

Dunkerque > Cherbourg

tomtom, le 26 septembre 2009 à 03:58

Du 9 au 11 août 2009

Mais quelle idée, aussi, d'aller acheter un bateau à Dunkerque !!

Eh oui, car si vous avez bien suivi le [précédent billet](#), nous avons donc fait l'acquisition de notre beau [Gib Sea 38 DL](#) sur un terre-plein de Dunkerque, avec la Mer du Nord pour dernier terrain vague, et des vagues de dunes pour arrêter les vagues, tout ça ...

Donc, pour des Bretons (d'adoption), du Sud qui plus est, c'est plus de 500 milles à faire pour ramener le bateau, dans une des mers les plus fréquentées du monde, pas forcément réputée pour son eau à 28°C, ses plages de sable fin et ses cocotiers ... même si au départ de Dunkerque, ciel bleu et grand beau temps sont au rendez-vous !



Après quelques aller-retours Auray-Lorient en voiture, histoire de mieux faire connaissance avec le bateau, de régler les quelques bricoles pour être sûr (ou presque) qu'il ne nous en arrivera pas en pleine mer, de dévaliser les rayons de boîtes de conserve des supermarchés de la ville (s'en est suivi un étalonnage des coffres : 1 caddie bien en chair remplit 1 coffre dans le carré de Schnaps, sachant qu'il y a 6 coffres de dimensions similaires !), ou encore de faire visiter le bateau à des copains de Lille ou à la famille de Clairette, après encore quelques jours de bricolage au sec puis, enfin, à flot, les équipiers supplémentaires (Boris, Tristan, [Titosaure](#) et Monsieur Doudou) à bord, une coupe de champagne partagée avec les parents de Boris et

nous nous éloignons des jetées de Dunkerque, destination Cherbourg, portés vers le Pas-de-Calais par un léger flux de Nord-Est, qui n'allait malheureusement pas durer ...

Oui, je sais, la phrase-paragraphe précédente est insupportablement longue. Mais ça m'amuse .



En effet, après la première nuit d'une navigation relativement paisible (enfin pas pour tout le monde, Clairette la courageusette voulant s'amariner toute seule sans médicament sans rien remplissait régulièrement un seau que ses équipiers bienveillants vidaient...), le vent s'est mis à tourner à l'Est (ça va), puis au Sud-Est (ça va encore), puis au Sud (ça commence à être pas terrible) pour finir au Sud-Ouest (là c'est carrément dans le nez). On a donc été obligés de tirer des bords, et de vivre penchés d'un côté ou de l'autre. Pour les non-voileux, tirer des bords, c'est remonter contre le vent en zigzaguant, étant donné qu'on ne peut pas aller directement contre le vent (enfin si, avec le moteur, mais c'est moins drôle). Et quand on remonte contre le vent, on penche beaucoup.





Ca a donc été un peu moins rigolo, surtout quand les bulletins météo captés par VHF indiquaient du force 3-4 (voir l'[échelle de Beaufort](#)) et que l'anémo montait toujours, plus de 20 noeuds, bientôt 25 ... avec en prime de la pluie de temps à autre. C'est là que l'enrouleur de génois a commencé à faire des siennes.

Le génois, c'est la grande voile triangle à l'avant du bateau. Pour faciliter les choses et ne pas avoir à affaler la voile sur le pont à chaque fois, a été inventé l'enrouleur, qui sert comme son nom l'indique à enrouler la voile et donc à réduire sa surface. Ca marche super bien, sauf quand ça ne marche pas. Et là, par 25 noeuds de vents forcissant à bientôt une trentaine (soit un bon force 6-7, contre les 3-4 annoncés), ben ça n'a pas marché. Pas moyen de rouler ce fichu génois ... Un coup de bourrinage sauvage sur le winch de commande de l'enrouleur et hop, une poulie de renvoi qui vole ! Du coup, il a fallu envoyer quelqu'un devant (merci Tristan) dérouler le bout de commande et le renrouler intégralement autour du tambour (pour les néophytes, je ferai un article spécial sur l'enrouleur bientôt, vous zinquiez pas vous saurez tout tout tout sur l'enrouleur !). Tout ça pour devoir réenrouler le génois quasiment à la main, depuis l'avant. En principe, un enrouleur c'est fait pour éviter d'aller devant pour réduire la voile. En principe ...

Mais ce quart était placé sous le signe de la Poisse avec un grand P comme Prout. Les batteries étant un peu déchargées, nous démarrons le moteur, et enclenchons le régulateur d'alternateur installé à Dunkerque ... Quelques minutes après, au moment où Tristan part se reposer après une lutte amère contre les éléments sur la plage avant, digne des gladiateurs des jeux du cirque affrontant une meute de lions qui n'ont mangé que de la salade depuis 3 semaines (mais non je ne m'é gare pas), « CRRRRRRRRRRRAAAAACC » dit le moteur. Arrêt en urgence, regards mi-dépité, mi-incompréhensifs. Le moteur perdait un peu de liquide non identifié, c'est vrai. Mais pas de quoi en faire un plat (et puis un plat au liquide non identifié de

moteur diesel, bof), notre 305 de 1986 et au kilométrage incertain, avec le même moteur, suinte l'huile et roule sans problème. Enfin, en tous cas, nous déclarons le moteur hors d'usage pour l'instant (même si moi j'aurais bien essayé de lui mettre un petit coup de démarreur, sur le coup, mais Tristan, à raison, m'en a dissuadé) tant qu'il n'a pas subi une petite inspection au grand jour.

Sans moteur, c'est encore moins drôle : pas d'électricité, donc pas de pilote automatique, pas d'ordinateur pour la navigation, pas de frigo (enfin ça c'est pas grave, vu la température hivernale de ce mois d'aout) ... Nous continuons néanmoins de viser Cherbourg, port le plus facile d'accès sans moteur.

Bref, la nuit passe, moi j'ai le moral dans les chaussettes (même si je me dis qu'après tout on est sur une coque qui flotte et qui a un mât et des voiles qui lui permettent d'avancer), surtout quand je me réveille et ... qu'on est revenu à la même position que 2h auparavant, au large d'Antifer. Avec le génois enroulé aux 2/3, le vent qui ne veut pas souffler dans la bonne direction, nous avons fait un bord plein Nord, suivi d'un bord plein Sud. Nous n'avions pas gréé l'inter à cause de doutes émis par l'équipage de quart sur la tenue de la cadène à l'avant, et une mauvaise mémoire du skipper (c'est moi) concernant cette ferrure. Bref, avec le génois enroulé aux 2/3, on ne fait pas de cap, en tous cas. A la réflexion, c'est tout à fait normal ...



S'ensuit encore une nouvelle journée de près, mais le vent est moins fort, et, si des grains surviennent encore, on voit le soleil entre eux ... pour finir avec une mer quasiment plate et de la pétrole ! Clairette est moins malade, la pointe de Barfleur et son phare (au réveil de ma sieste, j'ai demandé : « C'est quoi la cheminée là-bas ? » rires amusés des équipiers de quart peu compréhensifs envers un skipper visiblement atteint d'un sérieux syndrome encéphaloréctal sont parés, et l'arrivée est prévue à Cherbourg dans la soirée du 11, un peu

plus de 2 jours après le départ de Dunkerque. ' »Ca sent les vaches ! » lancerai-je en chœur avec Tristan lorsqu'une effluve caractéristique de leur plancher frappa nos narines à quelques milles du rivage.

Pendant cette journée plutôt calme, le moteur a pu être inspecté rapidement : courroie de distribution ok, niveau d'huile estimé ok (pas facile de faire le niveau d'huile dans un bateau qui bouge), liquide de refroidissement ok, huile réducteur ok, rotation de l'hélice ok (pas de craquement laissant croire à un engrenage cassé dans le réducteur). A l'entrée de la rade de Cherbourg, voyant que le vent faiblit, qu'il fait bientôt nuit, qu'on est tous fatigués et qu'on en a pour des heures à arriver à la voile pure, il n'y a pas vraiment de raison de ne pas tenter de démarrer. Coupe-circuit, préchauffage, démarrage ... Et hop ! Le bon vieux XUD reprend du service ! Tristan, en bon ingénieur PSA, nous dira : « Je l'savais, ça pouvait pas être de la faute du moteur ! » (voir ci-dessous pour l'explication)

Arrivée à Cherbourg bien tard, donc, réveillés par la préposée au recouvrement de la redevance portuaire (pas donnée, en l'occurrence, avec douches en sus et wifi à 14 euros la journée – 100 balles !!). Au programme : journée bricolage avec réparation des choses réparables, quelques courses, repas avec Damien qui habite à quelques pâtés d'immeubles ... pour repartir le soir même et attraper l'autoroute du raz Blanchard !

La suite au [prochain épisode](#) !

Petit bilan de cette première partie de convoyage :

– bilan humain d'abord : Clairette a été malade presque tout le long, mais ça ça va passer, elle a passé ses 2 premières journées en mer d'un coup, l'amarinage est terminé ! En plus avec les bracelets magiques de Boris pour la suite du voyage, tout va bien se passer !

– bilan humain suite : les pâtes, c'est la vie : pâtes au poivre et à la crème, pâtes aux oeufs, pâtes aux lardons, pâtes au pesto, pâtes à l'emmental... au petit déj, au goûter du matin, à midi, au goûter, le soir, au goûter de la nuit...

– bilan technique : le bateau se comporte vraiment bien à la plupart des allures, on peut souvent le laisser barre amarrée ou libre quelques minutes sans qu'il ne vire de bord ou empanne tout seul ... pas besoin d'envisager de modifier le plan de voilure (passage en ketch) pour améliorer la stabilité de route !

– l'AIS c'est une belle invention, tout de même ! en plus ça permet de jouer à « à votre avis il transporte quoi le bateau là bas ? »

– le moteur : c'est l'hypothèse de Boris qui nous a paru la plus vraisemblable : il y a probablement eu un court-circuit quelque part qui a actionné le démarreur ou son relais alors que le moteur était déjà en fonctionnement, d'où le bruit d'engrenage assez caractéristique entendu par Tristan ... à relier aux châtaignes que j'ai prises en manipulant la poignée de commande du moteur. Du coup, à Cherbourg, réfection de l'étanchéité du tableau de bord où

arrive le faisceau électrique du moteur (ce qui n'a d'ailleurs pas résolu les châtaignes, il va falloir chercher ailleurs ...).

– l'enrouleur : pour l'instant, pas les moyens ni le temps de lancer une réparation d'envergure pour savoir pourquoi ça bloque, on fera avec. Changement de la poulie explosée par une plus grosse, et surtout démontage et nettoyage du winch qui tournait difficilement ... cela ne résout pas complètement le problème, mais c'est mieux que rien

– petite fuite d'eau au niveau du presse-étoupe : 2 coups de clé de 13 et c'est réparé ! plus une goutte ne passe lorsque l'arbre ne tourne pas !

– le hale-bas : les rivets de fixation de la ferrure de hale-bas au mât ayant lâché lors d'un largage de ris un tantinet foireux, rerivetage de la ferrure. Peut-être faudra-t'il trouver un meilleur système de fixation, 8 rivets travaillant en traction ça me paraît un peu faible pour une ferrure de hale-bas

– tension des haubans : après en avoir repris une bonne partie en mer, le gréement trop souple a retrouvé un semblant de tension, les haubans sous le vent ne se baladent plus, merci Boris et Tristan pour les heurs passées avec une clé à molette sur le passavant sous le vent !

– le gain du pilote nke est calé sur le speedo. Donc, quand le speedo donne une valeur fausse, le pilote n'est pas bien calé ... Pendant un moment, le speedo a fonctionné, mais donnait une valeur qui nous semblait bien faible par rapport à la vitesse GPS et à nos observations « à la louche ». Probablement un problème de placement sous la carène, loin d'être optimal, près du saumon de quille, donc dans une zone d'accélération ou décélération de fluide ...

– feux de navigation : les feux à LED bricolés à la maison ont bien fonctionné et on a été très contents de les avoir quand il a fallu économiser l'électricité ... mais c'est la connexion à l'interrupteur au tableau électrique qui, au gré des mouvements du bateau, créait des faux contacts et nous transformait en bouée babord, tribord ou cardinale suivant le côté ! Un coup de fer à souder et tout rentre dans l'ordre ...

– pompe de douche : désamorçage systématique, le clapet anti-retour est pourtant neuf. Il faudra probablement la changer, la pompe n'est pas adaptée à cette utilisation ...

– eau douce : il faudra ajouter une pompe manuelle ou à pied sur le circuit d'eau, car quand il n'y a plus d'électricité, on ne peut plus tirer d'eau dans les réservoirs ... Heureusement que, prévoyants, on avait pris un jerrycane (huhu) indépendant de 20 L pour pallier à cette éventualité.

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2009/09/26/dunkerque-cherbourg/>

0 commentaire(s) :