

Betelem est reparti vers le Nord avec trois hommes à bord, Paul Bazireau, Thomas Delatroche et moi, trois Frères de la Côte.

Depuis le départ, le mercredi 14 mai, je n'ai guère eu le temps de rédiger un compte rendu comme les années précédentes. Le rythme a été plutôt soutenu pendant tout le trajet jusqu'aux Féroé. Trois rapides escales: Dingle, au Sud Ouest de l'Ireland, Killybegs, au Nord ouest de l'Ireland, et Stornoway, au Nord des Hébrides extérieures.

En quatorze jours nous avons parcouru 1.177 milles nautiques (MN), avec des vents irréguliers, parfois de forts courants évidemment contraires, et quelques soucis mais beaucoup de plaisirs.

Après une journée de mer, sous voiles, bâbord amure, donc à la gîte sur tribord, je vois de l'eau sous la table à cartes. J'arrive à presque tout éponger. Le lendemain, à la gîte sur bâbord, encore de l'eau dans la cabine arrière. De nouveau écopage et fermeture des vannes.

Le lendemain, c'est la girouette, ou anémomètre, qui ne fournit plus les informations sur la vitesse et la direction du vent. Gênant mais pas catastrophique, avec l'habitude on fait une estimation très proche de la réalité.

Le bateau file vite avec une bonne brise, le record de distance parcourue en 24 heures est battu: 144 MN alors que la voilure est réduite, un ris et trinquette de route.

Le lendemain le vent se calme, Paul met la ligne de pêche à la traine, un beau lieu jaune se fait prendre, il fera un excellent repas.

Le vent tombe complètement, moteur! Ce dernier, même s'il est sobre, consomme du carburant comme tout autre moteur, et il faut l'alimenter, ce que je fais alors qu'il fait beau, car il faut aller à l'arrière du bateau, sur la jupe arrière, en se tenant d'une main pour ne pas basculer. C'est ce que Nicolas Gautier, mon jeune équipier de l'AéroNavale, appelle RMT: Ravitaillement Moteur Tournant. Un jerrycan de 20 litres est vidé dans le réservoir quand une rafale emporte le cubi vide avec la pompe électrique. Cette dernière coule irrémédiablement, mais le cubi flotte et est poussé par le vent. Manœuvre d'homme à la mer pour le récupérer, bon exercice d'entraînement. Par chance pas une goutte d'eau ne l'a pénétré, l'ouverture étant restée vers le haut.

Au petit matin du troisième jour de navigation, un pigeon voyageur se pose sur la capote pour se reposer. Il n'est pas effarouché par notre présence mais s'envole à proximité du phare du Fastnet dont nous faisons le tour, ce que Thomas avait fait en juillet dernier lors de la course du Fastnet, mais de nuit, donc il n'avait pu voir l'aspect un peu terrifiant de ce phare mythique.

Au moment de préparer le déjeuner, Paul a les pieds dans l'eau. Le compartiment moteur est inondé, le moteur tourne malgré le niveau élevé de

l'eau. Arrêt immédiat et pompage, des centaines de litres.... D'où vient-elle? Mystère.

Arrivée à Dingle un peu avant minuit. Le bateau à peine amarré, nous allons boire une Guinness dans le premier pub en vue. Une deuxième Guinness s'impose, accompagnée de musique bien irlandaise, un régal.

Le dimanche 19 mai est mis à profit pour vérifier l'anémomètre. Thomas monte en tête de mât, démonte, graisse et remonte l'appareil, rien de changé, aucune information sur le vent. Nous réglons la tension du gréement. Je l'avais fait vérifier avant de partir, mais rien n'avait été fait sur les galhaubans, quelques tours de serrage se sont avérés nécessaires.

Tout est calme le dimanche soir à Dingle, dans une rue peu animée nous entendons de la musique s'échapper d'un pub. Difficile de trouver une place, mais une table se libère. Un orchestre joue de la vraie musique irlandaise, un régal. Un danseur, champion du monde de danse irlandaise, nous éblouit par ses figures acrobatiques. Ambiance extraordinaire dans ce pub plein à craquer. Beaucoup d'Américains d'origine irlandaise sont présents et contribuent à l'animation.

Lundi 20 mai, nous repartons pour Galway en fin de matinée, après avoir fait le plein de gasoil dans une station service, la pompe du port est réservée aux chalutiers.

Dans le courant de l'après-midi, Thomas, ayant épluché la météo de très près, beaucoup mieux que je ne l'ai fait, propose se continuer sur Killybegs, plus au nord. Bonne idée, cela fait gagner en temps, en distance et surtout permet d'éviter une dépression qui nous aurait bloqués à Galway plusieurs jours.

Quand le vent baisse trop, on repasse au moteur. Hasard, inspiration? J'ouvre le capot du moteur et vois la source d'arrivée d'eau. c'est le trop plein du refroidissement du moteur qui gicle car la vanne d'évacuation est fermée. Une fois encore pompage, nettoyage et réouverture de la vanne, tout rentre dans l'ordre.

Nous apercevons un aileron nous suivre dans le sillage du bateau, différent de celui d'un dauphin, puis une queue verticale. Pas de doute, c'est un requin! Après recherches, c'est bien un requin pèlerin qui nous a suivi quelques instants, espèce protégée par l'Irland.

Pendant le dîner, pris dans le carré, un choc sur la coque. C'est le flotteur d'un casier qui a cogné, heureusement sans se prendre dans l'hélice ou le safran.

Nous prenons tous les repas à l'intérieur, la mer est vide de bateaux, et s'il y en a, on voit les cibles AIS sur le traceur de la table à cartes. Quant aux casiers, impossible de les voir, surtout quand la mer est formée.

Mercredi 22 mai, à 06:00, nous arrivons à Killybegs. Un grand nombre de magnifiques chalutiers de haute mer, pratiquement neufs, sont immobilisés. La marina n'est pas très grande, mais pas de difficulté à trouver une place. Par contre impossible de contacter le Harbour Master par VHF et par téléphone. Paul

va se renseigner auprès du Harbour Office du port de pêche, une jeune femme totalement ignorante de la marche de la marina lui dit qu'elle enverra quelqu'un, qui finit par venir. Résultat: pas de douches, pas de sanitaires, pas capitainerie tout court, elle est en construction depuis un certain temps et pas prête d'être finie.

12:00 L'église sonne les douze coups puis un carillon entame un Ave Maria facilement reconnaissable.

Thomas remonte en tête de mât et rapporte la girouette: démontage, nettoyage, séchage de la carte électronique, remontage, remise en place en tête de mât. Soulagement, elle fonctionne! Hélas pas pour longtemps, de nouveau plus d'informations, zéro nœud de vent alors que nous l'estimons à 25 N en rafales.

Jeudi 23 mai. Matinée calme malgré les fortes rafales de vent. Un groupe de cinq ou six personnes discutent près du bateau. C'est un professeur d'hydrographie qui explique à ses élèves le fonctionnement du gréement du bateau. Au cours de la discussion je lui demande où trouver du gasoil. Ce sera un de ses élèves qui m'emmènera en voiture à la station service éloignée de plusieurs kilomètres avec deux cubis à remplir, sympa!

Prendre une douche à Killybegs n'est pas une mince affaire, il nous faut aller dans un hôtel se doucher. Le premier contacté nous demande 45 €, soit 15 par personne, un peu cher... Le second nous demande 15 €, trois fois moins, car c'est dans une salle de fitness au sous-sol de l'hôtel, cela reste cher pour une douche, mais quand sera la prochaine?

Par téléphone Thomas trouve une girouette, la même que celle du bateau. Jean-Luc nous l'amènera le 5 juin, quand il viendra aux Féroé nous retrouver.

Vendredi 24 mai, départ pour Stornoway, aux Hébrides extérieures. Peu de vent, encore du moteur. À petite allure nous passons volontairement sur des hauts fonds, 9 à 10 m. quand même. Deux lieux jaunes sont pris, un bon beurre blanc les accompagnera avec délice.

À nouveau nous accrochons un casier, heureusement sous voiles, donc pas de prise dans l'hélice. Il finit par se décrocher tout seul, ouf!

Dimanche 26 mai, nous arrivons à Stornoway à 04:30. Un employé de la marina nous dit où nous mettre et nous aide à passer les amarres, quel accueil, pas comparable à celui de Killybegs!

C'est dimanche, tout ou presque tout est fermé. Un bistrot-salon de thé accepte de changer un billet de 10 livres en pièces d'une livre pour pouvoir prendre une douche et faire une lessive avec séchage. Un seul pub est ouvert, sur le port de commerce.

Lundi 27 mai, lever matinal pour tout faire dans la matinée: Avitaillement au Tesco, le Leclerc anglais, pour Betelem et pour la maman et la sœur de Thomas qui sont dans une maison en location aux Féroé mais plus de frais dans les boutiques à cause de la grève qui dure depuis 15 jours. Thomas et Paul achèteront deux jerrycans d'essence sans plomb pour leur voiture de location, les

pompes des Féroé sont à sec; paiement de la nuitée à la capitainerie, la jeune femme se rappelle du bateau qui y est venu il y a deux ans, remplissage de deux cubis de gasoil pour le bateau. Tout cela prend la matinée complète, même pas le temps de prendre une bonne bière dans un pub!

Départ pour les Féroé en début d'après midi, vent faible, essais de voiles en ciseaux, de génois seul, le pilote, mis en mode vent, n'arrive pas à garder un cap correct. De plus il affiche un décalage de 20 degrés, ce qui n'est pas normal. À croire qu'un téléphone est posé à côté du compas électronique. J'éteins tout et rallume la centrale de navigation et les traceurs, tout rentre dans l'ordre. La carte indique des anomalies magnétiques dans cette zone, c'est certainement la cause de la perturbation de la centrale.

Mardi 28 mai. Journée en mer sans problème, à part un fort courant contraire surprenant en pleine mer, à des dizaines de MN d'une côte.

Mercredi 29 mai. Mon tour de quart commence à 04:00. Il fait déjà grand jour et j'aperçois au loin la première île, Suduroy, au sud de l'archipel, quel bonheur.

Nous arrivons à Tórshavn, la capitale, à 15:09, accueillis par Catherine et Juliette, mère et sœur de Thomas. C'est le moment de déboucher la bouteille de champagne donnée par Jean-François Delatroche au départ du Crouesty avec consigne de ne l'ouvrir qu'en arrivant aux Féroé.

Nous avons mis quatorze jours à parcourir 1 177 MN, avec trois escales et deux jours à terre.

Mes équipiers ont été formidables, compétents, efficaces, respectueux du vieux que je suis maintenant. A aucun moment il n'y a eu la moindre friction. Toutes les manœuvres ont été faites ensemble, avec une forte participation de Thomas, le plus jeune et le plus agile, Paul étant plutôt handicapé par son majeur droit cassé, ce qui ne l'a pas empêché de faire une excellente cuisine, quelques soient les conditions météo, et moi un peu moins lesté avec le poids des ans. Toutes les décisions concernant les changements de route et les manœuvres à effectuer ont été prises en commun, en parfaite harmonie. Grâce à eux j'ai passé des jours merveilleux et je les en remercie de tout cœur.

Bien amicalement à vous,

Betelem et son équipage

-
-
- Le Fastnet



Pêche presque miraculeuse



Paul et Thomas pas vraiment stressés



Ascension de Thomas



Premières vues sur les Féroé, cela s'arrose



Arrivée dans le port de Tórshavn



