

# Chronique d'une Transatlantique

*Partir à l'aventure,*

*Viser l'inconnu,*

*Garder l'esprit ouvert aux surprises du voyage...*

*Trembler un peu face à l'incertitude,*

*Mais...*

*Décider que le jeu en vaut la chandelle !*

## **Convoyage vers les Antilles (via Ténérife) d'un catamaran avec un équipage exclusivement féminin**

Le hasard veut que nous soyons placées sous le signe du « HUIT » :

- pour cette Transat, nous serons en tout et successivement HUIT FEMMES à bord (Brigitte – alias Pom' -, la skipper, Brigitte, la seconde, et l'équipage formé de Sylvie, Nathalie, Éliane, Patricia, Pia et Stefania<sup>1</sup>) ;
- HUIT JOURS seulement avant le jour J, nous apprenons que nous partirons non pas de La Rochelle, mais de Dubrovnik en Croatie : la Transat se double d'une Trans-méditerranée, une Transmed ! Notre bateau, « Tuvalu », est un catamaran construit en 2018, de marque Bali 4.5 (13,60 m de long, 7,42 m de large, un tirant d'eau<sup>2</sup> de 1,22 m, deux moteurs de 60 CV chacun) ;
- le nom « Tuvalu » est celui d'un archipel du Pacifique et veut dire, dans la langue locale, HUIT ENSEMBLE ou HUIT ÎLES !

Ainsi, TUVALU, c'est HUIT ÎLES pour HUIT FEMMES !

---

<sup>1</sup> Voici les noms des membres de l'équipage au départ de Dubrovnik et à l'escale de Ténérife :  
Brigitte Padoy (Pom'), skipper (capitaine), de Bière (VD), qui effectuera bien entendu le trajet intégral  
Brigitte Frank, co-skipper, de Gletterens (FR) – trajet intégral  
Sylvie Lüthi, de Bulle (FR) – trajet intégral  
Nathalie Weyermann, de Gletterens (FR) – Dubrovnik - Ténérife  
Éliane Travelletti, de Vez (VS), qui restera deux semaines.  
Nous rejoindront plus tard, en principe à Ténérife, pour la Transat proprement dite :  
Pia Massatsch, de Sorens (FR)  
Stefania Czerwinska, de Blonay (VD)  
Patricia Gallay, de Presinge (GE)

<sup>2</sup> Tirant d'eau : distance entre le bas de la quille et la ligne de flottaison.

# LES PRÉALABLES

## EN QUOI CONSISTE UNE « TRANSAT » (UNE TRANSATLANTIQUE) À LA VOILE ?

Nous n'évoquerons ici pas les traversées qui font la une des médias et qui se déroulent dans le cadre de courses (la « Route du Rhum » par exemple), ou d'équipées en solitaire par des amateurs.

Pour un équipage ordinaire, une Transat consiste à traverser l'Océan Atlantique à bord d'un bateau à voile, généralement de série (monocoque ou catamaran), entre l'Europe et les Antilles, le Brésil, etc.

Dans le sens est-ouest, les départs s'effectuent idéalement entre octobre et novembre pour profiter des alizés, des vents portants et assez réguliers. La route du retour, quant à elle, s'effectue entre mi-mars et fin avril.

Habituellement, on prévoit une escale aux Açores, aux Canaries ou au Cap Vert pour un dernier avitaillement et pour mieux se caler sur les alizés. On compte, en principe, vingt-et-un jours de traversée depuis ces îles, sachant bien évidemment que cette durée varie en fonction de multiples facteurs, dont la météo, les performances du bateau, celles de l'équipage, etc.

En partant de Bretagne, comme c'est très souvent le cas, le trajet comprend en plus le Golfe de Gascogne (redouté en hiver), puis la descente le long du Portugal pour rejoindre les Canaries, ce qui représente en moyenne dix jours et 2'400 km. On peut bien entendu partir aussi de la Méditerranée, mer qui a cependant mauvaise réputation en hiver : de plus, il s'agira de franchir le détroit de Gibraltar, ce qui n'est pas non plus une mince affaire (on compte quinze jours de Marseille aux Canaries).

Finalement, étant donné que l'équipage d'un voilier peut, en Transat, s'appuyer sur des vents bien établis et bénéficier de températures tropicales, la grande traversée est donc souvent vue comme la « cerise sur le gâteau », le dessert, après les trajets d'approche parfois longs et difficiles que représentent ceux effectués en Méditerranée ou dans le Golfe de Gascogne.

## DÉROULEMENT ET VIE À BORD

Les équipiers ou équipières sont soumis à des quarts<sup>3</sup> de navigation, dont la durée varie en fonction du nombre de personnes embarquées, mais aussi à des quarts d'intendance, de cuisine, de vaisselle... : tout ce qui fait la vie à bord. Il faudra sans doute supporter le mal de mer, le mauvais temps et même le froid au début (dans le Golfe de Gascogne ou la Méditerranée).

Une Transat dans son ensemble est donc idéale pour découvrir ou exercer différents aspects de la navigation hauturière, qui requiert des techniques nécessaires à l'autonomie sur un voilier. En l'occurrence, la moitié des membres de notre équipage est titulaire du permis

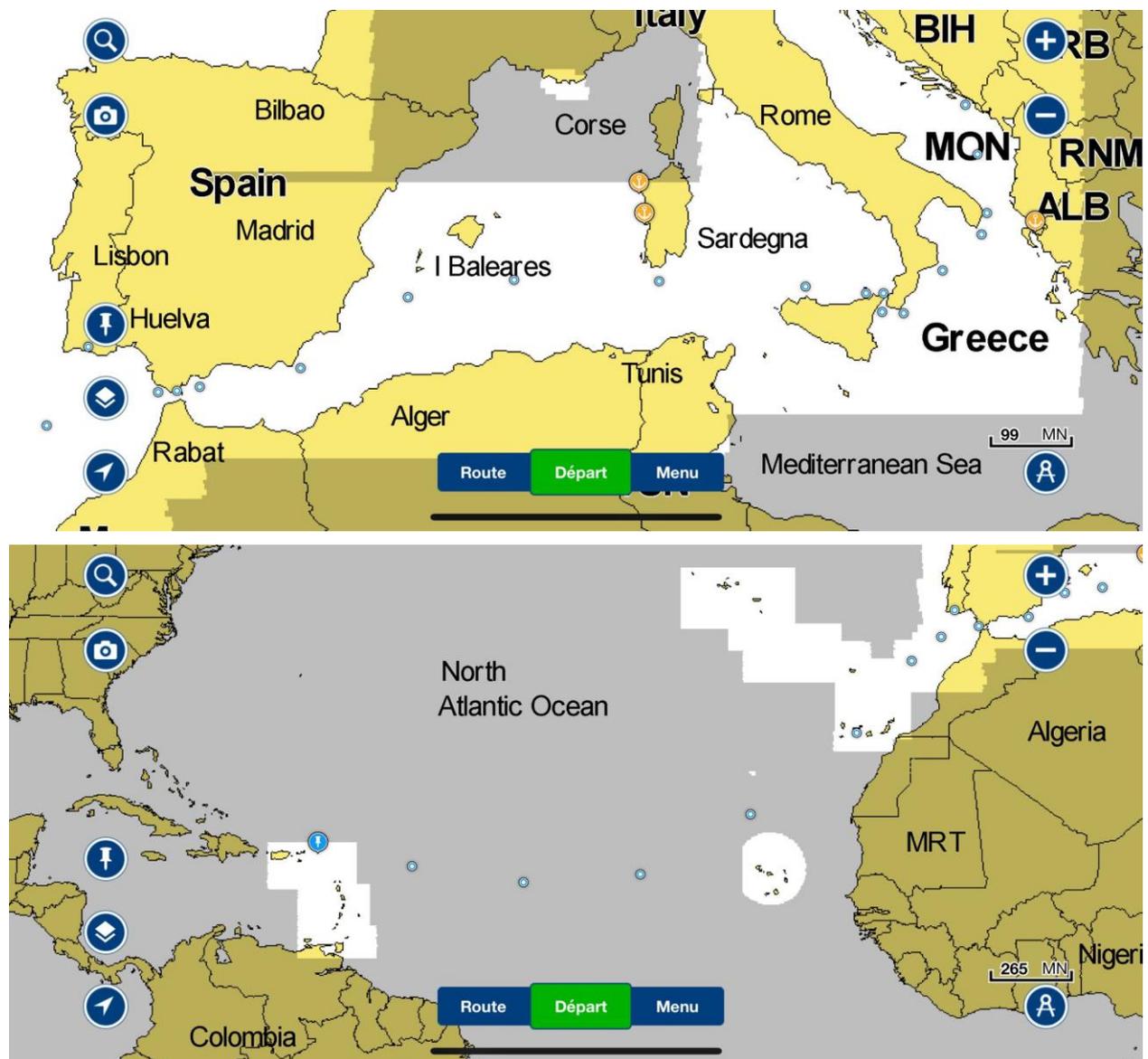
---

<sup>3</sup> Un quart est la fraction de temps pendant laquelle une équipe est de service ou de faction aux commandes, aux manœuvres, à la veille et à la sécurité d'un navire ou à son entretien.

mer suisse (« permis B »), l'autre moitié du permis lac avec formation théorique réussie pour la mer.

Pendant la navigation seront abordés différents points essentiels comme la sécurité, celle du bateau et celle des personnes (équipement adéquat avec gilet autogonflant et harnais, prise en charge du voilier sur le plan technique, manœuvres spécifiques), la navigation (points sur cartes marines, anticipation météo, prises en compte de la marée, tenue du journal de bord, utilisation de l'électronique embarquée...), les techniques (manœuvres et réglages des voiles, réduction...), la navigation de nuit en quart, la pêche, etc.

La finalité d'une Transat est généralement la perspective d'une location, d'un achat de bateau, l'intégration d'un équipage en vue d'une croisière, le plaisir de savoir naviguer à bord d'un voilier en toute sécurité ou, tout simplement, l'expérience d'une vie !



*Ci-dessus, les routes prévues (points bleus), tant en Méditerranée que dans l'Atlantique*

# Épisode 1 : Le départ

**VENDREDI 12 NOVEMBRE : DUBROVNIK AVEC POM', BRIGITTE, NATHALIE ET SYLVIE**

Pia (qui nous rejoindra à Ténérife) a la gentillesse d'affronter le brouillard broyard aux aurores pour nous amener avec son bus à l'aéroport de Genève, partant de Sorens en passant par Bulle, Gletterens et Allaman. C'est qu'il nous faut du temps pour enregistrer 92 kg de bagages supplémentaires, ajoutés à ceux en franchise (4 x 23 kg) et les bagages à main (4 x 12 kg... souvent davantage). On vous laisse faire le calcul !



*Au départ de Genève :*

*Derrière de g. à dr. : Pom', Pia, Sylvie, Brigitte.  
Devant : Nathalie*

Après notre premier vol retardé (Genève-Frankfort), qui nous fait rater les suivants vers Zagreb et Dubrovnik, et après quatre contrôles de sécurité où un compas à pointes sèches<sup>4</sup> n'est pas le bienvenu, nous entrons enfin vers 23 heures dans notre appartement de location près de la base de Dream Yacht Charter<sup>5</sup> de Dubrovnik, à Komolac (« comme au lac ! »). Ainsi que son nom ne l'indique pas, Komolac se situe sur une courte rivière conduisant à la mer, à environ trois kilomètres de là.



*Premier repas partagé à l'aéroport de Frankfort, de g. à dr. : Nathalie, Sylvie, Brigitte et Pom'.*

*À Dubrovnik, nous sommes soulagées : tous nos bagages sont arrivés !*

*À Komolac, Tuvalu est amarré en face de notre appartement de location, en première position le long de la jetée.*

Arrivées tard un vendredi soir au lieu du milieu de l'après-midi comme prévu, nous ne pourrons contacter Dream Yacht Charter que le lundi matin.

<sup>4</sup> Les compas à pointes sèches sont utilisés soit pour marquer par une légère rayure un cercle ou un arc de cercle sur une carte ou pour reporter une longueur.

<sup>5</sup> Dream Yacht Charter (DYC) : nom de la compagnie de location qui nous confie le bateau pour le convoier aux Antilles.

## SAMEDI 13 NOVEMBRE : DUBROVNIK

La journée se passe en repérages, et nous nous sommes déjà approchées de notre bateau qui se voit fort bien depuis le balcon de notre appartement, sis sur l'autre rive.



Pour terminer, nous effectuons une courte visite de la vieille ville de Dubrovnik où nous nous régaloons de glaces et partons à la découverte des ruelles perpendiculaires à la rue principale, pleines de cachet. L'après-midi s'achève par une boisson fraîche sur une terrasse en surplomb collée aux remparts, où nous est offert notre premier coucher de soleil sur la mer !



## DIMANCHE 14 NOVEMBRE : L'AVITAILLEMENT

Le dimanche est dévolu à l'avitaillement au supermarché « Konsum », avec la difficile organisation de son stockage jusqu'à lundi et de son transport le lendemain ; le soir, nous accueillons notre cinquième navigatrice pour cette Transmed, Éliane.



## LUNDI 15 ET MARDI MATIN : LA PRISE EN MAIN DU CATAMARAN ET SA PRÉPARATION

Réception et contrôle minutieux du bateau d'après une check-list, transport du contenu de six caddies de nourriture et de boisson en voiture (prêtée par DYC), signature des contrats, rangement et organisation dans le carré<sup>6</sup> et les cabines du catamaran... : finalement, nous n'aurons disposé que de 36 heures pour toutes ces tâches, et nous passons notre première nuit à bord, à quai, du lundi au mardi.

<sup>6</sup> Le carré : Partie habitable d'un bateau et, plus particulièrement, le coin-repas.

## MARDI 16 NOVEMBRE À MIDI : LE GRAND DÉPART !

Nous quittons la base de DYC à midi pile et, après trente-cinq minutes de navigation au moteur, nous nous arrêtons à la douane maritime de Dubrovnik pour la *clearance* : la première manœuvre d'amarrage latéral sur tribord<sup>7</sup> par Pom' se passe bien, en dépit d'un courant de 3 nœuds<sup>8</sup> dans cette rivière.

Les formalités douanières réglées, et munies de quelques sandwiches, nous partons pour de bon rejoindre l'Adriatique.

L'idée est de descendre assez vite vers l'Italie, mais ce n'est pas facile, car le vent est contraire.

La mer est agitée, la houle forte, et le vent du sud-est souffle le plus souvent à 5 Bft<sup>9</sup> : un amarinage<sup>10</sup> dans ces conditions est violent, et l'estomac de plus d'une proteste vigoureusement.



La feuille de quarts (provisoire) est établie et suivie immédiatement : trois heures alternativement pour la skipper et la seconde, toutes les trois heures, idem pour les équipières, mais toutes les six heures. Souvent, il est plus agréable de rester dans le cockpit<sup>11</sup>, à l'air libre, au froid et soumises aux intempéries (embruns, pluie et même grésil !), que de s'entêter à s'abriter dans le carré : un tel catamaran manque de mains-courantes, et nous nous trouvons projetées aléatoirement dans tous les sens, avec le risque de chute que cela comporte. De plus, le mal de mer tend à s'amplifier à l'intérieur...



Cela explique que vous ayez manqué de nos nouvelles au début de notre trajet : même en s'accrochant au clavier, impossible de taper plus de dix lignes !



<sup>7</sup> Tribord : le côté droit, en regardant vers l'avant. Bâbord : le côté gauche.

<sup>8</sup> Le nœud est une unité de mesure de la vitesse utilisée en navigation maritime (et aérienne). Un nœud correspond à un mille marin (MN) par heure, soit 1,852 kilomètre par heure.

<sup>9</sup> Bft, abréviation pour « Beaufort », qui est l'échelle utilisée pour mesure la force du vent, graduée de 0 à 12, inventée par un amiral britannique.

5 sur l'échelle de Beaufort correspond à un vent assez fort, d'une vitesse allant de 29 à 38 km/h.

<sup>10</sup> De façon générale, l'amarinage est le fait de s'adapter à l'environnement marin. Concrètement, on évoque les premiers jours de navigation, lorsqu'il s'agit de surmonter le mal de mer, fréquent les premiers jours et accentué par de mauvaises conditions météo. C'est un phénomène très fréquent, mais 95 % des personnes arrivent à s'amariner.

<sup>11</sup> Le cockpit est l'espace du bateau où se tiennent généralement le barreur et l'équipage.

## MERCREDI 17 NOVEMBRE : EN NAVIGATION



La journée du 16, la nuit qui suit et la journée du mercredi 17 se passent au même régime : 20 nœuds de vent en moyenne (37 km/h), la grand-voile<sup>12</sup> hissée réduite d'un ris<sup>13</sup>, avec ou sans génois<sup>14</sup> selon les moments, appui aux moteurs. Nous avons ainsi tâché de conserver une vitesse moyenne de 6 nœuds (11 km/h), mais les vagues nous ont fait perdre la moitié de cette avancée.

L'objectif d'atteindre Santa Maria di Lucia est reporté à jeudi 18, car de violents orages sont annoncés.

Mouillage<sup>15</sup> dans le port d'Otranto pour nous abriter : nous jetons l'ancre dans du sable, fixons la patte d'oie<sup>16</sup>. Nous avons parcouru 202 milles nautiques en 36 heures. Un repas chaud (enfin !) arrosé d'un peu de vin rouge nous réconforte, mais peine à nous sécher !

## JEUDI 18 NOVEMBRE : EN NAVIGATION

Ce sont des coups de tonnerre d'une extrême violence qui nous sortent des bras de Morphée, mais au bout du compte c'est Pom' qui nous tire précipitamment hors du lit : l'ancre semble chasser<sup>17</sup>, la baie est d'une couleur caca d'oie peu ragoûtante tant il a plu... : les terres des alentours, ocres ou rouges, ont dû délayer les sols, et les rivières ont fini par teinter la mer. Le temps de lever l'ancre et nous sommes déjà toutes trempées.



Il pleut très fort tout le matin, avec le même vent du sud-est à force 5. À 13h30, ce régime change un peu : la pluie s'est arrêtée, nous hissons la grand-voile avec un ris, déployons le génois et coupons, enfin, les moteurs ! Moment de joie collective, et l'équipage au poste à ce moment-là d'entonner, sous le soleil, un vieux tube de Rod Stewart : *I am sailing* ! Un peu moins de deux heures de voile pure,... et nous redémarrons les moteurs, dans le but d'atteindre la semelle de la botte de l'Italie.



En fin de soirée et au début de la nuit, nous grattons toujours le dessous de la semelle de la botte... : elle doit chausser une pointure bien supérieure à celle que nous pensions !

<sup>12</sup> La grand-voile est la voile principale du bateau, hissée à l'arrière du mât.

<sup>13</sup> Le ris est un système pour diminuer la surface d'une voile, par plis (on parle de « prise de ris »).

<sup>14</sup> Le génois est une voile située à l'avant du bateau.

<sup>15</sup> Un mouillage est l'emplacement ou la situation d'un bateau immobilisé sur son ancre. Il s'agit aussi de l'ensemble même du matériel de mouillage comprenant l'ancre, la chaîne, la ligne textile...

<sup>16</sup> La patte d'oie est un dispositif propre aux catamarans, qui permet d'amortir la tension de la chaîne et de supprimer la traction sur le guindeau (treuil qui permet de manœuvrer la chaîne et les lignes de mouillage).

<sup>17</sup> Le bateau se déplace, malgré une ancre (dans ce cas, l'ancre peut déraiper).



C'est vers 20h30 que trois d'entre nous ont le bonheur de rencontrer des dauphins venus nous accompagner : une magie dont on ne peut se lasser ! Le vent à 20 nœuds nous permet ensuite de hisser la grand-voile avec un ris. Nous est alors offerte une splendide navigation au clair de lune, avec le vent qui « chante » dans les tubes des balcons<sup>18</sup> du catamaran. Nous poussons même une pointe à 10.2 nœuds !

C'est là que je vous quitte pour un repos assez bien mérité.

À bientôt !

Sylvie



---

<sup>18</sup> Les balcons sont les balustrades fixées à l'avant ou à l'arrière d'un bateau.

# Épisode 2

**DU JEUDI 18 AU SAMEDI 20 NOVEMBRE**

**DESTINATION LE DÉTROIT DE MESSINE ET LE NORD DE LA SICILE**

Désormais, nous suivons la côte italienne, plus particulièrement la région des Pouilles. Après le talon dans sa partie saillante externe (Brindisi et ses constructions pétrochimiques restées longtemps visibles, Lecce puis la pointe à Santa Maria di Leuca), voici la cambrure du dessous de pied qui nous a, à nouveau, exposées à des vents plus soutenus, passés au nord-ouest à force 4. Nous avons pu profiter de belles heures de voile en début de soirée.

La nuit qui a suivi a été assez fatigante pour les navigatrices de quart, particulièrement, et c'est connu, de 2 à 5 heures, avant que ne pointent les couleurs rosées d'une journée de soleil avec un ciel dégagé. C'est au moteur que, toute la matinée, nous longerons la partie avant du pied de la botte, au large de Crotone, Le Castella, Catanzaro, Roccella Ionica. À 13 heures, nous touchons les orteils vers Reggio de Calabre.

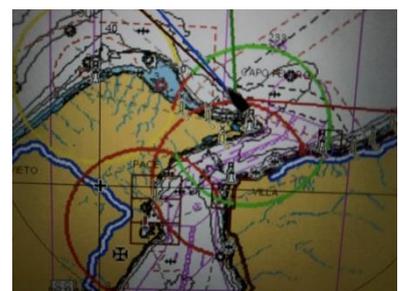
Nous avons profité de l'absence de vagues et de trafic pour nous exercer toutes les cinq à la manœuvre de l'homme (de la femme) à la mer, en jetant par-dessus bord, de façon peu inattendue il est vrai, un pare-battage<sup>19</sup> lesté d'un seau. Brigitte utilisera l'eau ainsi récoltée dans le seau pour se faire un shampoing à l'eau de mer..., ma foi pas trop concluant ! (si vous persistez malgré tout en connaître la marque, contactez notre testeuse...)

## CHARYBDE ET SCYLLA

Si on vous dit : « De Charybde en Scylla », à quoi pensez-vous ? Peut-être aux deux monstres marins de la mythologie grecque, censés garder le détroit de Messine, ou à l'un des chapitres (le sixième) du « Hobbit » de Tolkien, ainsi intitulé.

Passer le détroit de Messine séparant la Sicile du continent, c'est quitter une mer pour une autre, en subissant des conditions marines très particulières, doublées d'un trafic de ferries ou de navettes plutôt intense.

Passer le détroit de Messine du sud au nord, c'est donc quitter la Mer Ionienne (au sud) pour la Mer Tyrrhénienne (au nord). Les marées au nord (Capo Peloro) et au sud du détroit (Reggio di Calabria), bien que faibles, sont toujours en opposition de phase, ce qui crée un courant vers le nord ou vers le sud qui peut être très intense. Il se combine, au centre du canal, à un second courant, constant celui-là, de 1,5 nœud, toujours du nord au sud. Il est donc plus facile de franchir le détroit du nord au sud (8 h de courant) que l'inverse (seulement 4 h).



---

<sup>19</sup> Un pare-battage (ou une défense) est un élément utilisé par les bateaux pour se protéger des contacts, que ce soit entre les coques de deux bateaux ou entre la coque du bateau et le quai. Le pare-battage se présente souvent comme une boule ou un boudin gonflé, en PVC souple résistant aux UV.

C'est cette particularité géographique, conjuguée à l'étroitesse du détroit (3,3 km dans sa plus petite largeur), qui est sans doute à l'origine de l'expression « tomber de Charybde en Scylla », c'est-à-dire échapper à un danger pour tomber dans un autre, ce à quoi nous comptons bien nous soustraire !

En ce qui nous concerne, de l'entrée à la sortie du détroit, il s'est écoulé deux heures d'une navigation requérant de la part de notre skipper Pom' une attention extrêmement soutenue. La surface de l'eau changeait de manière très perceptible par endroits, trahissant les courants qui l'agitent constamment.



Très vite, nous avons pris l'option de serrer le côté ouest du canal pour profiter du courant portant. La difficulté, à la nuit tombée et à la veille d'un week-end, résidait dans la fréquence du trafic des navettes et ferries qui rejoignent depuis la rive le rail qui leur est réservé au centre du détroit. Malgré nos 45 pieds<sup>20</sup>, notre catamaran semblait minuscule et très vulnérable. Et les navettes se succédaient de façon incessante : si l'une quittait la rive, il fallait s'attendre, comme le font les téléphériques, à l'arrivée imminente d'une autre.

Nous sommes sorties peu après 18 heures du détroit, fatiguées de la concentration exigée par l'exercice mais soulagées, et c'est à minuit seulement que nous avons amarré Tuvalu dans le port de Portorosa, au nord-est de la Sicile.



Joyeuses de disposer à nouveau d'eau (une bonne douche, la première depuis mardi matin) et d'électricité, nous avons dignement fêté, en musique et jusqu'à fort tard, cette pause bienvenue après 460 milles avalés depuis notre départ.

Le samedi a été dévolu à l'entretien du bateau et au complément de l'avitaillement avec des produits siciliens savoureux et typiques.

En fin d'après-midi, Brigitte est devenue l'héroïne du sauvetage d'un canot qui coulait, celui du capitaine du port. Entendant celui-ci crier « Mamma mia ! Madonna ! », elle l'a aidé à écoper son bateau dont le moteur était déjà immergé. Avec l'aide du reste de notre équipage venu à la rescousse muni de seaux, le bateau a été sauvé, et Brigitte a été gratifiée d'une belle casquette estampillée « Marina di Portorosa » !

Portorosa,  
samedi 20 novembre



<sup>20</sup> Mesure de longueur : 13,60 mètres.

# Épisode 3

**DU DIMANCHE 21 AU LUNDI 22 NOVEMBRE  
NORD DE LA SICILE, ET DESTINATION....  
VERS L'OUEST**



Alors que nous quittons Portorosa dimanche matin et que nous voguons sans vent sur une mer d'huile, le temps clair et le ciel bleu nous permettent de voir se détacher très nettement l'impressionnant Etna recouvert de neige. Au large émergent les sept îles volcaniques Éoliennes, dont Vulcano et Stomboli qui abritent des volcans très actifs. Le mythe grec - toujours lui, puisque Ulysse aurait décidément traîné longtemps ses voiles dans le coin - suggère que ces îles furent les demeures du dieu du Vent, Éole. Sans doute ce dieu capricieux était-il en vacances ou en grève au moment de notre passage...

L'espèce de petite tornade qui a frappé la région nord-ouest de Palerme la semaine passée a disséminé beaucoup de déchets dans la mer, requérant une attention de tous les instants de notre part. Flottent d'innombrables branches d'arbres, du sagex, des bouteilles, un dossier de chaise en plastique, le pied gauche d'une sandale, un gilet de sauvetage, heureusement vide...



Tout à coup, voguant mollement entre deux eaux, une espèce de grenade : c'est une petite tortue, vraisemblablement une caouanne, la plus courante en Méditerranée avec la tortue verte.

Les caouannes se reproduisent parfois dans l'océan Atlantique sur les îles du Cap Vert ou sur les côtes de Floride, de Géorgie et de Virginie. Celle que nous rencontrons semble dormir tranquillement au soleil, et nous espérons ne pas l'avoir trop dérangée dans sa sieste avec nos gros moteurs. C'est touchant d'imaginer que, dans son jeune âge, elle a pénétré en Méditerranée par le détroit de Gibraltar et que, une fois adulte, elle retournera sur la plage de sa naissance.

Alors que nous entamons une courbe pour faire cap vers la Sardaigne, des dauphins viennent jouer devant les étraves du catamaran.

Durant la soirée, la nuit devient extrêmement sombre au-dessus des environs de Palerme. Un immense nuage très noir s'étale comme un couvercle au-dessus de la mer, tout autour de nous. Nous ressentons un peu d'angoisse en prenant la mesure de notre petitesse alors que seules les pâles lumières de la côte semblent nous rattacher à l'humanité.

Vers 22 heures éclate un violent orage : nous revenons en arrière et rejoignons le port de Sferracavallo pour nous mettre à l'abri, un mouillage auquel nous renoncerons, le fond du port n'étant pas sain, encombré de câbles et de blocs de béton. Nous nous rabattons sur Baia di Carini ouest, où l'ancre est mouillée vers minuit.

Plus que jamais se confirme le fait que devoir convoier un bateau pour une date et un lieu précis (le 26 décembre à St-Martin) engendre une pression supplémentaire sur tout l'équipage, d'autant plus lorsqu'il est soumis à une météo défavorable. La difficulté est de tenter de conserver le planning tout en respectant impérativement la sécurité, humaine et matérielle.

Durant la journée de ce dimanche, la traversée le long de la côte nord de la Sicile, au soleil et sur une mer plane, nous a permis de concocter un « vrai » repas que nous prenons pour la première fois toutes les cinq, réunies à la table du cockpit (à l'extérieur).



Cela me donne l'occasion de préciser l'importance d'un avitaillement de qualité si l'on envisage une traversée en mer, à plus forte raison si elle doit durer. Il est évident que si, à bord, la cuisine n'est pas satisfaisante, on ne peut envisager de se faire livrer un repas à l'emporter ou d'aller à la pizzeria du coin, même si nous sommes en Italie... Donc, pas de laisser-aller de ce côté !

Les rudes conditions de navigation des trois premières journées, ainsi que nos horaires de veille et de nuit décalés, nous ont contraintes à nous rabattre sur des mets non cuisinés et à picorer. Hommages fréquents ont été rendus au gruyère emporté avec nous, complété, selon les goûts et les (in)tolérances alimentaires de chacune, par du pain, des snacks, des soupes, des fruits, de la viande séchée, des produits laitiers, des carottes crues, avec des boissons chaudes emportées au poste de pilotage dans des bouteilles Thermos. Nous avons pris l'habitude de surnommer Éliane « Mary Poppins », puisque nous la voyons apparaître à chacun de nos quarts avec un sac étanche rempli de victuailles diverses et variées à partager.

Un tel régime, à long terme, n'est ni sain ni satisfaisant, aussi avons-nous profité de chaque moment d'immobilité (relative) pour confectionner des repas chauds et plus équilibrés.

Si le dicton « Ventre bien plein réjouit le marin » (de mémoire) ou « Bon cuistot à bord, c'est de l'or », qu'en est-il d'un équipage exclusivement féminin ?

Eh bien, revenons aux dictons : « Femme à bord, la cuisine s'améliore », mettez-le au pluriel... et vous imaginez !

L'expression « cuisiner avec les moyens du bord » peut être prise au pied de la lettre. La contrainte engendrant la créativité, on peut faire de véritables festins sur un bateau, avec presque rien ! Il faut bien avouer, aussi, que le grand air ouvre l'appétit, donc que la cuisinière et ses plats seront très souvent accueillis avec enthousiasme !

Voici quelques-uns des plats confectionnés jusqu'ici :

- Émincé de poulet curry coco avec légumes
- Ratatouille de légumes et risotto au parmesan
- Oignons caramélisés au vinaigre balsamique
- Cake salé à base de courgettes avec olives et viande séchée
- Cake au chocolat et aux bananes
- Tarte aux pommes sur pâte sablée
- Salade de pâtes aux légumes émincés et pesto
- Courgettes à l'ail en chemise
- Soupe curry, bananes et oignons
- Tortilla espagnole.

À San Vito Lo Capo (lundi soir)

À bientôt !



*Et cela se fête (au jus de pomme, si, si !)*

# Épisode 4

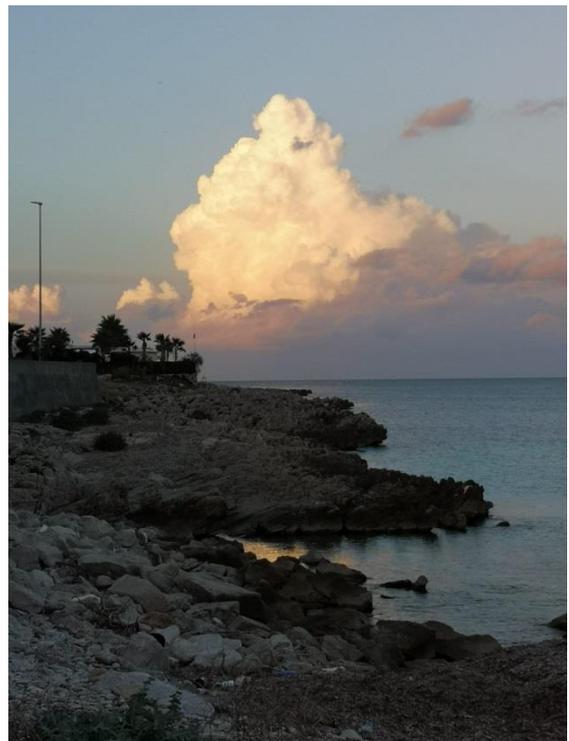
**MARDI 23 ET MERCREDI 24 NOVEMBRE :  
DE LA SICILE AUX BALÉARES... OU COMMENT COMPOSER AVEC UNE MÉTÉO  
CHANGEANTE ET DÉFAVORABLE**

Lors d'un quart d'après-midi de lundi, au moment où nous faisons route vers la Sardaigne avec une météo instable, un nuage de forme très particulière attire notre attention, droit devant nous.

C'est un cumulonimbus, celui qu'on surnomme « le roi des nuages » : sa partie supérieure est caractéristique et ressemble à une enclume. Il est connu pour accompagner les passages de fronts froids des perturbations actives et des épisodes orageux.

C'est un nuage d'orages puissants, sous lequel les rafales peuvent être extrêmement violentes.

Au même moment, un hélicoptère nous survole, décrivant un cercle au-dessus de notre mât pour attirer notre attention. Difficile de le manquer ! Il met ensuite le cap en direction du sud-est avant de s'éloigner. À la radio, nous distinguerons, dans le message en italien (langue qu'à bord personne ne parle), les termes « nave francese ». Heureusement que notre AIS<sup>21</sup> fonctionne désormais : les garde-côtes ont ainsi pu nous avertir, confirmant nos craintes liées à la météo.



Retour dare-dare nous abriter dans un port, en l'occurrence celui San Vito Lo Capo.

Le village est niché, ainsi que son phare, sous un éperon rocheux de forme triangulaire, absolument majestueux. Le soir, le compagnon de Nathalie nous offre un souper au restaurant (« avec une bonne bouteille », précise-t-il à distance... merci Manu !) Une fois la pression de la journée retombée - surtout celle ressentie par notre skipper Pom' -, nous passerons un excellent moment ponctué de rires au « Cinquantapassi », un établissement dont nous sommes quasiment les seules convives ce soir-là.

Brigitte, qui se lie très facilement avec tout le monde, a interviewé un marin-pêcheur local qui nous confirme les



<sup>21</sup> L'AIS (système d'identification automatique) est un système de sécurité qui permet de recevoir et de transmettre la position des navires.

observations météorologiques récoltées par des amis qui, à terre, étudient pour nous la situation météo : le front tourne et remonte entre la Sardaigne et l'Italie, puis la Corse ; une fenêtre s'ouvre mardi matin à la première heure, il faudra donc larguer les amarres sans attendre.

Au cœur de la nuit éclate l'orage attendu : réveillée par de violents coups de tonnerre qui retentissent en écho contre l'éminence rocheuse du village, j'assiste, médusée, au grain auquel probablement nous avons échappé en navigation : il pleut de longs jets à l'horizontale, en violentes et irrégulières rafales. Rassurée, je regagne la cabine que je partage avec Nathalie qui, comme mes autres compagnes, n'a rien entendu !

**Mardi 23**, départ vers les Baléares, et navigation avec ou sans voiles mais sous une forte houle. Croisement nocturne de deux ou trois bateaux de passagers ou de transport de marchandises. À ce moment, nous sommes à équidistance entre la Sicile, la Sardaigne et la Tunisie.

Dans la journée qui suit, nous restons bien au cap 270, filant vers l'ouest, et laissant au nord et derrière nous une Sardaigne infréquentable entourée d'orages, alors que nous espérons enfin pouvoir profiter du vent arrière, l'allure la plus confortable et la plus performante pour un catamaran. La dépression qui nous menaçait se déverse désormais sur la Corse, avec force 7-8.

Nous devrions atteindre jeudi soir les Baléares. Nous y resterions le temps de faire effectuer un service aux moteurs, et le temps de nous abriter d'une nouvelle dépression dans cette zone.



# Épisode 5

**JEUDI 25 ET VENDREDI MATIN 26 NOVEMBRE :**

**DU MILIEU DE NULLE PART À LA SARDAIGNE... OU COMMENT AVOIR ÉPROUVÉ LES LIMITES DU BATEAU**

Les conditionnels « nous devrions », « nous resterions » étaient prudents. Si la mer est belle mercredi, elle devient très vite agitée et, en pleine nuit, éclatent de violents orages accompagnés d'un vent allant jusqu'à 34 nœuds, de pluie et de grésil. De grosses vagues frontales secouent toutes les structures du bateau, font tomber à l'intérieur tout ce qu'on pensait pourtant correctement fixé (un faux plafond dans une cabine, quelques verres et tasses cassés, une paroi de douche en plexiglas, libérée à chaque assaut de ses écrous et de ses vis...), alors que du jeu se fait sentir dans la barre. Des vagues de plus de cinq mètres et le vent de force 7 dans le nez nous ralentissent tellement que, d'après nos calculs, nous risquons d'être en panne de diesel avant même d'arriver aux Baléares.

À 13 heures, dépitées et lasses de lutter sans aucun répit depuis dix jours contre l'absence de vent ou contre son excès, nous rebroussons chemin vers la Sardaigne, ce qui signifie que nous allons revenir en arrière de plus de 200 MN (380 km)...

Cette fois-ci, le vent qui nous arrive de l'arrière nous pousse, ainsi que la houle sur laquelle nous surfons avec une pointe à 16.1 nœuds, alternée avec des ralentissements à 3-4 nœuds entre les vagues. À ce rythme, il nous faut tout l'après-midi du mercredi, toute la journée et la nuit de jeudi à vendredi pour atteindre le sud de la Sardaigne : à 05:45, nous sommes amarrées à Carloforte sur l'île San Pietro, où nous devons sans doute attendre un bon moment une météo favorable.

Prélude initialement non prévu à cette Transat, cette Transmerd (pardon : cette Transmed) commence à durer, et nous ignorons où nos futures co-équipières vont nous rejoindre le 30 novembre : Malaga ? (nous y avons déjà renoncé), Baléares ? Cagliari en Sardaigne ?

Bref, en attendant la reprise différée de nouvelles chroniques maritimes, je mettrai à profit notre immobilisation forcée à Carloforte pour décrire à ceux qui ne les connaissent pas les jours et les nuits d'une co-équipière astreinte à ses quarts.

Carloforte,  
le 27 novembre 2021



# Épisode 6 : La vie à bord

## NOS NUITS

Que ceux qui seraient guidés par une pensée peu sage se souviennent que la conduite d'un bateau est constante en traversée, de jour comme de nuit, et qu'elle est organisée en « quarts » : pendant qu'une partie de l'équipage se repose, l'autre est de service. Nos quarts durent trois heures (c'est notre choix), selon des intervalles dont j'ai déjà parlé.

De notre départ de Sicile à notre arrivée vendredi à cinq heures du matin à Carloforte, notre périple manqué vers les Baléares puis notre retour ont rythmé notre vie durant trois jours et trois nuits ininterrompues.

Pour les deux Brigitte, la skipper et la co-skipper, les intervalles de veille et de quart de trois heures chacun sont particulièrement éprouvants, notamment durant la nuit.

Pour les équipières, ces quarts interviennent toutes les six heures, durant lesquelles il faut se nourrir - un peu -, se mettre au sec et dormir, malgré le vacarme ambiant.

Dans le meilleur des cas (mais cela a été rare), le bateau file harmonieusement sous voiles, dans un relatif silence uniquement interrompu par des clapotis. Soulevé par la respiration de la mer et par la houle qui le porte, le voilier imprime à son armature un rythme assez régulier. La dormeuse se sent alors bercée comme sur pneumatiques, et elle imagine être portée à destination de lointaines steppes asiatiques dans un confortable wagon Pulman...

De temps à autre claque une écoute du génois ou gémit le winch électrique.

Mais, la plupart du temps, les deux moteurs de 60 CV ronronnent : la navigation est alors plus heurtée, moins fluide, moins harmonieuse. Sur le fin matelas, on ressent des à-coups, voire des vibrations. La dormeuse, à bout de forces, y passera outre et y sentira une sorte de berceuse, un peu rude il est vrai.

Quant aux conditions de sommeil de ces dernières nuits, où nous avons traversé des orages, subi une forte houle et des vagues impressionnantes, elles sont infernales. Toutes les structures du bateau vibrent et craquent, on entend des objets glisser et taper, voire se briser, on essaie en vain d'anticiper les chutes du bateau au creux des vagues et ses remontées conjuguées à un balancement latéral inégal. Dans ce tohu-bohu, la fatigue est telle que la plupart d'entre nous finissent par trouver quand même le sommeil. Certaines, toutefois, bénies des dieux, sombrent dans un sommeil abrutissant quelles que soient les conditions.

Le réveil du smartphone retentit une demi-heure avant la prise de quart. À tâtons pour éviter de réveiller sa voisine de cabine qui dort, on fait un tour de trois minutes à la salle de bains, gagnant quelques hématomes au passage, puis on endosse, dans le noir, les vêtements laissés « dans l'ordre » à la fin du quart précédent : sous-pull en mérinos, chaussettes de ski, pull polaire, salopette-ciré, bottes fourrées, veste de quart, tour-de-cou chaud, bonnet, lampe frontale, gilet de sécurité, harnais et balise AIS.

Les derniers éléments sont enfilés dans le carré, en étant projetée de gauche et de droite selon les mouvements désordonnés du voilier. On jette un coup d'œil au journal de bord pour apprendre ce qui s'est passé durant notre sommeil. On sort enfin à l'air libre, et on

rejoint un étage plus haut la skipper ou la co-skipper sur la banquette du « flybridge », le poste de pilotage surélevé. On n'arrive pas les mains vides mais munies d'une boisson chaude dans une bouteille thermos, de snacks ou de fruits à partager, ce qui a poussé Brigitte à inventer un dicton de circonstance en version bilingue :

« Dans les quarts de nuit,  
Il suffit qu'on mange un biscuit :  
Et on se réjouit. »

« Während der Hundswache am Steuer,  
Erhellte ein Biscuit die Stimmung ungeheuer. »

Carloforte, 28 novembre 2021

Sylvie

## Épisode 7 : « Sosta », escale

Figurez-vous que j'ai, un peu à mon corps défendant, consenti à rejouer au Monopoly, pour la première fois depuis au moins... DES années.

Pour occuper nos longues soirées d'escale imprévue en Sardaigne, l'une de nous a acquis la version italienne du Monopoly, en réalité un « Europoly ». Pour tout dire, moi qui préfère de loin la lecture aux jeux de société, je ne me souvenais d'aucune des règles, mais me revenaient surtout en mémoire les parties interminables, le fait que l'on pouvait réaliser de substantiels bénéfices en achetant la case bleue « Zürich Paradeplatz » (fr. 8'000.-), mais que celle de « Coire » ne valait ni ne rapportait quasiment rien. Je me souvenais aussi de la case « Prison » qui, si elle nous traumatisait un peu, enfants, nous excluait momentanément du jeu, nous mettant ainsi à l'abri de dépenses inconsidérées au cas où, par malheur, nous aurions mis nos petons (pardon : notre pion) sur les terres zurichoises dispendieuses. Pour finir, je me rappelle les passages dans les angles, dont celui du départ, qui nous assuraient un revenu aussi régulier que le permettait le hasard des dés.

Dans la version italienne en euros, pour ne rien cacher à vos yeux chauvins, les cases suisses « Ginebra » et « Berna » ne valent rien ; par contre, le jackpot est décroché par « Napoli » et « Roma » (« Charité bien ordonnée commence par soi-même », nous sommes bien au sud de l'Italie !) La prison y devient un garage où l'on doit longuement réparer ou laver sa (forcément belle) voiture dont la carrosserie est sans doute dessinée par Pininfarina et, surtout, les angles s'appellent « SOSTA »... : escale.

Nous voilà ainsi revenues à la chronique de notre navigation transméditerranéenne (avant la transatlantique), ou plutôt de notre non-navigation. Que raconter au sujet des escales où, par définition, le bateau et son équipage sont immobilisés ?

On devine bien qu'il existe des escales planifiées, voire désirées, des escales qui ne le sont pas, et des escales impératives.

Notre escale à Carloforte, sur l'île San Pietro au sud-ouest de la Sardaigne, cumulait surtout ces deux dernières caractéristiques étant donné que nous sommes venues nous y réfugier dans un premier temps ; mais, puisque « Tuvalu » est déjà amarré à Carloforte à la Marina Sifredi (la bien nommée...) depuis le vendredi matin 26 novembre, cette escale change peu à peu de nature.

D'escale maritime imprévue mais protectrice, car elle nous a soustraites à la tempête, elle s'est peu à peu transformée. En effet, nous avons mardi 30 la seule fenêtre météo favorable à un départ. Nous nous retrouvons à nouveau à cinq après le départ (planifié) d'Éliane et l'arrivée nocturne de Pia.

Ce mardi matin-là, alors que nous venions de couper la partie vulnérable de la balancine et de la fixer à nouveau, nous



avons remarqué au sommet du mât que la drisse de grand-voile était usée jusqu'à l'âme à son point d'attache. Il était dès lors impossible de repartir dans ces conditions et, une nouvelle fois, il nous fallait envisager une réparation par des professionnels pour pallier les manquements de l'équipe chargée de la préparation initiale du bateau, qui a vraiment été scandaleusement bâclée. Nous vous épargnerons l'inventaire de toutes ces lacunes.

Ainsi le départ est projeté à une date favorable ultérieure (mardi 7 décembre) : notre escale météorologique est devenue surtout une escale technique...

En utilisant notre énergie positive ou, comme le dit le proverbe, en faisant « contre mauvaise fortune bon cœur », nous avons transformé cet arrêt forcé en escale touristique et gourmande.

La petite ville de Carloforte ne manque pas de charme, même sous les embruns, la pluie et le vent. Seule commune de cette île de San Pietro située dans l'archipel des Sulcis, elle est reliée par ferries à la Sardaigne et à Calasetta sur l'île voisine de Sant'Antioco. Peuplée de six mille habitants, elle mesure 4,5 km dans sa plus grande largeur et culmine à 211 mètres. Ses vingt kilomètres de littoral présentent un découpage pittoresque : grottes, plages spectaculaires, piscines naturelles, caps sauvages, rochers et falaises de rhyolite, étangs et marais salants.

L'île est surtout réputée pour la pêche et les « tonnera », ces filets spéciaux pour la pêche au thon ; le terme « tonnera » désigne aussi, par extension, les usines de thons : une seule demeure encore active. Plus que partout ailleurs, le thon qu'on déguste ici peut être désigné comme « viande de mer » : les palais les plus fins peinent à le distinguer d'un steak de bœuf ! Après une telle dégustation (qui nous a été offerte à distance par Jeanine, Édouard et Marie-Claude, les parents et la grande sœur de Pom, merci !), nous avons regardé avec un œil circonspect les boîtes de thon au naturel achetées à Dubrovnik et embarquées dans nos cales en prévision des trois semaines (ou plus) de Transat...

Pour le reste, la petite ville doit son peuplement au XVIIIe siècle à des Tabarquins venus de Tunisie (de l'îlot de Tabarka) et à la volonté du roi de Piémont-Sardaigne Charles-Emmanuel III, qui lui a donné son nom. Il voulait repeupler d'exilés génois ces côtes désertées de toute population à cause des incursions répétées des corsaires maures...

La communauté carolienne (ou carlofortaise) a conservé de son passé un dialecte proche du génois et des recettes empruntant aux traditions ligures et tunisiennes : pesto, « farinata » (pain à la farine de pois chiches), « cascah », couscous venu de Tabarka et les incontournables glaces à l'italienne, dont certaines ont abusé.



Les maisons de la ville se déclinent en couleurs vives dignes d'un délire de confiseur : nuances de pistache, de mandarine, de melon, de parme, de citron, de fraise ou de framboise écrasée... Un lavis de ruelles étroites dégouline vers le front de mer bordé de palmiers ébouriffés par le vent.

L'église, dont la construction date des premiers mois de la fondation de la ville, accueille une petite place, la « Piazza dei Galanzieri », dont les quatre coins abritent quatre ficus géants entourés de bancs circulaires...; on imagine sans peine l'ombre bienfaisante qu'ils peuvent dispenser en été. Les venelles creusées d'une rigole centrale sont envahies de plantes vertes en pots et de grand-mères sur chaises en plastique, de balcons d'où prend du linge, de rideaux virevoltant au vent et de « vespa » garées un peu n'importe où, ne permettant pas le passage de front d'une voiture et d'un piéton.



Les pas des promeneurs les conduiront à l'incontournable « archiottu », un arc médiéval construit au VIIe siècle pour délimiter les jardins d'une riche famille locale de ce temps, les Rapallo. Enfin, une curiosité locale accrochée aux murs : les boîtes aux lettres de toutes les couleurs sont sculptées aux armes de la cité, témoignant de l'attachement au roi qui a baptisé la ville.

Voilà donc pour cette « sosta », cette escale rendue agréable par la force des choses, mais que nous comptons quitter dans quelques jours pour rejoindre Malaga et embarquer les deux équipières restantes.

Les chroniques reprendront sans doute lors de cette prochaine escale, prévisible et désirée, celle-ci !



Bien à vous

Sylvie, avec Pom', Brigitte, Nathalie et Pia

## Épisode 8 : Les conditions météorologiques

La météo, c'est le sujet principal qui nous occupe depuis que nous sommes en escale sur l'île de San Pietro au sud-ouest de la Sardaigne. Nous sommes amarrées à Carloforte depuis déjà onze jours pour cause de réparations et de mauvais temps et y patientons, attendant un moment propice pour poursuivre notre route, comme quelques rares autres navigateurs de passage. Hélas, les conditions ne sont guère favorables - pour employer un euphémisme - : à dire vrai, elles sont franchement exécrables.



À interpréter les visages allongés des Carlofortais et leurs grimaces maussades et résignées, le mauvais temps est exceptionnel, et il va durer encore, d'après leurs dires, toute la semaine à venir.

Inutile de vous expliquer notre déception, juste au moment où notre équipage est enfin complet, avec l'arrivée dimanche soir de Patricia et de Stefania (qui auraient dû nous rejoindre à Ténérife).

À sept, nous nous permettions d'envisager avec sérénité les futurs quarts, mais pour cela, il faudrait pouvoir larguer les amarres !



Si je résume la météo des dernières vingt-quatre heures sur cette petite île de Méditerranée occidentale, je dirais que nous avons décliné la partition entière du Concerto de Vivaldi : les « Quattro Stagioni » intégrales nous ont été jouées, puisque nous avons tour à tour subi un orage nocturne avec éclairs et violents coups de tonnerre (généralement, on éprouve une prédilection fort tiède pour ce genre de spectacle « son et lumière » quand on est équipé d'un mât en alu de 21 mètres...), nous avons aussi essuyé une dizaine d'épisodes de pluie glacée, aussi soudains que drus, une bonne aspersion de grêlons, des rafales rageuses de vent qui ont emporté dans l'eau du port où ils ont failli couler deux coussins de deux mètres de long, qu'on venait juste de mettre à sécher, et un pâle soleil aussi narquois que capricieux... Tout cela en une seule journée, à l'abri d'un port. On me rétorquera que ce sont des caractéristiques usuelles d'un climat insulaire, mais c'est tout de même un peu cacophonique...

Que nous réserverait alors la navigation hauturière ?

Diverses applications de météo et des logiciels spécialisés nous offrent des éléments de réponse, tout comme les conseils avisés d'amis navigateurs qui nous suivent depuis la Suisse et confirment nos prévisions : toutes ces sources convergent vers la nécessité de la prudence, alliée à la patience. La fenêtre météo d'aujourd'hui mardi 7 s'est finalement

avérée trop brève : passés les premiers milles nautiques vers l'ouest, nous aurions affronté des vents à 45 km/h avec des rafales à 65-70 (sachant que les vents peuvent, en Méditerranée, être 40 % plus forts que ce qui est annoncé) ; de plus, les vagues auraient présenté des creux désordonnés de 4 à 5 mètres et, après le bref et favorable épisode de vent de travers du sud-ouest, nous aurions à nouveau rencontré un vent de face au fur et à mesure de notre approche des Baléares.



Voilà pour la situation de la journée, qui a par ailleurs été, une fois n'est pas coutume, fort ensoleillée et douce : cette fois-ci, on a donc interprété uniquement la « Primavera » !

Sylvie

Toujours à Carloforte, mardi 7 décembre 2021

Sont actuellement à bord :

Depuis lundi 15 novembre,  
 Brigitte (Pom') Padoy (skipper)  
 Brigitte Frank-Visser (seconde)  
 Sylvie Lüthi  
 Nathalie Weyermann (qui nous quittera  
 jeudi 9 déc.)

Depuis lundi 29 novembre,  
 Pia Massatsch  
 Depuis dimanche 5 décembre,  
 Stefania Czerwinska  
 Patricia Gally

(Éliane Travelletti, à bord depuis le début, a débarqué de Tuvalu le 27 novembre)

*Légende des photos :*

*Une fondue bien sympathique à bord*

*Les « fées vertes » à l'apéro, de gauche à droite : Patricia, Brigitte, Pom', Sylvie, Stefania et Pia.*



# Épisode 9 : Chronique en lecture rapide

« Quand le refuge d'une île se prolonge,  
même la plus belle d'entre elles devient une prison. »

(Sylvie)

**DIMANCHE 12 DÉCEMBRE, 10H10 :**

**NOUS PARTONS !!!**



# Épisode 10 : La fin du commencement

**DIMANCHE 12 DÉCEMBRE 2021**

À l'heure où « Tuvalu » se libère des longues pendilles de la marina Sifredi de Carloforte, nous réalisons qu'il y a tout juste trente jours que nous avons quitté la Suisse pour entamer ce voyage à travers la Méditerranée puis l'Atlantique.

Plus que jamais, nous éprouvons en reprenant la mer la sensation de nous libérer de l'en-trave de la terre, de nous envoler avec nos deux voiles enfin déployées, ouvertes vers un horizon nouveau. L'abri que cette petite île du sud-ouest de la Sardaigne a représenté à notre arrivée, nous soustrayant à la tempête, a fini par devenir pesant, au fur et à mesure des jours, des nuits, des semaines d'une immobilisation non choisie...

Les occupations, à cette période de l'année, sont bien rares sur ce bout de terre. Les habitants - en particulier les commerçants - nous ont très bien accueillies : il faut dire que tant de femmes qui débarquent ensemble d'un bateau dans cette petite ville ne passent pas inaperçues, même sous une pluie battante. Malgré tout, une fois toutes les réparations et les ravitaillements effectués, il a fallu se chercher des distractions : de bars en terrasses couvertes, de restaurants en glaciers, de boutiques de cadeaux en bijouteries, de quincailleries en menuiseries, de magasins d'accastillage en magasins de vêtements féminins, oui, nous avons été très bien accueillies..., nos cartes de crédit aussi. Bref, heureuses d'avoir ainsi activement contribué à la bonne santé du PNB de l'Italie du Sud, nous étions dans l'urgence de conquérir d'autres terres.



10h10 : après avoir pris congé de nos sympathiques voisins d'un Jeanneau Sun Star 44 de 1990 (quatre jeunes étudiants allemands qui nous ont offert la photo rituelle), nous partons au moteur et hissons toute notre toile. Une drisse de grand-voile toute neuve nous rend allègres, tout comme la nouvelle écoute de génois qui, elle, coulisse parfaitement, au contraire



de celle dont nous étions jusqu'alors pourvues, et qu'il fallait « aider » à la gaffe au-delà du taquet-coinceur ; elle bloquait également le chariot auto-vireur, réduisant à néant tout l'avantage du mécanisme, et nous obligeant à de périlleuses acrobaties à plat-ventre pour le libérer.

Les quarts de jour et de nuit (respectivement de quatre et trois heures) reprennent pour trois d'entre nous à bord depuis Dubrovnik, et s'expérimentent pour nos trois nouvelles recrues.

En fin de journée et au début de la nuit, la visibilité reste idéale ; seules quelques inoffensives bandes nuageuses s'alanguissent horizontalement, soulignant d'un trait flouté la rencontre du ciel nocturne avec la mer. Sous grand-voile et génois aidés par les moteurs, nous rencontrons cependant une mer croisée bien désagréable : les vagues se fracassent contre une houle résiduelle provoquant, à l'intérieur du bateau, des bruits apocalyptiques... et chacune, dans son petit lit, blottie sous ses couvertures, de se demander quel objet va glisser puis se briser, d'imaginer quelle partie de l'embarcation va céder après de sinistres craquements. Ballottés de gauche à droite, d'avant en arrière, dans une complète anarchie chorégraphique, les estomacs de certaines ne résistent pas à cette partie de rock'n roll endiablé.

## LUNDI 13 DÉCEMBRE

Hormis le froid, le quart de nuit offre un spectacle magnifique. Perchées au pont supérieur, assises sur un banc et enroulées de couvertures, nous ne percevons pas au même point qu'à l'intérieur les soubresauts furieux du bateau. Au cœur de la nuit claire, la lune coule de l'étain sur les vagues qui ondoient désormais plus régulièrement, comme la respiration d'un monstre endormi. Durant le dernier quart de la nuit, les veilleuses sont gratifiées du ballet des étoiles filantes. Il n'y a que très peu de trafic nocturne autour de nous : quelques cargos, qui suivent une route parallèle à la nôtre, sont visibles à l'écran du traceur GPS dans un rayon de plus de dix milles.



Sous les soubresauts qui ont précédé, la porte coulissante du carré ne se verrouille plus. Elle coulisse au gré des mouvements du bateau, refroidissant tout l'habitacle. Dans les cabines, une fois le quart terminé, il faut lutter contre un froid encore plus saisissant qu'à l'extérieur, accru par l'humidité et le fait de dormir au niveau de la surface de l'eau qui ne doit pas dépasser les 13-14 degrés.

Le soleil se lève à 07:55 dans des nuances orangées que nous ne sommes que deux privilégiés à pouvoir admirer : tout le monde dort encore, la grand-voile a été affalée au cœur de la nuit, tandis que le génois faseye<sup>22</sup> selon les caprices d'une brise asthmatique. Le ciel est d'un bleu pur, froid,... presque un bleu « Klein ». Bientôt, nous enrulerons le génois, ne comptant plus que sur les moteurs pour avaler les 8 à 9 nœuds horaires qui nous devraient nous mener mercredi soir en Espagne.

En fin de journée, les odeurs de cuisine envahissent le carré, preuve que l'appétit est revenu, tandis que des bricoleuses trouvent un moyen de fortune pour maintenir refermée la porte baladeuse, en prévision de la nuit à venir.

À 17h30, alors que nous filons toujours plein ouest, le soleil rougeoyant, devant nous, se couche. Maintenant que nous finissons le commencement de notre périple, nous osons, à nouveau, nous projeter dans cette transat : j' imagine, par anticipation, tous les soirs où l'astre va se noyer dans la mer dans ce même flamboiement d'incendie.



<sup>22</sup> Faseyer : flotter, battre au vent (en parlant d'une voile).

## MARDI 14 DÉCEMBRE

Cette troisième journée est marquée dès le matin par de curieux maux de tête collectifs dont nous ignorons encore la cause (émanations de diesel ? quasi absence d'aération ? manque d'hydratation ? sevrage de café ? ou de spritz ?...) Cependant, au fil des heures, ces douleurs s'atténuent progressivement.

Le beau temps et une relative horizontalité du bateau donnent l'occasion à certaines de se mettre (ou de se remettre) à la gymnastique sur le pont avant, ce qui va bientôt devenir un rituel nécessaire, vu les longues heures que nous passons assises ou couchées. La température plus clémente de l'après-midi autorise un équipement plus léger, de même que les lunettes de soleil. C'est à ce moment qu'apparaissent quatre petits dauphins qui nous escortent en slalomant devant nos deux étraves.

Le calme semblant installé pour un moment, nous stoppons les moteurs afin de remplir des bouteilles en PET d'environ 50 litres d'eau de mer : elles serviront à compenser une aberration écologique... Imaginez que ce bateau, pourtant construit à une époque (2018) où on se préoccupe beaucoup de l'environnement, utilise l'eau potable des cales comme chasse d'eau des toilettes !

Dans l'après-midi, les couleurs de l'Espagne sont hissées par notre skipper.

Enfin, à 17h50, nous franchissons le méridien de Greenwich : nous passons définitivement à l'ouest !



## MERCREDI 15 DÉCEMBRE

Il faut désormais le secours de cette chronique ou du livre de bord pour savoir quel jour nous sommes : celles qui ont emmené avec elles un calendrier de l'Avent se mettent à sauter des cases ! En effet, nos rituels jour/nuit, veille/sommeil, sans parler des repas, sont complètement chamboulés. Nous mangeons anarchiquement, quand nous avons faim ou encore quand un repas a été concocté par une courageuse, et cela à toute heure du jour ou de la nuit ; nous grignotons, dormons le jour comme la nuit, au gré des quarts... : un régime bien peu recommandable ! Hier, Pia nous a préparé des brocolis, des steaks hachés et de la purée auxquels nous avons – fait exceptionnel - toutes pu goûter ensemble entre 17 et 17h30 : quant à cet horaire, il témoigne que nous sommes bonnes pour l'EMS !

Durant la nuit, nouveau bal d'étoiles filantes et de dauphins. Pour d'autres qui étaient de veille entre 2 et 5 heures, l'approche des côtes espagnoles a ressemblé aux Champs-Élysées en plein midi ! Il a fallu exercer une vigilance extrême en raison du trafic intense dans ces eaux-là. C'est sans doute un avant-goût de ce qui nous attend au détroit de Gibraltar.

Toute la journée de mercredi, nous longeons la côte espagnole, parfois accompagnées de dauphins.

Dépassant Malaga, nous nous arrêterons un peu plus loin en direction de Gibraltar au port de Benalmádena pour y faire le plein de diesel, y passer la nuit... et, peut-être, y prendre une douche !

En route vers Benalmádena,  
15 décembre 2021,  
Sylvie



*Tuvalu au port de Benalmádena*



*Joyeux repas au restaurant mexicain de la marina*

Note

Dès que nous serons en pleine mer, nous ne bénéficierons plus d'aucun réseau. Seul le téléphone satellite de notre skipper sera à même d'envoyer ces chroniques, qui continueront à vous parvenir par mail. En revanche, il se pourrait que la mise en page en souffre un peu, ce dont vous voudrez bien me pardonner !

# Épisode 11 : « Privées de dessert »...

DÉÇUES  
DÉPITÉES  
DÉSABUSÉES  
DÉSENCHANTÉES...

face à un bateau à nouveau DÉFAILLANT...

Aux portes de Gibraltar à mi-décembre, nous sommes prêtes à repartir jeudi 16 très tôt, profitant des conditions météo favorables. La veille encore, nous nous réjouissions d'avoir pu compter, pendant quatre jours et nuits et sans interruption, sur les deux braves moteurs de ce catamaran qui nous avait déçues dans tellement de domaines.

Mais...

Lors du contrôle de routine des niveaux après le plein des réservoirs, Pom' notre skipper s'aperçoit que le moteur bâbord est quasiment inondé dans son huile. Le mécanicien mandaté nous précise qu'il faut sortir le moteur pour changer le joint le reliant à « l'embase » de l'hélice. De plus, le joint en question n'est - évidemment - pas en stock, et il est censé arriver de Madrid ou de Belgique, lundi (ou à la St-Glinglin).

La coupe est pleine : en raison des retards et du manque de préparation du bateau par le staff de Dubrovnik, nous avons déjà dû stopper à maintes reprises notre progression pour le réparer, ce qui nous a fait manquer à chaque fois des fenêtres météo favorables. Cela nous a obligées à naviguer en Méditerranée dans les conditions difficiles que vous connaissez.

Enfin, nous n'avons plus confiance dans la sécurité qu'offre ce bateau, pas du tout adapté à la navigation hauturière à la voile par force 7 Bft ; en revanche, nous pouvons le recommander pour un usage que nous n'avons pas connu : bronzage au soleil d'un lagon, alanguies sur les coussins rembourrés de la plage avant, en sirotant un cocktail... ; en effet, nous sommes dotées d'un gigantesque frigo américain avec congélateur et distributeur de glaçons et de glace pilée !

En raison des retards accumulés, trois membres de l'équipage sur six ne pourraient plus participer à la Transat depuis Ténérife : des engagements avec des délais ainsi que des congés sans solde ont été pris en Suisse par certaines d'entre nous, tandis que des conjoints ont déjà gagné les Antilles.

Cependant, ne vous inquiétez pas : si cette partie de l'aventure est terminée, nous ne rentrerons pas avant la date prévue (Messieurs, nul besoin de vous précipiter pour ranger la maison !)

Avant tout, nous quittons le bateau la tête pleine de nouveaux projets.

Surtout, nous nous sentons :

ENRICHIES de nouvelles compétences nautiques,  
RAVIES de cette belle expérience humaine et  
ENCHANTÉES de ces précieux partages amicaux.

Même si nous avons l'impression d'avoir été « privées de dessert », même si, inévitablement, l'aventure conserve un goût d'inachevé, cela n'enlève rien au bonheur de l'avoir commencée et de l'avoir vécue chaque jour intensément.

D'un point de vue personnel (puisque je n'ai rejoint l'équipage qu'à peine quinze jours avant le départ), je remercie toutes celles qui ont porté le projet depuis le début, il y a plus de dix-huit mois, et qui y ont cru, et cela malgré le Covid, malgré les changements successifs de bateaux, de ports de départ et d'arrivée, et malgré tous les retards !

Enfin, je fais nôtre cette pensée attribuée à Goethe :

*Quoi que tu rêves d'entreprendre, commence-le.  
L'audace a du génie, du pouvoir, de la magie.*

Puerto Deportivo de Benalmádena

Samedi 18 décembre 2021

Rédactrice : Sylvie Lüthi



*Le traçage complet de notre parcours :*

*1'660 MN (3'076 km) en 16 jours de navigation effective (hors escales)*