

Le Convoyage du Blue Bayou Jeanneau 42.2

15 mai au 7 juin 2007

préparé par Robert Mitchell

Le matin du 6 avril, Jovette et moi parcourions l'Internet à la recherche de notre prochain voilier, un voilier qui se doit de posséder les caractéristiques nécessaires pour la haute mer afin de nous permettre, si l'occasion se présente, de faire une traversée. Elle attira mon attention sur un site du nom de Voile Sans Frontière qui discutait de convoyage, un terme que nous avons entendu, sans explication, pour la première fois à la présentation de Marcel et Solange Frenette le 4 avril 07 à la CONAM. Le terme convoyage est défini dans le dictionnaire comme l'action d'accompagner pour protéger ou surveiller.

Cette définition n'ayant pas suffisamment élucidé ma curiosité, j'ai téléphoné Guy Carpentier à Voile Sans Frontière qui m'a expliqué ce qu'était le convoyage et tout particulièrement ce qu'impliquait le convoyage des trois voiliers qu'il planifiait du 11 mai au 8 juin 2007. Deux voiliers, le Blue Bayou 3 et le Leporello, partiraient de St-Martin tandis que le Lucky Lady partirait de Antigua, tous destinés pour la marina de Monty's Bay située au Nord de Plattsburgh.

Guy ne m'offrait pas un voilier mais de l'expérience en haute mer. Pour Jovette et moi il était important que je fasse l'expérience de naviguer au large en voilier avant que nous décidions d'investir la somme impliquée dans un tel projet. Guy poursuit en m'expliquant que la date de clôture pour la sélection des équipages était le 9, soit dans deux jours.

Le samedi 7 avril, j'appelle Guy et lui confirme mon intention de soumettre mon application pour le convoyage, lui expliquant que j'aimerais bien avoir l'occasion de faire de la navigation astrale et de la radio amateur. Il me confirma que ce serait possible car sur le Blue Bayou il y avait un sextant et que le skipper, Maurice, planifiait y installer sa radio amateur.

Mon application tardive me coûta une prime, soit \$995.00 au lieu du prix régulier de \$795.00. Par contre cette aventure n'était plus optionnelle, je m'en étais fait un devoir. J'ai soumis mon application accompagnée de mon CV marin par courriel et envoyé mon paiement sous forme de chèque par la poste.

Le 16 avril j'ai complété mes réservations de vol à travers Expedia.ca en me trouvant un aller de Montréal à St-Martin pour \$375.00.

Avant le départ Claire Lemieux, du centre marin des Blanchons, et Guy Carpentier ont animé une rencontre préparatoire qui a eu lieu le 29 avril au collège Maisonneuve à Montréal. Cette rencontre nous a donné l'occasion de rencontrer les autres membres des équipages ainsi que deux des skippers. Maurice, notre skipper, n'était pas présent car il demeurait à Mérida au Yucatan. Guy nous a tendu une lettre qui confirmait que nous demeurerions à bord d'un voilier durant notre séjour. Cette lettre était destinée principalement aux autorités douanières.

Pendant les jours qui précèdent mon départ j'ai préparé mes bagages qui comprenaient mon collet hydrostatique et quelques items d'épicerie, question d'éviter les prix élevés de St-Martin. Compte tenu des complications et frais associés avec l'expédition de la cartouche de CO2 contenu dans le collet j'ai décidé de prendre le risque et de l'inclure dans mes bagages enregistrés, malgré les consignes des compagnies d'aviation qui prétendaient ne pas les autoriser à bord. Tout c'est très bien rendu tel que je l'avais emballé.

A 06 :00 le 8 mai, à mon départ de l'aéroport de Montréal j'ai fait la rencontre de Stéphane, un équipier du Leporello qui montait dans le même vol que moi. A 14 :00, nous sommes arrivés à l'aéroport de Phillipsburg à St-Martin et nous nous sommes rendus à Island Water World en taxi pour \$12.00. Après quelque 20 minutes d'attente au quai de Island Water World pour un dénommé Christian, un homme à bord d'une petite embarcation s'est amarré près de nous et, en reconnaissant notre accent québécois, a demandé si nous étions membres du convoyage.



La personne c'était Frank, le représentant de Voile Sans Frontière à St-Martin. Nous avons chargé nos sacs dans son embarcation et sommes partis conduire Stéphane au Leporello qui était à l'ancre dans la lagune. Christian nous a accueillis avec un grand sourire malgré son problème avec les toilettes à bord. Nous avons déchargé les bagages de Stéphane et nous nous sommes dirigés vers le Blue Bayou qui était amarré au quai un peu plus loin. En arrivant j'ai fait la rencontre de Maurice le skipper, qui m'informe que nous aurons de grosses réparations à faire, que des vibrations émanent de l'arbre d'hélice lorsque le voilier est propulsé à moteur. Il m'a fait visiter le plan intérieur du bateau spécifiant qu'il s'était installé à l'avant dans le V-Berth et que j'étais libre de sélectionner l'espace où il me plairait de passer le prochain mois. J'ai considéré les trois choix, soit la cabine avec les deux lits superposés à tribord en face de la toilette ou une des deux doubles en arrière. J'ai choisi la double à tribord.

J'étais à bord depuis à peine 15 minutes avant que Frank et Maurice décident de larguer et de procéder du côté français de la lagune jusqu'au Chantier Naval de Geminga. La lagune était peu profonde. Nous avons échoué quatre fois en route vers Geminga, la première fois nous étions à peine 20 mètres du quai. Mon premier deux heures sur le Blue Bayou m'a fait réaliser que l'aventure se présentait très prometteuse.

Rendus du côté français nous avons amarré au mouillage de Frank à proximité du chantier. A bord de l'annexe on s'est rendu à la terre ferme où j'ai fait la connaissance de Françoise, la gérante de la guinguette du nom de « Le Bar D'Elle ». La monnaie courante était l'euro. Les endroits que j'ai fréquentés à St-Martin acceptaient le dollar américain mais nous remettaient le change en euro.

Le lendemain, le grognement du diesel démarrant dans le compartiment à côté de ma cabine m'a réveillé à 07 :45. Je me suis tiré du lit et j'ai assisté Maurice et Frank à accoster au quai.

Au Bar d'Elle Maurice nous a commandé un croissant et un café, plus précisément un expresso. J'ai pris une bouchée du croissant et réalisé à quel point j'étais déshydraté et que l'expresso devant moi ne ferait rien de bon à ma condition délicate. Je me suis excusé auprès de Maurice et suis parti à la recherche d'une bouteille d'eau. Après 30 minutes de marche au gros soleil j'ai finalement trouvé une boutique ouverte et me suis procuré mon eau de vie. De retour au Bar d'Elle, j'ai constaté que ma bouteille d'eau était déjà vide. J'étais quand même suffisamment ré-hydraté pour manger mon croissant et boire mon expresso rendu froid.

A l'aide de son invention, Antoine le propriétaire du chantier a retiré le Blue Bayou de l'eau pour faire la réparation de l'arbre. Nous avons découvert que la coque du voilier avait grand besoin de nettoyage, encrassée de petits animaux marins qui y avaient fait demeure depuis déjà belle lurette et y étaient bien ancrés. A l'aide d'un jet à haute pression, un des employés a fait le nécessaire. Tous les experts nous annonçaient qu'il serait nécessaire de retirer le safran pour compléter le remplacement de l'arbre qui était enligné avec le safran. Nous voulions à tout prix éviter une telle approche sachant qu'il nous en coûterait beaucoup de temps à retirer le safran. Pour échapper à cette mesure nous avons décidé de couper l'arbre en deux et de retirer le « Cutlass Bearing ». De cette façon, nous avons obtenu assez de jeux pour passer le nouvel arbre et y glisser la nouvelle bague de roulement par la suite.



Faute de vent, la première nuit sur la terre ferme fut infernale, mon sommeil constamment interrompu par de nombreuses batailles qu'il m'a fallu mener contre les maringouins qui s'étaient fauflés par une écouteille laissée entre-ouverte à cause de la chaleur intense et du 100% d'humidité.

Le 10 mai je me suis levé à 07 :20 et je nous ai préparé une bonne omelette accompagnée d'un café. Pendant que j'attendais la venue de Rob, l'homme qui avait fabriqué le dodger et qui nous avait prévenu qu'il viendrait l'installer, Maurice et Frank sont partis à bord de son porte-avions pour chercher le nouvel arbre et les pièces d'accouplement chez Budget Marine. A leur retour vers les 09 :30, Rob n'était toujours pas venu.

Maurice et Frank étaient bien contents de leurs acquisitions jusqu'au moment où en récapitulant les différentes étapes de la réparation nous nous sommes rendu compte que les trous de vis de l'accouplement ne s'enclenchaient pas avec ceux de la transmission. Ils sont repartis un peu dégonflés pour revenir une heure plus tard avec la bonne nouvelle qu'un adaptateur serait disponible lundi au plus tard. Dans l'après-midi à l'aide du grinder qu'Odette, la compagne de Frank, m'avait procuré, j'ai coupé l'arbre et à l'aide d'une scie à fer j'ai fait deux coupes dans les parois du Cuflass Bearing permettant son extraction. J'ai tenté d'insérer la nouvelle bague de roulement dans la chaise mais il n'y avait rien à faire, le diamètre de la bague était trop grand. La chaleur de l'après-midi se faisait sentir et il était quand même temps de manger. Maurice m'a initié au restaurant « Rosemary's » renommée pour ses ragoûts de queues de bœuf et ragoûts de chèvre.

Tôt le matin du 11 mai Maurice et moi avons installé l'antenne du radio amateur et l'avons essayé. Nous ne réussissions pas à capter le signal du réseau du Capitaine, seule une station de langue espagnole se faisait entendre. Après notre déjeuner de gruau nous avons accompagné Frank dans ses démarches pour la location d'une voiture chez « Route 66 » ce qui a facilité les nombreuses excursions qui se sont fait chez Budget Marine et différents autres magasins en préparation pour le départ. Notre première acquisition de ce matin fut un outil destiné à sabler l'intérieur du trou dans la chaise appelé un « Honing Tool ».

De retour au bateau en découvrant des bagages placés sur les banquettes dans le carré j'avais conclu que les deux autres membres de l'équipage étaient arrivés. Sans tarder, je me suis livré à la tâche de sablage pour installer la nouvelle bague. Il a suffi de quelques heures de sablage pour qu'en début d'après-midi la bague contenant le nouvel arbre finissée par glisser aisément dans son trou. Je suis parti à la rencontre de Maurice pour lui annoncer notre succès et je l'ai croisé accompagné de Jean-Luc et Luc, les deux autres équipiers. Nous en avons profité pour nous réunir au Bar d'Elle pour une consommation bien froide avant de retourner chez Rosemary's pour un autre ragoût de queue de bœuf. Au retour nous avons aidé les nouveaux arrivants à s'installer. Jean-Luc a choisi la cabine avec les deux lits superposés tandis que Luc a opté pour la double à babord.

Le matin du 12 mai j'ai préparé une grosse omelette que nous avons partagée. J'ai installé la bague d'étanchéité à l'intérieur après quoi Luc et moi avons procédé au nettoyage de l'annexe qui avait le fond aussi souillé que celui du voilier. Pendant ce temps Frank et Maurice ont réussi à obtenir toutes les pièces nécessaires pour l'accouplement de l'arbre qui s'est complété dans les heures qui ont suivi.



Le bateau était maintenant prêt pour la remise à l'eau. Nous avons tous hâte de se retrouver sur la flotte où l'air était plus frais et les maringouins moins nombreux. Maurice a accosté Antoine avec l'idée de la remise à l'eau. Ce dernier lui a demandé s'il était malade de faire une demande aussi déraisonnable et que c'était très exigeant de sa part de s'attendre à un tel service un samedi. Maurice s'est retrouvé tout débodiné de cette dernière interlocution. Moi par contre, j'avais perçu le caractère taquin d'Antoine et j'étais certain que le bateau irait à l'eau le jour même. Comme de fait, le bateau fut remis à l'eau dans la fin de cette même après-midi nous procurant assez de temps pour passer sous la levée du pont de 17 :30 en route vers la baie de Grande Case.

Nous avons mouillé l'ancre à 18 :15 et nous nous sommes baignés jusqu'à 19 :00 avant de prendre une bonne douche à l'eau fraîche sur la plage arrière. Un coup paré, nous avons mis le cap sur la rive où nous attendait un succulent repas dans un restaurant avec une vue superbe sur la baie. J'y ai aussi fait la connaissance des ptits punchs.

Le lendemain nous avons enfilé le génôis dans l'enrouleur et sommes allés faire un peu d'apnée suivi de pratique de manœuvres; prise de ris, empannage contrôlé et mesures d'homme à la mer.

En attendant la levée du pont de 17 :30 nous avons aperçu le Lucky Lady qui arrivait de Antigua pour, lui aussi, effectuer les réparations pour un problème d'arbre semblable à ce que nous venions de subir.

En soirée les équipages des trois bateaux se sont réunis dans un des bons restaurants qui bordent la Marina Port La Royale et nous nous sommes payé un bon repas gastronomique et pas donné.

Le 14 mai fut une journée consacrée aux derniers préparatifs tel; payer nos 5 euros de taxes de départ à l'immigration française, compléter les épiceries au US Import, faire le plein d'eau, vérifier le fonctionnement du NAVTECH, obtenir les dernières prévisions météo et faire de l'Internet. C'est là que dans un courriel Jovette m'apprend que les appels téléphoniques que je lui ai faits utilisant les fameux kiosques de téléphone pour appels internationaux, que l'on retrouve au centre ville de Marigot, nous ont coûté une fortune, soit \$70.00 pour à peine 5 minutes.

Une fois les préparatifs complétés Maurice nous a apprêté un bon repas de confit de canards avec pommes de terre rissolées au gras de canard. Tout en dégustant le canard nous avons discuté de la traversée et nous nous sommes entendus sur des quarts de 2 heures, commençant avec le mien de 14 :00 à 16 :00, après quoi Jean-Luc me relèverait, suivi de Luc et de Maurice.

Le 15 mai au matin nous recevons le signal du réseau du Capitaine mais nous ne pouvons toujours pas communiquer car il ne semble pas nous recevoir. Nous larguons le mooring à 14 :00 et procédons à moteur en position d'attente où nous avons fait du sur place en attendant la levée du pont de 14 :30. A 14 :15 la quille se prend dans le fond boueux et il a fallu hisser le génôis pour gîter et se libérer. Le pont s'est levé à l'heure prévue et nous nous sommes dirigé vers la sortie, cinquièmes dans une file de bateaux sortants. Soudainement tous se sont arrêtés en apercevant un voilier qui s'avançait dans le sens contraire sur le feu rouge. L'événement fut suffisant pour créer un peu de confusion. Nous pouvions voir le voilier qui, à proximité du pont, tentait tant bien que mal de tourner dans le canal étroit. Au bout de dix minutes, il a réussi et se dirigea vers la sortie nous permettant de poursuivre.

Le pont franchi, nous avions l'intention de nous arrêter au quai d'essence du côté gauche du canal mais l'opérateur des pompes nous a fait signe de sortir et de revenir en sens inverse vu le courant de la marée montante. Nous



avons complété le plein d'essence en embarquant 53 litres et à 15 :15 avons larguer nos amarres empruntant un cap vers le nord-ouest afin de contourner la côte ouest de l'île de Anguilla passant entre cette dernière et l'île Sombraro.

Après que Jean-Luc m'ait relevé à 15 :55, je suis descendu me coucher quelques heures. De nouveau réveillé à 18 :30 je suis remonté dans le cockpit pour constater que nous étions maintenant sur le cap de 355° compas pour les Bermudes et j'ai aussi aperçu la ligne à pêche qui donnait des coups. J'ai tenté de rentrer la prise mais elle s'est libérée à mi-chemin. Nous faisons 5.5 nœuds ce qui était probablement trop rapide. Je suis retourné me coucher jusqu'à 21 :30, après quoi j'ai relevé Maurice à 21 :45. Au début de mon quart voyant la tendance du vent qui allait en augmentant, nous avons décidé de prendre deux ris dans le grand voile. Le ciel était étoilé, notre vitesse dépassait souvent les 6 nœuds, des éclairs illuminaient le ciel au loin au delà de l'horizon et pendant que le temps s'écoulait le phare de l'île Sombraro glissait lentement vers l'arrière jusqu'à ce qu'il disparaisse sous l'horizon autour de 23 :15.

Je me suis levé à 05 :20 le matin du 16 mai en découvrant qu'il n'y avait pas de pression d'eau potable et que la pompe avait fonctionné toute la nuit incapable de créer de la pression dans le réservoir. En le reportant à Maurice il m'a expliqué qu'il y avait souvent un vide qui se formait dans le boyau qui relie le réservoir arrière. Nous avons ouvert la valve du réservoir central et la pompe s'est arrêté aussitôt qu'elle a réussi à accumuler une pression d'eau.



Pendant que je m'installais pour mon quart de 06 :00 Maurice rentrait sa ligne et m'expliquait que ça faisait déjà quelques heures que le poisson ne se débattait plus. Une fois sorti, nous nous sommes rendu compte que le poisson était très allongé et mince. Il avait une tête de barracuda avec de grandes dents disproportionnées pour sa grosseur. De toute évidence il était noyé. Nous avons réalisé qu'il y avait très peu de chair sur ce poisson et qu'il n'en valait pas la peine. Nous l'avons remis à l'eau.

Nous faisons très bonne route ayant parcouru 75 miles nautiques dans les dernières 14 heures. N'étant plus à l'abri des îles, nous étions frappés par des vagues de travers qui avaient pris de l'ampleur. Le vent allait toujours en augmentant reculant de l'Est vers le Nord-Est. Je me suis amusé à prendre quelques relevés d'angle du soleil et à ma grande satisfaction j'ai découvert qu'ils étaient tous en dedans de 5 miles nautiques de notre position GPS.

Quoique le mouvement du bateau sur les vagues devenait de plus en plus violent, j'ai décidé de m'abstenir de prendre des médicaments contre le mal de mer et j'ai pris soin d'éviter les quatre éléments qui le cause, c'est à dire la faim, le froid, la fatigue et la frousse. Bien que Maurice, Jean-Luc et Luc aient pris quelque chose, Maurice et Jean-Luc furent quand même atteints du mal de mer durant le deuxième et le troisième jour. J'ai été bien chanceux et je n'ai pas été affecté par le brassage constant. Maurice se sentait si mal que j'ai décidé de le relever à 12 :35. Durant mon quart de 14 :00 à 16 :00 je me suis fait arroser à plusieurs reprises par des pluies diluviennes qui provenaient de grins de plus en plus violents. La température était quand même assez chaude et j'ai bien apprécié ces averses qui me fournissaient de bonnes douches d'eau fraîche, gracieuseté de dame nature. A 14 :15 après de violents grins successifs nous avons décidé de prendre un deuxième ri et de réduire le génois à 75%. Plusieurs vagues atteignaient les 4 mètres en hauteur et leur onde était courte. Le vent et les vagues croisaient une houle du nord-est qui formaient des vagues monstres lorsqu'elles se combinaient. Suite à mon quart, j'ai préparé un macaroni et une fois le repas terminé Jean-Luc et Maurice ont malheureusement remis leur portion à la mer, nourrissant les poissons.

A 18 :30, voyant la grosseur des vagues, Maurice cherche un volontaire pour attacher l'ancre à l'avant. J'ai accepté le défi et me suis avancé prudemment jusqu'à l'avant, assis sur la porte d'ancre je me suis agrippé à la proue avec mes jambes tel la selle d'un cheval sauvage et tant bien que mal j'ai solidement attelé l'ancre au davier. C'est à ce moment que j'ai réalisé la dimension montagneuse des vagues qui nous soulevaient comme un ascenseur. Une fois de retour dans le cockpit, j'ai préparé l'Iridium pour permettre à Maurice de faire son appel à Guy et lui reporter notre première position quotidienne. J'ai rencontré encore du gros temps pendant mon quart, suffisamment pour que nous prenions un troisième ri. La nuit était noire et sans étoile, il était impossible de prédire l'arrivée des vagues et de compenser avec la barre le déplacement qu'elles causaient. Les grosses qui arrivaient soudainement de l'arrière du travers étaient imprévisibles et nous faisaient perdre momentanément contrôle du bateau.

La cabine de Maurice était devenue une vraie montagne russe, montant à toute vitesse et, après une fraction de seconde d'hésitation quand la proue se trouvait suspendue sur la cime des grosses vagues, replongeait aussi vite. L'écouille au-dessus de son lit coulait et laissait entrer l'eau salée de chaque vague qui déferlait sur la proue. Par conséquent il lui a fallu passer ses moments de repos dans la cabine de l'équipier qui était de quart. Quand j'ai terminé mon quart à 23 :59 Maurice dormait dans ma cabine. J'ai décidé de le laisser dormir et je me suis étendu sur la banquette du carré pour y passer la nuit. Soudainement autour de 01 :55 je me suis fait réveiller par une pomme qui m'est tombée sur la tête, suivi de deux oranges et pour finir, le plat de fruit tout entier qui a basculé. Je me suis levé en sursaut et suis monté au cockpit pour apprendre que Luc avait dû changer de cap afin d'éviter un navire de pêche qui approchait de trop près et qui ne répondait pas à son appel radio. Je suis retourné sur la banquette après avoir ranger les fruits et le plat en un endroit plus convenable.



Durant mon quart de 06 :00 le temps est demeuré couvert ainsi que toute la journée mais sans pluie. Le fond plat de la coque à l'avant de la quille causait un bruit de tonnerre à chaque fois que la proue retombait dans l'eau. On aurait dit que la quille était sur le point de lâcher et de se détacher de la coque.

La chaleur et l'humidité à l'intérieur étaient suffocantes, pour aérer nous avons tenté notre chance et avons ouvert l'écouille au-dessus du carré. Elle n'est pas demeurée ouverte longtemps. Nous avons dû la fermer 15 minutes plus tard quand une vague a déferlé sur les ponts versant plusieurs litres d'eau salée sur la table, éclaboussant tous les vêtements placés autour sur les banquettes.

A la fin de mon quart de 14 :00 j'ai remarqué que le panneau indiquait que les batteries n'étaient plus qu'à 11.99 volts. Jean-Luc a démarré le diesel qui a roulé 90 minutes et chargé

les batteries jusqu'à 17 :30 quand la lecture indiquait 13.48 volts.

Nous avons eu quelques percées de soleil en fin de journée. Quand j'ai relevé Maurice à 21 :45 un tiers du ciel était clair. J'ai cru que le ciel me permettrait d'admirer les premières étoiles depuis notre départ de St-Martin mais l'éclairci n'a pas duré et j'ai eu droit à une autre nuit noire comme l'encre.

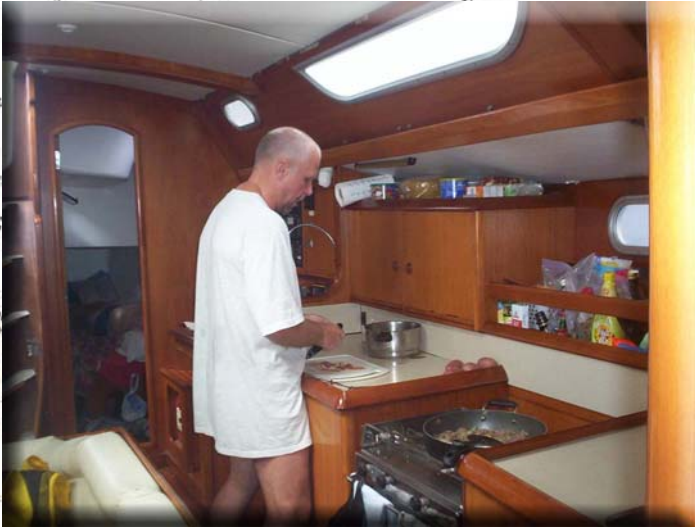
Le 18 mai-Maurice me réveille à 05 :30 pour mon quart. En faisant mes relevés j'ai constaté que le niveau des batteries était encore bas. Nous avons démarré le moteur de nouveau et Maurice m'a fait remarquer que la majorité de notre énergie électrique était consommée la nuit par les feux de navigation. Nous réalisons tous que notre réserve de 175 litres de diesel était limitée et qu'il nous faudrait bien gérer cette ressource dans le cas éventuel du vent qui tombe. Avec 175 litres, calculant que nous consommons un maximum de 4 litres à l'heure soit un litre par cylindre de moteur, nous considérons avoir une autonomie de 43 heures. Depuis notre départ le moteur avait roulé 7 heures rien qu'à recharger les batteries et à refroidir la plaque du frigo. Quoiqu'il nous reste 500 miles nautiques à parcourir nous étions réconfortés par le vent de travers qui ne montrait aucun signe de diminuer.

En préparant le grua je regardais le hublot devant moi au-dessus de la cuisinière qui se retrouvait souvent totalement submergé. Ça brassait encore beaucoup et nous commençons à accumuler des bleus à force de se cogner un peu partout.

A 15 :15, soit exactement 72 heures depuis notre départ, nous avons croisé la mi-chemin. Notre progrès était très bon avec une vitesse de 5 nœuds atteignant les 5.8 à l'occasion. Nous avons parcouru une moyenné de 150 miles nautiques par jour grâce au courant en notre faveur qui variait entre un et un nœud et demi. Le temps commençait à s'éclaircir et nous sentions que la force du vent diminuait mais ce n'était pas suffisant pour que nous considérons changer notre configuration de voile de trois ris. Sur le NAVTECH ils annonçaient un front froid qui croiserait notre passage dans les 24 heures.

Jean-Luc et Maurice s'étaient débarrassés de leur mal de mer, les vagues avaient diminué, le soleil perçait par moment, l'eau avait regagné son bleu indigo et pendant que nous étions tous dans le cockpit, Luc nous racontait des blagues. Le moral reprenait du poil de la bête. Pendant mon quart un goéland nous survolait espérant trouver quelques petits poissons dans notre sillage.

En fin d'après-midi le temps se couvre à nouveau. Vers 19 :00 Luc s'inquiète des fréquents coups de foudre qu'il voit tomber à l'horizon devant nous. Maurice le rassure qu'il n'y a aucune inquiétude à se faire. Je n'avais pas bien dormi avant de reprendre mon quart de 22 :00, le vent avait progressivement tourné vers le sud-ouest et le bateau roulait beaucoup. La nuit fut une des plus sombres. Par moment je croyais halluciner tellement la nuit était noire. Je ne pouvais rien distinguer à part ce fantôme que je voyais filer de gauche à droite du côté tribord quand soudainement j'ai réalisé que cette masse floue de couleur blanche était mon goéland qui survolait encore autour de nous, éclairé par les feux de navigation. Le vent baissait, j'ai du choquer les écoutes à deux reprises durant mon quart.



En relevant Maurice le matin du 19 mai il m'apprend que le vent avait considérablement baissé, Jean-Luc et Luc avaient du faire du moteur pendant leur quart et qu'un poisson volant avait rendu l'âme en atterrissant sur le pont à tribord. Durant mon quart le goéland est revenu et je l'ai récompensé en lui lançant le poisson volant qu'il a attrapé au vol et englouti aussitôt. En rendant la barre à Jean-Luc nous décidons de larguer deux ris, de dérouler le génois au maximum et reculer le chariot d'écoute. Le vent soufflait de l'arrière à 15 nœuds et avec ce dernier ajustement nous avons regagné notre vitesse de 5.5 nœuds. Le voilier était devenu tellement stable que j'ai jugé bon de préparer le pâté chinois. Une fois le plat dans le four, j'ai aperçu les bananes dans le hamac à fruits qui n'avaient toujours pas encore été mangées. Voulant profiter du four bien chaud, j'ai poursuivi avec la préparation d'un gâteau avec ces bananes bien mûres qui s'était fait fracasser pendant plus de trois jours contre les armoires à tribord. Il était temps.

Les deux plats furent un grand succès. Le gâteau nous fournissait une bonne collation avant de prendre la barre, mais ça pas durer longtemps.

Ayant fait la cuisine depuis la fin de mon quart à 08 :00 je n'avait pas profité de mon temps pour dormir. Mon quart de 14 :00 a commencé avec une forte pluie qui est devenue torrentielle. Le vent avait graduellement tourné au sud-ouest quand soudainement un changement de direction de 60° est survenu accompagné d'une chute de température d'un bon 5°C. Pendant 30 minutes j'ai du changer de cap autour de 030° avant que le vent se rétablisse et me permette de regagner le 350°. Maurice a aperçu un voilier à une quinzaine de milles sur l'horizon sur notre quart arrière à tribord, un assez grand ketch qui semblait être sur un cap pour les Bermudes. C'était notre premier contact depuis notre départ et c'était aussi le premier quart où je me suis senti aussi fatigué et gelé. J'étais bien content de voir Maurice et Luc arriver avec des chocolats chauds. Je suis allé me coucher aussitôt que Jean-Luc a pris la barre.



J'ai réussi à avoir un bon 5 heures de sommeil avant de reprendre la barre à 22 :00. Ce fut un autre quart sous un ciel couvert mais cette fois avec un vent léger du sud-ouest. Notre vitesse dans l'eau était de 2.9 nœuds, 4.1 sur le fond. J'ai pris ça relaxe et tendu la barre au pilote automatique. Le vent avait encore baissé quand Jean-Luc est venu me relever, il a démarré le diesel.

Le 20 mai je note mon relèvement du baromètre qui n'avait à peu près pas changer depuis St-Martin, soit 1007.0. Le vent par contre était devenu presque calme, seule une houle paresseuse de l'Est témoignait des temps plus violents que nous avons connu durant les derniers jours. Le vent a demeuré faible toute la journée et à quelques reprises il nous a fallu naviguer avec le moteur pour avancer le moins. En début de soirée le vent s'était stabilisé. Nous considérons étrange que notre indicateur du niveau d'essence indique toujours plein quoique nous ayons consommé au-delà de 20 heures de diesel. Nous couvions certaines craintes à l'égard de notre autonomie en diesel, les Bermudes se trouvaient encore très loin. Le beau temps allégeait nos craintes, c'était devenu très plaisant de barrer dans cette masse d'air relativement calme et sur cette mer temporairement apprivoisée.

Nous avons reçu un message de Guy vers 13 :00 nous apprenant que la position relative du Leporello était 375 MN au sud-ouest, qu'ils étaient également sur un cap pour les Bermudes et qu'ils naviguaient avec la barre franche d'urgence. Pour mon quart de 14 :00 j'avais un vent faible de l'ouest. J'étais surpris de voir la performance du Blue Bayou par vents faibles, glissant à une vitesse de plus de 4 nœuds dans un vent de moins de 10. A 18 :22 nous avons passé le 30^{ième} parallèle. Maurice nous a fait part de ces inquiétudes à propos du diesel et a demandé à Luc de couper le moteur qui avait roulé depuis que le vent était tombé après mon quart.

Sur le NAVTECH ils nous communiquent la présence d'un voilier du nom de « Dangerous when Wet » qui est abandonné et d'une bouée de 3 mètres, les deux à la dérive et en plein sur notre route. Nous sommes devenus doublement plus vigilants durant nos quarts de nuit, aux aguets pour ces deux obstacles. Nous avons tenu nos quarts debout dans l'escalier les yeux rivés vers l'avant pendant que le pilote automatique tenait la barre.

Nous étions bien heureux de voir apparaître la clarté qui précède le soleil levant. Nous étions toujours en proximité des deux dangers mais la lumière du jour éliminait leur apparition soudaine. Un autre message celui-ci reçu le matin du 21 mai sur le NAVTECH avertissait les navigateurs de garder un oeil ouvert pour un navire du nom de « My Reward » qui avait quitté Puerto Rico le 11 mai et qui était en retard de plusieurs jours sur son arrivée prévue aux Bermudes.

J'ai pris la barre à 05 :50 sur un cap de 070° avec un vent de nord-nord-est. Notre distance des Bermudes était de 109 MN, la même qu'elle était à 03 :30. A 08 :30 j'ai changé de cap à 335° pour pas grand chose car je ne faisais aucun gain vers les Bermudes. Le vent était constant et Blue Bayou voguait bien, mais dans toutes les directions à part la bonne. Nous avons finalement croisé le 100 MN à 11 :30.



Jean-Luc nous avait préparé un bon repas de merguez et couscous pour le repas du midi. Nous avons couronné cela avec chacun un bon Ti-Coq. Le vent est tombé de nouveau à 14 :00, nous étions à 71 MN quand Maurice a décidé de démarrer le moteur et de tenter notre chance avec ce qui nous restait de diesel. Le courant en notre faveur n'était plus que de 0.5 nœud. En route nous avons rencontré plusieurs méduses flottantes « Portuguese Man of War » et de beaux oiseaux avec une queue longue et effilée.

Cette nuit du 21 mai j'ai passé mon plus beau quart, admirant un beau croissant de lune accompagnée de Vénus qui, suspendus dans un beau ciel clair et étoilé, étendaient leurs reflets sur l'océan. Le moment était très doux. Les lumières des Bermudes commençaient à être perceptibles et le rayon lumineux du phare Gibbs Hill apparaissait à toutes les quelques secondes.

A 23 :55, Jean-Luc est monté me relever, suivi de Maurice qui ne pouvait pas dormir et de Luc qui est venu fumer une cigarette. Nous étions tous impatients pour notre arrivée prévue pour 07 :00. Quand je suis descendu me coucher à 00 :30 il nous restait du diesel et le moteur roulait toujours.

Le 22 mai Maurice m'a réveillé à 05 :10 et m'annonce que nous sommes à 9 MN de l'entrée du port de St-George. Un beau soleil se lève à l'horizon sur une mer calme. En examinant la carte je suis surpris de voir que les Bermudes sont entourées de récifs de corail et qu'il n'y a vraiment qu'une seule entrée qui est située à l'extrémité Est des îles. Le canal qui mène à l'entrée du port de St-George est large et très bien balisé. C'est le même canal que l'on doit emprunter pour atteindre l'embranchement du Nord qui se rend à Hamilton.

A quatre MN j'ai contacté St-George Radio sur le VHF 16 pour les avertir de notre arrivée et obtenir leurs consignes pour accoster. L'opérateur me demande de le contacter sur le canal 27. Aussitôt que la communication fut établie et que je lui avais donné notre position et notre intention d'entrer au port, il m'informe que j'aurais du le contacter lorsque nous étions à 20 MN des côtes, qu'il notait nos intentions et que je devrais le contacter de nouveau lorsque nous serons à côté de la bouée de Town Cut.

Quand nous avons changé de cap pour tourner vers l'entrée de Town Cut le vent soufflait du Nord-Est à 15 nœuds, l'air était frais et le soleil brillait sur les vagues d'un beau bleu cobalt. Une fois la bouée sur notre travers et après avoir informé l'opérateur de St George radio; du nom du bateau, du numéro d'enregistrement, de la date du dernier séjour aux Bermudes, du nombre de jours que nous comptons demeurer aux Bermudes, du nombre de passagers à bord, du nom du port précédent ainsi que de celui qui suivrait, il nous a donné les directions pour le quai des douanes au nord-est d'Ordnance Island que nous avons atteint à 07:05. Un homme très sympathique de près de 80 ans nous accueille, vêtu de bermudas et d'un casque de skooter. Il attrape nos amarres et les fixe aux taquets en nous demandant d'où nous venons. En découvrant que nous sommes du Québec il nous apprend qu'il s'est marié à Montréal il y a déjà 43 ans.



Quelques minutes après notre arrivée le douanier s'est amené sur le quai pour les formalités. Avec une attitude de supériorité il ordonne à Maurice, en tant que Skipper, de se présenter au comptoir avec les passeports de tous les passagers. Les commis au comptoir étaient très sympathiques. Les formalités de douanes complétées nous descendons à terre et remarquons que la terre n'est plus ferme mais plutôt que le quai, le pavé ainsi que partout où nous mettons le pied ça brasse comme si nous étions au large.

Tout en tenant notre équilibre nous sommes partis à la recherche de carte d'appel pour annoncer notre arrivée à nos proches. Je trouve ma carte dans une boutique le long d'une petite ruelle. En sortant, je réalise que les autres ont disparu. J'ai appelé à la maison mais Jovette était partie pour le travail. Je suis retourné au bateau croyant qu'ils seraient là mais aucune trace. En attendant, j'ai décidé de me préparer un gruau que j'ai mangé en un rien de temps. Je suis allé rencontrer M. Trott de « The Corporation of St-George » pour déterminer s'il pouvait nous assigner une place au quai. Il m'informe qu'il attend l'arrivée de deux bateaux de croisière qui prendront tout l'espace qu'il a de disponible pour les deux prochains jours.



En retournant au bateau je rencontre Maurice qui m'annonce qu'il y a eu un décès dans sa famille et qu'il voudrait qu'on se réunisse dans le cockpit pour discuter. Une fois réunis, il nous a informé qu'il nous quitterait à New York pour retrouver les membres de sa famille et après une discussion générale il m'a fait l'offre de skipper le bateau de New York au Lac Champlain, offre que j'ai acceptée. Nous avons largué et nous nous sommes dirigés vers le quai d'essence de Shell.

Entre temps Maurice décide que nous irons à l'ancre. Après avoir fait le plein d'essence et d'eau, embarquant 117.7 litres de diesel et 308 d'eau, d'avoir porter les poubelles dans le container situé au dessus du quai de dinghy, nous avons mouillé l'ancre à l'Est du quai des douanes.

Une fois à l'ancre nous sommes allés manger un succulent repas chez Angelina. J'ai commandé le poisson local qui s'appelle le Wahoo. Les Bermudes ont leur propre devise, le dollar Bermudien mais le dollar américain était accepté partout. Nous avons arrosé tout ça avec une bonne bière au Sea Side Tavern. J'ai payé la bière de Jean-Luc qui avait gagné le pari du montant d'essence restant. Nous avons tous sous-estimé la quantité mais Jean-Luc était le plus près avec ses 35 litres. Nous complétons quelques courses au marché et retournons au bateau autour de 14:00 et pour piquer une sieste.

A 18 :30, j'embarque dans l'annexe que je dois regonfler et me dirige au bord pour faire mon appel à Jovette. Comme toujours le seul téléphone qui fonctionne a une lignée de trois personnes en attente. Je complète mon appel et retourne au bateau à 19 :30. Nous sommes sur le point de faire griller notre repas sur le BBQ force 10 quand je découvre qu'il n'y a plus de gaz propane. On s'est résigné à utiliser la cuisinière. A part Maurice qui avait choisi des côtelettes d'agneau, nous avons fait cuire notre steak à tour de rôle. Jean-Luc et moi avons arrosé-le tout avec quelques pit-punchs avant de retrouver nos couchettes à minuit trente.

Le 23 mai l'alarme de ma montre décide de sonner à 05 :30. Encore à moitié endormi j'ai essayé de l'arrêter mais dans le processus j'ai fini par tout dérégler. Je suis maintenant réveillé et ne peux plus me rendormir. Une fois debout et à l'extérieur j'ai constaté que le vent hurlait à plus de 25 nœuds et qu'il fait relativement froid, moins de 15°C. Je nous ai préparé un bol de gruau et un pot de café. Les batteries étaient basses et la plaque du frigo avait besoin d'être refroidie. Nous avons démarré le diesel qui a roulé pendant un bon 90 minutes.



Après avoir regonfler l'annexe à 08 :30 nous sommes allés louer chacun notre skooter chez « Oleander Cycles ». De 09 :15 jusqu'à 18 :30 nous avons parcouru les îles d'Est en Ouest arrêtant à Hamilton pour deux heures autour de midi. Nous avons parcouru 124 kilomètres pendant la journée. Sur le chemin du retour j'ai rencontré Stéphane du Léoporello qui m'annonce qu'ils sont arrivés quelques heures plutôt et qu'ils cherchaient un chantier pour faire réparer leur drosse de gouvernail. Les deux équipages se sont réunies au White Horse Pub pour de bonnes bières. De retour au bateau j'ai mangé une soupe chinoise avant de me coucher à 22 :30.

Le lendemain 24 mai, je fais la grasse matinée et me réveille à 06 :30. Je prépare une omelette que nous partageons entre nous. Pendant que Maurice visitait les douanes et faisait un peu d'Internet, je suis allé visiter une superbe chapelle construite en cèdre des Bermudes. Une dame qui se disait avoir 90 ans mais qui ne paraissait en avoir que 60 m'a expliqué l'histoire de la chapelle et

des Bermudes suite à quoi je suis parti à la rencontre des autres.

Nous sommes allés au marché du coin pour faire les épicerie pour la semaine à venir. Dans les deux heures qui ont suivi nous en avons profité pour faire un dernier tour de skooter et visiter le fort Ste-Catherine. Les scooters étaient de retour à 11 :00 et nous étions sur le voilier peu de temps après. Nous avons remonté l'annexe sur le pont à l'aide de la drisse de spi en préparation pour le départ. Elle était encore dégonflée.

Nous avons jeté un dernier coup d'œil au superbe paysage qui nous entourait dans la baie. A l'exception du douanier avec son air pompette de fonctionnaire, les gens que nous avons rencontré durant notre séjour aux Bermudes étaient souriants et très heureux de vivre dans ce petit coin de paradis. Je ne peux les blâmer. Tous n'avaient que de beaux commentaires à faire, nous accueillant avec un beau sourire et nous démontrant une hospitalité des plus chaleureuse. C'est avec regrets que nous avons quitté les Bermudes.



L'ancre était de retour sur le pont à 11 :35 et quelques minutes après le Blue Bayou pointait vers Town Cut où nous pouvions distinguer les moutons blancs sur les grosses vagues au large. Afin de contourner les nombreux récifs, nous avons dû naviguer plus de 2 MN vers l'Est et ensuite sur une distance équivalente vers le nord avant de pouvoir emprunter le cap pour New York. Le vent provenait du Nord-Est à 25 nœuds et les vagues de plus de 2 mètres nous ont frappé de plein fouet pendant plus d'une heure.

Quoique j'avais tracé notre route de 332° compas sur la carte, une route directe pour New York, Maurice nous a expliqué qu'il préférerait demeurer bien au sud pour que plus tard nous puissions profiter des vents de l'ouest prédominants le long de la côte ainsi que de la dérive du Gulfstream vers le nord.

A 13 :25, sur un cap de 300° nous avons coupé le moteur et hissé le grand voile avec un ri et déroulé le génois à 100 %. Nous filions à 6.7 nœuds à travers l'eau quand à 14 :50 nous avons pris un ri additionnel et encore un autre à 16 :45. Sous 3 ris, notre vitesse était de 5.8 nœuds. Lorsque la vague nous soulevait nous pouvions percevoir un bateau de croisière à tribord sur un cap parallèle et un catamaran loin sur l'horizon droit devant nous. Le paquebot a rapidement glissé hors de notre vue tandis que ce n'est qu'à la fin de mon quart de 22 :00 que la lumière de mâ du catamaran a disparu dans le reflet de la lune à bâbord. La force du vent a diminué dans les petites heures du nouveau jour et sa direction reculait progressivement vers le Nord.



Après avoir gelé toute la nuit à mon réveil de 05 :35, le soleil était radieux et ses rayons dégagèrent une chaleur bienveillante, l'eau était d'un bleu superbe et la mer s'était aplatie. Un vent faible du Nord nous soufflait au près sur un cap de 300° à 5 nœuds. Le baromètre lisait 1016.5. Quoique j'aie cru entendre une communication entre Bermuda Radio et le ketch « My Reward » dans la journée d'hier, ce matin un message sur le NAVTECH le reporte toujours manquant à l'appel. Le temps était frisquet et nous devions porter plusieurs couches de vêtements. Un chocolat chaud à la main je relève Maurice à la barre, nous larguons deux ris et nous démarrons le moteur pour charger les batteries. En embrayant j'ai réussi à monter 30° de plus à tribord pour regagner le cap voulu. Vers 07 :15 je coupe le moteur et au près sur un cap de 320° nous avançons à 5.2 nœuds, 5.9 sur le fond avec un courant de 0.7 nœud en notre faveur. Le vent recule toujours de plus en plus et souffle maintenant de 350° nous forçant à abattre à 305°.

Le poulet que nous avons acheté congelé commençait à dégeler, ce qui m'a incité à faire ma préparation de poulet Garam Masala que nous avons dévoré dans le début d'après-midi avant de couronner ça avec un Ti-Coq. Au moment de prendre mon quart de 14 :00 notre vitesse avait baissé à 1.8. Nous avons enroulé le génois, démarré le moteur et roulé pendant près de 4 heures avant que le vent refasse surface. Pendant ce temps nous observons du côté tribord un goéland qui fait du rase motte suivant avec précision la forme des vagues.

Notre position de 14 :00 sur la carte nous plaçait bien au sud de la ligne tracée pour NY ce qui nous maintenait à une bonne distance du Gulfstream et en position pour profiter des vents de l'ouest anticipés après avoir traverser le Gulfstream. En début de soirée le vent se remet à souffler mais de 330° ce qui nous oblige à prendre un cap de 015° sous les voiles. Les conditions ne font pas jubiler Maurice qui se voit forcé à perdre du terrain vers l'Est. Au moment de prendre la barre à 22 :00 Maurice et moi virons de bord pour se retrouver tribord amuré sur un cap de 260° où je regagne le terrain perdu en longitude en échange pour du terrain perdu sur la latitude. Nous commentons sur la mauvaise performance du Blue Bayou quand vient le moment de monter dans le vent elle devient une grosse Berta. Nous avons constaté que le Blue Bayou ne peut pas lofer à plus de 45° du vent et qu'en plus elle dérive d'un 15° additionnelle. Par contre en vent faible elle file à très bonne vitesse.

Jean-Luc me relève à minuit et nous décidons de virer de bord avant que j'aie me coucher. Momentanément, il réussit à barrer un cap de 330°.

Le matin du 26 mai je me réveille à 05 :20 et en remplissant ma ligne dans le journal de bord je découvre que nous sommes revenus sur un cap de 012° et quoique le loch indique 5 nœuds, l'écume glisse très lentement le long de la coque. Tous les signes indiquent que nous avançons très lentement vers notre destination. C'est à ce moment que je réalise que j'ai perdu la notion du temps, je regarde ma montre qui indique SA 26 dans la boîte de date, mais je n'ai aucune idée où se situe ce samedi le 26 mai par rapport à notre départ, notre arrivée ou quelconque point de repère dans le temps. Un moment dans le temps est devenu tel une position sur cette mer infinie. On semble faire du sur place dans le temps et dans l'eau. Luc monte me relever et il est évidemment découragé par notre manque de progrès et m'exprime son mécontentement avec les conditions de vent qui nous oblige à louvoyer. Nos intentions sont de se rendre au 35^{ème} parallèle avant de virer de bord vers l'ouest mais à 10 :00, avec un courant contraire de 0.5 nœud, Maurice n'en peut plus et nous demande de faire le virement immédiatement.

Malgré la mer agitée, Luc nous a préparé un bon repas de poulet et curry que nous avons bien apprécié en ces moments de dépérissement. Quelques heures plus tard le vent s'était adouci, la mer s'était aplatie et nous avons remarqué que nous avions un léger courant en notre faveur vers l'ouest. Autour de 19:30 avec le vent qui soufflait toujours de 310° nous tracions 250° à 5.9 nœuds sur le fond. La carte météo que nous avons obtenue au comptoir des douanes aux Bermudes positionnait droit devant nous le centre de la masse de haute pression qui avançait vers les Bermudes, ce qui expliquait le vent qui diminuait. L'éloignement de notre destination causait Maurice à devenir agité et à 21 :00 à bout de patience il a démarré le moteur et emprunté un cap de 315°. Mon quart s'est déroulé également sous le ronronnement du moteur sur une mer calme avec un reflet de demi-lune au sud et un autre plus faible à l'ouest provenant de Venus. Autour de minuit le vent est tombé à moins de 5 nœuds. Ce fut le début de la pétrole, le moteur a roulé pour les 28 heures qui ont suivi.



La journée du 27 a commencé calmement, avec un soleil montant derrière un mince rideau de nuage sur l'horizon, une mer calme et sans vent. L'air était un bon 7°C plus chaud que ce que nous avons connu ces derniers jours à la même heure. C'était la première fois que les coussins dans le cockpit étaient trempés par une rosée qui était tombée au cours de la nuit. Il m'a fallu étendre un sac plastique sur le siège pour m'asseoir. L'air était devenu beaucoup plus humide. Nous avons passé le 70^{ème} méridien à 06 :58. Nous étions entrés dans le centre de la masse de haute pression.

A 10 :30 Maurice nous fait remarquer que nous sommes au beau milieu d'une nappe d'huile, ce qui nous a scandalisés. Il nous était inconcevable de voir que la marine marchande pratique toujours ses déversements de cales en haute mer.

Depuis le début du voyage je blaguais sur le remboursement que j'exigerais de Ti-Guy si le convoyage ne livrait pas ce qui était publicisé, tel une pêche en haute mer fructueuse et des dauphins qui nagent sur la vague de la proue. Le poisson nous l'avions attrapé le premier jour et à 13:00 une troupe de dauphins apparaissent et commence leur spectacle de part et d'autre du

cockpit et à la proue. Nous avons tous bien ri acceptant qu'il n'y ait plus de remboursement possible pour moi. Le moral s'était grandement amélioré, à 2500 tours le moteur nous menait à bon port avec 5 nœuds sur 305° dans le fond. Le spectacle de dauphins fut suivi d'un bon repas de mini-pizzas que Jean-Luc avait préparé. A plus de 200 MN des côtes nous captions la garde côtière de la Caroline du sud sur le VHF.

Le 28 mai à 03 :05 je suis réveillé par le silence qui couvre le bateau une fois le moteur coupé. Je demeure au lit quelques minutes, assez longtemps pour commencer à entendre le bruit de l'hélice qui chante dans l'eau lorsque le vent nous fait avancer à plus de 4 nœuds. Je me lève pour voir ce qui se passe et retrouve tout le monde dans le cockpit. En consultant le journal de bord j'ai calculé que nous avons consommé 37 heures de diesel. Il était bon de constater que finalement un bon vent du sud-ouest soufflait à plus de 10 nœuds. Je suis retourné me coucher pour quelques heures avant mon quart de 06 :00.

Il fait très chaud et humide, une grosse différence avec les Bermudes qui ont connu un temps anormalement froid durant notre halte. Assis dans le cockpit, admirant l'horizon pendant que le vent souffle avec détermination, je pense à ce que Jovette peut être en train de faire à la maison un lundi à 11 :55 quand soudainement une bourrasque du nord-ouest me tire de mes pensées et fait faseyer les voiles bruyamment. Maurice qui venait à peine de relever Luc, tourne à tribord jusqu'à 010° avant que les voiles se rétablissent. Il n'est pas satisfait du nouveau cap qui nous dirige vers la section plus large du Gulfstream. Il décide de virer de bord, tribord amure et nous traçons 235° dans le fond ce qui rend Luc furieux en nous accusant tous de ne pas savoir ce que nous faisons en nous éloignant de New York d'une telle façon. Maurice tente lui expliquer mais Luc n'était pas d'humeur, il est descendu à l'intérieur pour préparer un macaroni au fromage.

Le vent continuait à reculer forçant Maurice à abattre de plus en plus jusqu'à ce qu'il se retrouve sur un cap de 215° quand nous avons décidé de virer de bord et adopter un cap de 345°. Il a fait très chaud et humide pendant mon quart de 14 :00, le soleil était ardent et le vent soufflait fort, nous glissions à plus de 5.8 nœuds. Nous avons partagé le macaroni de Luc après quoi je suis allé m'étendre pour une sieste. Autour de 18 :30 j'ai entendu Maurice et Luc discuter de la mesure à suivre, maintenant que nous étions apparemment dans le courant du Gulfstream. J'ai

décidé que j'irais y mettre mon grain de sel et je me suis levé. Maurice était inquiet de la dérive vers le nord et proposait de démarrer le moteur et de lofer jusqu'au cap de 300° de façon à traverser le Gulfstream dans la direction où il était le plus mince. J'ai fait l'argument que nous avons déjà consommé plus de 37 heures de diesel et que nous avons possiblement encore plus de 30 MN avant de sortir du corridor de courant. Je lui ai proposé de continuer sur un cap coupant le Gulfstream à angle droit tant que nous bénéficions du vent, mais Maurice m'a répondu qu'il voulait sortir du Gulfstream au plus sacrant. Il a décidé de démarrer le moteur et d'adopter un cap de 300°. Nous dérivions toujours et notre vitesse sur le fond n'était que de 3.4 nœuds. A ce rythme j'avais calculé qu'il nous faudra 10 heures pour sortir du courant avec seulement 6 heures d'essence résiduelle. Après avoir constaté la situation, Maurice me demande de préparer l'Iridium pour qu'il consulte Ti-Guy. Nous avons coupé le moteur pour permettre à Maurice de poursuivre sa conversation téléphonique dans le silence et pendant ce temps, au point mort, je remarque que nous dérivons à 2.5 nœuds dans une direction de 060°. Ti-Guy n'a rien eu de nouveau à proposer, mais il a partagé avec Maurice que nous étions supposés avoir 6 gerry cans de diesel abord, chacune d'une capacité de 5 gallons. Nous étions tous abasourdis par cette nouvelle.



Maurice nous a réuni et demandé notre opinion sur l'approche que nous devrions prendre vu les circonstances. Connaissant maintenant la direction et force du courant, j'ai réitéré que nous devrions couper le moteur et poursuivre à voile sur un cap perpendiculaire au courant, soit 330°. Luc était furieux en apprenant que nous n'avions pas embarqué ces gerry cans et il maintenait que notre meilleure chance c'était de demeurer à moteur en maintenant un cap contre le courant. La majorité opta pour que nous coupions le moteur et sur un cap de 330° avec une vitesse de 5.4 nœuds nous avançons à 7.2 tramnt 005° sur le fond avec pleine voile. Maurice était bien soulagé de voir que nous avions minimisé les risques de se retrouver déportés jusqu'aux îles Açores.

Je suis monté relever Maurice après avoir noter mes observations dans le journal de bord, nous faisons bon train avec plus de 6 nœuds sur le fond. A mon arrivée dans le cockpit à 21 :45, le

vent tombe soudainement comme si quelqu'un avait coupé l'interrupteur d'un ventilateur. Notre vitesse est rapidement descendue à 1.5 et notre dérive a passé à travers 010, 020, 040 pour finir à 050°. Je suis rapidement descendu tourner la manivelle de contact du moteur et du cockpit Maurice l'a démarré. Nous avons repris notre cap et Maurice est descendu se coucher. La mer était à son plus calme et sans aucun vent. Durant la première heure de mon quart l'air était soudainement devenu beaucoup plus frais ayant chuté d'au moins 5°C, l'odeur de la mer avait aussi changé perdant son parfum des Antilles et adoptant la senteur d'algues de l'océan Atlantique des maritimes. Tous ces événements se déroulaient sous un ciel voilé à travers lequel la lune était à peine perceptible. Je vivais des moments qui m'ont parus très étranges jusqu'à ce que le vent du sud-ouest que nous avions perdu en entrant dans le Gulfstream revienne au rendez-vous vers 23 :15. Maurice qui était debout m'a aidé à hisser et ajuster les voiles. Quand Jean-Luc est venu prendre la barre, nous voguions à 5.9 en ligne pour New York. Nous avons discuté des phénomènes que j'avais observés et avons conclu que les vents précédents étaient probablement le résultat de la masse d'eau chaude du Gulfstream qui attirait l'air refroidi des eaux froides adjacentes. Je suis descendu me coucher et me suis étendu, comme d'habitude, accoté contre la coque. C'est à ce moment que j'ai réalisé à quel point l'eau s'était refroidie. Il y avait même de la condensation sur la paroi. Je m'endors au son de l'hélice qui chante les hautes notes et de l'eau qui ruisselle le long de la coque, témoignant d'une très bonne vitesse.

Le 29 mai je me réveille à 05 :25. Je monte relever Maurice qui m'apprend que durant le quart de Jean-Luc nous avons souvent dépassé les 7 nœuds mais que dans la dernière heure le vent avait baissé. Luc reporté des problèmes avec le pilote automatique. Nous optons pour ne plus s'en servir jusqu'à ce qu'on puisse faire un examen du système une fois entrés à New York. A 12 :30 Maurice tente de faire un ajustement de cap quand il s'aperçoit que la barre est bloquée. Nous ouvrons le coffre de tribord et sortons tout ce qui nous sépare du mécanisme de direction et Maurice constate que le pilote automatique est complètement débranché et qu'il bloque la roue. Il a raccordé le pilote et inséré un nouveau goujon pour le sécuriser en place. Je décide de me raser avant

le repas du midi après deux semaines sans rasage. Pendant le repas les dauphins reviennent pour une seconde performance, mais celle-ci est plus courte et ils sont moins nombreux. Ils semblent s'amuser à passer sous le voilier pendant que d'autres exhibent leur savoir-faire sortant hors de l'eau et plongeant de chaque côté du cockpit.

Durant les 4 heures qui suivent, nous alternons entre la voile et le moteur jusqu'à 16 :20 quand le vent est tombé complètement et nous avons dû démarrer le moteur pour de bon. Nous avons consommé un total de 42 heures d'essence et le moteur roulait toujours, mais nous savions tous que de toute évidence cela ne tarderait pas à se gâter.

Les dernières prévisions météo qui étaient entrées sur le VHF nous annonçaient des vents de 10 du sud-ouest. Quand j'ai remplacé Maurice à la barre autour de 22 :00 il m'a dit avant de descendre se coucher « ça va venir pendant ton quart ». A 22 :45 une boule me monte à la gorge quand le moteur manque un coup. Je ramène rapidement le bras d'engrenage vers le haut, au neutre. La vitesse indiquée sur le loch descend graduellement de 5.5 à 0. Il n'y a pas un souffle de vent. Face aux conditions, j'embraye et pousse la manette jusqu'à ce que le tachymètre remonte 2500. J'embarque dans un mode de dénégation et me convint que rien n'est arrivé, que le moteur roule toujours et que tout va bien. Ce monde de fantaisie ne dure que 7 minutes quand à 22 :52 le moteur coupe d'un coup sec. Maintenant, il n'y a plus de doute nous sommes en panne. La vitesse tombe à 0 et tous les gréments commencent à taper et claquer pendant que le voilier ballote sur les petites vaguelettes. 30 minutes passent avant que Maurice monte et que je lui apprenne la nouvelle. Il vérifie l'indicateur d'essence qui indique un huitième. Nous concluons que la prise n'est pas au fond du réservoir. Pendant ce temps nous entendons les cris distincts d'un huard quelque part loin vers l'arrière. Le reflet des lumières d'Atlantic City éclairait le ciel à l'ouest. Jean-Luc est monté quelques minutes plus tard et a décidé qu'il passerait son quart à écouter de la musique sur son MP3 et de descendre le bimini pour mieux admirer le ciel étoilé.



Peu de temps après m'être allongé, j'ai été réveillé par le silence qui a été brisé par le son de l'hélice qui tournait lentement, le vent du sud-ouest était arrivé.

Luc ne croyait pas que nous étions en panne. Il était certain que nous lui jouions un tour et que ce n'était que pour économiser de l'essence que le moteur ne roulait pas. Il a maintenu cet avis jusqu'à Sandy Hook.

Le vent a soufflé dans nos voiles durant la nuit nous faisant avancer à une moyenne de 4 nœuds avant de faiblir quelque peu au levé du soleil. Les bateaux moteurs qui passaient à pleine vitesse nous faisaient rêver des jours où nous avions de l'essence. A 11 :30 la ligne de Maurice donne des coups. Avec précautions il commence à amener la prise mais la bataille est courte, le nœud se défait et la prise part avec le leurre. 3 minutes plus tard c'est au tour de Luc qui cette fois réussit à attraper notre deuxième poisson. Contrairement au premier, celui-ci semblait très appétissant. A 12 :05 le poisson est dans la marmite pour une bouillabaisse, deux filets sont placés dans le frigo et une bonne portion est préparée en ceviche.

Je sers la bouillabaisse et poliment, tout le monde complimente la bonne soupe. Je n'ai eu besoin de croquer que dans un morceau de poisson pour juger qu'il était dégueulasse. Luc fut le premier à le déclarer publiquement, suivi de Maurice qui annonce que les ceviches ont le même mauvais goût. Nous décidons de basculer le tout par-dessus bord et de cesser la pêche.



Dans l'après-midi un bon vent du sud-ouest nous a soufflé vers New York. Vers 16 :00 nous avons aperçu les premiers gratte-ciel de New York. A 20 :05 nous avons allumé les feux de navigation pour les éteindre 20 minutes plus tard lorsque nous découvrons que les batteries sont à 12.20 volts. Pour s'assurer d'avoir suffisamment d'énergie pour le GPS Maurice et moi avons débranché la batterie de démarrage et l'avons connectée en parallèle avec les batteries maison ce qui a relevé le niveau à 12 :58. Nous décidons d'allumer les feux de navigation que lorsqu'un bateau est en proximité de nous.

Nous atteignons le 40° 24 N à 20 :45 et embarquons sur la carte de New York. Autour de 21 :30 le vent tombe et nous nous empressons de gonfler le dinghy et de le mettre à l'eau afin de s'en servir comme remorque pour tirer le Blue Bayou jusqu'à Sandy Hook. Nous avons fixé le dinghy au côté tribord avec des amarres au devant et à l'arrière. On me désigna comme le conducteur du dinghy vu qu'après tout c'était mon idée de tenter une chose pareille. Jé saute dans le dinghy, démarre le moteur, c'est parti. Au début il me semblait que ça n'avancait pas mais après quelques minutes Maurice me crie « Nous faisons 2.4 », c'est ce qu'il fallait pour m'encourager. Lorsque nous sommes passés la pointe de Sandy Hook nous avons rencontré un vent du sud-ouest qui m'a permis de remonter abord mais malgré notre vitesse de 4 nœuds dans l'eau nous ne progressions qu'à 2.2 sur le fond à cause du courant de la marée descendante. Le courant était si fort que nous étions inquiets de tourner vers Sandy Hook à cause du risque de dériver sur la pointe avant que l'on puisse sortir du courant dans le canal. Nous avons décidé d'avancer le plus loin à l'ouest possible avant de tenter notre tournant vers le sud en direction de la marina de Sandy Hook. Nous avons conclu que notre avancée vers l'ouest n'assurait pas suffisamment de sécurité et qu'il faudrait que je rembarque dans le dinghy pour compléter notre propulsion à voile et ce surtout pour compenser si le vent décidait de tomber pendant que nous étions encore dans le courant du canal. Au moment de tourner, je me suis mis en position dans le dinghy et j'ai démarré le moteur. Sur l'ordre de Maurice j'ai tourné la manivelle à fond et nous avons commencé notre traversée du canal. Les vagues dépassaient les 50 centimètres. Les tubes du dinghy rebondissaient sur la coque de Blue Bayou et l'ensemble du dinghy se faisait violemment soulever et rabaisser dans les vagues, et ça tout en même temps. Je craignais qu'une des amarres se détache. Pendant 45 minutes j'ai senti l'adrénaline qui m'a gardé très vigilant et éveillé malgré la fatigue qui me rongait. La lune est presque pleine et on se dirigeait dans son reflet sur l'eau. Pour ajouter un peu d'excitation des cargos et divers autres bateaux passaient tout près créant des vagues qui se croisaient et me brassait encore plus. Nous avons complété la traversée du canal autour de 23 :20 et je suis remonté abord.

Nous sommes entrés à l'intérieur du brise-lames de Sandy Hook et suite à un rapide coup d'œil Maurice a jugé qu'il serait préférable de mouiller l'ancre au lieu de se rendre au quai vu la noirceur et le nombre de bateaux qui nous séparaient du quai. En changeant de cap vers l'ouest il s'est rendu compte que nous dérivions rapidement vers le brise-lames. Je suis rembarqué dans le dinghy et une fois de plus j'ai remorqué le Blue Bayou jusqu'au point de mouillage. Nous avons mouillé à 01 :25.

J'étais épuisé et très agité à la fois. J'ai réalisé que je ne pourrais pas me détendre avant d'avertir Jovette que nous sommes arrivés sains et saufs à New York. J'ai sauté dans le dinghy une fois de plus et me suis rendu au quai de service où, en utilisant la carte que je m'étais procurée aux Bermudes, j'ai fait mon appel à Jovette ainsi qu'au numéro que Maurice m'avait donné pour le bureau des douanes. Le douanier m'informe que j'avais obtenu le bureau de douane des milles-iles et qu'il serait préférable que je contacte un bureau plus près de ma localité. De retour sur le voilier, nous avons entamé une bouteille de vin et avons fait une récapitulation des événements de la journée en riant beaucoup.

Aussitôt debout le matin du 31 mai, j'ai vidé le réservoir d'essence dans le hors-bord et suis retourné au quai de service pour obtenir nos 2.7 gallons de diesel. Heureusement ils étaient déjà ouverts à 07 :30. De retour au voilier nous avons vidé le contenant dans l'estomac de Blue Bayou et suite à quelques 200 coups de pompe pour retirer l'air dans la ligne de diesel nous avons démarré le moteur. Nous avons amarré au quai et fait le plein d'essence, d'eau et descendu les poubelles. Ils sont retournés à l'ancre pendant que je suis allé faire mes recherches pour les douanes. Le temps était très chaud et humide. Nous sommes allés déjeuner chez Zios où je leur ai annoncé que ce serait à New York que nous pourrions compléter les formalités de douane, il n'y avait aucun bureau à Sandy Hook. Nous avons quitté à 13 :00 et atteint la marina de West 79th Street à 17 :50, trop tard pour le bureau d'immigration qui était déjà fermé. On a amarré au mooring.



Le premier juin je me suis réveillé à 05:40, mon horloge biologique était programmée à la formule des quarts. Après un gruaou, nous nous sommes réunis pour réviser les étapes du démâtage après quoi je suis allé compléter les démarches pour l'immigration qui ont consisté en un FAX sur lequel j'avais indiqué le nom du bateau, numéro d'enregistrement et le nom des passagers. Maurice nous a quitté à 09:15 pour se rendre au terminus d'autobus. Jean-Luc et moi sommes allés prendre une marche vers Time Square et en passant près de la boutique Kinko j'ai transmis le FAX au bureau des douanes et immigration. Nous avons complété les épiceries en après-midi et avons rencontré l'équipage du Leporello qui venait d'arriver. En soirée Jean-Luc et moi sommes allés voir la pièce musicale Chicago. C'était super.

Tôt le matin du 2 juin nous avons largué le mooring et sommes arrivés à Catskill juste à temps pour admirer de beaux feux d'artifices qui ont duré plus de trente minutes.

Le démâtage s'est fait le lendemain entre les périodes d'averse et de foudre.

Nous avons quitté Catskill à 01:00 le matin du 4 juin et sommes arrivés à Troy où se trouve la première écluse, à 05:35. Les éclusiers ne commençaient leur journée qu'à 06:00. Il nous a fallu faire du sur place pendant ce temps avec deux bateaux à moteurs en attente derrière nous. L'écluse de Troy n'avait pas de câble dispersé au dix mètres comme les autres écluses. Pour se retenir stable, il nous a fallu passer une amarre autour d'une

colonne ou plutôt un tuyau vertical d'un diamètre d'une dizaine de centimètres qui faisait la hauteur de l'écluse. L'espace entre ces colonnes est ridiculement grande, près de 30 mètres. Il était impossible d'établir deux points d'attache.

Nous avons réussi à franchir toutes les écluses dans la journée du 4 juin avec l'exception de la dernière à Whitehall où nous avons passé la nuit amarrés au quai municipal. Nous avons largué à 07:45, franchi la dernière écluse et pris la route vers notre prochaine escale, la marina de Chipman Point où nous avons remonté le mât à l'aide d'une petite grue précaire qui n'inspirait aucune confiance, en comparaison avec ses opérateurs qui démontraient beaucoup d'expérience et qui ont coordonné la procédure avec assurance et savoir-faire. Nous avons fait le plein d'essence en faisant des allés retour avec une gerry can de 5 gallons du gros réservoir au haut de la côte jusqu'au bateau. Nous sommes allés mouiller l'ancre en face de Port Henry pour y passer la nuit.

Le 6 juin en route vers Montys Bay nous avons fait un arrêt à la marina de Burlington. Nous en avons profité pour faire une courte visite de la ville. En route vers la sortie de la marina, Jean-Luc et moi avons remarqué qu'une pompe de cale d'un bateau moteur inoccupé était en marche. A notre retour, la pompe fonctionnait toujours et la ligne de flottaison du bateau avait baissé d'au moins 20 cms. Nous nous sommes empressés d'en informer les responsables de la marina qui une heure plus tard écopaient toujours sans faire grand progrès. En fin d'après-midi nous avons mouillé l'ancre dans une petite baie située à un mile au Nord de la ville. En soirée nous avons fait le bilan de nos dépenses et avons conclu qu'il nous en avait coûté \$560.00 Canadien chacun pour la bouffe, les marinas et les douanes.

Le dernier jour nous avons lever l'ancre à 07:00 et avons parcouru nos derniers milles à voile jusqu'à Monty's bay que nous avons atteint à 11:45 le 7 juin.

Le voyage a rencontré toutes mes attentes. Ce fut une aventure exceptionnelle qui m'a permis d'apprendre beaucoup et d'acquérir des bonnes expériences qui me sauront utiles plus tard.