nous allons à Pestel cet après-midi : « je viens sur ton bateau, alors toi, tu viens voir ma maison. » Il nous explique qu'il adore l'école "en pile" (beaucoup, en créole) et qu'il veut aller étudier à Port-au-Prince pour devenir avocat. Il parle bien le français, s'intéresse à beaucoup de choses, et possède déjà une autorité naturelle qui lui permet de régler des conflits entre enfants. Il nous montre ses cahiers et sa maison. C'est une petite case comme toutes les autres, en terre séchée, dans laquelle il vit avec ses huit frères et sœurs. Lorsque nous demandons à notre "escorte": « qui va à l'école? », seulement une dizaine de mains se lèvent. Trop cher pour les autres. Dans l'après-midi, nous allons à Pestel en bateau : vingt minutes de navigation durant lesquelles Sonson, Hubert et Paulin fraternisent, et nous découvrons ce joli village niché au creux d'une petite baie invisible depuis la mer. Nous ancrons devant le magnifique squelette d'une coque en bois en construction. Nous sommes ici dans l'Haïti profond. Nous marchons un moment dans la rue principale déserte qui grimpe au milieu d'anciennes maisons coloniales aux balcons en bois, sous un soleil de plomb, et disons bonjour aux rares passants de rencontre. Nous faisons ainsi la connais-









sance d'Annie, une Haïtienne qui parle très bien le français, a fait ses études à Paris et a travaillé en Martinique. Elle est revenue récemment dans son pays pour reprendre l'hôtel de ses grandsparents: "Chez Louis et Louise"

Assis dans une belle pièce ombragée, un verre à la main, nous parlons. Politique : il n'y a pas de gouvernement, pas d'institution qui fonctionne. Economie : elle est aux mains de quelques familles riches qui contrôlent l'import-export. Violence: elle semble très présente, principalement à Port-au-Prince. Annie reconnaît que la situation est plus difficile qu'il y a dix ans. En fin de journée, après avoir distribué quelques cadeaux fort appréciés (vêtements, masque et tuba, cahiers et stylos pour Sonson; livres, spaghettis, thon et sauce tomate

pour Daniel), nous allons mouiller en compagnie d'Utinam devant une très belle plage, prêts à partir dans la nuit pour le Môle St Nicolas, au nord d'Haïti. En effet, nous savons depuis quelques jours qu'une dépression se prépare et nous ne voulons pas être pris ici où il n'y a pas d'abri possible. Après une deminuit de sommeil, nous levons l'ancre à 1 heure du matin. La nuit est très noire, la mer est belle, le vent est bon, la navigation agréable.

Monillage agité

Nous arrivons vers 15 h 00 au Môle St Nicolas et cherchons un bon mouillage devant le petit village. Malheureusement, les fonds sont importants et la houle secoue nos bateaux. Au bout d'une heure à peine, le ciel se couvre, le vent tourne et forcit : le front froid de la dépression est là. Nous cherchons refuge tout au fond d'une sorte de grand fjord encaissé, qui donne l'impression d'être bien abrité. Mais le sondeur indique plus de 10 mètres de fond et l'ancre dérape. Yves plonge et découvre à 11 mètres de profondeur un sol dur dans lequel l'ancre-charrue ne s'enfonce

pas. Nous mouillons alors une ancre plate qui semble accrocher, cette fois-ci. Mais nous resterons inquiets durant tout de pêcher six mois notre séjour ici. Le paysage qui nous entoure est aride, pelé, érodé, seulement couvert de buissons d'épineux. De plus, le nord d'Haïti n'est pas

facile d'accès, ce qui rend la région encore moins hospitalière. Malgré les hautes collines qui nous entourent, le vent s'engouffre de plus en plus fort et un méchant clapot se lève. Les bateaux dansent et tirent sur leurs amarres. Dans la soirée, la pluie s'abat violemment et le vent forcit encore, jusqu'à 30 nœuds. Après une nuit agitée, le lendemain s'annonce mal: il fait toujours aussi mauvais: pluie, éclairs, vent fort, clapot inconfortable. Nous avons l'impression d'être coincés ici pour longtemps. En fait, nous passerons quatre longs jours et quatre longues nuits dans cette baie, dans le vent, la pluie, les éclairs, le froid. Heureusement, nos amis d'Utinam sont là, tout près de nous, et nous continuons à nous parler à la radio, échangeant nos informations sur la météo qui ne s'arrange pas aussi vite qu'on le souhaiterait. De plus, tous les matins, après avoir vidé le Zodiac de la pluie de la nuit, nous accompagnons Rosanne auprès d'Andrée qui lui fait la classe. Durant la journée, Constance lit des histoires, les enfants jouent et Yves rédige la prochaine édition de Vent du Large, notre journal de voyage.

Notre présence au fond de cette baie, à plus d'un kilomètre du village, n'est pas passée inaperçue : de lourdes barques en bois viennent lentement jusqu'à nous. Elles sont souvent manœuvrées par des enfants qui tirent sur des rames trop lourdes pour eux, faites de rondins. Ils avancent péniblement contre le vent, la pluie, le clapot, grelottants, dans l'espoir d'obtenir quelque chose de nous. Espoir que nous essayons de ne pas décevoir. Ils ont faim, ils tremblent de froid. « M'grand goût », disent-ils (« j'ai

Pain, biscuits changent de bord. Mais nos réserves sont minces. Dans la barque, un adulte offre des coquillages peints et se propose d'aller faire nos achats au marché du village. Les prix s'avéreront exorbitants pour Haïti, mais cette fois-ci nous ne négocierons pas trop. Malgré nos réserves de cadeaux qui s'amenuisent, nous faisons du troc : tee-shirts, casquettes ("képi" en créole), et surtout le sésame universel, de petits échantillons de parfum.

Peu à peu, de plus en plus de barques viennent jusqu'à nous, bravant les élé-

Il fandrait cesser

pour que les poissons

se reproduisent.

ments. Ce sont des pêcheurs qui nous proposent des langoustes (toutes petites) et du poisson. Nous négocions un peu, nous troquons beaucoup. Puis d'autres barques viennent encore, surtout par curiosité, offrir des fruits, des légumes, coquillages, en échange de cadeaux. Mais nous n'avons

plus besoin de rien et surtout n'avons plus rien à donner.

Le cinquième jour, la dépression est passée, le soleil brille, le ciel est d'un magnifique bleu et nous reprenons vie. Nous prévoyons de partir le soir même pour Cuba, pendant qu'Utinam fera route vers les Bahamas...

En fin de matinée, transportée dans une barque de pêcheurs, voici la police d'Haïti! Quatre policiers en uniforme blanc amidonné, de gros godillots luisants aux pieds et un lourd fusil rouillé à la main, montent à bord et nous reprochent de ne pas avoir fait de formalités d'entrée. Nous leur expliquons que nous nous sommes abrités du mauvais temps et que nous repartons ce soir. « OK, pa ni pwoblèm'. » Poussés par le zèle, ils fouillent tout de même le bateau, accompagnés par Yves, puis s'en vont, leur devoir accompli.

Après nos adieux à Utinam, nous levons l'ancre en pleine nuit de ce mouillage aux eaux désormais lisses comme un miroir et quittons lentement la baie profonde qui nous a abrités.



lle à Vache profique

Loin de la capitale et complètement isolée, l'île à Vache est magique: pas de routes, pas de voitures, pas d'agitation. Le cheval et la voile sont les seuls moyens de locomotion. Beaucoup de plaisanciers classent cette escale comme la meilleure de toutes les Antilles. On retrouve la Caraïbe telle qu'elle était il y a 50 ou 100 ans.

Accès: Vols directs depuis Paris ou Miami vers Port-au-Prince. Didier et Françoise Boulard peuvent proposer des conditions très bon marché via Bruxelies. De Port-au-Prince jusqu'aux Cayes, troisième ville du pays, la navette met quatre heures. Puis un bateau assure la liaison jusqu'à l'île à Vache en une heure.

Accès par bateau: 148 milles en venant de l'île Beata (pointe sud de la République dominicaine). Compter une trentaine d'heures vent arrière sous génois ou spi, dans l'alizé d'est.

Cartes nautiques (américaines): DMA 26210 (générale, du sud de la République dominicaine à l'est d'Haïti) et DMA 26203 (carte de l'île à Vache + plan des Cayes). Entrée dans la baie à Feret et accès à Port Morgan: contourner l'île à Vache par le sud, puis remonter le long de la côte ouest puis nord jusqu'au 18°06'63"N / 73°41'78" W. Faire cap au 175° vrai pour entrer dans la baie et entrer dans le culde-sac très abrité, à bâbord. Mouiller dans 5 mètres d'eau ou bien prendre un corpsmort (voir carte).

Balisage : aucun.

Formalités: en principe, les formalités de douane et d'immigration s'effectuent aux Cayes. Mais généralement Didier s'en charge. C'est le plus simple, car il parle créole et connaît bien les fonctionnaires.

Climat: entre 26° en hiver et 30° en été. Eau à 27°. Faibles pluies en mai et septembre/octobre. Saison des cyclones entre août et octobre. Vêtements légers en toutes circonstances.

Langue: la langue officielle est le français, mais les habitants de l'île à Vache ne parlent que le créole.

Monnaie: la gourde (environ 0,35 franc français). Une langouste, par exemple, nous a coûté 70 gourdes, soit 24,50 francs. Mais les Haïtiens comptent souvent en "dollars" haïtiens qui valent 5 gourdes, soit environ 1,75 franc. Le dollar américain vaut 17 gourdes ou 3,4 dollars haïtiens.

Approvisionnement: Haïti est un pays très pauvre et il est difficile de trouver certains produits. Mais on peut s'approvisionner en denrées courantes au marché

des Cayes. Le mieux est d'accompagner le marin de Port HAITI Morgan lorsqu'il y va : il parle créole et négociera les prix pour vous.

Danques: ouvertes aux

Cayes seulement. A Port Morgan,
possibilité de changer des francs, des
deutschemarks, des dollars américains
ou canadiens en gourdes, la monnaie
locale, ou même de payer en devises.

Décalage horaire: TU - 5 heures, soit

Décalage horaire : TU - 5 heures, soit 6 heures de différence avec la France en hiver et 7 heures en été.

Excursions : balades en bateau, à cheval. Visite du marché. Sorties en mer, pêche, plongée.

Troc: très prisé. Il est plus simple d'échanger des objets que d'acheter des denrées (poisson, langoustes, artisanat). C'est aussi un bon moyen d'entrer en contact avec la population et de s'essayer à négocier en créole...

PORT MORGAN, ESCALE DE RÊVE

Didier et Françoise Boulard offrent aux plaisanciers une escale de rêve à l'île à Vache : Port Morgan. C'est à ce jour la seule halte sur la route des Antilles entre Saint Domingue et Cuba offrant tant de services aux bateaux. En effet, les yachts qui transitent par là préfèrent en général passer par la côte sud, mieux abritée que la côte nord. D'où l'intérêt de cette halte. Il ne s'agit pas d'un port de luxe mais plutôt d'une escale technique et amicale où le routard des mers trouvera les services les plus importants et un arrêt pittoresque avant de continuer sa route vers Cuba, les Bahamas ou la Floride. Accueil: très sympathique et souriant.

Accueil: très sympathique et souriant.

VHF canal 16 ou 9.

Accès: bateaux à voile et à moteur de tous types. Places à quai et mouillage sur bouées. Gardiennage de bateaux. Sécurité assurée, jour et nuit.

Ravitaillement : fuel, essence, propane, eau en quantités limitées.

Dépannage mécanique diesel possible.

Services: possibilité de douches, W.-C., lessives, électricité. Voltage: 110/220 volts, 60 cycles. Prises européennes et américaines.

Communications : téléphone, fax, cour-

rier, télévision, radios locales. Internet en 1999.

18 06 63 N

Cap 175° visi

Hébergement : bungalows pour les hôtes permettant le changement d'équipiers et les visites.

Restauration: table d'hôtes chez Didier et Françoise chaque soir pour les bateaux de passage. Cuisine française ou créole de qualité. Vins français. Prix raisonnables. Boutique de souvenirs et d'artisanat. Bar de la plage ouvert tous les jours. Happy hour de 17 h à 18 h.

* Didier et Françoise Boulard Port Morgan, BP 118, Les Cayes, Haïti Tél: 509 861 600 - Fax: 509 861 1603

Le Vent du Large

Durant leur périple de deux ans, Yves et Constance ont gardé contact avec leur famille et leurs amis par l'intermédiaire d'un petit journal de bord intitulé "Le Vent du Large" qu'ils envoyaient périodiquement à une centaine d'abonnés en France. Ce journal raconte la vie quotidienne de la famille en bateau depuis Lorient jusqu'à Miami, la préparation du voyage, la vie à bord, les rencontres et les découvertes, les trucs et astuces de la vie en mer... Pour tous ceux que cette aventure intéresse,

Le Vent du Large est désormais publié sur internet : http://Loren.citeweb.net.

JUILLET-AOÛT 2002 N°26 MAGAZINE

Tours du monde en famille

Emmanuel de Crepy: « Mes enfants ont appris un millier d'autres choses moins scolaires que les maths ou le français. Ce n'est pas plus mal. » Yves de Montbron lui fait écho: « Tous les enfants qui voyagent de cette manière reviennent avec une très grande ouverture d'esprit et une plus grande vivacité. »

Voyager soude une tribu. Quand on est à l'autre bout du monde, la famille devient un refuge, surtout face à l'inconnu que représentent les pays traversés. Tous se serrent les coudes. « A l'étranger, on a l'impression d'être vraiment unis, seuls contre le reste du monde, assure Yves de Montbron. Cela renforce le sentiment d'appartenance à ce qu'on pourrait appeler la tribu. » Du coup, les traditionnelles disputes entre frères et sœurs se font plus rares... « Souvent, lors de nos passages à terre, on retrouvait nos deux enfants dans le même lit alors que nous les avions

bordés dans leur lit et chambre respectifs!, raconte Dominique Eustache. Ils retrouvaient ainsi la proximité du bateau. »

Le voyage offre aussi une occasion unique et privilégiée de découvrir ses enfants d'une manière plus riche et plus subtile que dans le train-train du quotidien. « On a beaucoup partagé, appris à mieux se connaître, car finalement, on passait très peu de temps avec eux avant, reconnaît Catherine Lebon, maman de Sandra, 9 ans, et d'Arnaud, 7 ans. Je leur ai laissé prendre une vraie autonomie et une immense confiance s'est installée entre nous. » « L'échange avec les enfants n'est pas du tout le même, souligne Emmanuel de Crepy, l'intensité est beaucoup plus forte. On prend tous les repas ensemble, on a plus de temps à leur consacrer et pour les connaître. On est moins emporté par le quotidien et le boulot. »

Parfois, les enfants sont même amenés à réconforter leurs parents. Carole Eustache se souvient ainsi qu'« une fois, après neuf jours de navigation très éprouvants entre le Sri Lanka et les Maldives, Chloé et Jules nous ont

réconfortés en nous déclarant très posément que dans la vie, tout n'était pas toujours facile, qu'il fallait savoir être patient »!

Plus rares sont les familles parties avec trois enfants et revenues avec quatre. Quand, au Sénégal, Constance de Montbron se rend compte qu'elle est enceinte, elle accueille la nouvelle avec bonne humeur et l'annonce aux enfants qui sont enchantés! Conséquence immédiate : un changement d'itinéraire et le cap vers les Antilles où la future maman effectue le suivi de sa grossesse sans souci particulier. Un mois avant le terme, les Montbron décident de rejoindre la France pour l'accouchement. Ils font une pause de trois mois en Dordogne près de leur famille et accueillent tous ensemble la petite Lorraine. Ils repartent à la fin de l'été retrouver leur bateau avec un cinquième équipier à bord! Dès lors, le rythme de navigation s'est calqué sur celui du bébé. « Il fallait baigner Lorraine deux fois par jour et l'hydrater très régulièrement, raconte son papa. On retournait souvent à terre faire des réserves d'eau douce. A bord, dans son hamac bercé par les flots, elle a été un bébé très facile, constamment pouponné par ses frères et sœurs. » Mise à part une allergie au lait de





Le Grand Départ!

Comme tant d'autres, Yves et Constance ont rêvé de quitter leur travail, la vie citadine stressante et les embouteillages pour se retrouver en famille, sur un bateau du côté des Caraïbes. Et ils l'ont fait!

Partis de Bretagne, ils accostent successivement en Espagne, au Portugal, à Madère, aux Canaries, aux îles du Cap Vert, puis ils se lancent dans la traversée de l'Atlantique avant de découvrir les multiples îles enchanteresses des Antilles, les îles Vierges, Porto Rico, Saint Domingue, Haïti, les Bahamas, la Floride.

Dans « Le Vent du Large », ils racontent deux années de vagabondage océanique à bord d'un catamaran de 11 mètres, avec leurs trois, puis quatre enfants, puisqu'un bébé est né durant ce périple.

Découvrez le récit au quotidien de cette formidable aventure familiale, racontée simplement à leurs amis : la préparation du voyage, le départ, les escales, la vie à bord, la classe, la pêche, les mots d'enfants, les joies et les difficultés, les découvertes et les rencontres.

Ils ont aussi réuni dans ce recueil de nombreux conseils et astuces issus de leur expérience pour préparer et réussir le grand départ et la vie à bord : l'équipement du bateau, le bricolage, la pharmacie, l'école, le courrier, et bien d'autres sujets, à l'usage de ceux qui veulent eux aussi larguer les amarres...

Alors, parés à appareiller?