

Le mot du Président



A mi-parcours de cette année 2009 il est utile de faire un point sur les activités passées et d'en tirer les leçons pour notre conduite à venir. Le bilan est encourageant en cette période difficile, avec une présence, certes encore réduite mais une assistance de marins volontaires et enthousiastes ! Cap alors pour la poursuite du programme proposé répondant aux souhaits exprimés lors de la dernière assemblée générale.

Inscrivez-vous au challenge de la croisière sans handicap de durée, aux concours associés pour démontrer votre passion : naviguer en appliquant « les bonnes manières de bien vivre en mer ».

Participez à toutes nos activités proposées en particulier au premier rallye UPF dont il sera question sous peu, et aux manifestations nautiques autres où vous saurez nous faire reconnaître comme des « gens de mer: courtois, solidaires et compétents ».

Il y va de notre image dans le monde du nautisme.

Le sens des relations nous aidera également pour attirer à nous des navigateurs curieux de partager nos expériences et d'échanger les leurs.

C'est notre objectif de développement !

Avec ce plein de bonnes résolutions nous pourrons tracer un bon sillage.

Bon vent et au plaisir de nous retrouver !

Jean GUILLEMOT

Au sommaire :

	Page
• La vie de notre Association :	2
• Les colloques : Bords de Mer Noire	3
• Sauvetage des hommes des biens	3
• La traversée de Paris en Péniche	4
• Carnets de voyage : la Transat de Jade	6
• Visite des chantiers Bénéteau de Noirmoutier	10
• « Délos », mon nouveau Bateau	10

AGENDA

- 30 mai : Challenge Feuillatte avec le YCF
- 31 mai : Porquerolles Cup, Hyères
- 28 septembre/04 octobre : Voiles de Saint-Tropez
- 16 au 18 octobre : Week-end Rallye Granville, Anglo-Normandes
- Assemblée Générale Ordinaire UPF

Le 15 mai : Stage de formation « électricité » annulé faute d'un nombre suffisant de participants

Manifestations et Brèves

Challenge Croisière :

L'édition 2009 est maintenant ouverte, avec résultats lors de l'AG de Décembre. Consultez le site UPF (ou appelez nous pour une version papier) afin d'en bien connaître les modalités dans les diverses catégories . A vos livres de bord et bon vent !

Enquête adhérents :

Elle est disponible sur le site UPF dès maintenant. Version papier sur demande.

HandiVoiles, Hyères, 13 & 14 Juin

2 bateaux UPF, dont un pour la presse, seront présents à cette manifestation des clubs Nautiques Hyères et Lion's.

Visites au Musée National de la Marine

*** A Paris**

Exposition en cours : Les Marins font la mode jusqu'au 29 juillet ; le musée propose d'explorer l'imaginaire marin, du bonnet à pompon aux créations de haute couture

***A Toulon**

Exposition en cours : Charles Lapicque, œuvres maritimes jusqu'au 28 septembre ; L'histoire du port de Toulon, le monde des galères, du bague, la vie des marins à bord, la Méditerranée maritime.



La vie de notre Association

La librairie maritime « OUTREMER » a renouvelé nos accords de « Clients privilégiés »

Nos avantages :

- 5% sur tous les livres et guides nautiques
- 10% sur les cartes marines du SHOM
- 5% sur les cartes de l'Amirauté britannique
- 10% sur les éditions du SHOM (IN, livre des feux..)

Pour tous les membres, sur présentation de leur carte UPF à *jour de leur cotisation 2009*, Gabrielle, Marie et Frédérique vous réservent leur meilleur accueil..

Librairie maritime OUTREMER

55 avenue de la Grande Armée – 75116 Paris

Tél : 01 45 00 17 99 / Fax : 01 45 00 10 02

librairieoutremer@wanadoo.fr

Assurance sécurité : Prenez votre licence FFV

Une assurance indispensable pour tout chef de bord responsable ; elle couvre les risques spécifiques à la pratique de la voile attachée à votre personne : coût 49.50 €

Contact UPF : Didier **ROMAIN** tél : 06 07 83 47 75 upf@hotmail.com

Indiquer : Nom, prénom, date de naissance ou référence ancienne carte FFV
(la licence est envoyée sous 48 heures)

Commission plaisance du Comité des Utilisateurs du SHOM (CUSH) :

Votre comité a participé aux travaux de la commission du CUSH le 27 mars concernant en particulier les directives de la Division 240.3.08 et 240.3.09 et les résultats de l'UNAN (*) sur les différents systèmes d'élaboration des cartes électroniques qui devaient être présentés aux différents industriels et éditeurs de logiciel.

Une convention de mise à disposition des données entre le SHOM, PRIMAR et les industriels privés sera élaborée pour utilisation d'informations authentifiées, fiables et complètes avec un label du SHOM.

(*) Union Nationale des Associations de Navigateurs

Rallye UPF dans les Anglo-Normandes : 16 au 18 Octobre 2009

Ce Projet est basé sur la création d'un événement UPF rassemblant Membres et non Membres. Les plaisanciers ayant un bateau sur zone peuvent nous rejoindre avec leurs bateaux.

Notre organisation loue deux 35 pieds et un 42 pieds capables d'accueillir entre 6 et 8 personnes, soit une capacité totale de 19 à 20 personnes (sans utiliser les couchettes des carrés !), et que nous réservons ferme. Nous organisons aussi les réservations de port, l'avitaillement standard.

Consultez le site Internet UPF (www.union-des-plaisanciers.fr) pour connaître les modalités d'inscription, pour suivre l'évolution de ce projet et certains détails (type de bateaux etc..). Budget : environ 200 €/personne, comprenant les frais de location du bateau, et l'avitaillement (peut être un peu plus si extra : restaurant dans les Îles).

Intention de participation à notifier avant le 8 Juin.

Par courriel : upf@hotmail.fr - Par téléphone ou texto : 06 07 83 47 75

Inscriptions avant le 29 Juin, pré-paiement de 80 €/personne,

Par courrier postal : UPF - Anglo-Normandes

C/O Yacht-Club de France - 41 avenue Foch 75116 PARIS



Les colloques



Le 11 mars : « Bords de Mer Noire » :

Vingt sept membres et leurs amis se sont retrouvés à la Fondation des Français Libres, pour partir « côtoyer » la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie et l'Ukraine en compagnie de MANDRAKI. Comme introduction au voyage, un petit film promène sa caméra des villes « musée » bulgares aux palais néoclassiques ukrainiens en passant par le delta du Danube. Suivront les conseils pratiques pour organiser sa navigation dans cette mer encore tout encombrée de clichés. Tout d'abord, ses eaux sont d'un beau bleu ! A la sortie du Bosphore, il est préférable de « tourner » d'Ouest en Est : d'une part, parce qu'un contre courant côtier porte au Nord mais surtout, pour pouvoir faire ses formalités d'entrée (faciles et gratuites) à Odessa en Ukraine et non à Yalta en Crimée où un agent est obligatoire (200€). En Bulgarie comme en Roumanie, tous deux pays européens depuis 2007, les formalités ne posent plus de problème. Côté météo, les mois d'été sont recommandés avec un régime de vent dominant de NE. La région d'Odessa est sous influence de petites dépressions orageuses pouvant durer 3 jours. Bien que la navigation de plaisance ne soit pas encore très populaire sur ces côtes, de petites marinas se développent, surtout en Bulgarie. (Retrouvez leur récit plus détaillé sur notre site : <http://www.union-des-plaisanciers-francais.fr/>).

Les trois guides de navigation ainsi que l'ensemble des cartes marines sont à votre disposition, si d'aventure l'envie vous conduit vers ces « Bords de Mer Noire ».

Rose-May et Alain ROBERT : armrobert@numericable.fr

Le 12 mai, « Sauvetage des personnes et des biens » :

28 membres de l'UPF et leurs amis (dont deux représentants de la SNSM) étaient venus écouter le Commandant Charles Claden, patron de l'Abeille Bourbon – le plus puissant remorqueur au monde – mais également International Senior Salvage Master : à ce titre il est appelé en cas de situation à haut risque (vies humaines, pollution..) en n'importe quel point du monde, avec le noyau dur de son équipe. Ses interventions couvrent également la formation et le transfert d'expérience vers d'autres pays ; car la France, avec sa deuxième plus grande façade maritime au monde, reste une référence en ces domaines.



Témoignage sur des catastrophes connues (Erika, Msc Napoli, Ievoli Sun..), précisions sur les rouages et acteurs pour la gestion des risques, psychologie des sauveteurs et les pièges, passion du conférencier pour sa mission et exemplarité de son parcours, le tout en termes vivants et imagés, le temps a passé trop vite et les questions furent nombreuses.

L'essentiel des présentations et certains extraits vidéo sont disponibles sur le site de l'UPF : <http://www.union-des-plaisanciers-francais.fr/>



Nos rassemblements

Croisières en péniche sur la Seine

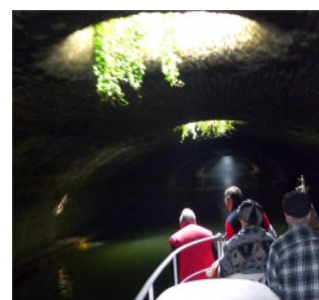
Première sortie : 29 avril 2009



Première étape : l'ouverture de l'écluse d'accès au port de l'Arsenal : Patrick prend contact par VHF avec les autorités et, après avoir donné la priorité à un bateau de promène-touristes, nous entrons et passons en revue les bateaux, plus ou moins pimpants, qui hivernent là -le port est plein à craquer.

Puis nous nous engageons sous la voûte du long tunnel qui passe sous la place de la Bastille. Dans un grand silence, CARLINA glisse dans l'obscurité que percent quelques ouvertures zénithales. Les lampes incrustées dans les parois s'allument automatiquement à notre approche, avec d'étonnants effets d'arc-en-ciel.

Et puis, nous retrouvons la lumière du jour, boulevard Richard Lenoir, et c'est une merveilleuse escalade qui commence le long du canal St-Martin, d'un bief à l'autre. Patrick Pillias est préposé à la manœuvre d'aussières. On s'amarre seulement sur l'avant, le moteur en marche avant et la barre à plaquer le bateau sur le quai, et en utilisant, quand il existe, un bollard flottant.



Les éclusiers sont souriants, divers. Un jeune père de famille avec ses deux enfants, un barbu de type hollandais, une éclusière et la procédure bien établie. A chaque écluse, on vérifie les papiers du bateau, et il faut pour l'ensemble du trajet acquitter un droit de passage au Trésor public (Mairie de Paris).

Au-dessus de nos têtes s'arrondissent les marronniers en fleurs. Les gens qui font leurs courses du samedi nous sourient. De ravissantes passerelles métalliques, toutes différentes, franchissent le canal. Les cyclistes s'arrêtent pour nous regarder. Nous sommes aussi accueillis par César qui, revêtu de sa toge, couronné de laurier et les bras en Vé nous souhaite une bonne croisière. On arrête même le trafic automobile pour nous (ouverture d'un pont tournant).



Nous passons devant l'Hôtel du Nord : atmosphère, atmosphère... A part un transport en commun de touristes et une péniche hollandaise que nous croisons, CARLINA est le seul bateau.



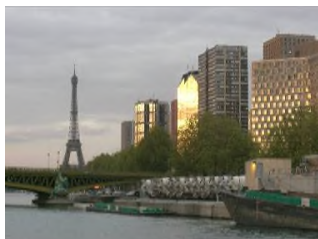
Le quai de Valmy s'incurve, avec des façades bien rénovées, aux couleurs pastel. Jusqu'ici très étroit (gare aux mains dans les écluses !), le canal s'élargit, le bassin de la Villette n'est plus très loin. Nous avons toute la place qu'il faut pour nous amarrer en vue du déjeuner. Comme il bruine un peu, nous apprécions le chauffage dans le carré. Didier R. fait griller sur le barbecue une somptueuse pièce de bœuf persillé, et nous avons tous bon appétit (l'air du large ?)

Nous repartons pour découvrir un autre aspect, plus industriel, plus moderne aussi, des canaux. A la première écluse du canal de St-Denis, les deux éclusiers nous accueillent dans leur poste de pilotage d'où ils visionnent sur des écrans et télécommandent 3 des 7



écluses qui vont nous mener jusqu'à la Seine. La porte de l'écluse pivote sur un vérin hydraulique, le gabarit s'élargit, il y a une écluse montante et une descendante. Ici, il ne s'agit pas seulement de plaisance, et nous croisons deux péniches de fret, l'une vide, l'autre pleine.

Aubervilliers, Saint-Denis : au loin devant nous, dans l'axe du canal, le clocher et le toit vert de la basilique royale. Et aussi, sur la gauche, le grand stade : il y a match Bordeaux - Vannes dans quelques heures, et des grappes de jeunes supporters, certains arborant capes d'hermine (en papier !) et coiffes bigouden, convergent vers le stade.



Nous avons la grande chance d'arriver au soleil couchant dans Paris, il est 21 heures, la Tour Eiffel s'illumine, on ne se lasse pas de la beauté magique de cette Ville...Autour de CARLINA, c'est un ballet de bateaux-mouches (ils vont trop vite, font trop de remous !) et il faut toute la concentration de notre capitaine pour se faufiler jusqu'à notre point de départ et d'arrivée.

Patron : Patrick Pillot

Seconds : Jean et Micheline Coupeau, Patrick et Patricia Pillas, Jean-Pierre Barbot

Cuisto : Didier (et Marjan) Romain

Reporter : Jean Jacques (et Michèle) Dayries

Passagers dont aucun n'est resté inactif, beaucoup ayant souvent prêté la main.

Croisières en péniche sur la Seine (Suite)

Deuxième sortie : 9 Mai 2009

Instruit par l'expérience et grâce à un horaire parfaitement maîtrisé - retard d'un passager, encombrement dans les écluses...- le groupe a décidé d'innover et d'aller explorer plus avant le Canal de l'Ourcq au lieu du Canal Saint Denis, ce qui n'a pas évité de terminer la croisière à .. 22 heures 30 !

Le second groupe a apprécié le caractère paisible de la batellerie, les paysages inattendus de même que lors de la précédente sortie, avec quelques originalités :

L'adversité - c'est à dire un bon petit crachin breton- n'a pas empêché les membres de l'UPF d'apprécier la ballade, le BBQ, les berges bien entretenues et rénovées tout au long du périple - inattendu !. Le passage du tunnel Saint Martin, la rencontre avec les mini vapeurs des clubs du Pont de Sèvres ont été autant de temps forts de cette sortie.



Par un triple Hourra, le groupe a rendu hommage à la maîtrise manœuvrière du skipper (on dit batelier..) , à son souci du bien être de l'équipage à sa gentillesse et celle de son épouse.



Patron : Patrick Pillot (ainsi que son épouse Sophie et son mousse Florian)

Seconds : Paul Durandin, Christian Lafargue

Cuisto et reporter : JC Fabre

Passagers dont aucun n'est resté inactif, beaucoup ayant souvent prêté la main :

Sylvia et Jean-Louis Chaboud, Marie et Claude Jaillon, Jacqueline et Gérard Méry, Chantal Fabre-Gache

Un jeu complet de photos de chaque sortie peut être consulté sur notre site.



Carnets de voyage

La traversée de Jade des Canaries à la Martinique / Décembre 2008



De Belle Ile au Marin (Martinique)

Journal de bord :

Compte rendu statistique de la traversée de Jade de Las Palmas (Gran Canaria) au Marin (Martinique)

	Première partie de Las Palmas à Mindelo (en solitaire)	Deuxième partie de Mindelo au Marin (équipier Patrick Dilly)	TOTAL
Milles parcourus	873	2149	3022
Voile (M)	865	2126	2991
Moteur (M)	8	23	31
Nuits en mer (nb)	6	16	22
Moyenne (n)	6,23	5,61	5,78
Meilleure journée (M)	177	153	177
Meilleure moyenne (n)	7,38	6,38	7,38
	Poissons pêchés : 3 dorades coryphène		

Remarque : les distances et vitesses sont prises sur le fond (GPS) elles tiennent compte d'un courant favorable (courant des Canaries puis courant équatorial nord) de l'ordre du demi nœud sur l'ensemble du parcours.

Les Iles du Cap Vert

La traversée vers **Mindelo**, le port de l'île de Sao Vicente dans l'Archipel des Iles du Cap Vert est rapide tout au vent arrière ou au grand large, le vent montant un jour à force 7. La mer assez forte n'empêchera pas mon régulateur d'allure « Beaufort » de contrôler parfaitement la situation, sauf quand j'ai dû réparer une de ses drosses qui a cassé. En navigation de plaisance, il faut tout le temps bricoler : c'est l'éolienne dont j'ai dû refaire le circuit électrique rongé par le sel avant de partir, c'est la connexion entre l'ordinateur et le téléphone satellitaire « Iridium » subitement défaillante pendant la traversée, à cause d'un transformateur USB/série que j'ai dû remplacer (heureusement que j'en avais un), sur les conseils d'Olivier Cardon, joint par téléphone Iridium.

Mais il faut aussi faire la cuisine, surveiller la navigation (c'est plus facile maintenant grâce au GPS), mais surtout il faut dormir et chaque moment d'inactivité doit être mis à profit pour récupérer les heures de veille, ne serait-ce qu'une quinzaine de minutes.

Il faut noter que durant cette traversée la visibilité était faible (inférieure à 2 milles, le 7 décembre) en raison de la poussière du sable d'Afrique transportée par le vent. La nuit, j'ai toujours porté un pull-over et une veste de quart.

Cette année, une nouvelle marina a ouvert à Mindelo. Elle offre de bons services mais pas de sanitaires ni de carburants. Le personnel du port se propose pour coltiner les



jerrycons de gasoil. La sécurité paraît correcte, ce qui est primordial. J'ai payé un peu moins de 19 euros par jour pour une semaine de séjour, l'eau et l'électricité en sus.



Il y a une connexion WIFI dans le port mais elle est poussive ! Pour autre chose que du courrier, il vaut mieux aller dans un cybercafé (j'en connais deux).

Dans les rues, on est assez sollicité par des gens qui demandent la pièce. Mais ils le font si gentiment, souvent même en Français, que je ne pouvais leur refuser.

Le français semble bien enseigné et il est pratiqué par beaucoup. Une radio FM locale retransmet RFI et l'Alliance Française a pignon sur rue. Et pourtant, ce sont des capitaux allemands qui ont financé la marina

Le 12 décembre, Patrick qui m'accompagne dans ma traversée de l'Atlantique arrive. Je le réceptionne à l'aéroport sans ses bagages qu'il ne récupérera que le lendemain.

Depuis Las Palmas, je traîne un rhume-bronchite qui ne veut pas guérir. Je commence le traitement aux antibiotiques de manière à être en forme pour le départ. Dans la première pharmacie trouvée à Mindelo, j'achète le même médicament de manière à regarnir ma trousse à pharmacie ; il ne m'est pas demandé d'ordonnance.

Le 13, nous faisons les vivres : la vendeuse de fruits et légumes du marché nous fait la bise car elle a bien gagné sa journée avec nous, n'ayant pas beaucoup le goût à marchander les prix. Elle nous procure des œufs, ce qui curieusement est un produit rare ici.

Le 14, nous visitons l'île des Santo Antao grâce au ferry. En cette circonstance nous découvrons combien le passage que nous devons emprunter le lendemain est délicat. Le ferry ne prend pas la route directe, il manoeuvre de façon à éviter de se présenter de travers à la houle. Il est impératif pour nous de partir avec le jusant, soit après 12H le lendemain. Au débarcadère de Santo Antao, nous prenons un taxi pour qu'il nous fasse visiter ce qu'il y a de mieux dans son île. Le chauffeur parle un très bon Français et connaît le métier. Malheureusement les hauteurs de l'île sont dans la brume. Nous avons même de la pluie. A midi le chauffeur nous propose de déjeuner au port de la Punta do Sol. Au menu du thon et des légumes locaux : igname, manioc et patates douces plus carottes et pommes de terre. Nous nous délectons et embarquerons tous ces légumes sur Jade pour agrémenter les plats des poissons que nous ne manquerons pas de pêcher. Et de fait, ce fût le cas.

La transat

Le lendemain après avoir récupéré l'acte de francisation auprès des autorités du port, fait viser nos passeports à l'immigration, nous faisons le plein d'eau et appareillons à 12H30. Dès que nous entrons dans le chenal entre Santo Antao et Sao Vicente, le vent monte à 30 nœuds et plus dans les rafales. Sous deux ris dans la grand voile et foc solent, Jade est parfois dur à conserver en ligne, malgré la dérive relevée. A la sortie de cette soufflerie, nous sommes déventés par Santo Antao. Il nous faudra 50 milles pour retrouver un vent d'alizé. Je pense qu'il aurait été préférable de descendre plus au sud à la sortie du chenal pour éviter le déventement de Santo Antao, peut être une dizaine de milles aurait suffi.

Pendant la traversée nous avons fait deux quarts de 5 heures la nuit de manière à nous permettre une nuit presque complète. Patrick faisait de 20H à 1H et moi de 1H à 6H. Des petites siestes dans la journée permettaient de satisfaire nos besoins de repos.



Le matin nous avons pas mal d'occupations liées à la météo, la navigation, la pêche, les communications Inmarsat et Iridium. L'après-midi, plus calme nous permettait de faire la sieste et de discuter, parfois j'écoutais de la musique sur mon baladeur.



Le capitain contrôle la consommation d'eau en espaçant les rasages (photo Pat)



Recharge en encre de la plume du barographe (photo Pat)

Généralement je faisais la cuisine et Patrick la vaisselle. Il préparait les petits déjeuners, thés et cafés divers. Nous avons toujours fait au moins un plat chaud à chaque repas.

Contrairement à ce que nous nous étions imaginé, il ne faisait pas chaud la nuit. Durant les quarts de nuit j'ai toujours porté ma veste de quart et même au début un pull-over. Le harnais était de rigueur.

Le régulateur d'allure a barré tout le trajet, quelquefois il a eu besoin d'un coup de main durant les fortes rafales sous certains grains.

J'ai fait une modification de la ligne d'entraînement de l'hydro générateur. Il nous a alimenté en électricité sans aucun problème.

La quasi totalité de la traversée a été faite sous foc solent et grand voile à un ou deux ris. A certaines périodes où le vent soufflait en continu à force 6 nous marchions sous foc seul, surtout la nuit.

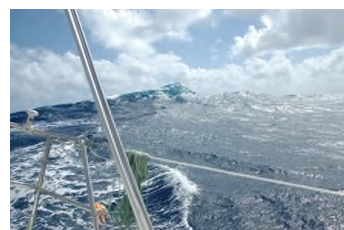
Nous n'avons pas cherché à torcher de la toile pour éviter les situations délicates dans les grains très nombreux qui nous sont tombés dessus. Malgré cela nous avons fait une honnête moyenne de 5,61 nœuds, aidés il est vrai, par un courant d'un demi nœud environ sur tout le parcours. Nous avons souvent tangonné le solent ce qui s'est traduit par une destruction des deux chariots de tangons sur le mât ; ma réparation de fortune, elle, a tenu le coup.

Pour faciliter les manœuvres d'empannage en solitaire, j'utilise un bras de spi frappé sur le point d'écoute du foc pour passer dans la mâchoire du tangon et garder les écoutes de foc pour bien contrôler celui ci à l'empannage. Une poulie de bras de spi, ainsi sollicitée, a explosé : son axe était corrodé.

Nous n'avons rencontré que deux cargos, dont un en route collision, pendant toute la traversée, aucun autre navire. Pas plus n'avons-nous rencontré de mammifères marins. Mais nous avons remonté trois dorades coryphènes qui nous ont fait chacune deux à trois repas.



Cargo (photo Pat)



Houle d'alizé (photo Pat)



Nous n'avons pas consommé la totalité des 200 litres d'eau du réservoir de Jade, et nous n'avons bien sûr pas touché aux 35 litres complémentaires que nous avons embarqués en bidons en plastique.

A Mindelo, nous n'avons pas trouvé de bon pain et nous en avons vite manqué. Un bol de riz au petit déjeuner remplace bien le pain. La deuxième semaine nous avons été à court de légumes et fruits frais.

Mais nous avons de bonnes conserves embarquées à Las Palmas. En somme, nous avons toujours pu varier les repas.

L'eau de Mindelo n'a pas un bon goût, mais sous forme de thé et café nous la buvions, à cela il faut ajouter le lait et les soupes. Pas de boisson alcoolisées ni sodas à bord. Le rhum servait à l'anesthésie des dorades avant leur mise à mort pour qu'elles se tiennent tranquilles.



Chacun doit rester chez soi (photo Pat)



La troisième dorade pêchée

Enfin le 16eme jour au matin, au terme d'une nuit de grains et de pluie, à l'aube, nous contournons la pointe sud de la Martinique en apercevant le diamant dans un arc en ciel et remontons au vent deux ou trois milles avant d'embouquer le chenal du Marin.



Le Diamant (photo Pat)

C'est la fin de la première partie de ma croisière. Jade est arrivé au bout de la route des Antilles.

Un nouveau chapitre s'ouvrira :

« **De la Martinique à l'Amérique** »

Dominique DEBOUT



Sortie à Noirmoutier : Visite du chantier BENETEAU

Un groupe de treize membres de l'UPF s'était donné rendez-vous à Noirmoutier les 4, 5 et 6 avril pour une excursion dans l'île de Noirmoutier avant la visite du chantier de construction du Swift 52 et des vedettes de surveillance côtière.

Samedi et dimanche nous permirent de visiter le musée naval rénové dans la châteaue fort, le port de l'Herbaudière, les marais salants et le plan d'eau du bois de la Chaize où se déroulent les fameuses régates du 15 Août.

Lundi 6 avril visite guidée de la chaussée submersible du Gois et la réserve protégée du marais « Jacobsen de Sébastopol ».

Le chantier Bénéteau nous avait ouvert ses portes pour suivre la construction des Swift de 36, 42 et 52 pieds dans une unité moderne implantée au lieu et place de l'ancien chantier de bateaux de pêche en bois. L'activité aux postes de travail a retenu la curiosité du groupe, en particulier les « astuces » imaginées par les architectes JOUBERT, NIVELT. Un guidon de l'UPF a été remis aux guides en guise de remerciements

Encore merci à Gérard MERY pour avoir négocié ce rendez-vous avec les industriels.

« L'art et ma manière d'apprivoiser DELOS, mon nouveau bateau »

->Janvier 2008 Délos, un Sun Odyssey 52.2, arrive à Nice.

Convoyage sans problème depuis Port Saint Louis du Rhône, bien qu'un peu frisquet... J'arrive seul en fin d'après midi à Port Saint Louis, juste à temps pour régler les derniers problèmes administratifs et malgré tous mes efforts je ne partirai qu'avec des documents incomplets. Cela fait 3 mois maintenant que nous bataillons pour obtenir la radiation de pavillon, la francisation, gérons les incompétences de la société de leasing...

Peu importe Délos m'attend sous la grue. Le grutier est aussi frigorifié que moi. Dernier coup d'œil à la coque et plouf ! Reste à faire le plein de gasoil : le camion citerne est à l'heure précise, OK. Je peux enfin profiter dans ce port désert de ma nouvelle acquisition : un moment de tête à tête, d'échange silencieux où chacun est un peu sur ses gardes. Il faudra, et j'en suis conscient, beaucoup de temps, de jours et de nuits de navigation, pour établir une symbiose parfaite, cette complicité, ce dialogue muet entre un bateau et son skipper pour partager les moments heureux mais aussi les difficultés...

Eh oui, suspicion pour le terrien lambda ?, mais pour qui sait l'écouter, un bateau ça cause beaucoup : chaque bruit, chaque mouvement parfois violent sont autant de notes pour une partition assez facile à déchiffrer... mais, nous y reviendrons.

Mise à l'eau à Port Saint Louis



Pour l'instant en ce soir de janvier glacial, ma seconde préoccupation est la recherche d'un sandwich dans Port Napoléon désert; j'ai quitté Nice avec simplement quelques sachets de café lyophilisé! Miracle le seul restaurant est encore ouvert et je peux faire le plein de 3 sandwiches pour le trajet retour.



Mais je ne suis pas encore couché. Check-list sécurité: la survie a bien été livrée à bord, extincteurs, OK (je les avais apporté lors d'un précédent voyage), pompes de cale, niveaux moteur OK. J'ai mis dans mon sac quelques petites bricoles: cartes, compas, règle Cras, pour le reste un GPS et un PC portables. La navigation ne m'inquiète pas du tout par contre le mistral prévu pour demain et la façon de sortir seul de ce parking avec un bateau de plus de 15m sur lequel je n'ai navigué qu'une heure il y a deux mois me laissent perplexe. Va falloir que notre complicité s'établisse très vite...le skipper ne devra pas décevoir ce pur sang qui regarde déjà le large par delà la jetée avec gourmandise.

Nuit fraîche, pas de chauffage, le groupe refuse de démarrer et les prises de quai sont beaucoup trop loin pour brancher un chauffage que de toutes façons je n'ai pas; duvet trop léger...pas grave.

Au lever du jour, nous serons trois: le soleil, Délos et moi. Le vent se tenant encore tranquille je largue les amarres, manœuvre répétée plusieurs fois dans ma tête, et la réalité pour une fois ressemble aux prévisions.

Direction le chenal et bientôt le Golfe de Fos...Rigolo le chenal, imaginez à moins de 10m de part et d'autre du bateau, qui cale 2m30, des pêcheurs avec des cuissardes, la canne à la main, qui vous regarde passer l'air goguenard... Garder bien alignées les quelques bouées, sinon préférer les échecs ou la belotte au bistrot du coin. Pas envie d'être ridicule le niçois! Délos, j'ignore si tu t'en rends compte, mais ton skipper a le cœur qui bat un peu trop vite.

Dernière bouée, le golfe de Fos et les pétroliers en maraude mais de l'espace enfin, petit cafouillage dans l'établissement des voiles je cherche un peu mes marques et le dialogue va enfin pouvoir s'établir avec l'arrivée du mistral (25n) un intense moment de vrai bonheur. Je tourne la tête vers le large, ignorant Fos et son complexe industriel, et c'est bientôt Marseille et les Calanques.

Malheureusement le vent m'abandonnera après Bandol. Moteur, la rade de Toulon, passer entre les îles d'Hyères et la côte, et déjà, il fait nuit, froid mais grand beau temps. Je découvre le plaisir du radar mais garde un œil critique à l'extérieur bien que la population navigante ai plutôt décidé de passer la soirée devant la télé.

Saint Tropez, ce n'est pas la saison ; les Iles de Lérins pourquoi pas prolonger un peu cette intimité qui commence à s'établir? Ok nous dormirons entre les îles, seuls, plutôt rare même en cette saison. Minuit je finis le demi-sandwich qui me reste après l'avoir fait brûler dans le four et dodo.

Le lendemain, météo très calme je rentre au Port de Nice, là je connais parfaitement et manœuvre sans trop d'appréhension. Délos a sa place, un long hiver m'attend, chacun de mes instants libres sera dévolu à la personnalisation de cette magnifique unité.

Ces travaux n'ayant aucun intérêt, nous nous retrouverons pour ses premiers vrais bords fin avril / début mai 2008.

Christian DUSAINTPERE

(Retrouver la suite des aventures de Délos sur le site : <http://wdsp.org>)

N'oubliez pas !....

⇒ De nous adresser, par mail, vos récits de croisière, vos impressions, des nouvelles du monde entier pour enrichir le **JOURNAL DE BORD**.

⇒ De demander la nouvelle plaquette de l'Association qui est disponible en nous écrivant à :UPF@hotmail.fr

⇒ De télécharger le bulletin d'adhésion pour les nouveaux adhérents sur notre site

Toutes nos informations sont accessibles en nous écrivant à : UPF@hotmail.fr ou en consultant le site : <http://www.union-des-plaisanciers.fr>.

Rédaction (d'après les courriers des adhérents UPF) : - UPF, 41 av Foch 75116 Paris.