

Dernier voyage du Goéland'Dro

Ce petit virus, ou plutôt, le vaccin qui était censé lutter contre ce petit virus. nous a finalement immobilisés pour toujours. Je me retrouve sans capitaine...

En effet, les frontières étant imperméables aux non-vaccinés, mon Cap'tain s'est fait piquer pour aller récupérer En-Dro, bloqué depuis 2019 sur Drummond Island aux US. Récupérer son bateau était primordial pour lui, inquiet de savoir comment En-Dro se portait dans son hangar (chauffé quand même !). De plus, la loi américaine n'autorise les bateaux étrangers dans les eaux américaines que pour une année et on ne peut recommencer une autre année qu'après avoir passé au moins 15 jours à l'étranger. Cela n'avait jamais posé de problème sur cette voie maritime puisqu'on passe sans arrêt d'une frontière à l'autre. Mais quand Gilles a voulu prendre l'avion le 12 juin 2021 pour rejoindre son bateau, il a été refoulé à Orly : les frontières avaient été fermées 4 jours avant et son visa n'était plus valable, ce qui l'avait beaucoup affecté. Ne pouvaient rentrer aux US que les visas commerciaux ou ceux établis « dans l'intérêt des Etats Unis » ce qui n'était pas le cas.

Comme la frontière ne s'est rouverte qu'en novembre, Gilles n'a pas pu retrouver En-Dro qui en était déjà à presque deux ans de séjour dans les eaux américaines. Tous les courriers que nous avons envoyés aux autorités françaises ou américaines n'ont jamais eu de réponse ce qui n'était pas rassurant pour le rapatriement de En-Dro. En effet, un dépassement sans raison impérieuse oblige à américaniser le bateau, c'est-à-dire à payer entre 15 et 20% de sa valeur.

Il voulait se « garder en forme » pour réaliser une dernière traversée de l'Atlantique, il avait réuni un vaillant équipage canadien pour l'y aider.

Notre projet était, ensuite, vu notre âge, de promener En-Dro à travers l'Europe et de découvrir enfin les pays proches de nous

Moins de 6 mois après, il était emporté par un cancer foudroyant et une embolie pulmonaire non moins foudroyante.

Notre histoire commune avec En-Dro s'est donc s'arrêtée là...

Mais En-Dro, lui, avec son Goéland, était toujours prisonnier de Drummond Island, à presque 5000 milles du Croisic. Comment le rapatrier sans Gilles ???

Pour le mettre sur un bateau vers l'Europe : Il fallait d'abord l'amener jusqu'à un port à cargo par camion. Mais impossible de faire passer le camion et En-Dro sur le petit ferry de Drummond...

Le problème a été cause de nombreuses nuits sans sommeil. D'autant plus que le stockage du bateau et l'assurance hors de prix que nous imposait une traversée de l'Atlantique couraient toujours.

Dans un premier temps, l'équipage canadien se faisait fort de ramener le bateau par la voie normale, St Laurent et Atlantique. Ils ont finalement renoncé prétextant une impossibilité, dans le contexte actuel, de se procurer le matériel nécessaire au redémarrage (entre autres une quinzaine de batteries) et un bateau beaucoup trop chargé, donc difficile à faire avancer. Ils ont quand même pris le temps de débarrasser quelques pots de confiture (!!!) et de distribuer à des associations locales pratiquement tous les vêtements du bord (!!!) et ont conclu qu'il restait encore trop de choses à débarquer pour pouvoir naviguer (!!!). LOL !!! De toutes façons, s'embarquer sur ce bateau compliqué aurait demandé plus de deux mois d'essais et erreurs, ce qui n'aurait permis de traverser qu'en 2023.

Ils m'ont laissé dans une situation dont je ne voyais pas vraiment l'issue...

La solution est venue d'un ami du Croisic qui nous a présenté Olivier comme « l'homme de la situation ». Olivier avait tout fait dans le domaine du nautisme : travail à tous les postes dans des chantiers navals, construction de 3 bateaux, convois divers, etc... donc une grosse expérience

de la navigation et capable de résoudre tous les problèmes matériels à bord. Apparemment, rien ne devait lui résister...

Et Olivier a vraiment été l'homme de la situation :

Embarqué vers la mi-mai, il a dès son arrivée, annoncé aux douaniers qu'il venait pour ramener un bateau français en France. Ces douaniers de Sault Sainte Marie, à qui nous avons déjà eu à faire et que nous avons toujours trouvé assez peu coopérants, ont été d'accord tout de suite. Alors que les formalités administratives semblaient insurmontables.

Il a ensuite remis le bateau en état de naviguer en une quinzaine de jours, retardé seulement par des événements indépendants de sa volonté, comme le Memorial Day, par exemple où tout s'arrête pendant plusieurs jours (les américains sont très bons aussi pour les ponts...).

Il a su assez rapidement identifier tous les réseaux électriques, tous les circuits. Il a trouvé tout de suite des batteries de rechange et les a toutes remplacées (gros et fatigant travail de les débrancher, les sortir des fonds où elles sont installées, les descendre du bateau alors au sec dans son hangar, les porter au point de collecte, récupérer les neuves, les monter sur le bateau, les remettre à leur place après avoir dû, parfois, modifier légèrement le coffre et enfin les rebrancher. Il a aussi changé le transfo permettant d'amener le courant à bord. Le précédent n'avait pas apprécié le courant américain, pas toujours facile à comprendre (ils ont du 110v mais en deux branches qui finalement, font du 220v).

Pendant que le mât était sur des tréteaux, à hauteur d'homme, il a vérifié tout le gréement, a changé le fil de la VHF (dont l'arrivée a été largement retardée par le pont de Memorial Day) et a enfin réinstallé un radar neuf avec son boîtier à la place de l'ancien radôme que nous avons retrouvé plein d'eau et inutilisable après un hiver allongé dehors sur son rack.

Gilles avait racheté à Québec, grâce à Marie, le nouveau radar et une nouvelle survie qui attendaient à bord.

Olivier a été prêt finalement avant que les bateaux qui bloquaient En-Dro (le plus ancien dans le hangar et donc le plus au fond) ne soient sortis

Il a remâté En-Dro dès que cela a été possible (mais toujours en prenant son tour, en cette période de grands WE). Il avait étudié longuement le plan de pont et les photos prises par Gilles, du pied de mât par exemple, lui ont permis de se retrouver facilement dans la forêt de boutes qui en partent...

Il a été aidé dans tout ça par Jacqueline, son équipière de choc et de cœur, qui l'a rejoint très vite et est restée jusqu'au bout du voyage. Elle s'est révélée une équipière habile à la manœuvre (intéressant pour les nombreuses écluses de la voie maritime du St Laurent) et une cuisinière inébranlable même à la mer et quand En-Dro s'est pris un coup de vent en fin de traversée.



Ne restait plus qu'à descendre le Lac Huron, plein sud, passer devant Détroit par le petit Lac Saint Clair, tourner à Gauche dans le Lac Erié, passer les 8 écluses du Canal Welland qui permet d'éviter les chutes du Niagara (et pour lequel il faut prendre RV et attendre les ordres), se retrouver dans le Lac Ontario, embouquer enfin le fleuve St Laurent. On arrive alors dans la Région des Mille Iles (Les Mille'Z îles comme disaient les collègues de Gilles qui faisaient les Grands Lacs). C'est une navigation sans problème, sauf qu'à cette époque de l'année précisément, tous les canadiens (de la rive N) et américains (de la rive S) profitent des premiers congés et des premiers beaux jours (la glace était encore là peu de temps avant) pour faire prendre l'air à leurs bateaux et faire vrombir les moteurs. Après la tranquillité de Drummond Island, en Upper Michigan, Olivier a trouvé dur de se retrouver dans le trafic intense entre les deux rives canadiennes et américaines, de bateaux de toutes sortes, zodiacs hyper motorisés, cigarettes (formules Un de la mer qui,

non seulement s'annoncent avec un bruit de moteur assourdissant et vous laissent sur place mais vous envoient une vague énorme qui fait tout tomber à bord), jet skis, qui jouent, se faufilent, vous coupent la route, vous dépassent en vous frôlant, sans imaginer un instant qu'ils donnent des sueurs froides au barreur du plus gros bateau.

Entre les Mille Iles et Montréal, il reste 5 écluses payantes à passer. Cela peut être long puisque, bien sûr, la navigation commerciale a la priorité et les bateaux de plaisance doivent attendre l'autorisation de se glisser entre les cargos. La dernière écluse avant Montréal a été la plus longue à passer. En effet, un cargo manifestement trop chargé s'est échoué dans l'écluse. Il a fallu attendre l'arrivée du remorqueur qui a réussi à tirer le cargo hors de l'écluse. Les cargos accumulés aux postes d'attente ont pu alors être éclusés, suivis seulement par les bateaux de plaisance.

Après Montréal, on arrive assez vite dans la partie du fleuve soumise à la marée. On, n'y est plus retardé par les écluses mais par les renverses de courant qui, d'un seul coup, vous obligent pratiquement à vous arrêter.

Un petit arrêt technique à Québec, pour remettre en route l'AIS qui ne marchait pas. Olivier a réussi à faire venir à bord un représentant Furuno qui, pour 100\$, a simplement rentré dans l'appareil le nouveau code qui est changé régulièrement et ne peut être remis que par un agent Furuno. Il a également donné à Olivier les correspondances de couleurs entre le fil radar du mât et le fil radar à l'intérieur du bateau. Ce sont deux fils Furuno à 9 brins, correspondant exactement au même radar mais il n'y a aucune correspondance de couleurs entre les deux... Seul le représentant Furuno peut la donner, ce qui a permis à Olivier de faire la soudure nécessaire...

Arrivée enfin dans l'estuaire du St Laurent, une dernière escale aux Iles de La Madeleine et comme dit Olivier, après, c'est « juste en face »...

Finalement, après un bon départ avec des journées de 140 milles le long de Terre Neuve dans le brouillard (merci le radar) et l'eau froide (6°), le temps a alors complètement changé. L'arrivée dans l'anticyclone a signé la fin du vent et chaleur et soleil écrasant avec route au moteur.

Olivier a fini par s'arrêter au Açores pour refaire un plein pensant peut-être garder longtemps l'anticyclone. Ça n'a donc pas été tout à fait « juste en face » mais finalement l'escale a été pratiquement le seul moment touristique du voyage en attendant l'arrivée d'un équipier et une météo plus favorable, c'est-à-dire simplement que le vent revienne....

Ce fut quand même un long voyage (près de 4 mois et une route de presque 5000 milles à parcourir) mais Olivier a relevé tous les défis et a donc ramené En-Dro à Arzal le 6 septembre dernier, (sans doute aidé, j'aime à le croire, par Gilles qui ne pouvait laisser son bateau se perdre au fin fond des Grands Lacs).

Tout avait été remis soigneusement en marche, aucun problème de pilote, de moteur ou de voiles. La seule avarie s'est produite en fin de parcours : le lumignon de la perche IOR (en réalité une petite LED de jardin), s'est fait emporter par les 45 nœuds de vent qu'ils ont eu dans le Golfe de Gascogne avant l'arrivée...

Le bateau est maintenant au chantier FILUMENA à ARZAL pour être mis en vente puisque je ne naviguerai jamais plus sans mon cap'tain...

En passant sur le Roulève, En-Dro, qui était prévu pour 16/17 tonnes a failli être refusé sur la remorque de 20 tonnes : il en était à 19,8 !!!

Je m'occupe, avec de l'aide, à vider le bateau. Les pots de confiture restant n'étaient pas les plus lourds mais en-Dro va vraiment s'alléger sans ses huit caisses de livres, les 8 boîtes de visserie inox (qui nous ont permis il est vrai, de toujours trouver la vis qu'il nous fallait, encore ces jours derniers quand Olivier a changé les anodes de ligne d'arbre), 100m de remorque de 24 au cas où (elles n'ont heureusement jamais servi), un kayak gonflable importable, 1 kilo de savons (nous pouvions vivre cent ans sans en racheter) !!!

Restent quand même à bord des recharges à n'en plus finir qui finissent par peser (mais quand on veut s'éloigner un peu des grands centres...), 600l de GO, à peu près à l'arrivée (finalement la deuxième partie de la traversée a été plus voile que moteur), etc..., des aussières et des boutes de toutes sortes qui pèsent leur poids. Mais quand je vois à la maison salon et garage envahis, je me dis que l'on a beaucoup diminué et que l'on est surement revenu à des poids plus orthodoxes.

Apparemment, malgré les pots de confiture vides en surcharge et le reste, En-Dro a vaillamment tracé sa route de retour, il est vraiment un « bateau de voyage » et nous avons eu raison de garder ce matériel. Grace, à lui, nous avons eu dix ans de découvertes et d'aventures en toute sécurité dans un cocon douillet.

Sachant que...En-Dro veut dire « Le Retour » : La boucle est bouclée.

Notre Goélan'Dro garde En-Dro jusqu'au dernier moment et nul doute qu'avant de débarquer pour une retraite bien méritée, il transmette l'âme du bateau aux nouveaux propriétaires d'En-Dro pour les accompagner dans de nouvelles aventures.



Hélène et Goélan'Dro