



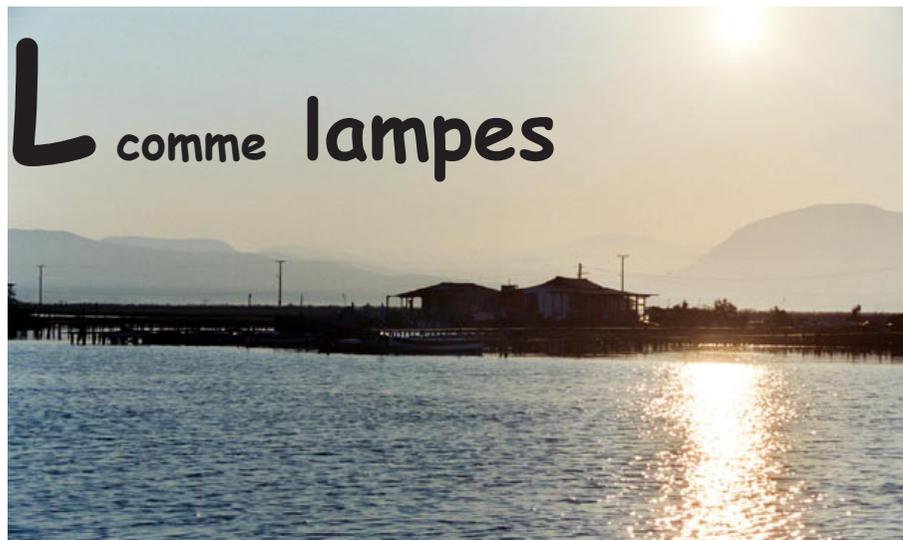
Sorti le premier Août 2003 au chantier de Maria à Vliko dans l'île de Lefkas, le Mayéro a été victime d'un fort tremblement de terre (6,4 sur l'échelle de Richter) le 14 Août de cette même année. D'après des témoins dignes de foi les bateaux ont subi une onde de choc qui les a fait rebondir à plus d'un mètre du sol. Nous avons cru un moment que notre voilier avait fini sa carrière à la suite de cet événement....

... Surtout quand nous avons su qu'il avait été écrasé par son gros voisin en acier. Et pourtant il était dit que le dieu des bateaux en avait décidé autrement. Certes la coque était trouée sous la ligne de flottaison... le mât était brisé, le balcon irrémédiablement tordu et les mains courantes et les chandeliers hors d'usage. Mais le Mayéro était réparable et l'assurance couvrait les dommages... Après une période difficile, semée de doutes et de découragements, nous décidons alors de réagir et de rendre notre bateau encore plus beau et plus maniable qu'auparavant. Un petit voyage en Grèce nous amène à évaluer plus précisément la situation, de rencontrer les différents corps de métier qui doivent intervenir prochainement pour effectuer toutes les réparations indispensables et apporter les améliorations qui permettront de mener le Mayéro en solitaire. Déjà la coque a retrouvé sa forme originelle et le capot de descente a été refait. Il ne reste plus qu'à croiser les doigts pour que tous les travaux soient effectués avec le même sérieux. Nous sommes sous la protection de Maria et de son mari et nous espérons que cela suffira. Mais visiblement le Mayéro est sous de bons auspices. En effet, nous pensions acquérir un nouveau voilier en 2004. Sans doute Poséidon trouvait-il cette idée saugrenue et a demandé à son copain Zeus de faire ce qu'il fallait pour nous faire changer d'avis !

Chantal et Jean-Marie



KL
M



L comme lampes

De tout temps s'éclairer à bord a été un souci pour les marins. La fée Électricité sur nos voiliers modernes passe nécessairement par le stockage de cette belle énergie dans des batteries, lesquelles ont besoin d'être chargées régulièrement. Ce qui n'est pas toujours facile pour les plaisanciers qui, comme nous, utilisent surtout les voiles pour se déplacer et qui fréquentent les mouillages tranquilles. C'est pourquoi de nombreux équipages reprennent de vieilles recettes ou recherchent des sources lumineuses plus modernes.

Sur le Mayero nous n'avons jamais utilisé le brasero que certains pêcheurs tunisiens allument au mouillage au risque de mettre le feu à leur embarcation. Mais nos nombreuses expériences en ce domaine nous ont laissé des souvenirs impérissables ou presque. Et aujourd'hui nous sommes à même d'apporter de nombreux conseils dans ce domaine.

le bon vieux pétrole

1) feux de mouillage

Très intéressant pour les lampes tempêtes. Toutefois il s'avère périlleux dans certaines conditions agitées de remplir le réservoir avec un mini entonnoir sans en renverser partout. Nous ne sommes pas encore passés maître dans l'art du transvasement de ce liquide comme Moitesier qui utilisait un tuyau entre le bidon et la lampe.

2) éclairage intérieur

Qui n'a jamais apprécié la petite flamme vacillante d'une belle lampe en laiton, se mirant sur les boiseries chaudes d'un bateau, est passé à côté de quelque chose de grand... Mais derrière ce tableau de rêve se cachent de nombreux désagréments:

- l'odeur pas très agréable liée à la qualité très inégale du produit utilisé en fonction des pays visités
- la fumée qui noircit tous les beaux vaigrages clairs jusqu'à assombrir totalement un bateau

3) lampes à pression

Extraordinairement efficaces, elles ont une puissance équivalente à celle d'une ampoule de 100 watts. Mais elles sont difficiles à démarrer car il faut chauffer la lampe avec de l'alcool à brûler. Il faut

pomper pour établir la pression nécessaire pour transformer le pétrole en gaz. Nous avons failli mettre le feu au bateau avec une lampe d'origine chinoise et nous n'avons pas maîtrisé totalement l'opération pompage qui peut s'avérer délicate. Certains membres de l'équipage du Mayero se souviendront longtemps du spectacle son et lumière qui mettait en scène le capitaine à la barbe roussie sortant de la cabine comme un beau diable, criant comme un damné qu'on lui laisse le passage libre, pour qu'il balance le tout à la mer. Fin de l'expérience de la lampe à pression et du pétrole en général.

Le gaz

efficace et assez bon marché dans des pays comme la Grèce.

Quand l'équipage a réussi à changer la petite bonbonne sans qu'elle ne se soit vidée entièrement avant la première utilisation, reste encore à trouver les petits filets et les verres fragiles adaptés à la lampe. Une fois ces étapes franchies, il faut éviter de faire comme certain capitaine capable de se brûler méchamment (empêchant toute baignade pendant trois semaines; quand il fait chaud, c'est dur...) Il avait tout simplement oublié qu'une fois éteinte, la lampe reste encore brûlante pendant un sacré bout de temps. Fin de l'expérience du gaz

Les solutions plus contemporaines et moins risquées

- Les lampes à pile solaire qui se chargent dans la journée et s'allument automatiquement dès la tombée de la nuit. Elles sont valables essentiellement dans les pays ensoleillés et en période estivale. Leur usage est destiné seulement à signaler que le bateau est au mouillage: la petite lumière orangée reste discrète
- La petite lampe à éclats mar-

chant sur piles (2 grosses piles pour six nuits) Très visible mais non réglementaire, comme la précédente d'ailleurs. même un peu gris après un bon ouzo, elle permet de repérer le bateau de loin

- pour l'éclairage ambiant nous conseillons la lampe camping type néon (4 grosses piles pour 7 ou 8 soirées).

- le fin du fin serait le chargeur solaire de piles, solution uniquement pour les navigateurs au long cours car les piles rechargeables sont onéreuses et elles s'usent plus vite si l'on ne s'en sert pas, contrairement à la pub bien connue.

- le fin du fin du fin c'est bien sûr la génératrice, mais seul en profite réellement l'utilisateur car son principal défaut est d'enquiquiner les voisins sans compter la gourmandise en énergie de l'engin et son prix d'achat

- enfin la solution d'avenir qui pourrait bien révolutionner l'éclairage à bord se profile sous forme de nouvelles diodes susceptibles d'économiser jusqu'à dix fois l'électricité pour un volume dérisoire et une durée de vie incroyable. Seul bémol, le prix et l'impossibilité pour le moment d'obtenir une lumière blanche. Mais même ce dernier point serait sur le point d'être résolu, selon une info sérieuse. Attendons seulement que les prix deviennent raisonnables

Bien sûr, la question des lampes devient relativement annexe par rapport aux besoins en énergie des voiliers modernes pour les frigo, congélateur, fours à micro onde, micro informatique, pilote automatique, émetteur, téléphone, radar et autres appareils sophistiqués de navigation...mais ceci est une autre histoire...

Chantal et Jean-Marie



Les voiliers modernes sont conçus pour réaliser de belles marches arrière. Il est fréquent de voir certains bateaux effectuer cette manoeuvre sur des centaines de mètres à belle vitesse en gardant leur cap.

Nous sommes pleins d'admiration et d'envie quand l'équipage néophyte jette son ancre au petit bonheur la chance et réussit même sans erre (*) au départ à rejoindre le quai en culant(**) pour y déposer ses paquets de nouilles qui lui servent d'amarres!

Le Mayéro n'a pas beaucoup de défauts, son équipage non plus, il faut bien le dire. Toutefois, les formes de notre voilier et la position de l'hélice ne prédisposent pas à de magnifiques marches arrière. Si dans les eaux du nord de l'Europe ce n'est pas un inconvénient majeur (la plupart des accostages se faisant par l'avant), en Méditerranée c'est une autre paire de Manche, autrement dit ce défaut devient un vrai casse-tête chinois. Il est en effet dans les usages du sud de montrer le "cul" du bateau au quai,

en s'ancrant par l'avant. De même dans les mouillages forains, il est nécessaire de poser son ancre tout en culant pour permettre aux équipiers d'aller porter deux amarres à terre à l'aide de l'annexe, à charge pour eux de trouver rapidement un olivier bien placé ou une roche stable et accessible. Malgré les bons conseils de ceux qui n'ont pas de problème et qui expliquent qu'il suffit de tenir compte du pas à gauche de l'hélice, de commencer sa manoeuvre bien avant le point d'ancrage, de mettre arrière toute... nous osons avouer que la maîtrise de ce genre d'exercice n'est pas totale.

Chantal et Jean-Marie

(*) immobile

(**) terme marin signifiant allant en arrière



NAVIGATION À L'ANGLAISE

Il y a une trentaine d'années, c'était une locution péjorative utilisée par les purs voileux français pour dénoncer la manière dont leurs homologues britanniques naviguaient à la voile.

En deux mots, naviguer à l'anglaise c'est utiliser le moteur dans le petit temps ou quand le vent debout va user l'équipage dans des virements de bords sans fin. C'est donc mettre seulement les voiles aux allures favorables depuis le «près bon plein» jusqu'au «vent arrière». Il est quand même de bon ton d'utiliser la grand voile pour appuyer le moteur au près serré et de n'utiliser le génois seul quand le vent est assez fort aux allures portantes.

Le rêve de nombreux navigateurs anglais est d'arriver en Méditerranée. Nombre d'entre eux passent par le canal du Midi ou même descendent tranquillement les canaux depuis Le Havre jusqu'à Marseille ou Montpellier en passant par Paris et Lyon.

Cette façon de voyager par les canaux permet à certains d'apprendre le français lors d'arrêts prolongés chez les vigneron qui ne manquent pas tout au long du trajet.

Sur le Mayero, voilier «typically» anglais, nous avons adopté quelques habitudes déjà inscrites dans les gènes du bateau. Mais nous ne rechignons pas à tirer quelques bords. La risée Mercedes (marque de notre moteur in board) nous permet assez souvent d'arriver dans les bons mouillages au bon moment, surtout depuis que nous sommes en Grèce. Quelques expériences de gros temps à bord ont permis d'apprécier les qualités marines du Voyager 35. Il nous a même été possible de préparer de bons potages chauds dans des mers assez démon-

NO
PQ

tées et des vents forts. Ainsi sommes nous assez fiers de naviguer à l'anglaise .

A ne pas confondre avec filer à l'an-

glaise, manger à l'anglaise, ce qui bien sûr n'a strictement rien à voir!

Chantal et Jean-Marie

Première Navigation

La navigation que nous faisons n'est pas très difficile. Marion m'a montré comment relever des informations sur une carte telles que :

-Nombre de milles avec le compas et la direction avec les degrés. J'ai encore à perfectionner ce sujet mais avec de tels profs je ne devrais pas avoir trop de problèmes , je l'espère.

Jean Marie lui , m'a montré tout ce qui est petits signes sur la carte: les endroits ou on peut mouiller; la nature des fonds, sable, vase, possibilités... Il y a aussi les signes des balises et des phares que j'étudierai sûrement plus tard. Bien sûr , je fais encore beaucoup d'erreurs: par exemple lorsque je dois indiquer la direction, je ne fais pas attention au sens du bateau sur la règle, donc ce que j'annonce est complètement faux. Mais c'est en faisant des fautes que l'on apprend. Espérons!

Béné

NAVIGATION EN EAUX TROUBLES OU LE JEU DU POKER MENTEUR

En Méditerranée, à force de naviguer dans les mêmes eaux, d'hiverner dans les mêmes ports , de nombreux équipages nouent des relations durables, même si elles sont parfois en pointillés.

Il n'est pas rare de rencontrer l'ami de l'ami de notre ami , et qu'ainsi s'élargisse avec bonheur le cercle des connaissances. Le téléphone arabe fonctionne bien et ainsi nous avons régulièrement des nouvelles de voiliers connus plusieurs années auparavant. Dans ce réseau nous avons notre place: nous croisons de nombreux bateaux durant les mouillages d'été et conservons des liens avec certains pendant l'hiver . Mais bien sûr tout n'est pas rose: dans toute communauté humaine, même les plus temporaires , les problèmes ne man-

quent pas et il est parfois difficile de naviguer dans ces eaux troubles. Il ne faut pas croire que le fait de vivre sur un bateau gomme toutes les difficultés. Le rêve du grand départ, vendu sur les pages glacées des magazines ou dans les bouquins de quelques navigateurs qui ont besoin de remplir leur caisse de bord, recouvre parfois des réalités plus sordides et nous assistons parfois de notre bord à de vraies tempêtes dans des verres d'eau. Le plus difficile pour nous devient alors d'éviter de s'y mêler et de s'y noyer. Notre neutralité bienveillante

est souvent mise à mal par les différents protagonistes qui nous prennent à témoin, se justifient, nous utilisent, nous manipulent pour régler leur affaires .

Les fâcheries peuvent être réellement sérieuses au point que des équipages, renseignés par d'autres bateaux sautent certaines escales pour éviter des rencontres qui pourraient mal tourner. Les nouveaux modes de communication (pocket mail, portables, café internet ...) jouent un rôle de plus en plus important. Ainsi les informations circulent de plus en plus vite:

nous sommes rapidement mis au courant des arnaques et des trafics dont certains se sont rendus coupables; des avatars subis par d'autres; des menaces avec coups de poings annoncés, des procès en cours...

Des clans se forment, selon les intérêts de chacun. Mais généralement, les alliances durent peu car les bateaux circulent. Un apéro autour d'un ouzo, d'un raki, d'un pastis , d'une sambuca, d'un vin tunisien peut rapidement modifier la donne. Toutefois certaines rancoeurs sont tenaces; des affaires ont pu être parfois graves. Il faut bien avouer que certains propriétaires qui vivent à l'année sur

leur grand bateau sans autre ressource qu'une petite rente, et des vagabonds des mers assez désargentés ont parfois une moralité douteuse. Ainsi des marins travaillent pour d'autres, pour gagner de quoi vivre et /ou entretenir leur voilier. Les uns trouvent une main d'oeuvre peu onéreuse, les autres essaient de tirer le maximum en faisant le moins possible. Dans cette grande partie de poker menteur, tous les coups semblent permis pour gagner un marché : dénigrement en lousdé, colportage de ragots, non paiement d'un travail effectué, abus

d'utilisation de matériaux et outils à des fins personnelles, sur facturation, commission prises sur les commandes, travail sacqué en l'absence du propriétaire...

Tout cela peut aller jusqu'à la dénonciation à la

police et parfois procès sans fin. Il n'est pas facile pour nous de s'y retrouver dans un vaste fatras d'informations car certaines sont bien réelles et les mises en garde peuvent être utiles. Il faut donc garder une oreille attentive et critique pour démêler ce "paquet de nouilles" (confère le texte sur ce sujet) .

Chantal et Jean-Marie





A ne pas confondre, les oursins nous piquent et les ours se grattent.

Ours : à bord surnom donné à Jean Marie qui se gratte comme les ours au bimini et parfois demande

à sa femme de lui gratter un point bien précis.

Oursin : il en existe de plusieurs tailles

et de plusieurs couleurs: violet, blanc, noir ATTENTION ce ne sont pas des couleurs de ceinture

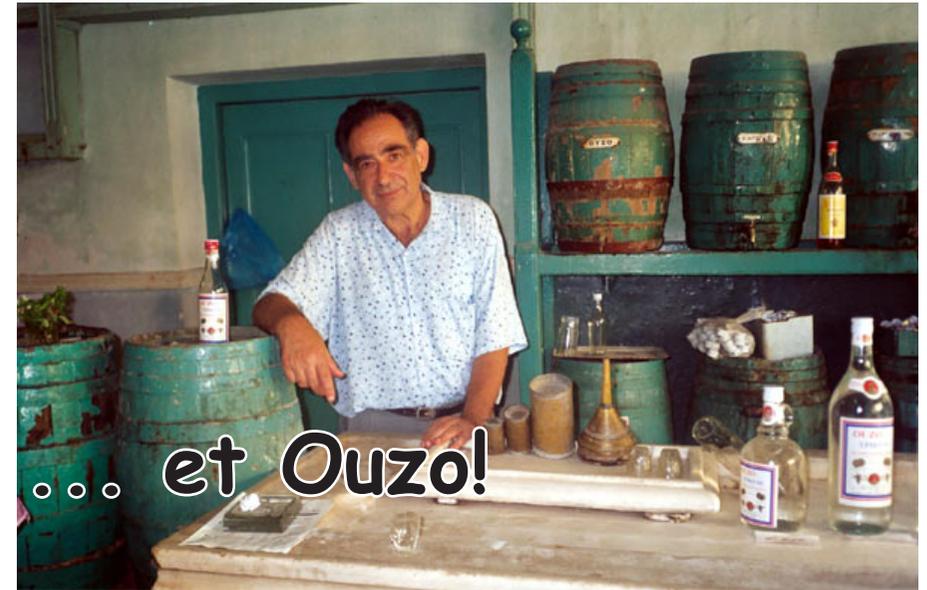
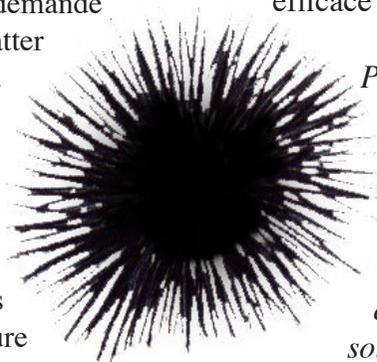
pour des sports de combats mais ce sont bien leurs couleurs. On les trouve dans le fond sur le sable, sur des rochers ou dans nos assiettes car oui ils se mangent sans les épines bien sur.

Truc : quand on se fait piquer, retirer les épines et attendre que cela cica-

trise. Pour plus de détails demander à Jean Marie il en a fait l'expérience et pour plus de sécurité marcher avec des chaussures en plastique ce n'est pas esthétique mais cela est efficace !

Béné

PS: Ce qu'on oublie de dire Béné, c'est que les jeunes considèrent les anciens comme des ours, parce qu'ils ont tendance à rester trop souvent sur leur bateau.





Après avoir étudié la carte, nous avons choisi une belle baie prometteuse, bien protégée, enchassée dans un écrin de monts élevés, avec un petit port et des plages à souhait...

Arrivés en fin de matinée, l'équipage du Mayéro avait délaissé le quai venté et qui plus est, aménagé pour recevoir un groupe de musiciens. Sachant par expérience qu'en Méditerranée les nuits sont plutôt longues et bruyantes, nous préférons nous mettre au mouillage! Nous prenons le temps de choisir la bonne souille, d'effectuer virtuellement un cercle d'évitage d'une trentaine de mètres au moteur en prenant soin de vérifier les profondeurs. L'ancre est posée délicatement au centre de l'aire repérée, sur fonds de vase molle, la meilleure pour notre «C.Q.R».

Essai d'accroche en marche arrière (quand c'est Chantal qui est à la barre, nous sommes sûrs que ça tiendra, vue l'énergie et l'opiniâtreté avec lesquelles elle maintient la commande en marche arrière toute...) Tout est nickel chrome, la brise d'est

de 4/5 n'a qu'à bien se tenir.

Le début d'après midi, comme souvent en Grèce, le vent forçit et tourne. Aujourd'hui il passe plein ouest et monte progressivement jusqu'au fort coup de vent, voire tempête. La montagne blanche et aride, surchauffée par un soleil au Zénith déverse des rafales formidables pour réchauffer son amie la mer qui reste relativement constante dans sa température. Cet échange sympathique ne manque certes pas de charme et il occupe les équipages désœuvrés qui pensaient pouvoir flâner et prendre du bon temps durant leur après midi. Le Mayéro, lui, semble s'amuser comme un fou: il se met travers au vent au plus fort des rafales, il gîte inexorablement, la chaîne se tend au maximum et des craquements sinistres couvrent pour un temps les hurlements du vent dans les haubans.

L'ancre résiste de son mieux... Puis le voilier revient tranquillement dans le lit du vent.

À ce jeu, l'équipage assez fataliste tente pour se rassurer de varier les données: un petit coup de chaîne en plus, démontage du taud puis des manches à air, remise du safran dans l'axe, saisie de tout ce qui peut l'être sur le pont. Il fait des relevés sur des points fixes à terre, les vérifie, les re-vérifie et reste sur le qui-vive, prêt à intervenir en cas de problème. En effet, Éole s'en donne à coeur joie et comme pour mieux tester les compétences des marins du Mayéro il envoie une belle survente de sud pour changer avant de venir au noroît presque dans la "foulée".

Il faut rester vigilant: parfois, même si le fait est rare sur le Mayéro, l'ancre décroche. Il convient alors de démarrer le moteur, remonter le mouillage en catastrophe et rechercher un endroit encore plus sûr, ce qui est bien souvent illusoire dans de telles conditions. Un équipage de notre connaissance, pour s'être oublié dans une sieste réparatrice un après-midi en Turquie, s'est retrouvé échoué sur la côte proche...

Mais revenons à notre histoire. À 15 heures 30, c'est-à-dire 2 heures après le début du jeu, le capitaine du Mayéro réussit l'exploit de déposer les deux filles du bord sur la côte, sans encombre, et sans anicroche.

La situation a bien été anticipée, tous les gestes pensés en commun. Chacun a bien joué son rôle. Assumer un mouillage dans ces conditions n'était déjà pas facile. Mais c'était sans compter sur l'arrivée d'autres voiliers venus se réfugier dans la baie en raison du vent qui soufflait dehors: un français, puis un anglais, un sué-



dois et un américain décident de se mêler à la partie.

Le français arrive le premier. Il ne salue pas et sans préliminaires se met en parallèle du Mayéro.

le suédois L'anglais sur un catamaran, très digne et un peu guindé nous salue et nous affuble au passage d'un joli compliment d'une voix forte "Nice sloop" (les filles du bord en feront des gorges chaudes durant tout le reste de la croisière ...) Il fait le tour de la baie et après étude des lieux, vient mouiller à consciencieusement pas loin du Mayéro. Il est plus près de côte vu son tirant d'eau et ne représente aucun danger pour

les autres bateaux en cas de dérapage.

Le suédois, un peu à la peine semble t-il, se met entre le français et le Mayéro.

L'américain qui a le plus gros bateau, arrive le dernier. Il tourne, tourne et retourne autour des trois voiliers, qui pour l'heure sont déjà engagés dans une partie d'enfer. Il montre de ce fait sa grande capacité de manoeuvre et les innombrables

signes extérieurs de richesse qui prouvent à l'envi que nous avons affaire à un pro. Il prend son temps; il jauge la situation; après ce que nous supposons être de mûres réflexions, il juge que la meilleure place de cette partie de poker est juste

devant le Mayéro. Comme cela, s'il dérape nous serons aux premières loges. Tout de même, soyons honnêtes, pour parer à toute éventualité, il garde son moteur en marche (ses moteurs, devrions-nous écrire, il en a deux). Il a beaucoup de gas-oil, l'américain, et sa fumée qui arrive sur le voilier derrière, en chasse les mouches (si tant est que par ce grand vent, elles aient envie de se promener à bord.

Le suédois décroche le premier. Il

tente à plusieurs reprises de se replacer mais la partie est dure. Le français qui faisait son malin en nageant autour de son bateau, est obligé de remonter dare dare et va se placer devant l'américain. Ce qui nous met en bonne position pour recevoir ces messieurs en cas de décrochage général. Mais l'américain a toujours son moteur et il est dans son grand fauteuil derrière sa barre.

L'anglais flegmatique s'occupe, l'air de rien. Mais il

veille. Selon la force et la direction des rafales, l'américain se retrouve juste devant lui et le suédois qui vient de rejoindre le groupe, se retrouve devant le Mayéro, ou devant l'américain, à quelques mètres du français, c'est selon...

Aujourd'hui la partie est de grande qualité : à 18 heures 30, soit plus de 5 heures après le début des joutes, et ceci malgré la fatigue il y a encore de beaux gestes .

Le français par exemple, vient de rater de peu l'américain et après un beau labourage et décrochage rapide, peine à revenir dans le jeu.

Autre exemple, le Mayero: pour marquer son autorité, le capitaine sort avec l'aide précieuse de sa compa-



l'anglais

gne l'annexe pour la deuxième fois, met le moteur et se fait tremper mais ramène les deux filles à bord en toute sécurité. Le français qui veut en faire autant n'aura pas cette maestria, son annexe sera retournée plusieurs fois, le moteur hors bord définitivement noyé.

À 22 heures 30 la partie est terminée. Grands perdants, le français (celui qui ne salue pas en arrivant): 5 ou 6 dérapages, une annexe retournée, un moteur hors bord en carafe.

Le suédois a dérapé au moins autant de fois que le français mais il n'a pas perdu de matériel et la femme du bord a remonté l'ancre avec le guindeau manuel à chaque fois. (un peu macho, le suédois, constate Chantal!)

L'américain s'est mis hors jeu en utilisant son moteur tout le temps pour soulager son ancre. De plus il a essayé d'enfumer les autres concurrents pour leur faire lâcher prise.

L'anglais a été constant et parfait mais il est arrivé assez tard dans la partie.

Grand vainqueur du jour, le Mayéro qui, non seulement a gardé la main tout au long de la partie, mais qui plus est, a réussi avec succès à sortir son annexe deux fois dans les pires moments, sans casse et avec classe. Surtout ne pas se griser avec cette belle prestation et rester concentrés pour être dans le coup pour les parties suivantes

Chantal et Jean-Marie

