

# L'appel du large

## Le grand frisson / 2

Antoine Daguet



En un Mot comme en Cent

[www.centmots.fr](http://www.centmots.fr)



## L'appel du large

L'histoire se passe au début des années 80, une époque où la « modernité » n'a pas encore conditionné nos vies. Les téléphones portables n'existent pas. Personne n'a entendu parler d'internet et encore moins de GPS. Dans ces années-là, larguer les amarres veut dire couper les ponts, rester sans aucun contact pendant plusieurs semaines. Partir signifie devenir absolument libre et responsable des décisions de chaque instant sans autre juge que son propre bon sens, son ingéniosité et un instinct de survie bien en place. C'est cette liberté, cet isolement complet et le

besoin d'autonomie que les aventuriers en herbe de mon espèce recherchent, pas la performance.

Coté équipage, nous serons deux : Nathalie a décidé de tenter l'aventure avec moi. Nous avons mis 2 ans à construire notre bateau en contreplaqué de 9m. Nous comptons bien sur lui pour nous emmener au bout de nos rêves. Nous l'avons appelé « La Croix du Sud », l'étoile polaire du pôle sud ! Tout un programme !

Coté navigation et matériel, sans jouer les dinosaures, nous sommes des amateurs peu aguerris et mal outillés. Question de moyens ! Animés par l'esprit d'aventure, la passion de la voile et le rêve de navigation hauturière, les constructeurs amateurs

partent avec peu de chose et la caisse du bord souvent vide. Tous ne vont pas très loin. Le rêve de certains se termine parfois sous forme d'une coque abandonnée au fond d'un jardin.

Pour le grand départ, nous avons investi dans un jeu de voiles d'avant complet (5 voiles) : du grand génois léger au foc lourd n°2. Aujourd'hui, les voiliers sont presque tous équipés de focs à enrouleur, pratiques, maniables et fiables. Au début des années 80, ça n'existe pas et c'est à la force des bras que l'on hisse, on affale et change les voiles en fonction du temps. Et croyez moi, ça arrive souvent ! Pour ceux qui ne connaissent pas la voile, prendre un ris signifie réduire la taille de la grand-voile généralement pour rendre la barre plus

douce. En prendre 2 indique que le vent souffle fort, en prendre 3 veut dire que les rafales sont violentes et le bateau difficile à manœuvrer.

Sans connexion satellite, on fait le point avec un sextant chaque jour à midi, le seul moment de la journée où on découvre enfin sa position que l'on va vite reporter sur la carte.

Nous n'avons aucun moyen de communication à bord. J'ai longtemps rêvé d'emporter une « BLU », radio de référence à l'époque mais le coût d'un tel appareil aurait sérieusement greffé le budget et retardé le départ de plusieurs mois. J'y renonce. On appelle donc la famille d'une cabine téléphonique la veille du départ et on

promet de faire la même chose à l'arrivée.  
Entre les deux, silence radio ! Bienvenue à bord !

Face au courant, le bateau tire gentiment sur son ancre depuis qu'il est déséchoué. Profitant de la marée descendante, nous avons choisi une plage en pente douce pour coucher le bateau sur le flan et lui faire une toilette sommaire avant le départ. Les anatifes et les coquillages prolifèrent dans ces eaux chaudes, transformant la coque lisse et élancée en pelure crouteuse peu propice aux performances. Nous n'avons pu enlever que le plus gros de la vilaine barbe et des coquillages accrochés sous la flottaison. La marée d'un coefficient trop faible ne nous a pas permis d'en faire d'avantage.

Mercredi 20 janvier même au cœur de l'Afrique il fait froid, le ciel est couvert, le moral en baisse. Nous prévoyons d'appareiller demain. Nous allons nous coucher bercés par le chuintement contre la coque du courant du Grand fleuve Casamance.

Ce matin, le temps est encore couvert et froid. Nous engloutissons un copieux petit déjeuner et mettons le moteur en route. L'ancre remonte et est rangée dans le puit à chaîne. Une heure plus tard on arrête le moteur et le ronronnement régulier du moteur Volvo est remplacé par le clapotis le long de la coque. L'île de Carabane couverte d'une haute herbe jaune défile sur

tribord. Une fois l'île passée, nous rejoignons le fleuve Casamance.

Je mets le cap sur la bouée. À quelques mètres de celle-ci, Nathalie hurle : » mais ce n'est pas une balise latérale, c'est la marque d'une épave ». L'espace d'une seconde, je vois notre bateau se déchirer sur les tôles acérées d'un cargo coulé... mais rien ne se passe et nous sommes vite à nouveau en eau libre. Ouf !

Les derniers mètres du chenal heureusement bien balisé son impressionnants : de longues vagues grossissent et déferlent sur les balises espacées entre elles d'une trentaine de mètres. Un mauvais moment à passer ! Le

chenal franchi, il nous reste encore à parcourir quelques miles jusqu'à la bouée d'atterrissage Casamance qui marque l'embouchure du fleuve. À 13h05 la bouée défile à tribord, dernier amer de la côte africaine. C'est le top départ. Les prochaines marques de civilisation attendues seront les lumières de la Barbade à quelque 2500 miles d'ici.

Aie ! Voilà déjà plus d'une heure que nous sommes encalminés en vue de la bouée. Ça promet ! 17 heures le vent revient et s'oriente au nord-ouest. Nous voilà à nouveau obliger de naviguer au près. Pas amusant du tout cette plaisanterie. Dans les livres, tous les navigateurs racontent que la traversée se fait sans problème et au portant.

Pourquoi pas pour nous ? Patience mon ami, patience, ce ne sont que les premiers miles et il reste trois semaines de navigation. Ce n'est pas le moment de s'énerver. Tiens, regarde donc au lieu de grogner, le bateau gite maintenant comme un fou. Tu ferais bien de réduire la toile et prendre un ris, ou même 2... Au point où on en est, tu pourrais aussi remplacer l'inter à l'avant par le foc numéro 1, nettement plus petit... Quelques minutes plus tard, le bateau bien équilibré file. 11 heures du soir, le vent mollit, on renvoie toute la toile.

Les quarts s'organisent. 3 heures chacun ; sans histoire. Parfois un cargo passe loin derrière nous. Le long de la coque, des torpilles phosphorescentes filent en tous

sens : Des dauphins nous font la fête. Bateau et équipage trouvent leur rythme. Premier petit-déjeuner, premier jour de mer, le vent qui repasse au nord forçit un peu. On prend à nouveau 1 ris dans la grand-voile. Excellent déjeuner : spaghettis tomates et salade de noix. Quelques nuages courent dans le ciel mais n'affectent pas le temps qui reste bien dégagé. Surprise : nous voyons pour la première fois des poissons volants se sauver au-dessus des vagues pour éviter les prédateurs avant de retomber maladroitement dans la mer. Nous n'en croyons pas nos yeux. Nous sommes comme des gosses devant un jouet extraordinaire. Le dîner à la tombée de la nuit est gai. Nous sommes en route pour le Nouveau Monde ; 120 miles au compteur

les dernières 24 heures et les poissons volants rendez-vous. Que demander de plus ?

La nuit s'installe, les quarts se suivent monotones animés seulement de temps en temps par les lumières lointaines d'un cargo ou d'un bateau de pêche. La veille est longue mais guère pénible. Allongé sur sa couchette, l'homme de quart bouquine et se lève toutes les 20 minutes pour jeter un coup d'œil circulaire sur l'horizon. 20 minutes, c'est à peu près le temps nécessaire pour un cargo dont on aperçoit la lueur lointaine pour nous rejoindre quand nos routes sont convergentes. Ce matin (troisième jour) le vent forcit un peu et la mer courte rend l'allure moins stable. Nous

voilà à nouveaux avec deux ris puis trois dans la grand-voile. Le bateau redevient plus doux à la barre. Aux allures portantes, on se rend mal compte de la force du vent. En fait, c'est du six beaufort bien établi qui nous emmène à toute vitesse grand largue sous 3 ris. Aujourd'hui la méridienne nous situe à 138 miles de la position d'hier. Décidément, on file ! Tant mieux.

Chaque soir après un bon dîner au chaud dans le carré, Nathalie va se coucher à 20h tandis que j'assure le premier quart jusqu'à 23 heures. C'est ensuite à son tour de veiller jusqu'à 2h du matin, l'heure où j'abandonne mon duvet pour la laisser dormir à son tour jusqu'à cinq heures. À huit heures, je suis réveillé en douceur par la

lumière et l'odeur du café chaud ! Autant à la tombée de la nuit, la perspective des quarts interminables m'angoissent, autant le lever du jour est un émerveillement. Le stress des nuits de veille s'estompe tandis que le bateau court toujours, imperturbable, infatigable. La nuit, il arrive souvent que des surventes rendent le bateau difficile à tenir et nécessitent l'intervention de l'homme de quart. Cette nuit, Nathalie a noté dans le livre de bord : « merde de merde. Ce bateau devient impossible à tenir. Je me suis fait saucée par une grosse vague. Je ne décolère pas ! » Après des quarts difficiles, quand je vois Nathalie fatiguée. J'essaie de durer un peu et la laisse dormir plus longtemps.

Ce matin la brume à l'horizon nous a ramené du vent d'est, probablement le Harmattan, ce vent sec chargé de poussière et de fines particules de sable, provenant du désert. Le sable s'accroche partout : les voiles, les drisses, les filières sont couvertes de cette affreuse poussière rouge qui donne une allure de wagonnet de mine à notre joli bateau.

Trois poissons volants d'une quinzaine de centimètres ont atterri cette nuit sur le pont et vont améliorer l'ordinaire. Revenus à la poêle, ils sont très bons mais pas bien gros et pleins d'arrêtes. Tout en mangeant, nous commentons cette mer que nous sommes surpris de trouver si difficile à négocier. Nos lectures parlaient le plus souvent d'un

alisez bien établi mais pas d'une mer aussi dure. Peut-être n'avons-nous pas su lire entre les lignes? On grogne un peu mais pas pour longtemps. Nathalie son sextant à la main et la feuille de calculs dans l'autre m'annonce fièrement le résultat de ses calculs avec un grand sourire : 148 miles aujourd'hui ! Du coup nous pardonnons à la mer de nous mener la vie dure et au vent de nous épuiser. Nous fonçons sur le Grand Océan.

Le soleil revient et la mer se calme un peu. Pour fêter ça on ouvre une conserve de paupiettes aux champignons amoureuxment préparée dans notre HLM avant le départ. Hélas trois fois hélas, nos estomacs ne sont plus habitués aux petits

plats en sauce et nous nous sentons un peu barbouillés après ce festin. Moi surtout comme toujours. Ce soir Nathalie plus en forme que moi prend le premier quart. Heureusement la nuit est étoilée, la mer peu agitée et le vent en perte de vitesse. « Joseph » notre régulateur d'allure barre à notre place, parfaitement à l'aise. Nous pouvons donc à tour de rôle dormir confortablement et profondément pendant que l'autre jette un coup d'oeil circulaire entre deux ronflettes. Quelquefois l'homme de quart se réveille en sursaut après avoir somnolé un peu trop longtemps. La nuit a été si douce que nous avons dormi plus que d'habitude et bien récupéré. Il est 10 heures du matin quand nous terminons notre petit déjeuner.

La journée s'annonce très chaude et le vent a bien molli. Le Génois remplace l'inter et la grand-voile est entièrement déployée. Ça va la défroisser un peu. Avec cette chaleur la tenue d'Adam est de rigueur mais un bon observateur s'amuserait bien de nous voir car bien que tout nus, nous gardons nos lunettes de soleil et nos « bobs », (bleu pour Nathalie, jaune pour moi) bien enfoncés sur nos têtes pour éviter qu'ils s'envolent. La journée s'écoule douce et monotone. Nous n'avons parcouru que 100 miles aujourd'hui. C'est un peu décevant. Pour marquer notre avance sur le soleil, Nathalie recule la montre du bord d'une heure. On se couchera donc une heure plus tard ce soir. La nuit se déroule sans histoire sauf que je

suis complètement perdu entre l'heure indiquée par la montre du bord et le chronomètre resté en temps universel.

Ce matin le vent souffle vraiment peu et notre grand booster aux couleurs dégradées mauve et blanc a bien du mal à nous tirer. Nous craignons de tomber dans la calmasse. Rien de plus démoralisant que de mauvaises moyennes journalières. Aujourd'hui encore nous totalisons 105 miles. Pourvu que nous ne descendions pas en dessous des 100 miles ! Cette après-midi, Nathalie abandonne son bouquin - nous lisons sans arrêt - pour confectionner les pavillons de courtoisie de Trinidad et de Béquia à grand renfort de crayons feutre. Il en reste encore

d'autres à réaliser mais les premiers ont fière allure !

Mercredi 27 janvier trois heures du matin, changement de quart. Avant de foncer se pelotonner dans son duvet, Nathalie me signale qu'il y a un cargo là-bas à l'horizon sur notre arrière tribord. Je le repère et comme chaque fois qu'il y a un bateau à l'horizon, je reste assis dans le cockpit pour suivre sa route. Au bout de quelques minutes je repère son feu vert (tribord), il va donc passer derrière nous. Très bien. Mais curieusement il se rapproche de plus en plus. Je vois toujours son feu vert, logiquement il doit passer derrière nous ? Les deux feux blancs qui généralement me servent à repérer les cargos par le travers

sont presque dans l'axe l'un par rapport à l'autre ! ça m'inquiète parce qu'alors... il vient vraiment sur nous ! Pourtant ce feu vert ? Quelques minutes passent il fonce vraiment sur nous ! Je réveille Nathalie et lui demande d'allumer les feux. je lofe en grand pour bien m'éloigner. Nathalie réapparaît dans la descente armée du projecteur qu'elle braque sur la passerelle. Puisqu'ils nous ont fait peur, autant leur rendre la pareille. Au bout de quelques secondes, l'officier de quart sort sur la passerelle, allume son projecteur et nous cherche. Ca y est, il nous a vus ! Le cargo passe derrière nous à quelques centaines de mètres. C'est tout de même extraordinaire, nous n'avons pas aperçu une seule embarcation depuis plusieurs jours et la

seule que nous croisons nous fonce droit dessus ! Notre bateau ne mesure que 3 m de large mais il semble bien que c'est sur ces 3m d'océan là que le capitaine avait choisi de faire route. Si nous n'avions pas veillé, il aurait pu nous éperonner, voire nous couler par sa seule vague d'étrave sans même s'en apercevoir. J'en tremble encore en suivant ses feux arrière s'éloigner rapidement ? Je m'en veux aussi ne pas avoir réagi plus vite, de pas mettre éloigné davantage de sa route que j'ai mal appréciée. Je m'étais pourtant bien habitué dans le désordre du Cap Finistère à évaluer la route des différents cargos mais cette fois-ci, je réalise que mes réflexes sont un peu émoussés par la monotonie d'une semaine de mer. J'en ai froid dans le dos.

Les journées du 27, 28, 29, 30 se ressemblent : 100, 98, 110, 118 miles nautiques. Le vent de nord-est souffle faiblement, la mer est belle à peu agitée. Si les moyennes ne sont pas brillantes, la vie à bord est confortable malgré un roulis désagréable. Chacun son tour on dévore Hemingway, Arsène Lupin, San Antonio, et plein d'autres bouquins. Notre bibliothèque est bien fournie. Nos lectures ne sont interrompues que par les repas et les relevés au sextant. Parfois aussi par un poisson volant un peu trop curieux qui atterrit avec fracas sur la table à carte. Nathalie surprise se met à hurler et l'intrus est vite rejeté à la mer.

Le 31, nous pêchons à la traine une très belle dorade coryphène - 90 cm - aux couleurs changeantes jaunes et bleues. Comme elle est très grosse, Nathalie s'applique à débiter des filets pour les faire sécher sur un fil suspendu le long du bastingage. A la tombée de la nuit comme les filets ne doivent pas prendre l'humidité, ce charmant chapelet de morceaux de poissons malodorants se balancent au-dessus de la couchette. Peuh !!! Je commence à avoir le mal de mer. Le roulis et notre allure peu stable ne me conviennent pas du tout. Mon malaise s'ajoutant aux moyennes journalières médiocres affectent mon moral que Nathalie s'emploie à rétablir grâce à des menus appropriés : nouilles !

Au matin du 1 février, nous sommes fatigués tous les deux après une mauvaise nuit passée à essayer de stabiliser le bateau. Courant vent arrière, notre voilier alterne embardées et empannages quelque soient nos essais de voilure. Après une telle nuit, le lever de soleil nous délivre et nous apporte la sensation d'avoir une nouvelle fois vaincu l'adversité de la nuit. Le jour aussi, la mer peut être agitée, le vent fort et le bateau difficile à tenir, mais dans la journée, on tient mieux le coup et puis on est content de découvrir que nous avons parcourus 125 miles de plus. Quand la nuit tombe, nous sommes de nouveaux soucieux. Note de Nathalie dans le livre de bord : »fini de dîner, début des quarts, vivement demain ! » Toute la nuit à tour de

rôle nous cramponnons la barre, contrôlant les accélérations subites, les départs au lof, les surfs grisants sur le haut des vagues, les embardées involontaires. Evidemment, pas moyen de se reposer dans telles conditions. Au petit matin, nous sommes tous les deux encore un peu plus fatigués. Pour couronner le tout, le ciel reste gris, il fait presque froid.

13e jour de la traversée, 1392 miles parcourus, nous avançons encore la montre d'une heure. Le temps gris persiste. Il faut beaucoup de dextérité pour viser le soleil au sextant pendant les quelques secondes où il apparaît. Nathalie experte en navigation et imperturbable refait 3 fois ses calculs en ronchonnant mais ressort 20 minutes plus

tard toute guillerette d'avoir trouvé son erreur. Encore 110 miles nautiques parcourus pendant les dernières 24h.

Tenir la barre devient de plus en plus pénible. Joseph, notre régulateur d'allure fait ce qu'il peut mais toutes les cinq minutes une vague plus forte, plus haute que les autres fait déraiper le bateau et remplit le cockpit. L'équipage pris par surprise se fait bousculer et jure en se rattrapant sur l'autre bord. Le jour comme la nuit nous essayons de stabiliser le bateau au maximum soit en diminuant, soit en renvoyant de la toile mais à chaque fois l'amélioration est de courte durée. Le bateau est mal équilibré, très instable et je ne comprends pas pourquoi. L'unique façon de

limiter les embardées reste de barrer à la main. Tout l'après-midi je me répète qu'il faut tenir le bateau bien sur sa route si l'on veut gagner dans l'Ouest. Je sais aussi ce que cela signifie. L'un de nous deux rive à la barre 24 heures sur 24. 24 heures sur 24 ! Je me demande si physiquement nous pourrons tenir le coup mais le temps n'est plus aux suppositions il faut avancer à tout prix, gagner du terrain.

Au coucher du soleil je me décide enfin à faire part à Nathalie de mes réflexions et de ma conclusion : « Il va vouloir barrer à la main sans arrêt toute la nuit et toute la journée tant que le vent et surtout la mer ne nous permettent pas de redonner la barre à Joseph. Le mieux serait sans doute de barrer

une heure chacun ». Nathalie interloquée me regarde complètement ahurie. Elle n'en croit pas ses oreilles. Après quelques secondes pour se remettre de sa stupeur elle éclate : « Barrer 24 heures sur 24, une heure chacun ! Tu es tombé sur la tête ! C'est absolument impossible, impensable, nous n'y arriverons jamais. C'est hors de question. » Je connais bien Nathalie ; elle a le verbe haut. Je laisse passer l'orage. Quelques instants plus tard elle tourne vers moi un visage désespéré. Elle sait comme moi qu'il faut avancer, que c'est la seule solution. Elle me fixe intensément, cherchant dans mes yeux une lueur d'espoir qui pourrait éloigner, reculer l'effroyable perspective d'avoir à barrer le bateau sans arrêt. Je suis à la barre et mon air de chien

battu en dit long.

Une heure plus tard Nathalie quitte la douce chaleur du carré et vient me remplacer. Toute la nuit, toutes les heures, on se relaie à la barre qu'il faut maintenir de toutes ses forces pour étaler les rafales violentes et chevaucher sans trop de heurts la houle de nord-ouest. Mercredi 3 février, Nathalie note dans le livre de bord : « 9h - fatiguée par cette nuit et toujours pas moyen de garder le bateau sous pilote automatique. » 13 heures : « Méridienne 15° Nord 21. Nous sommes montés trop au nord, on abat plein vent arrière. » 16h30 – « et on barre, on barre toujours. Nom de D., que c'est pénible ! En plus le soleil a disparu et voilà le cortège de nuages gris. » 20 heures :

« expédié le dîner (raviolis). Début des quarts. Allez, une nuit à barrer. J'ai cessé de tempêter, de jurer, j'en ai pris mon parti. Je suis résignée. Tant qu'à être malmenés, autant bouffer du mile ! » Ces commentaires pris sur le vif qui ne mentionnent même pas les 160 miles parcourus dans les dernières 24 heures montrent bien l'ambiance du bord. Nous sommes épuisés. La seule idée qui nous force à tenir c'est celle de se rapprocher du but, d'arriver. Toute la nuit nous luttons. Le vent souffle fort. Le bateau fonce à 10 nœuds au surf entre des murs d'écume. L'un comme l'autre nous sommes grisés par les fantastiques accélérations du bateau au surf sur les vagues mais épuisés quand le matin nous trouve hagards, affreusement

ankylosés, les bras pleins de courbatures et les fesses terriblement écorchées par l'action conjuguée des lattes de bois et de la mer.

Aujourd'hui, nos misères sont récompensées quand la méridienne de midi nous situe à 150 miles du point de la veille. Ça nous redonne du courage. J'ai affalé le foc pour réinstaller quelques mousquetons qui s'étaient défaits mais finalement je ne le renvoie pas. Sous grand-voile seule, nous avons une impression de calme qui nous laisse un peu de répit. Joseph veut bien reprendre du service pourvu qu'on le surveille.

Je me fais prendre par surprise par une

vague qui me mouille de la tête aux pieds. J'ai le visage dégoulinant, ça fait éclater de rire Nathalie. Il y a si longtemps que je ne l'ai plus vu sourire ! Elle a les yeux creux, les traits tirés.

Ce soir puisque Joseph partage nos efforts pourvu qu'on l'assiste, nous décidons d'essayer des quarts de deux heures au lieu d'une, histoire de prendre deux heures de sommeil d'affilée. 21h - 23 heures : Nathalie note dans le livre de bord : « On va vite, mais bien du mal à ne pas m'endormir à la barre ». Puis à 2h du matin : « sortie pour prendre mon quart, je trouve Antoine agrippé de toutes ses forces à la barre. Le bateau file à plus de 10 nœuds sur fond de grain imminent ».

Je crie à Nathalie en la voyant apparaître dans la descente : « la barre est un peu dure à tenir. »

Nathalie : « T'es malade. Tu n'as pas vu le sillage que trace le bateau à cette allure et certainement pas regardé les énormes grains qui nous rattrapent. On met à la cap ! »

C'est vrai. Obnubilé par la barre à tenir, le compas à déchiffrer sous la pluie et les embruns, je n'ai guère le loisir d'admirer le ciel qui de toute façon est d'encre. À peine le temps d'affaler la grand-voile, le grain est sur nous. Nous laissons le bateau à sec de toile, barre amarrée sous le vent, dériver au grès des vagues. Nous nous faufileons à l'intérieur. Il ne nous reste pas grand-chose

de sec mais essayons quand même de nous essayer à peu près avant de nous pelotonner bien au chaud dans nos duvets. Dehors, le vent hurle et la mer rugit. Pour nous ce mauvais temps arrive presque comme une aubaine. Nous sommes exténués et savons que nous ne sommes plus de taille à lutter. Alors sans remord nous nous laissons emporter par le sommeil, un peu inquiet malgré tout de ce que nous réserve l'aube.

16e jour de mer. 8h30 matin. On remet en route sous grand-voile seule réduite à trois ris. Toute la matinée le ciel lumineux alterne avec les grains violents. Par moment quelques accalmies surviennent pendant lesquelles le bateau se trouve sous toilé. A

l'heure de la méridienne, par un miracle d'assiduité, Nathalie réussit à viser le soleil ou ce qu'on en devine entre deux grains costauds. Toute la journée le temps gris stagne, les averses continuent, fréquentes. La mer est grosse. En fin de journée, le vent mollit un peu. Un cargo nous double. La houle est si formée qu'il disparaît entièrement dans les creux. Il passe pourtant seulement à quelques centaines de mètres de nous. Nathalie, caustique note dans le journal de bord : « Pluies intermittentes, temps gris, c'est ça les tropiques ? Mal aux fesses, aux cuisses, au dos, j'en ai marre. » C'est vrai qu'on en a assez ! Les quarts de nuit deviennent un véritable cauchemar. On ose à peine s'asseoir tellement nos fesses sont

douloureuses. Le reste du corps n'est que courbatures, et toujours ces quarts d'une heure qui reviennent sans cesse avant même d'avoir eu le temps de récupérer un peu.

A l'heure où le soleil se lève, généralement je dors. Quand à huit heures du matin, je reprends la barre c'est pour laisser Nathalie le soin de préparer le petit déjeuner, moment attendu et très apprécié. Nous avalons d'abord des petits quartiers d'orange pour être sûr d'avoir suffisamment de vitamine C. C'est délicieux. Suit un grand bol de lait rempli de céréales à base de noisettes, de miel et d'un tas d'autres bonnes choses pleines d'énergie. Enfin le sacrosaint café au lait dont je ne peux me passer. Aujourd'hui, c'est jour de fête ! Nous avons

une merveilleuse brioche maison que Nathalie a trouvé le temps de préparer hier. Couverte de confiture de prunes maison, les tranches de brioche sont dégustées avec délice et peu importe les colories, seules compte la gourmandise. Grâce à ces petits déjeuners pantagruéliques, grâce à Nathalie qui les prépare, - moi je suis bon à rien - tous les matins, nous renaissions à la vie. La journée passe, essentiellement rythmée par la méridienne. Bientôt, le soleil se couche et l'angoisse d'une nouvelle nuit de quart réapparaît.

Le soleil et la pluie alternent sans arrêt. Fatigués, nous hésitons à renvoyer la toile. C'est seulement à une heure de l'après-midi après un point décevant (123 miles

seulement pour les dernières 24 heures) que nous nous décidons. Miracle ! Le vent, la mer s'assagissent un peu et Joseph reprend du service. Il faut toujours le surveiller mais nous ressentons néanmoins une véritable sensation de confort en dépit des démangeaisons de plus en plus intolérables de nos fesses. Nathalie note dans le livre de bord : « Après le dîner - œufs sur le plat, haricots verts et crème café - début des quarts d'une heure dans le cockpit à surveiller Joseph. Quarts assez agréables car il fait doux et on avance bien. »

Un peu plus tard : « Quelque gros grains chargés de pluie forte mais très courte. Sinon, belle nuit étoilée avec joli clair de lune ». Plus tard encore : « Encore quelque

gros grains chargés de pluie viennent nous surprendre mais n'entament pas notre optimiste ».

Mais à 10 heures du matin, un grain très violent nous rattrape et dans une survente, le bateau part au lof et se cale travers aux lames. Pas moyen de ramener le bateau vent arrière, la barre ne répond plus ! Après quelques secondes de stupeur, il faut se rendre à l'évidence : avarie de barre ! C'est grave. On pare au plus pressé. Essayer de faire route pour cesser de s'opposer aux vagues qui nous prennent de plein fouet. On se met sous foc seul espérant que bateau abattra un peu. Tous nos efforts nous permettent seulement de filer à 2 nœuds en fuite vers le nord ! Nathalie se penche sur la

carte : nous sommes maintenant en route pour ... New York ! Et à cette vitesse, il nous faudra encore 20 jours pour arriver. On a beau prendre les choses avec philosophie, le moral n'est pas au beau fixe.

La barre ou ce qu'il en reste donne l'air de vraiment souffrir, nous nous résignons à tout affaler. Le vent souffle trop fort. Tandis que le bateau bouchonne à sec de toile, nous nous retranchons à l'intérieur. Avant tout, garder l'esprit clair, ne pas perdre notre sang-froid. Tout en avalant un déjeuner rapide, j'essaie de réfléchir. Que faire ? La mer est beaucoup trop forte pour se glisser dans l'eau et examiner les dégâts. Le safran est toujours là. Penché sur le tableau arrière, je peux l'apercevoir mais l'axe doit être

sorti de son support parce qu'il a un sérieux air penché. Pour le moment, la barre fonctionne mais la position de l'axe sans doute trop de biais ne permet pas de faire évoluer le bateau comme il faudrait. Avec les vagues, le safran cogne de façon sinistre contre la coque. Réfugiés à l'intérieur, les coups raisonnent et sonnent le glas dans nos têtes. Pourvu que le bateau tienne. Nous sommes installés autour de la table, abattus. Les minutes s'égrènent, pleines d'angoisse. Soudain les coups cessent. Qu'est-ce que ça veut dire ? Je ne suis guère rassuré. Est-ce que le safran... Je me précipite à l'extérieur, penché sur le tableau arrière...Ouf, le safran est toujours là et le bateau veut bien répondre. Était-ce une vague plus forte que les autres qui a permis au safran de

retrouver sa place ? Aucune idée. J'ose à peine y croire, mais une seule chose compte : se remettre en route et se rapprocher du but. Nous sommes à 600 miles de la Barbade.

Nathalie reprend la barre qu'elle traite avec beaucoup de douceur évitant de trop la retenir dans les départs au lof pour ne pas la recasser. Progressant en zigzag, nous ne suivons pas la route la plus directe mais nous progressons dans la bonne direction, ce qui est presque inespéré. Chaque mile gagné semble un don du ciel. Je décide de fabriquer un safran de fortune. Je démonte les deux panneaux de plancher les plus grands et les perce pour les visser sur l'aviron. Ainsi la surface immergée sera

plus grande. L'opération prend un certain temps mais nous réalisons que dans notre situation de naufragés il est important de s'occuper pour ne pas broyer du noir. L'aviron déguisé en safran a fière allure mais j'ai un problème. Le bois flotte et il est impossible de garder mes planchers dans l'eau. Je m'aperçois aussi que nous n'aurons jamais la force nécessaire pour manœuvrer un tel aviron. Je vais même jusqu'à imaginer d'utiliser le tangon comme levier mais dois y renoncer. Heureusement, pour l'instant le gouvernail tient. Je range mes outils et mes planches pour dégager le cockpit où il n'y a plus moyen de mettre les pieds.

Pour stabiliser davantage le bateau, j'essaie

d'envoyer un foc en trinquettes jumelles mais ça devient un vrai rodéo et j'affale tout. Le grain qui arrive sur nous ne me fait pas regretter de naviguer sous voilure réduite. Ces émotions m'ont éprouvé. J'ai de nouveau le mal de mer. J'ai froid. Ce soir, nouilles au fromage et jambon puis dodo. On met le bateau en panne. On verra plus tard. Une bonne heure de sommeil nous retape un peu et à 11 heures du soir, nous remettons en route. Le vent souffle encore fort et nous n'envoyons que la grand-voile réduite à trois ris pour ne pas fatiguer la barre. Le bateau poursuit sa route sans avoir l'air de trop souffrir. Ce n'est pas la même chose pour l'équipage. Nous sommes éreintés et à la barre, il faut lutter ferme contre le sommeil. Comme le temps

n'est pas trop mauvais et le cockpit relativement sec, le barreur prend les écouteurs sur les oreilles et se distrait sur les airs endiablés de salsa diffusés par « Mundial 1000 », une station de radio vénézuélienne qui chauffe ! Pour le premier quart, c'est très efficace. Pour le troisième, rien n'y fait on pique régulièrement du nez. Après le petit déjeuner, je suis content de voir Nathalie s'endormir à poings fermés et récupérer un peu. C'est l'heure mais je n'ai pas le courage de la réveiller et la laisse dormir un peu plus longtemps. Aujourd'hui encore le temps est couvert et Nathalie a un mal fou à trouver un rayon de soleil à l'heure de la méridienne. Les grains méchants et violents se succèdent à un rythme incessant et c'est seulement vers six

heures du soir que le vent mollit un peu et que nous larguons le troisième ris. Le jour décline doucement mais puisque nous devons encore souffrir toute la nuit à la barre, autant commencer le plus tard possible. La montre du bord est encore reculée d'une heure. Les quarts aussi.

Toute la journée, toute la nuit, barrer, toujours barrer ! Mal au dos, mal aux fesses mais il faut tenir... Pourvu que le safran ne lâche pas. À 10 heures du soir, l'allure est vraiment très pénible. Le bateau joue à la toupie quelque soient nos tentatives de réglage. « Alors on ferme boutique » écrit Nathalie dans le livre de bord. « On affale et on va se coucher ». 5h du matin ! 5 bonnes heures de sommeil volées au

mauvais temps. Dehors ça siffle toujours mais il faut repartir. Dans la matinée grand-voile et foc en ciseau tangonné, on va plus vite mais barrer demande une attention très soutenue. À 13 heures un énorme grain nous rattrape et on affale en catastrophe. Tout l'après-midi les grains se succèdent. Dans le ciel les tristes nuages gris nous poursuivent dans une course sans fin, nous maltraitant à chacun de leur passage. Seule consolation, même avec nos 5 heures de sommeil cette nuit, nous avons encore gagné 100 miles dans l'ouest. On se rapproche.

Quand la nuit revient, l'angoisse est de retour. Si chaque heure de jour à la barre n'est pas une partie de plaisir, chaque heure

de nuit est un supplice. Un peu avant 22 heures alors que je me réveille à peine, j'entends Nathalie dans le cockpit qui hurle et invective le ciel comme elle le fait souvent pour soulager sa frustration et son impuissance face aux éléments déchaînés, mais ce soir sa voix est brisée. Je sens qu'elle craque. Je me précipite. Nathalie est en larmes, il est grand temps de l'envoyer au lit. Elle sombre dans le sommeil presque instantanément. Cet incident me rappelle à quel point nous sommes fragilisés, à la limite de l'épuisement. Combien il faut rester vigilant.

Le temps se dégrade encore. Le bateau devient franchement ingouvernable et on se résout à envoyer le tourmentin. L'allure de

fuite est peut-être un peu moins rapide (4 nœud quand même) mais a le mérite d'être plus confortable. Le bateau redevient plus facile à barrer. La nuit est longue et nous sommes harassés de fatigue. Au matin du vingt et unième jour, Nathalie note dans le livre de bord : « Toujours sous tourmentin, nous sommes vraiment très fatigués. On se reconforte en dégustant de belles tartines de pain frais couvertes de confiture de mûres. » C'est seulement après le déjeuner que nous troquons le tourmentin contre la grand-voile réduite à trois ris.

Dans la matinée la vis inox qui nous sert d'axe de liaison entre la barre et la mèche de safran casse. Je bricole avec des bouts d'élastique un système qui permet de garder

la barre fonctionnelle avec le moignon de tige inox qui reste. Ça marche plus ou moins mais il faut surveiller en permanence les vis et les remettre en place pour limiter le jeu dans la barre déjà très inquiétant. Il faut que ça tienne. Il le faut absolument. Encore 110 miles parcourus aujourd'hui, nous devrions arriver dans deux jours.

Pour une fois, l'après-midi est calme et ensoleillée et surtout sans grain, sans rafale. Ce beau temps nous permet de reprendre un peu notre souffle. On essaie de dormir le plus possible. Toute la journée on hésite à renvoyer la toile de peur qu'un nouveau grain nous surprenne et nous oblige à affaler en catastrophe. Nos réflexes sont

sérieusement émoussés. Évidemment pas un seul grain ne vient troubler la journée ! En fin d'après-midi, on renvoie le foc numéro 1. Une heure plus tard, il redescend sur le pont car nous faisons trop d'embardees. Une vague plus haute que les autres donne un fort coup de butoir sur la coque et envoie Nathalie basculer durement contre le coin de la table à carte tandis que le pichet de jus d'orange part en vol plané. Le plancher est tout poisseux. C'en est trop pour Nathalie déjà aux prises avec une vaisselle entassée dans un évier gité à 45 degrés. Elle éclate en sanglots. Retenu à la barre, je ne peux pas me précipiter pour la reconforter. C'est un spectacle affreux que de voir son visage inondé de larmes. Je l'appelle, la force à se blottir contre moi

pour qu'elle retrouve un peu de calme. La crise de nerfs est là tout près, à fleur de peau. Il ne faut surtout pas lui donner prise sinon on est foutu. Au bout de quelques minutes, Nathalie redescend dans le bateau. Le spectacle de la vaisselle renversée, du bateau maculé est désolant. Elle refond en larmes. Je lui donne la barre et m'installe à quatre pattes pour nettoyer le plancher. J'appréhende un peu ce genre d'exercice. La position accroupie au fond du bateau est propice au mal de mer. Mais pour une fois tout se passe bien. Après un sérieux nettoyage, je peux reprendre ma place à la barre.

Ce soir le beau coucher de soleil nous remonte le moral. C'est le premier depuis la

côte africaine. Incroyable ! Les nuages sont nombreux et les rayons du soleil jouent avec les couleurs loin au-dessus de l'horizon. Peut-être, est-ce bon signe ? Toute la nuit on avance assez vite sous grand-voile réduite à deux ris. Ni grain, ni coup de vent, ni pluie ne viennent troubler la nuit tiède. La nuit s'écoule douce et calme mais nous sommes extrêmement fatigués. Nathalie le note dans le livre de bord : « Chaque heure de quart devient un acte d'héroïsme ». Et un peu plus tard dans la nuit : « On a bien marché mais on n'en peut plus ! Pour s'offrir quelques heures de sommeil, on affale tout. Bonsoir ! »

A 8h du matin, nous émergeons d'un

sommeil profond. Nos douleurs sont toujours là. Nos plaies aux fesses toujours aussi vives mais nous avons récupéré un peu et le moral s'en ressent. Nous renvoyons la grand-voile à 2 ris mais ça souffle trop, il faut reprendre le troisième pour garder bateau maniable. La mer est à nouveau très formée. Les heures passent. Le temps redevient doux mais le ciel reste couvert. On empanne pour redescendre un peu vers le sud car la méridienne nous situe trop au nord. Nous avançons mal sur cette mer courte et formée. Nous nous faisons rattraper par un grand ketch tracté en puissance par son génois lourd. J'envie la stabilité de route que permet sa longue carène. La seule chose qui me console, c'est qu'il roule comme nous pas mal d'un bord

sur l'autre. Je suis malgré tout un peu vexé par notre manque de performance et passe l'après-midi à envoyer et affaler successivement focs et grand-voile une bonne dizaine de fois sans autre résultat que m'épuiser davantage.

À cinq heures du soir nous avançons toujours sous grand-voile seule réduite à 3 ris quand nous apercevons une terre par tribord avant: la Barbade. Première ile de ce côté de l'Atlantique. Pour nous ce n'est pas encore la terre promise puisque nous avons choisi de continuer jusqu'à Grenade où il y a un chantier naval pour sortir le bateau de l'eau, mais apercevoir la terre après 21 jours de mer donne chaud au cœur. Nous approchons. Nous sommes en train de

gagner notre pari. Bien sûr, il ne s'agit pas de l'exploit du siècle mais malgré tout ce bateau, nous l'avons construit, avons cloué chaque bordé, vissé chaque boulons, dessiné chaque détail et c'est sur cette embarcation, la nôtre que nous traversons tous seuls comme des grands l'Océan. La grande récompense d'une entreprise «un peu folle » menée à son terme. Mais là j'anticipe !

Pour le moment, nous sommes toujours en mer. C'est important de garder la tête froide. Pour fêter notre première terre, ce soir dîner de gala : veau aux carottes (amoureusement préparé à la maison avant de partir) et pommes de terre sautées. Un délice ! Pas de chance, notre festin est

interrompu par un grain qu'il faut étaler. L'un de nous enfle son ciré et s'y colle. C'est un peu tristounet de manger chacun son tour. Les lumières de la Barbade défilent au loin. Les quarts d'une heure se succèdent, un peu moins monotones car nous apercevons des navires. Nous avons tous les deux les fesses en sang et malgré des serviettes de bain en guise de coussin, la veille n'est pas drôle du tout. On grimace à chaque mouvement du bateau. Une déferlante profite d'un moment où le capot de descente est resté ouvert pour éclater dans le cockpit et arroser la table à carte. On ne râle même plus ! On est résigné. Nous nous sommes habitués à ce plancher sale et glissant, aux traces de sel agglutinées partout. La nuit s'écoule avec lenteur.

Nathalie note : « Minuit la Barbade a disparu derrière nous à l'horizon. Allez, plus qu'une nuit et c'est fini ! Aujourd'hui journée espoir ! »

La matinée est belle, ensoleillée mais j'ai encore parlé trop vite. Les grains arrivent et se suivent très rapprochés. L'un d'eux est tellement violent qu'on affale tout pour le laisser passer. Il ne dure que quelques minutes et nous pouvons nous remettre en route. La méridienne nous situe à 85 miles de Grenade. On devrait donc arriver demain matin. J'en rêve de cette arrivée. Toute l'après-midi, la barre est difficile à tenir car le vent souffle toujours 6/7 beaufort et la mer est courte, hachée. Cela n'empêche pas Nathalie après un petit somme de nous

sortir du four une magnifique brioche. Brioche chaude et confiture maison pour le goûter, excellent remède pour garder bon moral. Ce soir aussi, profitant d'une allure stable, petit dîner sympa : haricots verts et œufs sur le plat. Dehors la nuit est douce, presque chaude sans orage à l'horizon. Nathalie va même jusqu'à noter dans le livre de bord : « Et pourquoi ça ne serait pas toujours comme ça ? »

Mais à 22h30, le ton change : « Antoine n'arrive plus à contrôler le bateau et reprend le troisième ris - vent 6/7 Beaufort. 1h45 du matin c'est toujours Nathalie qui parle : « Nous atterrissons sur un feu verticale rouge. Il s'agit sans doute de celui de Grenville situé à mi-chemin sur l'île de

Grenade. Nous mettons donc cap au sud ».  
2h30 : « Nous doublons une série d'îlots...  
alors là ça ne colle plus du tout ! » 2h40  
« Nous avons de nouveau la situation en  
main. Le courant a dû nous emmener loin  
vers le nord. Nous avons atterri beaucoup  
plus haut que prévu sur les Grenadines.  
Nous passons maintenant l'Île Ronde. Dans  
la nuit, on aperçoit une grosse masse  
sombre sur tribord avant : Grenade.  
3h30 : » Quelle poisse qu'il fasse encore  
nuit ! »

Selon nos calculs, nous avons le choix entre  
trois options possibles : Mettre à la cape en  
entendant le jour mais c'est une solution  
dangereuse au vent d'une île réputée pour  
ses courants forts. Franchir le chenal entre

Grenade et l'Ile Ronde pour se retrouver sous le vent de l'île mais il y a un petit caillou au milieu « le pont de Londres » que nous ne sommes pas sûrs de repérer sans compter que nous ignorons totalement si le courant sera avec ou contre nous. Enfin, continuer cap au sud au vent de l'île. Un seul danger, l'île aux oiseaux 200m de long qui devrait se voir aisément puisqu'il y a un peu de lune. Nous choisissons cette solution.

Tout va alors très vite. La mer est forte mais le vent et le courant nous portent. Nous fonçons dans la nuit, les yeux écarquillés pour trouver cette foutue île... On la voit. Pas de danger de la rater. Les vagues qui déferlent méchamment autour brillent dans

la nuit. Nous avançons très vite. Il faut abattre pour bien contourner l'île et passer à bonne distance entre elle et la côte. Mais pas moyen ! Le bateau continue sa course nous entraînant vers les brisants. Je suis arc-bouté sur la barre mais rien n'y fait. Les vagues mortelles se rapprochent à une vitesse folle. Vite je démarre le moteur, mets les gaz à fond. Une goutte de sueur perle sur mon front. Pourtant il ne fait pas chaud ! Toujours impossible de modifier notre trajectoire et ces récifs qui courent vers nous ! Peut-être sommes-nous sur toilés ? Nathalie court à l'avant et affale en catastrophe le foc. Elle doit lutter ferme pour l'amener sur le pont. Les rafales sont méchantes. Le bateau n'abat toujours pas. Dernier espoir, virer et passer au vent.

Coup de barre à tribord, le bateau vire moteur plein régime. Nous avons tous les deux une seconde de soulagement. Les sinistres brisants défilent à 200 m.

Mais que se passe-t-il ? Le bateau continue à pivoter. Il ne veut pas aller droit. La barre ne répond pas. Nous voilà à nouveau face aux récifs encore plus près. Nouveau coup de barre à tribord. De nouveau le bateau pivote comme la première fois sur lui-même mais cette fois j'ai compris. Je ne sais pas exactement pourquoi mais le bateau ne manœuvre plus que d'un côté. Une seule chose à faire : gagner un peu terrain à chaque passage. Nous sommes condamnés à naviguer en rond. En réalité pas tout à fait, si on gagne un peu terrain à chaque tour.

Pendant 20 minutes, moteur à fond je manœuvre désespérément le long de la ligne des brisants gagnant mètre par mètre. Nathalie à côté de moi est verte. Tous les deux nous avons parfaitement conscience que si nous n'évitons pas ce rocher maudit, c'est la fin du bateau. La fin de notre rêve et peut-être même la fin pour nous. Mais pour l'instant, seul le bateau compte. 20 minutes plus tard l'île aux Oiseaux est derrière nous. Nous pouvons souffler.

Nathalie prend sans arrêt des relèvements pour être sûre que nous nous éloignons bien. Moteur au ralenti maintenant, barre amarrée au vent, nous dérivons doucement le long de la côte de Grenade. À terre, il y a bien des lumières mais comment faire

comprendre aux insulaires que nous sommes en difficulté ? Et si on envoyait des signaux ? J'ai de sérieux doute, mais on essaie néanmoins plusieurs fois le projecteur mais en vain. Attendons le jour, il y aura sûrement des bateaux. On recule encore la montre du bord d'une heure pour rattraper l'heure locale.

Au lever du jour, nous dérivons toujours vers le sud longeant la côte à bonne distance. Pour l'instant les choses se passent assez bien. Nous contrôlons notre dérive et poursuivons notre descente à une vitesse de 2 nœuds. Nous scrutons l'horizon mais toujours pas de bateau. Nathalie s'exerce pendant une heure avec le miroir de signalisation d'un emploi plutôt compliqué

si j'en juge par les instructions. Ce petit miroir devrait nous permettre de signaler notre présence aux autres bateaux.

Vers 8h30 une voile passe au loin à l'horizon trop loin pour que nous soyons aperçus. 9h30 une autre voile passe devant nous à bonne distance sans nous voir ni repérer nos signaux miroir. Je me décide à sortir la « call boy », la radio émettrice de détresse portable reçue en cadeau de départ. J'hésite un peu car ce se faire dépanner par les autorités risque de nous couter cher mais peut-être arriverai-je à parler avec un plaisancier sympa ? Sur 21.82, la fréquence de détresse j'annonce : « la Croix du Sud, La croix du Sud, La croix du Sud, This a distress call ». J'entends parfaitement un

bateau trafiqué avec la Martinique mais moi, personne n'a l'air de m'entendre. Une demi-heure plus tard, j'essaie à nouveau, puis encore et encore. Apparemment nous n'intéressons personne.

Là-bas un bateau local qui cette fois nous voit et fait davantage route sur nous. Dans les barres de flèches flottent les pavillons N et C signe de « demande d'assistance ». La lourde embarcation poussée par son moteur et bien appuyée sur ses voiles passe assez près de nous, nous observe et poursuit sa route. Nous sommes un peu déçus, mais au moins nous signalera-t-il à la prochaine escale. Enfin nous l'espérons.

Les heures passent et nous dérivons toujours mais maintenant il faudrait faire de l'Ouest pour contourner la pointe sud de l'île. Le courant ne va-t-il pas nous pousser trop sud ? Nous sommes inquiets. Depuis un moment déjà j'ai trouvé l'explication de notre avarie de barre. Les deux axes qui rendent solidaire la barre et le safran sont cassés. La barre ripe sur l'axe. Pour réparer il faudrait chasser au moins l'un des axes cassés et le remplacer par n'importe quel tournevis. Le safran est maintenant retenu par cette seule pièce et tire de tout son poids. La vis ou plutôt ce qu'il en reste est inaccessible. Je n'ose pas trop marteler la pièce grippée de peur que le safran disparaisse pour de bon. Nous sommes toujours aussi secoués par les vagues que

nous prenons par le travers. Certaines nous aspergent copieusement et ratent rarement le moment où le capot de descente est resté ouvert par inadvertance. Si ça continue on va bientôt patauger dans le bateau. Le plancher flotte déjà presque.

Il faut trouver un moyen pour soulager un peu le safran. Mais comment faire ? La mer est beaucoup trop forte pour descendre dans l'eau et risquer de se faire assommer. Passer un cordage sous le safran. J'y ai déjà pensé mais il flotte et avec la vitesse il traîne derrière le bateau. Finalement nous décidons de le lester avec notre ancre de 12 kg. Ce n'est pas simple. Avec la vitesse et le courant, l'ancre oscille dans l'eau comme une pendule. Une première fois nous

réussissons à bander la corde sous le safran mais celui-ci pivote et la corde s'échappe. Il faut encore essayer. Arc-boutés chacun notre côté, nous jouons à la pêche miraculeuse faisant attention à ne pas passer par-dessus bord entraînés par les 12 kg en folie de l'ancre. Voilà un moment que nous nous éreintons sans succès. Encore un essai, un dernier ! C'est le bon ! Nous accrochons le safran tirant sur nos dernières forces pour qu'il ne s'échappe pas... Il tient. Tirer encore, encore. Les muscles sont tétanisés mais le safran est finalement sécurisé. Le bateau roule bord sur bord mais notre montage tient.

J'attrape mon marteau et le chasse goupille. Depuis longtemps déjà la boîte la boîte à

outils est sortie et le cockpit est plein d'outils graisseux. Je frappe... ça marche. Pendant quelques secondes je cafouille un peu. La ferrure de barre a besoin d'être redressée. Je cogne comme un sourd moi qui 'il y a quelques jours n'osais pas donner la moindre pichenette à la barre de peur de la perdre. Me voilà transformé en forgeron. Nathalie un peu inquiète, m'apporte la planche à découper la viande en guise d'enclume. Enfin la barre reprend sa place et j'enfile une clé à lène en guise de boulon. Ça marche ! Il ne reste plus qu'à ranger le foutoir qui envahit le cockpit. On remet en route au moteur, en avant doucement.

Le bateau est de nouveau gouvernable. Nathalie n'en revient pas. Nous faisons

route sud-ouest et gagnons doucement le sud de l'île. La barre a un jeu terrible mais devrait tenir malgré les embardés fréquentes provoquées par vagues et courants à l'arrière du bateau. Pour atteindre Prickly Bay, il nous reste encore à contourner les « Porpoises ». Ca déferle dur sur ces rochers à peine immergés. Nous n'en menons pas large. Ces brisants ressemblent trop à ceux de l'île aux oiseaux. Je crâne un peu pour ne pas laisser paraître mon angoisse mais reste extrêmement vigilant. J'ai conscience que nous sommes encore à la merci de n'importe quelle autre avarie. Tout doucement mètre par mètre, nous gagnons la baie. De bonnes rafales frisent l'eau de la baie mais les vagues et la houle ont disparu. Beaucoup d'autres

bateaux sont au mouillage et quelques curieux nous regardent passer. Nous sommes à la fois défaits et hilares. Pour nous c'est le bonheur ! Nous avons souffert mais nous avons réussi. 2675 miles. L'ancre descend gentiment dans l'eau émeraude. Nous sommes arrivés.

Quelques jours plus tard, nous sortons le bateau de l'eau. Surprise ! L'aileron qui tient et compense les efforts du safran a totalement disparu. Il ne reste que la ferrure inox ouverte, déformée. Les deux cordons de soudure n'ont pas résisté et les 6 boulons inox non plus. Tout a disparu. Le safran lui-même a pris un sérieux air penché ! Il va falloir redresser l'axe en inox plein. Nous sommes stupéfaits par l'ampleur des dégâts.

Nous avons maintenant l'explication de nos difficultés à manœuvrer le bateau. Somme toute, nous avons eu de la chance...

Trois jours de travail et notre beau bateau retourne à l'eau avec un nouvel aileron, un safran refait et une coque toute propre. Nous voilà maintenant fin prêts à courir les Grenadines. Une nouvelle aventure....

# En un Mot Comme en Cent

L'appel du large © Antoine Daguët 2018

[www.centmots.fr](http://www.centmots.fr)