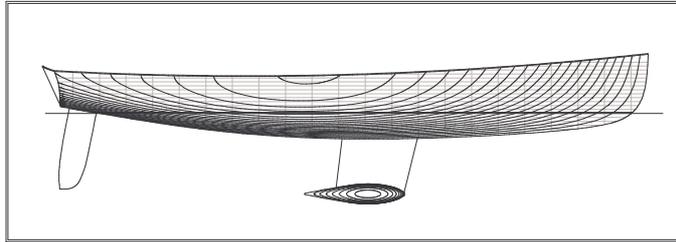


Vers Reykjavik, Islande...  
À bord d'Étoile Horizon



**M**aintenant il fait nuit. Le vent est tombé et les gréements souffrent ; les voiles claquent d'un bord sur l'autre, agitées par une longue houle qui arrive du sud ouest. Quelques risées venues du nord-ouest se font sentir de temps en temps. La patience des marins est mise à rude épreuve.

Des feux vacillent au loin sur l'horizon vers l'arrière, il s'agit probablement de "Nouvelle Calédonie", un petit "classe 40" engagé dans la course, comme nous autres, de Paimpol à Reykjavik. Nous le devançons un peu mais ces "classe 40" sont des diables de bateaux de course terriblement véloce, surtout au portant ! Et puis malgré leur petite taille (12 mètres) le près ne leur sera pas vraiment handicapant grâce à leurs ballasts d'eau de mer de 750 kg qui ajoutent beaucoup de raideur à la toile. D'autres "classe 40" nous entourent, "Merena", "40 Mille Sabords", "Azawakh"... Nous sommes encore assez groupés à ce stade du parcours.

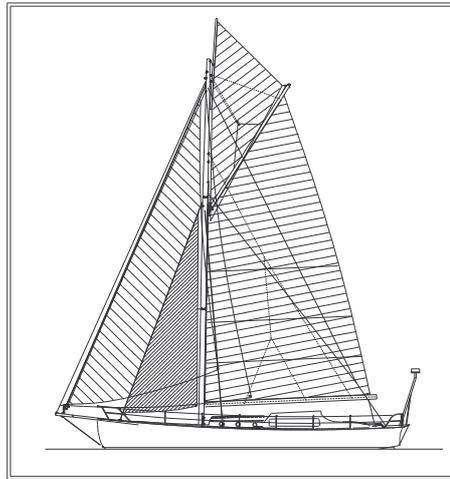
Jusqu'ici tout allait bien. Depuis Paimpol nous avons marché entre 6 et 8 noeuds au près serré dans une mer calme par un vent 8 à 10 noeuds.

Étoile Horizon avance maintenant à 3 ou 4 noeuds à l'approche du sud-ouest de l'Irlande. Le vent refuse mais il faut pourtant contourner ce cap pour poursuivre vers le Nord.

Bob décide de virer de bord et de tirer vers l'WSW alors que d'autres concurrents continuent vers l'WNW à s'approcher de la terre en profitant d'un vent plus favorable pour l'instant. C'est un risque à prendre de la part de Bob, un pari sur l'évolution de la météo. Une petite dépression s'avance doucement vers l'est mais son trajet reste encore aléatoire.

Nous avons bien sûr, envoyé le flèche à bâton depuis le départ. Petit exercice pour se mettre en appétit par temps calme. Il vaut mieux engager cette manoeuvre aidé de trois gaillards ! L'envoyer seul, reste possible naturellement, mais avec beaucoup plus de temps et un peu plus de sueur, en alternant le contrôle des 3 manoeuvres courantes : la drisse, l'amure et l'écoute ; manoeuvres qu'il faut peser de concert. Il ne s'agit pas de souquer sur la seule drisse sans retenir l'amure, car le flèche pourrait simplement être

emporté par le vent loin du bateau... Sur Étoile Horizon, l'écoute du flèche circule à l'intérieur du pic en aluminium creux et ressort à son extrémité haute



sur le dessus par un réa. Evidemment, cette écoute peut aussi bien revenir sur le pont à bâbord ou à tribord. Mieux vaut envoyer le flèche sous le vent de la grand'voile en le faisant bien passer du bon côté des balancines !

Tout cela paraît compliqué mais avec un peu d'habitude le flèche se hisse assez bien. Et puis la récompense est immédiate : 17 mètres carrés envoyés à 17 mètres au-dessus des flots, voilà de quoi capter les petits airs hauts perchés. Le "bâton" du flèche augmente la hauteur du mât de 4

mètres : l'image est superbe ! La grand'voile passe d'un coup de 80 à 97 m<sup>2</sup>.

C'est ainsi que nous avons pris le départ de la course à Paimpol, avec "tout dessus", c'est-à-dire 165 m<sup>2</sup> de toile noire. Au milieu des "classe 40" super modernes aux gréements très élancés, le spectacle était unique !

Étoile Horizon n'est pas vraiment un bateau de course mais un bateau de croisière. Lors de sa conception, Bob voulait "...un bateau de retraite, comme je les aime avec un beau gréement aurique et pas trop de tirant d'eau..."

Un bateau de retraite, certes, mais pas une *trapanelle* et encore moins un fer à repasser !. Bref, un casse-tête qui fit la joie du bureau d'étude. Et puis la vie étant ce qu'elle est, les choses évoluent : finalement, Bob n'avait pas fini de vouloir en découdre encore un peu en participant à quelques belles courses.

Après avoir été remanié plusieurs fois, le navire est revenu à sa configuration originelle avec évidemment des améliorations compte tenu de son vécu dans l'épreuve ! On pourra dire qu'il s'agit là d'un anachronisme étrange : un cotre aurique avec des voiles en carbone, des espars en aluminium, des poulies à roulement et moult équipements modernes. Alors oui, parfois il ne faut pas chercher des raisons très rationnelles où il n'y en a pas. La raison est la déraison, celle qui donne une vraie satisfaction.

Le bateau a été construit entièrement en "Red Cedar", un bois Canadien et Américain de la côte Ouest, léger et très durable. La coque est bordée de petites lattes montées sur des membrures dévoyées et sur les cloisons dont 2 cloisons étanches à l'avant et à l'arrière. Le tout est protégé par un tissu de verre et de l'époxy. L'ensemble du bateau tout équipé en charge fait 10,5 tonnes dont 3650 kg de lest avec un tirant d'eau de 2,30

mètres

Donc ce départ au près n'était pas trop réussi mais nous étions enfin en route pour les 1200 milles à courir. Étoile Horizon marche assez bien par petit temps en tous cas il est loin d'être ridicule et il sait se contenter d'un petit Zéphyr !

Les 97 m2 cumulés de grand'voile et du grand flèche sont efficacement bordés par deux écoutes indépendantes, une de chaque bord avec chacune son winch. Cette disposition permet de vraiment bien aplanir la toile. Le dispositif remplace avantageusement une barre d'écoute avec son chariot et ses manœuvres. Cette voilure assez élancée n'est pas sans évoquer les formes actuelles de grand'voile, mais c'est là un rapprochement purement fortuit.....

-O-O-O-O-

Mer d'Irlande....

Ambiance de veille en bas, à la table à cartes. L'écran de l'ordinateur éclaire l'endroit d'une lumière blafarde. La route du bateau se dessine lentement sur l'image colorée, dans une direction assez peu avantageuse vers l'ouest légèrement sud. "...Et si je m'étais trompé de tactique ?", pense Bob...

Evidemment l'Islande est vraiment située vers le nord mais il y a aussi le courant de marée. Tout cela est "intégré" à l'intérieur de son mental. Vieux routier de la Manche et des côtes de France, Bob a fini par développer un sixième sens, un instinct de marin qui le guide dans ses décisions. "... avec un peu de chance, nous ne serons pas gênés par la côte quand le vent adonnera", continue-t-il de penser.

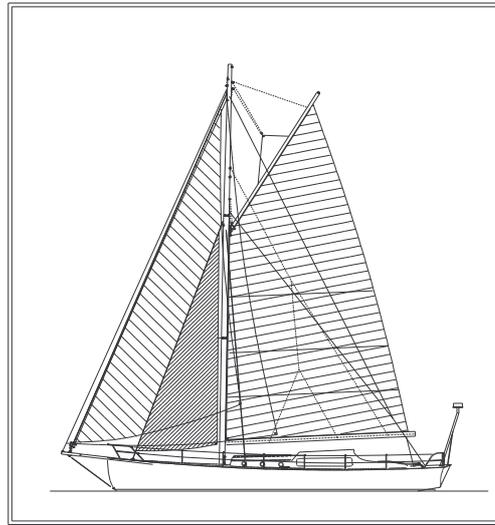
L'équipage ronge son frein en évoquant les Dieux du vent. Trois jours de mer déjà, si vite passés. Les quarts s'organisent avec les repas et les instants de sommeil. Les rêves aussi se font plus lointains. On songe aux terre-neuvas, ces grandes goélettes d'antan grées de voiles de coton et de manoeuvres de chanvre. Les marins ne devaient pas désirer rester trop longtemps sur le pont chargé de doris, un pont balayé par les paquets de mer dans le mauvais temps. Les tempêtes sévissaient forcément plusieurs fois lors d'une seule campagne à la morue, avec ce froid pénétrant qui n'en finissait pas. Ils tiraient des bords presque carrés contre les vents d'ouest dominant avant d'arriver enfin près de l'Islande, voire plus loin encore jusqu'à Terre-Neuve. Mais là, une fois arrivés, le répit n'était pas encore de mise... les doris, les lignes chargées d'hameçons, le froid, ramer... Vers midi local, le patron, sortait son sextant pour tenter une méridienne souvent ratée à cause de ces nuages épais qui encombrant les cieux du Grand Nord. Une droite de hauteur ? Non, il ne savait pas la calculer et l'aurait-il su, que sa montre n'aurait jamais été assez précise pour déterminer une longitude. La navigation à l'estime prenait tout son sens en ce temps-là.

Alors on regarde la mer avec une vision nouvelle, l'instant d'une pensée pour nos ancêtres.

Et puis la nuit s'avance vers l'aube.

-O-O-O-O-

Le soleil blanchâtre éclaire en rasant une mer de métal brillant. Le vent s'est un peu affirmé en virant doucement vers le sud, c'est l'effet de notre dépression qui arrive ! 15 ou 16 nœuds, Étoile Horizon commence à gîter plus que de raison avec son flèche si haut perché. Va-t-on le tenir encore un peu



? Il faut absolument remonter vers le nord et serrer le près au mieux. Avec les 8 ou 9 nœuds du navire, le vent apparent s'élève assez vite à plus de 23 ou 24 nœuds. Non, le voilier se vautre et la situation n'est plus si confortable.

“On amène le flèche !” Quitte à renvoyer le flèche sans bâton, un peu plus petit... À voir : le vent devrait forcer encore d'ici quelques heures.

Un bon café chaud serait le bien venu mais malheureusement la réserve de gaz est épuisée.

Précipitation du départ, oubli ? Toujours est-il que ce détail nous fera endurer bien des désagréments, surtout que la température est partie pour s'abaisser sérieusement à l'approche de l'Islande ! Le café soluble ne se dissout que très difficilement dans l'eau à peine tiède du ballon d'eau chaude...

Le clapot s'est levé avec le vent qui rentre, toujours de l'ouest. Près bon plein. Le voilier tosse parfois violemment contre la houle en marchant à 8 ou 9 nœuds. La gîte frise les 40 degrés et il faut maintenant prendre un ris en gardant le yankee.

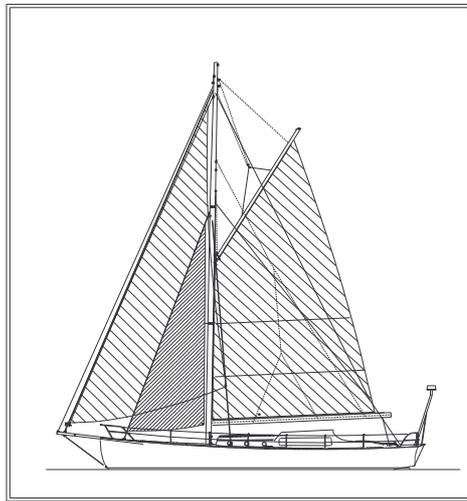
Bob n'a pas installé de ris “automatiques” pour éviter d'encombrer la bôme et le pont de manœuvres supplémentaires. Rien n'empêche d'aller au pied du mât pour réduire la toile. Le bateau est assez marin et n'embarque pas de l'eau facilement sur la plage avant. C'est l'avantage des bateaux légers, ils ne passent pas “à travers les vagues” en arrosant l'équipage d'eau glacée au moindre clapot.

Le guindant de la grand'voile est monté sur coulisseaux le long d'un rail classique, exactement comme serait gréée une voile bermudienne. “L'encornat” (l'extrémité avant du pic, contre le mât) est constitué d'un train de plusieurs chariots, de ceux qui sont utilisés pour les lattes forcées des voiles à fort rond de chute. C'est dire que la grand'voile s'amène assez facilement

avec ces chariots et ces coulisseaux. Evidemment, la grand'voile se manipule à l'aide de deux drisses, la drisse de mât près du mât, et la drisse de pic. Inconvénient majeur, certes : c'est ici le prix à payer pour l'incomparable agrément de pouvoir maîtriser cette belle et élégante voilure. C'est d'ailleurs le seul prix à payer et nous pensons qu'il est bien léger, nous, les amoureux des cotres aurique ou "cotres francs".

L'exercice de réduction sur Étoile Horizon consiste donc, comme pour n'importe quelle grand'voile, à amener l'amure du ris au vit-de-mulet, et de souquer la bosse de ris, en choquant les drisses en même temps ou en alternance. Une sage précaution consiste à reprendre un peu la balancine au vent pour éviter de déchirer la toile dans le cas où la bôme et son écoute ne seraient plus maintenues par la chute de la grand'voile. Un peu d'expérience est requise pour le bon déroulement de la manœuvre et pour une exécution rapide. Une fois la bosse de ris souquée, on reprend la drisse de pic pour bien

régler la forme de la grand'voile après avoir choqué la balancine. Tout cela se pratique facilement avec un équipage qui permet la manipulation de plusieurs manœuvres en même temps.



Le vent a encore fraîchi en virant vers l'ouest-sud-ouest. Nous le recevons donc par le travers, allure la plus agréable du voilier qui accélère franchement. Étoile Horizon atteint maintenant les 12 ou 13 nœuds et plus par moments. Impression grisante de puissance. L'équipage jubile.

On oublie même les boîtes de conserve froide avalées à la hâte...

Il reste encore 600 milles à courir. Si la météo se maintient, ces milles pourraient être avalés en 3 jours, à peu près. 200 milles par jour, c'est ce que peut faire assez régulièrement Étoile Horizon quand le vent le permet.

-o-o-o-o-

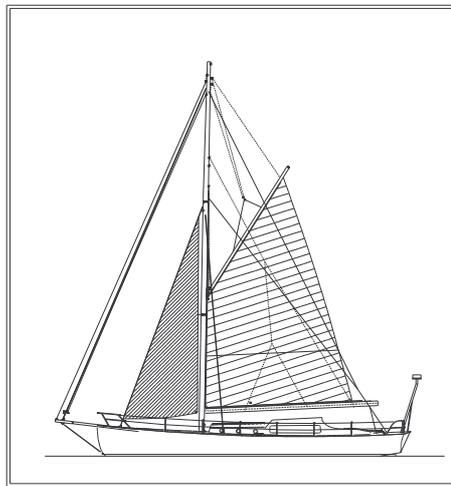
La mer est maintenant parsemée de blancs moutons. Le vent s'est établi au sud-ouest en montant à 30 nœuds (force 7). L'allure est moins agréable ; ni par le travers, ni grand large, mais bien entre les deux. Nous avons pris un deuxième ris et roulé un peu de yankee. La houle soulage l'arrière d'Étoile Horizon par le trois-quart et tend terriblement à le faire loffer, d'autant plus qu'il gîte et que la voilure est largement déployée sous le vent. Ce sont là les raisons qui rendent l'allure difficile. Le pilote automatique ne sait

plus garder un cap car il n'anticipe pas comme agirait un barreur. Alors il "décroche" et c'est l'auloffée garantie, avec éventuellement les barres de flèches, la bôme et le mât dans l'eau... L'équipage est donc sollicité pour barrer en permanence, comme dans le temps, il n'y a pas si longtemps d'ailleurs.

Il doit être minuit environ mais il ne fait pas vraiment nuit et le froid du Pôle se fait mieux sentir. Le ciel d'un rouge sombre vers le nord nous donne l'étrange impression de découvrir un monde extraterrestre. Aucune photographie ne pourra donner cette sensation de profondeur, ni rendre cette lumière diffuse à laquelle nous ne sommes pas accoutumés. Rien ne remplacera jamais la présence sur les lieux, c'est simplement magique.

Le calme profond de l'Espace contraste avec les bruits de la mer et les hurlements du vent dans les haubans. Les bastaques de textile entrent en résonance et leurs vibrations se transmettent au navire entier. Pourtant elles sont souquées au maximum sous la charge de tout le gréement à cette allure. Sans bastaques, le mât serait déjà descendu depuis longtemps ! La quille aussi entre en vibration à partir de 13-14 nœuds. Le voile de quille en acier creux se présente comme une caisse acoustique qui amplifie la sonorité, ou la note, comme le "la" d'un diapason. On dirait qu'il chante pour accompagner les pointes de vitesse ! Mais le plus sonore reste tout de même le bruit de l'eau courant le long du bordé avec les remous et les chocs des vagues déferlantes.

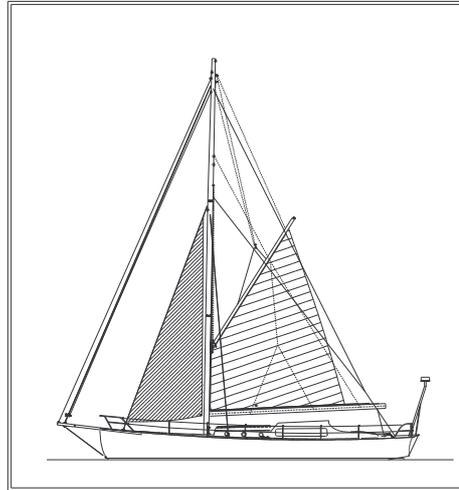
Le navire en bois est comme une grosse mandoline qui aurait la forme de la coque !



Le vent monte en force à plus de 40 nœuds (force 9). Le yankee est complètement roulé. On tient encore les deux ris et la trinquette mais c'est un peu juste maintenant car la barre devient une épreuve à tenir. Nous avons réduit les temps de quart à deux heures, c'est plus qu'assez pour un homme normalement constitué.

Bob est assis sous l'avancée de son roof qui ne l'abrite pas vraiment du vent. La houle est devenue grosse, elle arrive par le quart arrière et rattrape doucement le bateau. Combien ? 7 mètres, 8 mètres ? Difficile à estimer mais c'est assez spectaculaire déjà. La crête déferle sous les assauts soutenus du vent et vient souvent frapper la hanche et le tableau. Des paquets de mer montent à bord et remplissent parfois le cockpit. Une eau à environ 8 degrés Celsius. Bourrasque soudaine à 50 nœuds, l'anémomètre s'affole là haut en tête de

mât près des nuages lourds qui semblent se précipiter vers l'horizon. Un coup d'oeil vers l'avant lorsque Étoile Horizon se trouve au sommet de la vague : la mer est presque toute blanche ou noire ! On dirait que les couleurs ont été



effacées du paysage. Cette dernière rafale n'augure rien de bon. "... On prend le troisième ris !"

Cette fois la manœuvre au pied du mât n'est plus vraiment une sinécure. Les embruns arrachés de la mer viennent piquer les visages congelés comme autant de petites aiguilles agressives. On observe la houle de temps en temps pendant les manœuvres ; ces montagnes d'eau, menaçantes, ruisselantes d'écume qui s'approchent alors qu'Étoile Horizon surfe à 20 noeuds mais pas encore assez

rapidement pour devancer la mer. L'écume jaillit sous la coque au niveau des haubans lorsque la pente de la vague est dirigée vers le bas. Ensuite, après l'énorme vague, le voilier semble s'arrêter alors que c'est loin d'être le cas.

Les rafales se font de plus en plus fréquentes à 55 noeuds, c'est-à-dire qu'on aborde gentiment la force 11... Heureusement les hommes ont prévu de quoi se harnacher en conséquence et selon la réputation de l'endroit tant décrit et commenté par les pêcheurs d'Islande. Et ce n'est rien car nous sommes au mois de juin ! Mais on le sait déjà avec quelques bonheurs : les souvenirs engrangés seront irremplaçables.

"Le bateau se comporte bien", pense Bob. Après les dernières transformations c'est donc maintenant un peu son nouveau baptême du feu. Bob a connu la tempête du Golfe de Gascogne sur ce bateau version bermudienne, avec des vents de 75 noeuds. Il était seul à bord. C'était lors d'une "Route du Rhum", celle qui a décimé presque tous les multicoques. Ces moments étaient terribles, le bateau est "allé au tas" (mât dans l'eau) un nombre incalculable de fois.

Bob pense aussi à sa fille Servane avec joie car elle est arrivée déjà à Reykjavik après 5 jours et 8 heures de mer. Ce qui fait tout de même 9,45 noeuds de moyenne. Pour un voilier de 15,24 mètres c'est assez remarquable, même si son fier navire a déjà un prestigieux passé ! Bob pense également aux autres "classe 40" qui connaissent les mêmes conditions, mais pour eux, la mer n'entonne pas du tout la même chanson. Des bateaux de 12 mètres sont beaucoup moins aptes à subir le gros temps. D'ailleurs, un des petits "classe 40" a décidé de mettre à la cape, histoire de se refaire une petite santé avant de reprendre la route.

Mais pour l'instant nous restons au coeur de cette dépression qui nous fait endurer bien des misères.

Soudain, une houle à ce point démesurée attire l'attention de Bob, toujours assis à son poste privilégié sous l'avancée du roof. Cette vague est d'une taille supérieure, elle ne déferle pas encore mais cela ne saurait tarder. Le pauvre "Étoile Horizon" accélère comme il peut pour tenter d'échapper à cette sourde menace : 22 nœuds au speedomètre, mais combien de plus car le "palpeur" du speedo se trouve assez sur l'avant, dans les remous des surfs... ?

La houle menaçante s'avance toujours relativement lentement malgré tout en s'élevant très haut sur l'arrière du vaisseau. Sa crête commence à "friser" dans un irrésistible mouvement de déferlement.

"Chaud devant !" entend-on sur le bateau. C'est le moment, en effet ! La vague gigantesque se brise soudain en mille écumes bouillonnantes qui viennent se déverser sans retenue sur la plage arrière d'Étoile Horizon. Le choc est inouï, le navire entier se déhanche brutalement en dépit des efforts du barreur qui n'est plus qu'une marionnette submergée d'eau de mer dans son cockpit rempli. L'auloffée est irrépressible ! Le bateau se retrouve soudain en travers de la mer avec une gîte incroyable à mouiller les barres de flèches ! La bôme ainsi qu'une grande partie de la grand'voile sont maintenant immergées sous les eaux tumultueuses...

Hurllements stridents des manœuvres dormantes et courantes, bruits de vaisselle brisée en bas, chamboulement complet des divers rangements pourtant bien prévus pour de fortes gîtes ! Les hommes sont également précipités en bas des bannettes dans un réveil brutal et assourdissant.

Heureusement la terrible vague passée laisse ce répit à l'abri du vent au fond du creux, de quoi espérer que le cockpit se vide et que le barreur retrouve ses esprits et son cap. Le voilier se redresse assez brutalement avec une secousse terrible sur l'écoute de grand'voile qui reprend subitement le mou sous l'effet de la tourmente. La toile de carbone ruisselle de l'eau de mer qui se vide dans le vent fou à la poursuite de cette vague géante qui s'enfuit sans demander son reste.

Il faut maintenant vite se reprendre car la houle suivante ne se laisse pas attendre ! Les bottes toujours pleines d'eau, le barreur joue de finesse pour redresser le cap par rapport à la direction de la houle bien plus que par rapport au compas dont on a vite oublié les indications ! Tirer sur cette barre comme un damné pour faire revenir le bateau tient presque de l'impossible et pourtant il le faut de toute force. Attention à ne point trop revenir tout de même sous peine de risquer un empannage intempestif ! Étoile Horizon fait de son mieux en ces circonstances. Son très grand safran compensé fera la différence malgré tout.

Le navire revient doucement sur son cap, prêt à endurer la prochaine offensive.

Devant l'étrave, la mer se présente comme un immense champ d'écume sous un ciel gris sombre. Image inquiétante, dantesque ! La confiance accordée au bateau prend ici toute sa valeur. On le touche avec

affection et on lui parle en des termes encourageants, voire affectueux.

En bas, les gaillards tentent de refaire un peu d'ordre, de bloquer les divers objets baladeurs, les bouteilles de rouge entre les varangues... Finalement les heures de repos ne sont que très symboliques : les moments présents ne souffrent pas du moindre manquement. Et après tout, ne regretterions-nous pas d'avoir simplement dormi pendant ces heures indescriptibles ?

Pour fixer un peu les idées en ces lieux hostiles, Étoile Horizon porte encore 50 m<sup>2</sup> de toile avec sa grand'voile à trois ris et sa trinquette haute. Ce qui représente tout de même une force propulsive considérable sous un vent de 50 à 55 nœuds ! Bien entendu il faut soustraire les vitesses relatives, par exemple 50 (le vent) moins 15 (le voilier) égalent 35 nœuds, environ.... Ce qui explique pourquoi lors d'une auloffée le bateau prend une véritable claque par son travers : d'un seul coup sa vitesse relative se retrouve réduite à néant.

A l'intérieur du bateau, les larges hublots du roof panoramique permettent une observation directe de la mer et des vagues en furie. L'écume, vue presque à la hauteur des yeux, se déplace à une vitesse impressionnante sous le vent du bateau, accompagné par sa musique si caractéristique. On peut voir également le bout de la bôme qui laboure de temps en temps la surface des flots.

Bob se demande s'il ne faudrait pas amener carrément la grand'voile et continuer sous trinquette seule ? "... pour le moment le bateau accuse bien le coup et la moyenne remonte en flèche", continue-t-il de penser. En effet, durant les dernières 24 heures, nous avons parcouru 240 milles, ce qui fait une moyenne de 10 nœuds ! Peut-être est-ce la meilleure moyenne accomplie par le bateau durant toute sa vie ?

-O-O-O-O-

....Nouvelle nuit boréale. Le vent se calme un peu et commence à refuser. L'équipage se relâche et les prémisses de sommeil se font nettement sentir. Un bon cassoulet glacé pour se remettre des émotions sera tout de même bienvenu !

Il fait presque complètement jour au milieu de cette nuit d'un mois de juin près du 65<sup>ème</sup> parallèle, c'est inimaginable. Une lumière étrange semble directement venue des reflets blancs des glaces du Pôle. Elle s'accompagne d'un froid glacial qui nous transperce sans pitié. Une sorte de pluie qui n'est ni un crachin ni une averse nous arrose également sans retenue au milieu des restes du vent d'ouest.

Les premiers sommets enneigés apparaissent soudain comme par miracle : l'Islande ! Nous y sommes enfin. "Un bon café bien chaud..." : ce fantôme cuisant émerge dans l'esprit de chacun ! Mais tout n'est pas encore acquis...

-O-O-O-O-

Nous avons renvoyé la toile sauf le dernier ris de la grand'voile et

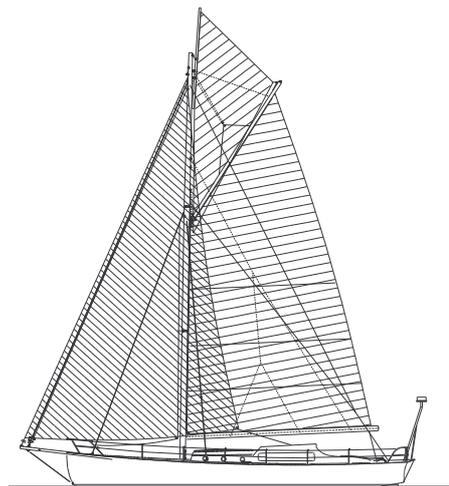
déroulé le yankee à mesure que le vent faiblissait jusqu'à 20 nœuds. Il reste encore 50 milles à parcourir et nous devons maintenant les gagner au près serré contre un fort clapot.

Etoile Horizon tosse souvent d'une façon désagréable à cette allure. Le bateau vélocité escalade rapidement la houle, toujours entre 8 et 9 nœuds, et se retrouve subitement au-dessus du creux qui suit en n'ayant d'autre choix que de tomber de haut ! Le choc est parfois brutal et la sagesse demanderait d'abattre un peu ou de réduire la toile. Mais l'engagement de la course incite au contraire à "tenir" cette allure. En effet nous sommes poursuivis par "Port de Gravelines" le proto 51, ex "La Poste" et il ne s'agit pas de se laisser grignoter. Mieux encore, nous apercevons devant, à quelques milles, un "Jumbo 40" qui progresse certainement aussi avec peine contre le vent.

Deux heures de ce rythme infernal plus tard : nous gagnons péniblement contre le "Jumbo 40".

Le vent faiblit encore en virant franchement au nord. Les goélands d'Islande sont déjà venu nous visiter. Quelle image de bateau étrange nous devons offrir à leurs yeux habitués aux bateaux de pêche locaux !

Bob décide de larguer le dernier ris. C'est pour Etoile Horizon comme une grande respiration d'un air très frais ! Nous tirons des bords assez courts le long de la côte qui défile lentement à l'est, sur notre tribord. Côte un peu triste, froide et sans beaucoup de végétation, battue par une dure houle qui arrive tout droit du Groenland. Pensée émue pour les fiers Vikings à bord de leurs drakkars non pontés, luttant contre les vents. Cela semble presque impensable ! Cette évocation fait revenir l'idée d'un bon repas chaud... Mais comment faisaient-ils donc pour s'alimenter ?



La voile blanche de Port de Gravelines" s'éloigne sensiblement vers l'arrière, il ne nous rattrapera pas. Le First 51 Proto de 15,60 mètres a couru plusieurs fois la "Whitbread", c'est dire que de se trouver mieux placés nous excite particulièrement. Etoile Horizon, cotre aurique - fut-il moderne - de croisière n'aura pas démérité !

Nous virons lentement le cap pour prendre la direction plein est vers Reykjavik.

"On envoi le gennaker.... !"

Le gennaker est un grand foc plus creux et plus grand que le yankee avec plus de recouvrement sur l'arrière. Cette voile se porte à partir du bon plein et s'envoie sur

l'emmagasineur amuré en avant de l'étai de yankee à l'extrémité du bout dehors. La manœuvre consiste donc à faire venir l'emmagasineur sur le pont, y amurer le gennaker et de le renvoyer près de sa ferrure, à 2 mètres de l'étrave. Puis on hisse la voile toute roulée sous le vent du yankee, jusqu'en tête de mât avant de la déployer en reprenant l'écoute. Maintenant on roule le yankee et la trinquette pour pleinement profiter de cette voile.

“On envoie le grand-flèche...!” Tout le monde est sur le pont à la manœuvre avec une sorte de fébrilité malgré le froid. En effet, nous remontons doucement sur le “Jumbo 40” en s'approchant de Reykjavik.

Nos efforts seront récompensés car nous passerons devant à un demi-mille de la ligne d'arrivée sous une pluie froide après 7 jours et quelques heures de mer.

Patrick Balta, juillet 2006