



LES ENFANTS DE SLOCUM

Pourquoi s'en faire un monde ?

Après avoir longuement rêvé devant un planisphère, Pierre et Geneviève Deliac lèvent l'ancre moins de quinze jours après qu'a sonné l'heure de la retraite ! Devant eux, quatre ans d'une heureuse circumnavigation à bord d'un Feeling 10.90. Avant un nouveau départ vers le Pacifique, Pierre et Geneviève tirent les conclusions de leur expérience et livrent quelques conseils en forme de bilan. Texte et photos Pierre et Geneviève Deliac.





Voiles et gréement : un poste crucial

Il ne faut pas lésiner sur ce poste ! Les voiles actuelles sont d'une solidité à toute épreuve – inutile d'en emporter en rechange. Il faut en revanche surveiller les coutures et disposer des renforts aux points de ragage.

● **Voiles.** A bord de notre nouveau bateau, nous avons un génois monté sur un enrouleur au mécanisme bien étanche, pour éviter les bloquages causés par la corrosion. La grand-voile à quatre bandes de ris est lattée avec lazy-jacks, solution plus performante et plus sûre qu'une grand-voile sur enrouleur. Nous prévoyons deux tangons de génois, plus longs que ceux de spi, pour les grands bords de large, que nous établissons à poste fixe en trois points – hale-haut, hale-bas et bras –, ce qui permet de passer commodément le génois d'un bord à l'autre ou d'établir deux voiles d'avant (génois et asymétrique en « ailes de rascasse », par exemple), pour obtenir une allure rapide et stable. Durant notre tour du monde, nous disposons d'un spi triradial, mais nous en réservons l'usage à la navigation côtière, de préférence avec un renfort d'équipage. La plupart des tourdu-mondistes n'ont pas de spi.

● **Gréement.** Il faut pouvoir grimper en tête de mât, soit en visite systématique (avant chaque traversée), soit à la suite d'un incident ou pour se poster en hauteur lors des entrées dans les lagons coralliens. A bord de notre premier bateau, le long des bas-hau-



bans, nous avons disposé des enfléchures montant jusqu'aux premières barres de flèche. Pour notre nouveau Feeling 416, nous avons installé des échelons repliables le long du mât.

● **Portique.** Un portique à l'arrière du bateau est très commode : il peut supporter panneaux solaires, éolienne, antennes GPS et radar, permet l'accrochage facile du taud de soleil, les manœuvres de hors-bord d'annexe grâce à un petit bossoir, etc. En mer, nous y suspendons des filets de fruits et légumes à l'ombre des panneaux solaires.

Bateau : beau, confortable, bon marcheur, dériveur, et neuf !

● **Beau.** Pour nous, le bateau doit être beau, agréable à regarder sous voiles ou à l'ancre. Nous n'aurions jamais accepté de mettre notre sac sur une baignoire à voile ou un tas de tôles – et l'expérience montre qu'un bateau qui marche bien est aussi un joli voilier.

● **Confortable.** Le confort, en mer comme au mouillage, reste essentiel. En effet, 75 à 80 % du temps se passe en mouillage forain, les plus beaux et les plus sûrs étant presque toujours près de la côte, par moins de deux mètres d'eau. Le bateau doit être volumineux, car il s'alourdit insidieusement avec le temps. Ces premières considérations conduisent à choisir un bateau confortable, dans les 12-13 mètres, facilement maniable à deux, très stable au portant, pas trop sensible à l'alourdissement, pas trop léger et calant peu.

● **Bon marcheur.** Si on navigue presque toujours au portant, il ne faut pas oublier qu'on peut avoir un besoin impératif de faire du près, en particulier par gros temps, avec une côte sous le vent – dans ce cas-là, mieux vaut ne pas compter sur le moteur !

● **Dériveur.** Notre bateau était un Feeling 10.90 acheté neuf (voir bilan *Voiles et Voiliers* n° 280, juin 1994). Pour notre prochaine éva-

sion en Pacifique, nous avons choisi un Feeling 416, dériveur intégral également neuf. Le choix du dériveur est inspiré par nos navigations à venir dans les atolls du Pacifique, et de raisons axées sur la sécurité : crainte de talonner et de cisailer des boulons de quille et, sur notre précédent bateau, découverte du confort relatif que procure la cape sèche par gros temps, où une bonne dérive casse efficacement la plupart des déferlantes. Nous pensons qu'un dériveur intégral aura la même aptitude, avec en outre la possibilité de doser le degré de dérive.

● **Neuf.** Achetant notre bateau pour y résider, et disposant en tant que retraités d'un patrimoine suffisant pour financer notre projet, nous avons opté pour l'achat d'un bateau neuf de série, même si une bonne occasion peut constituer une très bonne affaire. Un bateau de série ne peut pas cacher de gros défauts et, par rapport à l'occasion, ce choix assure une grande tranquillité de maintenance. Et puis, un bateau choisi dans une bonne série gardera une bonne valeur de revente. Avant le tour du monde, nous avons parcouru 1 000 milles d'entraînement, ce qui nous a permis de corriger nombre de défauts de jeunesse et d'effectuer les mises au point nécessaires.



Au vent arrière, lors des grandes traversées, Pierre et Geneviève ont le plus souvent navigué sous grand-voile et génois en ciseaux, ce dernier étant tangonné. Notez l'échelle le long des bas-haubans pour grimper facilement dans le mât.

Mouillage : du costaud... et un guindeau

Le mouillage doit faire l'objet de soins particuliers : on y passe la majorité de son temps de croisière — et pas toujours dans de bonnes conditions.

● **Ancres.** Nous utilisons deux ancres principales : une CQR à poste, qui se montre d'une tenue à toute épreuve sur fond de sable ou de vase, et une FOB pour les fonds herbeux ou rocaillieux. On utilise également cette FOB pour affourcher et une troisième FOB, plus légère, pour embosser ou empenner.

● **Chaîne.** Nous avons 40 mètres de chaîne, pour éviter le cisaillement par le corail d'une ligne textile. Cette longueur est suffisante car on mouille rarement dans des fonds supérieurs à 10 mètres. Une deuxième ligne est constituée de 20 mètres de chaîne prolongés par du câble textile, soit pour mouiller une deuxième ancre, soit pour allonger le mouillage principal. Une fois mouillé, on ne laisse pas la chaîne sur le guindeau : ça évite d'arracher ce dernier de son support à cause d'un rappel trop violent, comme ça nous est arrivé ! Mieux vaut la bosser avec un bout monté sur un fort amortisseur. Nous avons enfin marqué notre mouillage tous les dix mètres, avec un système facile à mémoriser : bleu, blanc, rouge...

● **Guindeau.** On est souvent amené à manœuvrer le mouillage et le confort d'un guindeau électrique



A l'avant du Feeling 10.90, l'indispensable guindeau et un mouillage principal constitué de 40 mètres de chaîne... pour la sécurité.

est fort appréciable ! Une télécommande à main permet de suivre la manœuvre du balcon avant. Il faut par ailleurs prévoir qu'un jour ou l'autre, il faudra plonger pour aller démêler sa chaîne. N'ayant pas assez de souffle pour travailler par dix mètres de fond, nous disposons d'une paire de bouteilles de plongée, utilisées aussi pour l'exploration des fonds. Nous embarquerons un petit compresseur d'air sur notre nouveau bateau.



Annexes : deux, c'est mieux !

Nous avons deux annexes : une petite plate saisie sur le pont et manœuvrée à l'aviron pour les liaisons courtes et les débarquements parfois rugueux, comme aux îles Marquises, et un pneumatique Zodiac (ci-dessous), stocké dans les coffres. Ce dernier, utilisé pour les

liaisons longue distance, est équipé d'un hors-bord de 8 chevaux. Nous le sortons pour explorer un lagon, plonger, pêcher, mais aussi dans les rades agitées. Nous effectuons les manœuvres du hors-bord à l'aide du bossoir, solidaire du portique, à l'arrière du bateau.



Equipements indispensables : pilote, GPS, radar...

● **Pilote automatique.** Nous avions pilote électrique et régulateur d'allure au départ de notre tour du monde. Le régulateur a encombré notre jupe arrière pendant toute la croisière, sans être capable de nous gouverner durablement, en dépit de nos efforts et de ceux des amis compétents qui se sont penchés sur lui ! Il est vraisemblable que la carène de notre Feeling 10.90, peu stable au portant, était la cause principale de cette difficulté. Il est probable que nous ne reprendrons pas cet équipement. Nous disposons par ailleurs au départ de deux Autohelm 3 000, que nous avons portés à quatre pour être sûrs de toujours disposer d'un pilote en état de fonctionnement ! Ce pilote s'est avéré trop léger pour tenir le bateau par mer forte, et nous n'avons résolu notre problème qu'après installa-

tion d'un Robertson AP 2500, dont le puissant vérin agit directement sur la mèche du gouvernail. Actuellement, nous prévoyons de confier la barre à un Autohelm 3 000 par mer peu agitée (il ne consomme que un à deux ampères), et de passer sur Robertson quand la mer se gâte (lui consomme facilement de quatre à cinq ampères). Nous embarquons suffisamment de rechanges pour pouvoir nous dépanner tout seuls partout.

● **GPS.** Cet instrument extraordinaire ne nous empêche pas de continuer à pratiquer la navigation traditionnelle, une panne restant toujours possible. Lors des navigations au large, nous faisons une droite de soleil le matin, suivie d'une méridienne (ou d'une circumméridienne, selon la nébulosité). Avec l'estime GPS, on trouve

Energie : quatre batteries en batterie !



Le portique situé à l'arrière reçoit les panneaux solaires, l'éolienne, ainsi que les antennes radar et GPS.

Tous ces instruments demandent une bonne dose d'ampères ! Si l'on use parcimonieusement du radar, les seuls gros consommateurs sont le pilote et le réfrigérateur. On réduit d'ailleurs beaucoup la dépense d'énergie si ce dernier est « tropicalisé » – parois épaisses (au moins 15 centimètres sur les côtés et le dessus et 25 centimètres au fond), évaporateur plat de grande dimension dans la glacière et compresseur-condenseur bien ventilé.

● **Batteries.** Il est difficile de bien calculer ses consommations électriques ; pour notre prochain bateau, nous estimons qu'elles se situent, en mer, dans une fourchette de 100 à 150 ampères par jour, pour environ 50 au mouillage. Nous avons donc installé un parc de trois batteries de servitude de 100 ampères/heure chacune, soit un total de 300 ampères/heure, à quoi s'ajoute une quatrième batterie indépendante pour le moteur (interconnectable manuellement).

● **Alternateurs.** Pour maintenir les batteries en charge, nous disposons de l'alternateur moteur (80 ampères) et, en mer, d'un alternateur de sillage monté sur la sortie inverseur. Avec une hélice tripale, il commence à débiter dès que nous dépassons 3 ou 4 nœuds. Aux allures habituelles du Feeling 10.90 (environ 6 nœuds), il nous donnait au moins sept ampères – ce qui est bien suffisant.

● **Panneaux solaires.** Nous disposons également de deux panneaux solaires de 40 watts. Compte-tenu de facteurs divers (ombres portées, inclinaison...), nous n'en récupérons qu'un peu plus de la moitié, soit un appoint de 40 à 50 ampères. Nous envisageons d'en ajouter deux autres, obtenant ainsi une cen-

taine d'ampères supplémentaires.

● **Eolienne, groupe.** Au mouillage, outre les panneaux solaires, nous installons une éolienne Windbugger bipale. Lorsque l'alizé est bien établi – de 15 à 20 nœuds –, on débite 7 à 10 ampères. Dans le cas contraire, en cas de vent trop faible ou trop fort (il faut arrêter l'éolienne à 25 nœuds), nous faisons alors l'appoint, si besoin est, avec un petit groupe Yamaha EF 600, très silencieux.

● **Onduleur.** Il est très intéressant de brancher, sur le groupe des batteries de servitude, un onduleur qui fournit du 220 volts alternatif. Pour le tour du monde, nous avons un petit onduleur de 100 watts, utilisé pour la musique et le micro-ordinateur – nous passerons à 1 500 watts pour le prochain bateau. Cela permet d'utiliser des outils électriques et le matériel courant du commerce, moins cher et plus fiable que le « spécial 12 volts », quand il existe.



La gestion de la consommation électrique est délicate et le voilier comporte, outre un chargeur, quatre batteries de servitude.

des intercepts nuls, ce qui permet une bonne surveillance réciproque GPS-sextant.

● **Radar.** Il rend les plus grands services pour la sécurité du bateau. Dans les Tuamotu, il peut éviter d'aller se fracasser sur un platier aperçu trop tard (ce fut le cas de deux voiliers en trois semaines lors de notre dernier passage). Au large, il permet la détection des grains bien à l'avance, surtout la nuit, et on peut ainsi réduire à temps sa voile. De nuit, le navigateur de quart donne quelques tours d'antenne pour assurer la sécurité anti-collision. Son seul inconvénient est d'être gourmand en électricité. Si on est un peu juste en ampères, mieux vaut le laisser en position veille et garder ainsi la possibilité d'une mise en route immédiate.

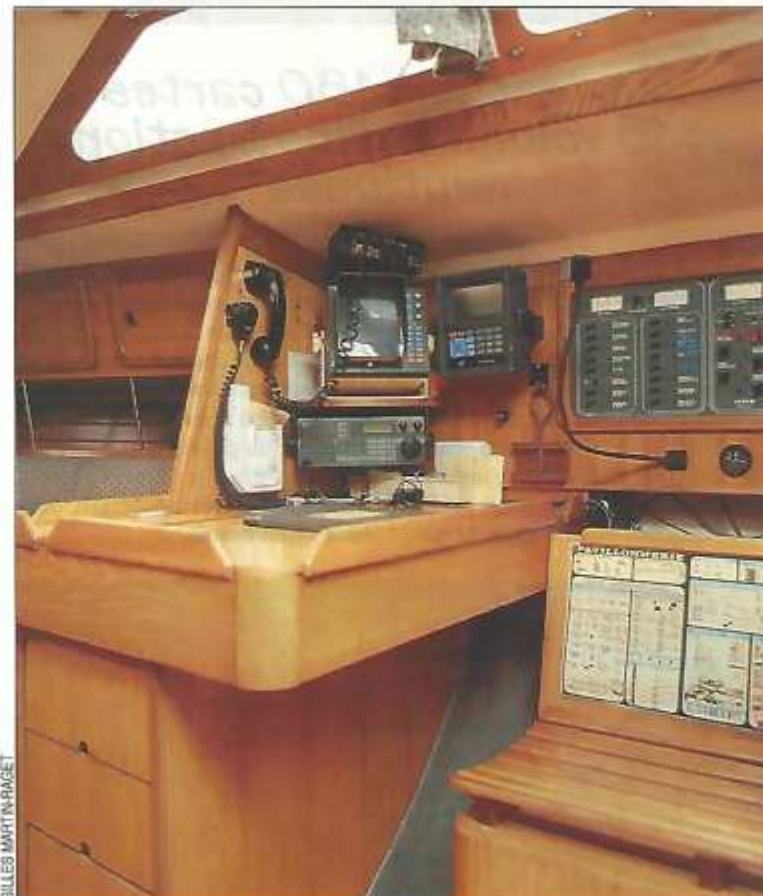
● **Sondeur.** Utile au moment de jeter la pioche, pour connaître la longueur de chaîne à filer, il permet aussi de sécuriser le mouillage par ses alarmes hautes et basses. C'est un instrument très fiable, consommant peu – et le seul, avec le guindeau électrique, qui ne soit jamais tombé en panne.

● **BLU.** La plupart des tourdu-mondistes en sont équipés pour des

raisons de sécurité mais, en temps ordinaire, la BLU assure « Radio-Cocotiers », gazette océanique colportant les messages les plus divers : mœurs douanières du prochain port, situation des copains, recettes de cuisine, télé-dépannage... L'utilisation du Standard C, techniquement séduisant, n'est pas encore dans les moyens du circumnavigateur ordinaire.

● **Loch, anémomètre.** Ces deux instruments ne jouent pas un rôle vital pour la conduite du bateau, même si le loch facilite la tenue de l'estime. Il est utile, au début, de pouvoir contrôler ses estimations de vitesse et de vent. Par la suite, avec l'entraînement, on ne se trompe plus beaucoup.

● **VHF.** Sorti des eaux françaises, on ne s'en sert pas beaucoup. Au large, le VHF permet de communiquer avec les bâtiments rencontrés, normalement en veille sur le canal 16. Sur rade, si les communications HF-BLU ne sont pas autorisées, il fait office de téléphone. Un petit VHF portable bon marché est suffisant pour permettre une liaison lors de déplacements grande distance en annexe, avec un autre bateau ou une autre annexe.



Même si le coin navigateur n'est pas vraiment immense, toute l'électronique du bord est regroupée à la table à cartes et rien ne manque, du radar au GPS, en passant par la BLU, le VHF et l'indispensable tableau électrique.

Avitaillement : un mois de vivres d'avance

On reste rarement plus d'un mois en mer, sauf imprévu. Nous assurons donc un mois de vivres ordinaires et un mois supplémentaire de vivres «au cas où». Un complément de vivres frais est fourni par la pêche.

● **Fruits et légumes.** En mer et sous les tropiques, on peut conserver des fruits et légumes bien choisis pendant deux à trois semaines (concombres, tomates, bananes...), à condition de les placer à l'air libre et à l'ombre. Choux, ignames, taros, pamplemousses, oignons et citrons verts se conservent près d'un mois dans les mêmes conditions.

● **Charcuterie, laitages.** Un jambon cru enveloppé dans un chiffon imbibé de vinaigre se garde un mois en cabine (bien qu'il transpire un peu !). On peut conserver près d'un mois du fromage non fermenté au frigo ainsi que du lard fumé, de la charcuterie sèche, du beurre salé et des œufs.

● **Produits de base.** Farine, riz, pâtes, semoule, sont stockés dans des bidons en plastique de cinq litres.

● **Pain.** Nous fabriquons notre pain frais tous les trois ou quatre jours. Un moment toujours plaisant : une odeur délicieuse embaume le bord ! Nous conservons par ailleurs un stock de pain séché en tranches.

● **Eau douce.** A bord du Feeling 10.90, nous disposons de 240 litres d'eau douce dans les réservoirs, de 60 litres de réserve en bidon pour la survie et de 60 litres pour la boisson en petits bidons de cinq litres. Seule l'eau pour la boisson et la survie – éventuellement utilisée en eau de boisson en fin de traversée – était toujours de l'eau potable,



Les bananes, fruits de base de toute navigation sous les tropiques.

fournie par une source sûre. Il n'est pas facile d'avoir de l'eau potable dans les réservoirs. De plus, il faut parer le désastre d'une éventuelle fuite. Statistiquement, nous consommons moins de dix litres par jour, en économisant, mais sans privations excessives. L'eau de mer est utilisée chaque fois que possible : cuisson des pommes de terre (toute à l'eau de mer), des pâtes (un quart d'eau salée), douche hebdomadaire avec deux bols d'eau douce et rinçage à l'eau de mer, rasage et toilette du matin avec un bol, etc. Avant chaque grand départ, il faut désinfecter réservoirs et bidons à l'eau de Javel : algues et bactéries foisonnent vite sous les tropiques.

● **Gaz.** Pour la cuisine, nous utilisons du gaz butane à partir d'une grosse bouteille de ménage de 13 kilos. Les bouteilles «camping gaz» de 3,8 kilos ne durent que trois semaines environ, coûtent cher et ne se trouvent que dans les grandes métropoles. Les raccords de gaz étant standardisés, on peut faire recharger sa bouteille à très bon compte dans n'importe quelle station de remplissage. Si on est en panne de gaz et qu'il en existe en bouteille à proximité, on peut faire soi-même le transvasement, à condition d'avoir les raccords, un bout de tuyau plastique et des colliers : la bouteille émettrice est suspendue tête en bas, recouverte d'un sac plastique noir accumulant la chaleur, et la bouteille réceptrice, reliée à la précédente, est placée dans de l'eau, avec de la glace si on en trouve. On récupère ainsi 90 % du gaz, mais c'est une opération dangereuse : vérifiez la compatibilité de pression des bouteilles et assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite ni de flamme proche !



La pêche améliore grandement l'ordinaire du bord.



Navigation : 180 cartes et 15 volumes d'Instructions nautiques

Pour notre tour du monde, nous avons utilisé 180 cartes, dont 160 pour la navigation côtière, les approches et les mouillages, et 15 volumes d'Instructions nautiques, le tout pesant plus de 60 kilos ! L'investissement est lourd, entre 20 000 et 25 000 francs, mais la sécurité est à ce prix. Il est préférable d'emporter de France le ma-

ximum de documents SHOM. Outre-mer, l'approvisionnement est cher et aléatoire. Lorsque nous naviguons dans des eaux étrangères, nous achetons une ou deux cartes permettant d'arriver jusqu'au port d'entrée du pays visité, où nous trouvons ensuite, à prix raisonnable, les cartes de détails dont nous avons besoin.



24 heures au large : une journée type

Pendant les grandes traversées du tour du monde, une journée type, par météo convenable, se déroule ainsi. Au lever du soleil, nous réglons les voiles et la route pour la journée avant de prendre un petit déjeuner en commun. Puis chacun vaque à ses occupations, celui qui quitte le quart commençant par faire une petite sieste.

Ce rythme sommeil-éveil se prend sans difficulté, du moins tant que la météo reste clémente. Au coucher du soleil, nous sommes «aux postes d'admiration» alors que la nuit tombe vite, amenant un vague sentiment d'insécurité, que dissipent la beauté du ciel et la saveur d'un verre. Auparavant, nous avons paré le bateau pour la nuit : choix d'une route tranquille, voilure réduite pour la rendre manœuvrable par une seule personne, ouvertures inutiles fermées, ramassage de tout ce qui traîne, notamment la ligne de pêche.

Nous prenons notre repas dans le carré, souvent en musique. Puis l'un va dormir tandis que l'autre prend son quart. Deux façons de faire : assis dans la descente, à l'abri de la capote s'il faut être



Avec son ordinateur portable embarqué, Pierre Deliac avait à sa disposition un véritable bureau... comme à la maison.

vigilant ; allongé dans le carré, une minuterie de cuisine autour du cou sonnant tous les quarts d'heure pour un coup d'œil sur l'horizon et au bateau si tout est calme. Les quarts durent trois heures, de 21 heures au lever du jour.

Lorsque la mer se fâche, il devient difficile de dormir et il faut souvent manœuvrer à deux, de jour comme de nuit. Nos règles personnelles de sécurité impliquent que nous soyons toujours deux sur le



On profite parfois d'un ami spécialiste et équipé pour une petite séance de coiffure en extérieur !

pont si l'un d'entre nous doit sortir du cockpit (par exemple pour prendre un ris). Lorsque cela dure quelques jours, une fatigue insidieuse se développe. Il faut alors être très vigilant et se surveiller mutuellement, car on risque d'effectuer une manœuvre dangereuse sans s'en apercevoir.

Moteur : vive l'autonomie !



Il est indispensable d'avoir un minimum de connaissances en matière de moteur Diesel.

● **Mécanique.** Il faut savoir être autonome, pouvoir faire sa vidange, réamorcer le circuit de gazole, vérifier l'état et la tension des courroies d'entraînement, arrêter un moteur emballé (couper l'arrivée gazole et étouffer avec un gros chiffon l'arrivée d'air), démarrer le moteur en shuntant le relais avec un fil électrique, éliminer l'eau du réservoir gazole, etc. Prévoyez une purge au point bas du réservoir : tous les six mois, on enlève la va-

leur d'un bol, éliminant beaucoup d'impuretés qui finiraient par encrasser le circuit d'alimentation, et on vérifie l'absence d'eau. Achetez le guide-atelier rédigé pour les professionnels. Si vous ne l'utilisez pas vous-même, il sera de toute façon précieux pour le mécanicien qui viendra vous dépanner, et qui ne connaîtra pas forcément ce moteur et ses réglages.

● **Autonomie.** Une autonomie de 500 milles par mer calme est idéale. Pour y parvenir, nous avons à bord un certain nombre de jerrycans. Prévoir un filtre sur le circuit eau de mer et un horamètre au panneau de commande moteur. Sur notre nouveau bateau, nous avons installé une hélice tripale, qui donne une meilleure manœuvrabilité et entraîne mieux l'alternateur de sillage.

● **Coupe-orin.** Ayant subi un certain nombre d'engagements d'hélice par un bout ou un fil de pêche (plus dangereux, car il attaque la bague hydrolube), nous avons prévu une lame coupe-orin sur la ligne d'arbre.



Le traditionnel régime de bananes se balançant sous le portique, le Feeling 10.90 taille sa route, et les amis venus rejoindre Pierre et Geneviève à Futuna et Alofi goûtent à la douceur des îles.



Maintenance : de la régularité avant tout

● **Entretien, électrolyse.** Avant de partir à la découverte du pays où nous venons de jeter l'ancre, nous remettons le bateau en ordre, ce qui demande en moyenne trois à quatre jours. La plus grande source d'ennuis provient de l'extraordinaire développement de la corrosion électrolytique sous les tropiques. Les contacts électriques y sont très sensibles.

Nous éliminons le maximum d'humidité et passons régulièrement un produit nettoyant sur les contacts. Le mieux est d'établir une liste des vérifications à faire avant chaque appareillage, liste établie peu à peu avec nos voisins tourdumondistes, instruits par l'expérience.

● **Livraison de pièces détachées.** Pour commander des pièces indispensables en France, la meilleure méthode consiste à utiliser le fax, qui existe dans les îles les plus reculées. La livraison se fera au mieux par colis postal express,

qui arrivera le plus souvent sans ennui avec la douane. Bien qu'un yacht de passage bénéficie normalement de la franchise douanière pour ses pièces de rechange, il arrive que certains douaniers ne l'entendent pas de cette oreille. Pour les grosses pièces, qui ne peuvent être expédiées que par colis aérien, le contrôle douanier est systématique – il faut alors parlementer pour faire valoir son bon droit !

Ça ne marche pas partout, notamment quand un douanier se met dans la tête qu'il faut passer par un transitaire, lequel, sans aucune valeur ajoutée, prélève jusqu'à 1 000 ou 2 000 francs pour certaines pièces qui ne valent que quelques centaines de francs ! Il est toutefois préférable d'avoir recours à un transitaire sérieux pour des pièces importantes. Le transitaire garantit l'arrivée à bon port, à temps et en bon état, mais il faut savoir ce qu'il en coûte.



Une sortie régulière du bateau au moment de l'escale permet l'inspection complète de la coque et le remplacement des anodes, la corrosion électrolytique étant redoutable dans les mers chaudes.



Gros temps : une fois par an !

En quatre années de navigation, nous avons subi quatre fois du gros temps au large – soit une fois par an. Le plus mauvais coup de vent a été subi au large de Durban, où nous avons essuyé des vents de plus de 55 nœuds creusant la mer à 7-8 mètres, pendant quatre longs jours.

● **Cape.** Lorsque nous tombons sur du très gros temps, nous renonçons à faire route et prenons la cape, qui fait le moins souffrir bateau et équipage. La prise de cape reste un éternel sujet de discussion entre navigateurs. A bord de notre Feeling, nous prenions la cape sèche, barre amarrée légèrement dessous par un fort Sandow, pour ramener l'étrave à environ 80° du vent, tout en laissant une certaine souplesse au safran. Dans ces conditions, le bateau gîte un peu sous le vent et dérive fortement, laissant au vent des remous bien visibles qui cassent la plupart des déferlantes...

*Grand-voile solidement
fermée sur la bôme et génois
partiellement roulé dans
le gros temps... en attendant
des jours meilleurs.*



Survie : répétitions, anticipation

● **Entraînements.** A bord, nous avons longuement répété le scénario suivant : lancer un message d'alerte par radio sur la fréquence de détresse («Mayday», position, identité...), amarrer le sac de survie et les bidons d'eau douce au bib, mettre le tout à l'eau et gonfler, prendre une lampe torche et un couteau spécialement préparés, être prêts à quitter le bord... Tout ça pouvait s'effectuer en quelques dizaines de secondes.

● **Sac de survie.** Il contient une balise Sarsat, une balise aéro émettant sur 121,5-243 mégahertz, un miroir de signalisation, un coffret de fusées, des fumi-

gènes, des vêtements chauds... Pour notre prochain bateau, nous ajouterons un dessalinisateur à main pouvant fournir un quart de litre d'eau à l'heure.



LES QUESTIONS DE CANDIDE

EST-IL FACILE DE PRENDRE LA DÉCISION DE PARTIR ?

«Si on se pose ce genre de question, c'est qu'on n'est pas mûr pour le grand départ. Autant attendre que la question ne se pose plus et que l'envie de partir soit plus forte que toute autre considération. Evidemment, en partant, on doit savoir qu'on risque de ne pas revenir et de voir son existence se terminer quelque part sur la planète, en mer ou à terre. Mais il en va de même quoi qu'on fasse. Et, finalement, il y a tout autant de risques à rester chez soi. Ou à prendre sa voiture...»



Préparatifs de départ : d'un an à trois mois !

Au premier départ, à temps partiel, nous avions mis une bonne année à tout prévoir. Aujourd'hui, quasiment à temps plein et avec une certaine expérience, nous pensons pouvoir être prêts trois mois après l'acquisition du bateau. Vers la mi-août 1995, tous pleins effectués, bateau paré, après avoir embrassé famille et amis, nous irons retrouver nos amis les dauphins...

● **Santé.** Avant le grand départ, nous effectuons des contrôles systématiques dans un hôpital, ainsi qu'un contrôle dentaire et des vaccinations. Nous établissons la composition de la pharmacie de bord avec l'aide d'un médecin.

● **Sécurité sociale.** Pour ceux qui peuvent en bénéficier ou ceux qui versent une contribution volontaire, la Sécurité sociale fonctionne, au lieu de résidence choisi en France, avec un correspondant. Se munir de formulaires (ou en photocopier) pour envoyer des dossiers

hors territoire français. La Sécurité sociale rembourse les frais «de nécessité», en cas de maladie ou d'accident, mais pas les frais de santé qui auraient pu être prévus et effectués en métropole (frais dentaires, optique, etc.). Les hospitalisations et interventions de longue durée ne sont pas prises en compte, d'où l'intérêt d'une assurance rapatriement en cas de maladie grave.

● **Impôts.** Les impôts sont dus dans la mesure où les revenus sont perçus en France – et au même taux. Il est intéressant de s'inscrire au Centre des impôts des Français résidant à l'étranger (9 rue d'Uzès, 75002 Paris) pour bénéficier de délais de remise de déclaration (au 30 juin au lieu de février-mars). Le Centre des impôts exige la désignation d'un correspondant qualifié résidant en France. Ce correspondant peut également s'occuper de la déclaration par procuration établie au préalable.

Bilan : le tour, pourquoi s'en faire un monde ?

● **Assurance-bateau.** La plupart des tourdumondistes, dont les revenus n'atteignent pas le RMI, n'assurent pas leur bateau. Cela nous semble fâcheux quant à la responsabilité vis-à-vis des tiers. En outre, on a intérêt à assurer un bateau neuf. Il n'est pas facile de trouver une assurance à prix raisonnable ; la plupart des grandes compagnies refusent d'assurer le risque navigation «tour du monde» et il faut négocier avec des compagnies spécialisées. Selon les compagnies, le parcours envisagé, les risques couverts et les franchises acceptées, le taux de prime annuel se situe à environ 1,5 % de la valeur agréée du bateau. Il nous paraît utile de souscrire également une police couvrant l'équipage en cas de pro-

blème grave – rapatriement sanitaire ou rapatriement après perte du bateau –, police pouvant se combiner avec la précédente.

● **Caisse du bord.** Nous emportons un peu d'argent liquide et des chèques de voyage, dont le montant varie selon les dépenses envisagées, pour faire face aux premiers besoins en attendant l'arrivée d'autres fonds. Ensuite, nous avons chacun une carte Visa Internationale, acceptée dans le monde entier, et qui permet de retirer de l'argent liquide, dans la mesure où il existe une banque ou un bureau de change à l'escale. Pour faire virer des sommes plus importantes, nous avons trouvé que l'organisme financier français le plus efficace et le moins onéreux restait notre bonne vieille Poste. □



La réussite d'un grand voyage passe impérativement par une minutieuse préparation du bateau et de tout son équipement.

AH ! SI NOUS L'AVIONS SU PLUS TÔT !

- Nous serions partis avec un bateau au plus petit tirant d'eau, voire avec un dériveur intégral, pour ne pas nous interdire l'accès aux plus belles ou aux meilleures zones côtières.
- Nous nous serions assurés de disposer, avant le départ, d'un système de pilote automatique vraiment efficace.
- Nous aurions établi la liste des fournisseurs dont on peut avoir besoin, avec leurs coordonnées complètes (fax et téléphone).
- Nous aurions appris à pêcher au large.
- Nous aurions appris à nous confectionner un bon taud contre le soleil tropical, muni de gouttières pour recueillir l'eau de pluie et conçu pour étaler un vent de 30-35 nœuds – introuvable dans le commerce.
- Et, si nous avions osé, nous aurions pris le départ à bord d'un pur voilier, bien solide, bien stable et bien gréé – a priori un cotre d'une dizaine de mètres –, sans moteur, sans batterie, sans radio, sans électronique, comme nos amis Lin et Larry Pardey à bord de *Talysin*. On arrive quand on peut, on prend la mer comme elle vient, on va là où on peut accéder – mais quelle liberté !

LES BONNES SURPRISES

- L'extraordinaire fraternité des gens de bateau, une fois passé Panama.
- L'hospitalité et la gentillesse des populations des îles.
- Le plaisir de constater que notre bateau prenait bien la cape et permettait d'endurer sans trop de mal les coups de vent.
- Le mode de vie simplifié qu'implique ce type d'expérience : l'entretien d'un bateau neuf est moins coûteux que celui d'une voiture et on peut vivre très convenablement avec l'équivalent du SMIC.

LES MAUVAISES SURPRISES

- Le temps passé à assurer la maintenance.
- La corrosion du matériel, rarement conçu pour les conditions tropicales.
- La prolifération excessive des cafards.