



À TRAVERS LA MOITIÉ DE L'EUROPE SUR NOTRE YACHT TOUT NEUF !

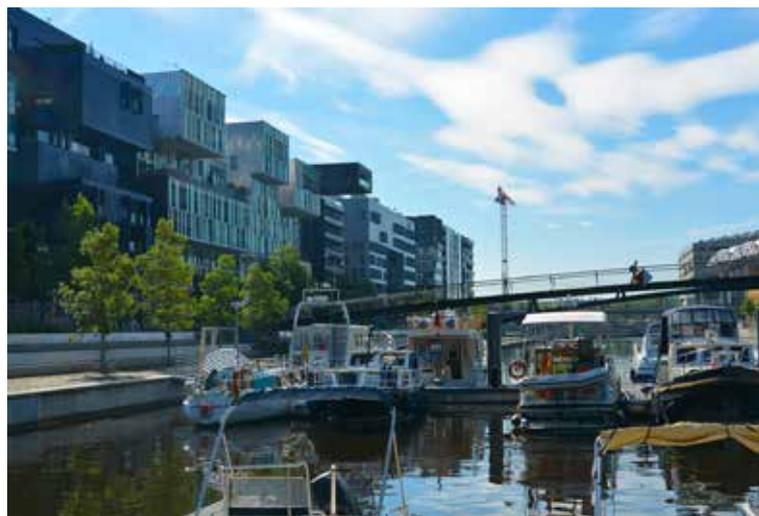
Texte et photos: Randolph Nott

BEAUCOUP DE PERSONNES NOUS PRENDRONT PROBABLEMENT POUR DES FOUS : REMPLACER UN GRAND STURDY 40.9 D'À PEINE TROIS ANS PAR UN YACHT FLAMBANT NEUF. MAIS LE DÉVELOPPEMENT DU « DECKBRIDGE » DANS LA SÉRIE DES MODÈLES « CLASSIC » NOUS A DONNÉ L'IDÉE DE REMPLACER NOTRE HIPPO PAR UN HIPPO II !

Nous avons à l'époque choisi un Grand Sturdy dans la version Longtop parce que nous voulions un yacht avec le moins de marches possibles, une sorte de « bungalow flottant ». En l'occurrence, nous n'avons pratiquement jamais utilisé le toit, à l'exception du Variodeck. Et c'est précisément ce qui nous a amené à choisir ce nouveau yacht : la facilité d'accès au « pont supérieur » sur la base du design moderne du Grand Sturdy, conjointement à l'aménagement intelligent des espaces pour le rangement du canot.

Voilà pour ce qui est des préliminaires de notre premier voyage pour ramener notre nouvelle fierté vers son port d'attache. Notre HIPPO II a été mis à l'eau le 2 juin 2016 dans le port français de Saint-Jean-de-Losne, et les parachèvements ont été ensuite effectués par « H2O ». Il fallait en l'occurrence enlever toutes les protections de transport, aménager le mât et hisser le canot à bord du yacht avec la grue du mât. Lors de toutes ces opérations, les collaborateurs de H2O ont été extrêmement serviables et gentils, et nous avons en outre bénéficié d'un mouillage gratuit dans le port de l'entreprise. Lorsque l'on repense à l'année 2016,

on se souvient probablement de deux choses : les grèves des trains en France et les inondations le long de la Saône et du Rhône. Nous avons heureusement pu atteindre notre destination malgré les grèves. Toutefois, en raison des crues, nous n'avons pu partir que plus tard, notamment pour éviter de rencontrer trop de troncs d'arbres flottants et autres obstacles. L'un dans l'autre, nous avons pu larguer les amarres le 6 juin et commencer notre voyage ! Nous avons toutefois encore connu quelques désagréments car plusieurs endroits où nous voulions mouiller pour de belles petites excursions à terre étaient inondés et



donc inaccessibles. Toutes les écluses n'étaient pas non plus en service, et la navigation était même parfois directement dirigée par les barrages. Pour nous en tant que « marins de haute mer » avec peu d'expérience des voies fluviales, cela promettait d'être un voyage passionnant !

Dans le port de Chalon-sur-Saône, un autre plaisancier nous a indiqué la « Halte Nautique Confluence », un port de yachts particulier à Lyon qui ne figurait pas dans notre Guide de navigation sur les eaux intérieures de France. (Bien que ce guide soit malheureusement un peu dépassé et qu'il mentionne parfois un port qui depuis est fermé, il n'en reste pas moins un guide de voyage utile voire indispensable.) Le vendredi 10 juin au matin, nous sommes partis de Confluence pour atteindre déjà après 1,5 km la confluence de la Saône et du Rhône. Ici aussi la crue n'était pas encore tout à fait résorbée, et il y avait surtout au niveau des écluses beaucoup de bois mort et autres objets entraînés par le courant. Pour nous, cela signifiait que les filtres de liquide de refroidissement – en dépit de manœuvres prudentes – devaient être nettoyés tous les jours.

Bien qu'elle nous avait déjà impressionnés avec son dénivelé de 14,5 mètres, l'écluse de Sablons n'est pas à comparer à celle de Bollène dont le dénivelé est de 22 mètres ! Nous devons reconnaître qu'initialement le grand nombre d'écluses nous avait un peu inquiétés. Nous avons toutefois pu constater que le contact par VHF et le passage des écluses se sont déroulés sans problèmes, d'autant plus que toutes les écluses du Rhône sont équipées de bittes d'amarrage mobiles. Nous avons aussi eu dans les écluses l'occasion de rencontrer régulièrement le capitaine d'une péniche avec qui nous avons pu deviser sur les joies de la vie sur l'eau pendant les temps d'attente. Une péniche est un bateau de marchandises en vrac typiquement français qui est souvent transformé en résidence. Grâce à leurs grandes dimensions standard (38,5 m de long sur 5,05 m de large) ils offrent beaucoup d'espace et il n'est pas rare qu'ils soient très bien agencés. Le capitaine de « notre » péniche nous a donné un conseil précieux sur un port des yachts particulier à Avignon, que nous aurions sans cela raté. Nous avons donc ainsi pu venir nous amarrer sur la berge derrière le célèbre pont d'Avignon, juste à côté d'un autre Linssen et avec vue sur un troisième Linssen !

Avignon est un haut lieu touristique, et nous nous sommes donc accordé le temps de visiter et de flâner dans cette superbe ville historique, avec son Palais

Ports des yachts à Lyon : « Halte Nautique Confluence ».

des Papes et autres monuments chargés d'histoire. Le 15 juin à huit heures et demie, nous entamons notre dernière étape sur les voies navigables de France. À dix heures un quart, nous atteignons la dernière grande écluse fluviale près de Beaucaire. Alors qu'il nous avait inquiétés au début de notre voyage, le passage des écluses est quelque chose que nous maîtrisons maintenant, et tout s'est passé sans trop de problème. À deux heures un quart, nous atteignons l'écluse près de Port Louis. Étant

donné que cette écluse (combinée à un pont mobile) n'est que sporadiquement en service, nous avons dû attendre jusqu'à quatre heures un quart, pour ensuite entrer dans le port des yachts tout proche vers cinq heures. Par ailleurs, il est obligatoire en France de porter des gilets de sauvetage dans les écluses, et nous l'avons toujours fait, sauf dans cette dernière écluse ! Nous l'avons oublié parce que nous étions tellement enthousiastes à l'idée de pouvoir finalement naviguer sur la Méditerranée, mais cela nous a valu une solide remontrance de la part de l'éclusier par le biais du système impressionnant des haut-parleurs !

Dans le Golfe de Fos, nous avons enfin pu jouer dans la cour des grands. La route maritime vers Marseille est très fréquentée par des navires de haute mer. La destination du jour était l'archipel de Frioul, où nous

Amarrage sur la rive derrière le célèbre pont d'Avignon.



L'écluse de Bollène avec un dénivelé de pas moins de 22 m





le célèbre site du roman d'Alexandre Dumas « Le Comte de Monte-Cristo »

avons accosté dans le port des yachts qui donne sur le célèbre site du roman d'Alexandre Dumas, Le Comte de Monte-Cristo, avec la ville de Marseille en arrière-plan. Le jour suivant, nous avons pris le bac vers Marseille, ce que l'on nous avait conseillé en raison du fort trafic dans le port de la ville, et cela s'est avéré être un bon conseil ! Ce récit de voyage ne permet malheureusement pas de décrire tous les sites intéressants de cette ville. Tout comme pour les autres villes, nous avons d'abord fait une visite guidée avec un bus pour avoir une impression générale de Marseille, après quoi nous avons visité la ville à pied.

Le lendemain, nous avons poursuivi notre voyage, d'abord vers Bandol et ensuite vers Cavalaire-sur-Mer. La distance entre ces deux points est de 42,3 milles marins, soit une journée de navigation tranquille. Dans la suite de notre périple, nous avons augmenté nos distances journalières jusqu'à 70 milles marins. En l'occurrence, il ne faut pas oublier qu'un Linssen est un bateau confortable et non un hors-bord qui couvrirait une telle distance en moins de trois heures par temps clément et mer calme. Notre HIPPO II est peut-être plus lent, mais il peut naviguer quand d'autres préférèrent rester au port. Par mer agitée, le stabilisateur RotorSwing que nous avons ajouté en option sur ce yacht a amplement démontré son efficacité.

Après Cavalaire, nous avons poursuivi notre navigation en passant par des villes côtières comme Cannes, Nice, Monaco et San Remo. La mer était calme et le temps superbe, de sorte que nous avons pu délicieusement paresser sur le pont. Nous avons dédaigné les stations balnéaires mondaines et avons accosté dans le port des yachts de Loano. Nous avons bien entendu remplacé notre pavillon français par un italien. Depuis Loano nous avons traversé le Golfe de Gênes vers Lavagna, soit une distance de 48 milles marins. Nous avons de temps en temps rencontré des navires hauturiers en route vers Gênes, mais beaucoup moins que dans le Golfe de Fos. Le vendredi 24 juin, nous avons écrit dans le journal de bord : 9h10 amarres larguées à Lavagna, cap: sud-est/ 76°. Après 28 milles marins, les rochers de La Spezia étaient en vue, ce qui voulait

dire que nous avons atteint la mer Ligure. La Spezia est le chef-lieu de la province italienne de la Ligurie (Riviera di Levante), et à l'extrémité de la côte ligure le thermomètre d'eau indiquait pas moins de 24° C. Nous avons continué en mettant le cap sur Porto di Pisa, au sud de l'embouchure de l'Arno. L'aimable dame du port des yachts nous a dit qu'il n'y avait que 12 km à parcourir le long de l'Arno pour arriver à Pise. Nous avons alors pour la première fois utilisé nos vélos électriques qui étaient jusque-là bien rangés dans la « cave », soit l'espace de rangement sous le cockpit. Le trajet entre le port des yachts et la ville n'était pas très joli, et nous n'avons presque rien vu de l'Arno. Quant à Pise, la ville regorgeait de touristes qui trouvaient (et notamment les asiatiques) particulièrement drôle de prendre des photos avec les bras tendus comme s'ils soutenaient la tour. Pour nous cela était un spectacle assez bizarre, mais en tant qu'Allemands du nord nous n'avons sans doute pas tout-à-fait le même sens de l'humour.

Le dimanche 26 juin, nous avons à nouveau mis le cap sur le sud-est. Le vent s'était levé, et notre application météo nous indiquait une hauteur de vague de 0,7 m, ce qui correspondait parfaitement aux faits. Cette application pour l'iPhone/Android appelée « Windfinder » est absolument à recommander ! Les informations sont très précises. En fait, nous voulions accoster dans le port des yachts de Sali (près de Gagno), mais nous n'avions pas compté sur le fait que le dimanche vers 4h30 tous les plaisanciers d'un jour rentraient avec leurs petites embarcations dans le port, de sorte que c'était vraiment la cohue. Le vent fort et les eaux peu profondes à l'entrée du port rendaient une attente prolongée dangereuse, nous avons donc décidé de poursuivre vers Punta Ala. Nous n'avons atteint ce port que vers 19 heures, et avec un prix de 150 euros, cela s'est révélé la nuitée la plus chère de notre voyage ! En l'occurrence, nous ne nous prononcerons pas sur le fait de savoir si le personnel se rendait compte que nous n'avions plus vraiment d'autre alternative ...



Le jour suivant, devant la presqu'île d'Argentario, nous avons dû à nouveau affronter une mer très agitée et de hautes vagues, mais fort heureusement nous avons atteint assez rapidement le port des yachts de Cala Galera. Notre prochain arrêt a été le port des yachts Riva di Traiano, et le jour suivant nous naviguons le long de l'embouchure du Tibre, avec un trafic de bateaux très important. Le soir, nous avons accosté à la Marina del Nettuno, pour parvenir le jour suivant (à savoir le 1er juillet) au port des yachts de Torre del Greco près de Naples. Ce n'est que des semaines plus tard qu'un Italien de Salerne nous a expliqué qu'il s'agissait de l'un des endroits les plus dangereux d'Italie pour accoster, et qu'il ne fallait absolument pas y passer la nuit. Nous sommes restés là jusqu'au 4 juillet en profitant de ce très beau moment. Avec nos voisins italiens sur le même ponton, nous avons fêté la victoire de l'équipe de football allemande sur celle d'Italie. Torre del Greco nous paraissait être un endroit favorable car on peut facilement atteindre Pompéi et également Naples par le train. Nous n'avons pas escaladé le Vésuve, mais nous avons pu l'admirer tous les jours depuis notre yacht ! On pourrait déjà écrire tout un récit de voyage rien que sur Pompéi et Naples, tellement il y a de choses à y voir ! Nous avons en outre visité Paestum en Herculaneum, qui tout comme Pompéi a été rayé de la carte lors de l'explosion du Vésuve en 79 après J.-C. (afbeelding: RNO_7204-2).

Notre étape suivante nous a conduit à Marina di Camerota, en parcourant une distance de 74,1 milles marins (NB : les distances journalières augmentent énormément !), et le jour suivant nous avons mis le cap sur Cetraro en Calabre. Notre halte dans le port des yachts de Tropea a été ensuite notre point de départ pour pénétrer dans le détroit de Messine.

Vue sur le Vésuve



Ce détroit est généralement considéré comme particulièrement traître, et il a constitué lors de la deuxième guerre mondiale un obstacle important pour le général britannique Montgomery. Mais en ce qui nous concerne, la météo avait prévu du très beau temps, nous avons pu profiter en toute quiétude de ce voyage et voir comment travaillaient les pêcheurs d'espadon. Ce type de pêche particulière ne se pratique que dans le détroit de Messine. Le capitaine du bateau se trouve haut perché dans un nid-de-pie et veille à ce que le bateau soit en bonne position pour le marin qui se sert du harpon et qui se tient sur une proue allongée. On lit parfois des récits de collision avec ces pêcheurs, mais c'est probablement surtout dû à l'inattention des plaisanciers concernés. En bref, si vous restez bien au milieu du chenal et que vous faites attention, il ne peut rien arriver !

Dans le détroit de Messine, nous avons accosté dans le port des yachts de Reggio di Calabria. Cela a été de loin le pire port de tout le voyage ! L'ancien port était plein comme un œuf et l'on nous a ordonné par VHF de continuer vers le nouveau port. Celui-ci se trouve dans un port industriel et ne comporte que quelques pontons flottants. Ici aussi on peut à peine se reposer, parce qu'il y a chaque heure des bacs qui accostent et qui partent, ce qui provoque beaucoup de bruit en plus d'un remous important. Ce n'est que la nuit qu'il y a quelques heures calmes. Cela a été pour nous une raison suffisante pour jeter les amarres déjà à six heures et demie et mettre le cap sur Capo Pellaro. Après avoir parcouru 7,4 milles marins, nous avons donc quitté le détroit de Messine, et après avoir de nouveau navigué 17,1 milles, (position exacte : 37° 54,447 N, 015° 45,617 E) nous nous sommes dirigés vers l'est (90°) pour, après quelque 31,5 milles supplémentaires, nous diriger à hauteur de Galati vers le nord-est (40°) en direction de Porto delle Grazia, un port de yachts avec un excellent service. L'endroit nous a tellement plus que nous avons décidé spontanément de faire une petite pause d'un jour, pour ne reprendre la mer que le dimanche 10 juillet. À deux heures de l'après-midi,

notre quiétude a toutefois été troublée par le vacarme d'une alarme DSC mentionnant un bateau en difficulté à la position 35° 50 N, 014° 30 E. Au départ de notre position toutefois, la distance était bien trop grande pour que nous puissions porter secours. Vers cinq heures nous avons atteint le vieux port de Crotona, et nous sommes partis le jour suivant pour traverser le golfe de Tarente vers Santa Maria di Leuca. Cette traversée est longue de 72 milles marins en pleine mer, de sorte que la majeure partie de la journée s'est passée sans pouvoir voir la terre ! Au cours de ce trajet, nous avons décidé de tester notre HIPPO en mettant plein gaz. À 2 800 tours, nous avons déjà atteint une vitesse de 8,5 nœuds, et à 1950 tours, la vitesse est retombée à 6,5 nœuds.

À midi et demi, nous avons de nouveau reçu une alarme DSC sans indication de position. Nous ne pouvons que spéculer sur le fait de savoir si ces alarmes avaient quelque chose à voir avec des bateaux de réfugiés. À trois heures, la terre était en vue, et à six heures et demie, nous avons pu accoster à Leuca après avoir parcouru 72 milles marins. À ce stade du voyage, notre bateau totalisait 1313 milles marins et le moteur 212 heures de service.

Nous avons mis le cap sur le Porto Turistico à San Foca, où nous avons atteint la mer Adriatique. La pluie accompagnée d'une tramontane désagréable nous a rendu l'accostage particulièrement pénible ! Lors des préparatifs de cette croisière, nous avons quelques appréhensions à propos de la navigation sur la Méditerranée, mais depuis nous pouvons affirmer qu'il peut se passer bien plus de choses difficiles sur la mer Adriatique (sur laquelle nous naviguons par ailleurs depuis plus de 30 ans) ! Le lendemain, nous sommes passés au large de Brindisi et Monopoli vers la Marina Cala Ponte, un nouveau port très soigné qui se trouve toutefois dans un site un peu reclus. Nous y avons loué une voiture pour aller voir à Alberobello les célèbres maisons Trulli.

Leurs murs particulièrement épais en pierres naturelles massives où sont percées quelques toutes petites fenêtres font que ces Trulli offrent une protection optimale contre la perpétuelle canicule estivale en Apulie. En hiver, les Trulli emmagasinent par contre longtemps la chaleur produite par les feux de cheminée. Jusqu'au milieu du siècle passé, ces « maisons de pauvres » étaient pratiquement tombées dans l'oubli, mais on assiste depuis à une véritable renaissance. Certaines d'entre elles sont même louées comme maisons de vacances. Alberobello est parfois appelée « la capitale mondiale des Trulli » et est inscrite depuis 1996 au patrimoine mondial de l'UNESCO.

En raison d'un important rendez-vous à Liverpool nous avons dû reporter la poursuite de notre voyage au 23 juillet. Lors de notre retour, nous avons continué vers Bari où nous avons accosté à Nautica Ranieri. Il était entre-temps nécessaire de faire un gros entretien du moteur. La maintenance générale chez Monsieur Ranieri a été particulièrement bien faite, et le port de Bari s'est révélé être très animé avec de nombreux bacs. Cela ne nous a que très peu gêné au ponton chez Ranieri, contrairement à Reggio di Calabria, comme nous l'avons indiqué plus haut. Nous avons alors ressorti nos vélos et sommes allés dans le centre historique de Bari.

Le jeudi 28 juillet, nous avons continué vers Vieste, notre dernière halte sur la côte italienne. Le matin suivant, nous avons mis le cap sur Korčula en Croatie. Pour cela, nous avons dû traverser la mer Adriatique, et vu les hautes vagues à bâbord, nous avons à nouveau pu apprécier le fonctionnement de nos stabilisateurs RotorSwing. Même si la traversée a été plus courte que la distance parcourue le jour précédent, elle faisait tout de même un bon 72 milles marins ! Dans l'après-midi, nous avons infléchi notre cap en direction de l'île de Lastovo. Il n'y avait malheureusement plus de place dans la baie de l'île pour y jeter l'ancre, mais nous avons lu sur Internet qu'un autre skipper avait pu s'amarrer sans problème au ponton des Douanes. Avec un fort vent de 10 nœuds nous avons atteint le quai à 20h05... pour en être chassés dans la demi-heure par la police ! Par miracle, nous sommes parvenus à convaincre les agents qu'il était trop tard pour une nouvelle manœuvre d'accostage, et que nous

Alberobello avec les célèbres maisons Trulli



ferions la déclaration en douane le lendemain matin. Ils nous ont en outre signalé que les Douanes fonctionneraient en permanence, mais cela s'est avéré ne pas être le cas ici, étant donné que le bureau et le terrain étaient complètement déserts ! Les agents nous ont également signalés que nous étions amarrés directement à la place du bac, et que cela causerait un très fort remous. Rétrospectivement, nous ne pouvons plus dire exactement comment nous sommes parvenus non seulement à rester là, mais en outre à obtenir des agents qu'ils nous aident à amarrer davantage le bateau avec des cordages supplémentaires. Toujours est-il qu'à peine une heure plus tard nous avons été surpris par quelqu'un qui criait et toquait violemment à la porte. C'était le douanier, à qui ses collègues de la police avaient apparemment demandé où il était passé, et qui était donc furieux contre ces touristes avec leur yacht. Nous avons dû déployer des trésors de charme et de force de persuasion pour pouvoir après la déclaration en douane rester encore à quai jusqu'au lendemain. Tout cela a heureusement abouti à ce que le douanier se radoucisse, qu'il remplisse lui-même la liste de l'équipage, et au final ne ferme pas la porte de son terrain bien gardé, de sorte que le lendemain matin nous avons pu marcher jusqu'au village pour nous annoncer à la capitainerie du port.

L'un dans l'autre, nous avons donc atteint « notre » côté de la mer Adriatique et avons pu dès lors navi-

guer vers l'est, vers notre destination finale, à savoir la Marina Veruda près de Pula en Istrie. Nous avons compté deux semaines pour ce trajet, mais nous avons dû constater que pendant l'été il valait mieux laisser la côte croate aux Italiens qui semblent y organiser des semaines italiennes. Tout comme ces sympathiques gens du sud peuvent se transformer en pirates de la route dès qu'ils sont derrière un volant, sur l'eau aussi ils provoquent pas mal de nuisances ! Ils sont tous très sympathiques, mais ils semblent régler les choses autrement et les règles de la navigation ne semblent pas s'appliquer à leur cas. Les habitudes allemandes d'ordre et de courtoisie semblent être en conflit avec le style de vie parfois un peu débridé du sud !

