

## De la Floride à la Virginie sur l'ICW– Mai à Juillet 2014 (2)

Une journée ordinaire sur l'ICW :

Lever avec le jour comme d'habitude, on économise les batteries en se couchant tôt et se levant tôt. Sitôt fini le petit déjeuner, check up pour ne rien oublier : remonter les pendanodes, s'assurer d'avoir arrêté la pompe eau douce pour éviter une fuite intempestive (ça s'est déjà vu), s'assurer que l'échelle de bain est bien remontée (ça s'est déjà vu aussi !), descendre la dérive, allumer tous les appareils de navigation et voir si tous fonctionnent, démarrer les moteurs puis, une fois chauds, les ventilateurs des compartiments machine, mettre en service la pompe de lavage eau de mer.

Mousse à la barre (comme toujours au départ d'un mouillage), le cap'tain relève son ancre en lovant bien la chaîne dans son puits sinon gare au sac de nœud au prochain mouillage et en la lavant avec le jet d'eau de mer si elle est couverte de vase (ça s'est vu souvent avec un capitaine revenant de l'avant éclaboussé de vase). Nous voilà partis.

En-Dro était mouillé sous le vent d'une côte dans la Pungo river. Mouillage un peu venté mais somme toute, en mettant la tête sous l'aile, j'ai réussi à fermer l'œil.

Nous avons aujourd'hui une longue route devant nous, ce qui explique notre départ si matinal. Nous allons prendre un long «cut», c'est-à-dire une longue tranchée creusée de main d'homme pour éviter un passage exposé à l'extérieur. Premier problème qui se pose : pour rentrer dans le Pungo river canal, nous avons à passer le Wilkerson bridge qui contrairement aux 65 pieds en vigueur sur l'ICW, a une clearance de 64 pied seulement. Déjà que la mousse n'aime pas passer sous les ponts, alors là c'est le pompon. On la sent de plus en plus nerveuse au fur et à mesure que le pont approche. D'autant plus que depuis quelques temps, il n'y a même plus toujours d'échelle donnant la clearance. Que faire si le pont est trop bas ? Nous avons eu le problème deux jours avant à marée presque haute et En-Dro avait dû s'arrêter. Nous étions passés le lendemain matin sans problème à marée basse. Mais dans ce canal, plus de marée...si ça ne passe pas, on ne va pas attendre que le vent change, la seule solution est de ressortir et de faire le tour par l'extérieur, solution peu engageante... (et longue).

Arrivés devant le pont, nous voyons une échelle de tirant d'air que le cap'tain lit d'un coup de jumelles ; Ouf ? Le niveau d'eau est bas, il y a 65 pieds de hauteur sous le pont, nos 63,3 pieds passent largement.

Comme au passage de chaque pont, la mousse descend dans le carré. Plus la tête est basse, moins on risque.

Nous voilà donc dans le Pungo river canal. Nous avons vu que le niveau est bas, c'était bien pour le pont mais moins bien pour le tirant d'eau. C'est le dilemme permanent sur l'ICW, passer les ponts et ne pas s'échouer. L'Alligator canal est un vieux canal, plus entretenu que par le dragage des bateaux qui y passent (comme sur les canaux français !). Le fond est donc plein de vieilles souches d'arbres tombées dans le canal et de débris divers. Il faut donc bien rester au centre du canal, en espérant qu'une souche ou un tronc n'auront pas roulé jusque là...

En fait tout se passe plutôt bien sauf au moment de doubler un autre voilier où le cap'tain se rapproche un peu trop de la rive bâbord. On passe alors à des profondeurs qui se réduisent dangereusement sur le sondeur, la dérive semble plongée dans un magma et le cap'tain est obligé de garder 11° de barre pour aller tout droit. Plus de peur que de mal, dès que En-Dro réussit à rejoindre le centre, tout rentre dans l'ordre. Plus qu'à attendre la fin du canal qui est interminable (plus de 21 milles...). Pas une habitation sur les rives, que de la forêt et, par moment des éclaircies quand les bois ont brûlés. Etant loin de tout, pas de Wifi non plus, qui aurait permis à la mousse de consulter «Active Captain» qui donne tous les détails sur mouillages, courants, obstructions, ponts, etc...

Nous avançons quand même et passons dans l'Alligator river. Large et longue rivière (plus de 21 milles) avec le vent qui augmente. La mousse sort établir le foc ce qui permet au cap'tain de réduire son allure moteur pour économiser le gaz oil. En dépit d'une bonne vitesse (plus de 7 nds), l'Alligator river défile bien lentement. Malgré son nom, pas de «killer gator» en vue. Et pourtant, nous avons lu il y a peu un article disant que l'on avait capturé dans cette Alligator river un bestiau de 3m de long. Un autre problème se pose avec le vent qui continue à fraîchir : il y a avant la fin de la rivière, un pont tournant qui ne s'ouvre pas si le vent est trop fort : que faire si le vent empêche l'ouverture ? Orientée S/N, la rivière (outre son nom !) n'est pas accueillante avec un fort vent de sud. Pas de mouillage abrité possible. La tension monte chez la mousse. Pour une fois qu'il n'y avait pas de problème de hauteur avec un pont !!!

Finalement, nous sommes rattrapés pas un paquebot fluvial derrière lequel nous passons le pont sans problème, le vent n'avait pas atteint les 34 nds fatidiques. Encore une fois ouf !!!

Reste encore à passer l'Albemarle sound, encore plus de 5 milles, le cap'tain coupant un peu plus direct que le trajet officiel de l'ICW. Après un passage très rouleur (l'Albemarle river est très peu profonde et le moindre vent y soulève des vagues très courtes) nous arrivons enfin dans la Pasquotank river où nous sommes progressivement de plus en plus abrités, ouf encore... Au fond de la rivière, à Elisabeth city, nous pensons trouver un free dock (cette ville loin au fond de sa rivière encourage volontiers les bateaux à emprunter la route bis de l'ICW passant par le Dismal Swamp canal). Malheureusement, le free dock est entre des piquets qui, manifestement, ne sont pas écartés pour des bateaux de la taille d'En-Dro (nous faisons 4,40m de large), impossible de rentrer entre des poteaux qui ne font que 3,50m de large. Alors revenir mouiller avant la ville ??? Peu engageant, la rivière se trouvant pratiquement dans le lit du vent. Demander l'ouverture du pont routier qui nous permettrait d'aller mouiller dans l'intérieur de la rivière, parfaitement à l'abri ??? Cela veut dire shunter Elisabeth City... c'est pourtant ce que décide le cap'tain. Il appelle donc sur canal 13 le bridge tender pour lui demander l'ouverture (nous ne sommes pas aux heures de pointe, ce pont s'ouvre donc à la demande). Réponse incompréhensible du bridge tender dont le capt'ain se demande s'il n'est pas ivre mort. Que faire ? Nous sommes devant le pont, il va falloir se décider... brusquement, la circulation s'arrête et le pont s'ouvre aussitôt (jamais nous n'en avons vu un s'ouvrir si vite après l'arrêt des voitures). Et nous voilà passés, le pont se referme derrière nous. Nous voilà dans une eau calme, pratiquement à l'abri du vent. Ne reste plus qu'à trouver l'endroit idéal pour mouiller. Nous le trouvons un mille plus loin, juste après une petite marina où nous cherchons une petite place entre les multiples épaves qu'indique la carte. Douze heures après le départ, nous voilà enfin au calme, abrités, prêts à passer une nuit tranquille bien méritée.

Nuit tranquille effectivement, juste une petite surprise le lendemain matin quand le cap'tain relève son mouillage. Il trouve coincé dans la chaîne un serpent qu'il n'a que le temps de rejeter à l'eau. Venimeux ou pas ce ne sont pas des bestiaux très intéressants à accueillir à bord... Même moi, goéland, je ne mange pas de ce pain là !

Comme quoi la vie de marin n'est pas toujours tranquille et réserve souvent bien des surprises.

Guerrier : Decisive victory

Humoristique : Knot so nauti  
Why Knot

Optimiste : Plenty of fish

Financier : Recycling made cent\$  
Drug money  
Double imposition  
Soggy dollar

Philosophe : Never say never

Romantique : Be my lady

10 raisons de comparer la saison des cyclones à Noël :

- 10 on décore la maison (boarding windows)
- 9 on range tout ce qui traîne et qui n'a pas été utilisé depuis la dernière saison (matériel de camping, flashlights)
- 8 courses de dernière minute dans des magasins bondés
- 7 flashes TV spéciaux sur le sujet
- 6 famille qui vient vous voir
- 5 famille et amis qui vous appellent de l'extérieur
- 4 acheter en grande quantité de la nourriture que l'on n'achète pas d'habitude
- 3 Congés particuliers
- 2 bougies

Et la raison «number one» qui fait que la saison des cyclones est comme Noël est qu'à un certain moment, vous allez vous retrouver avec un arbre dans la maison....

Au passage des lignes à haute tension, le GPS stoppe et sur la carte, le tracé du bateau est curieux.

Cuire les œufs jusqu'à ce que le blanc soit pris et le jaune ferme.

Garder chaude la nourriture chaude (au dessus de 140°F) et froide la nourriture froide (en-dessous de 40°F)

La première zip line qui vous fait passer au dessus des alligators et crocodiles

Gatorland le pays des alligators

Venez nourrir nos alligators vivants

Legoland

Sculpture experience

Dinosaure world

Off road sur quad

Jesus film studio tour

Orlando gun club (tourists bienvenus)

Pirate's dinner adventure

Congo river, on nourrit des alligators vivants

Rodéo (taureau et cheval)

Mystery dinner show, trouver l'assassin

Capone's dinner and show, a step back in time to the prohibition

Rebondir à Orlando, trampoline

The ultimate cigar experience

