

**Promenade
nautique
jusqu'à
Rochefort**



Organisée dans le cadre de la commission « habitable » du Cercle Nautique du Verdon (CNV), cette sortie automnale de l'Estuaire vers d'autres horizons a rassemblé une flottille de trois voiliers composée d'un First 25, dériveur intégral, d'un Bi loup 77 NV, double quille, et d'un Océanis 311 Clipper, dériveur intégral, pour le premier départ. Puis, au deuxième départ, et oui, il y a eu un faux départ, il reste le First 25, dériveur intégral, le même Océanis 311, auxquels vient s'ajouter un first 25, quillard : les deux First mesurant moins de huit mètres. Chaque unité est composée de deux marins. Un des deux First nous a accompagné jusqu'à Saint-Denis d'Oléron puis s'en est retourné le lendemain à Royan, faute de temps pour un des équipiers.



Le premier départ est prévu le vendredi **vingt septembre** à sept heures précises pour respecter comme d'habitude l'horaire de la marée. Nous partons pour cinquante six milles nautiques, avec une mer assez douce. Le vent est faible, nous ne casserons pas d'accastillage. Nous serons d'ailleurs obligés de mettre les moteurs en marche pour arriver jusqu'aux dernières balises de sorties du chenal.

Nous sommes prêts à passer l'A3 quand, soudain, le capitaine du Bi-loup lance un appel aux équipages. « la pissurette du moteur ne coule plus ». Au ralenti les gouttes qui sortent sont bouillantes. Dès que le moteur monte en régime, plus rien ne sort. Il faut prendre une décision. Il reste encore des milles à parcourir et sans refroidissement le moteur ne tiendra pas. Après une concertation radio des équipages, nous faisons demi tour. Nous revenons sur Port-Médoc au ralenti. Toutes les dix minutes Claude essaie de déboucher le petit tuyau à l'aide d'un bout de fil électrique mais sans beaucoup d'amélioration. Nous arrivons au port, il fait nuit et nous décidons de laisser Maris-Stella au ponton. Nous repartons le lendemain matin à la même heure avec un autre bateau.

Les équipages



Alain



François

22.09.2013



Xavier



Evelyne

Gaël

20.09.2013



Claude

L E R E C I T

Les équipages sont prêts à partir. Alain, capitaine de Marjun, a pour équipier François. Gaël et Evelyne sont ensemble sur leur bateau, Stroke.Of.Luck. Xavier, capitaine de Marlise, est accompagné de Claude, organisateur et skipper de l'Armada.

Il faut préciser que les équipiers de Marjun et de Marlise sont des marins confirmés : ce n'est pas la première fois qu'ils sortent de l'Estuaire et qu'ils naviguent aux environs du Pertuis d'Antioche.

En revanche, Gaël et Evelyne sont novices et c'est la première fois qu'ils vont affronter la mer, les vagues, le vent, la houle et le brouillard. Ils vont découvrir aussi la navigation au GPS, comme à l'ancienne, avec carte papier, compas, relevés... L'acquisition du bateau est toute récente, et avant de nous accompagner au large, ils se sont entraînés seuls sur l'Estuaire mais aussi en participant aux sorties du Club Nautique du Verdon notamment jusqu'à Cordouan.



Le samedi 21 septembre, nous repartons pour Saint-Denis d'Oléron. Le ciel est triste, il fait même sombre, mais le peu d'air qui s'ajoute au courant descendant nous permet de naviguer à la voile jusqu'aux balises de chenal. Nos trois bateaux avancent à la même vitesse. Aucun bateau à l'horizon, quand, soudain, alors que nous sommes face à la chaise, nous apercevons une goélette, deux mâts, toutes voiles dehors, rasant le plateau Est de Cordouan. Elle avance à une vitesse qui nous fait penser que quelques chevaux vapeur poussent derrière. Elle arrivera avant nous, c'est certain.

Le vent tombe, nous arrivons aux balises A3/A5. Nous rencontrons une houle qui nous bouscule comme de vulgaires bouchons de liège. Il nous faudra faire tourner nos teu-teux pour nous sortir de là jusqu'à ce que le vent veuille bien nous pousser. C'est calme, très calme. Nous en profitons pour nous sustenter un peu. Gaël nous appelle à la VHF, son moteur est sous alarme. Un « tutut » retentit et lui indique que son moteur chauffe. Il nous demande à combien de tours il doit tourner. Nous lui conseillons de ralentir et de redescendre vers deux mille tours. Nous avançons doucement. Après avoir passé La Côtinière que l'on aperçoit très loin sur tribord, une brise Ouest semble monter. Nous hissons les voiles : le calme et le charme de la voile sont de retour et sont très appréciés des équipages.

LE RECIT



Au large du Pertuis

Il est quinze heures. Le vent se maintient mais sans excès. En revanche il est plein Ouest et a tendance, aidé de la renverse, à nous rapprocher de la côte de l'île d'Oléron. Nous arrivons sur le plateau de Chardonnière près de la pointe de La Chaucre où nous décidons de tirer un bord qui nous permettrait de passer au-delà du Rocher d'Antioche. Cela ne suffira pas et il faudra tirer plusieurs bords pour passer le Pertuis à la voile. C'est là que les marins de Stroke.Of.Luck qui nous suivent ne comprennent pas bien nos manœuvres... « Aller si loin alors qu'il existe une route plus directe. » Nous sommes d'accord, mais au moteur ! Nous sommes des voileux avant tout.

Passé le Pertuis d'Antioche, entre l'île de Ré et Chassiron, à la voile, sans bruit, sans un bateau aux alentours, accompagnés seulement par le clapot et le bruit du vent dans la voilure, à la nuit tombante, que voulez-vous de mieux ! Quel plaisir ! Quel régal !

Nous apercevons le clocher de Saint-Denis, puis les corps-morts situés devant l'entrée du chenal. Attention, l'eau peut manquer par ici, il ne faut pas se rater. Nous affalons les voiles et nous embraquons le chenal à la première bouée verte. La règle à l'entrée du port nous indique un mètre soixante ; c'est bon, toutes nos embarcations peuvent entrer au port.



Au large du Pertuis

LE RECIT

Après cette navigation d'environ dix heures, tous les marins sont contents de mettre pieds sur catways. Les bateaux sont amarrés aux pontons visiteurs. Une bonne douche, un bon apéro, un bon débriefing, un bon souper, un bon tour de port et au lit !

Le lendemain nous partons pour Rochefort avec une étape obligatoire à l'île d'Aix pour attendre la renverse de la marée qui nous tirera sur la Charente jusqu'au bassin de La Pérouse.

En ce dimanche de fin septembre, il fait relativement beau. Il est neuf heures lorsque nous franchissons le seuil du port qui jauge un mètre soixante dix d'eau. Trois heures plus tard nous sommes au mouillage de l'île d'Aix et plus précisément face à la Batterie de la Terite non loin du phare. Que de monde, on se croirait en plein été. Il y a des bateaux partout et bien sûr plus aucune place sur les corps-morts. Vu le temps, mer plate, soleil chaud, le plus gros bateau jette son encre puis les deux autres bateaux viennent de chaque côté pour se mettre à couple. Ouf ! c'est fait. Nous pouvons nous installer pour déguster un bon repas préparé par les uns et les autres. Soudain, des cris venant de toutes parts nous informent que nos bateaux dérivent. En effet, l'encre de l'Océanis ne peut résister au poids des trois embarcations. Les deux First jettent leurs encres à l'eau, mais il y a un tel courant que les bateaux arrivent avant que les encres touchent le fond. En fait, l'encre du dix mètres dérape et nous comprenons tout de suite qu'il n'y a pas assez de chaîne à l'eau. Nous démêlons les chaînes des encres puis, nous recommençons la manœuvre en prenant soin de nous dégager des bateaux qui sont autour de nous. Cette fois-ci nous libérons toute la chaîne de Stroke.Of.Luck, ça tient ! Avant de se mettre autour de la table du cockpit de l'Océanis, nous vérifions la stabilité de nos embarcations pendant quelques minutes. C'est bon. L'apéro est bien gagné. En plus, il fait tellement chaud que Gaël installe son taud pour que l'on puisse déjeuner à l'abri du soleil. Encore un moment idyllique, une escale forcée qui nous ne force pas, comme dit Claude : « on est bien là, on est bien ».



LE RECIT



On est tellement bien
que l'on a du mal à repartir.
Il est vrai qu'une bonne sieste
ne serait pas désagréable...



Allez, encore un petit café !
Et puis, un petit pousse café !
Et puis...
Non, il faut y aller, la marée
ne nous attendra pas.



« Il est grand temps de nous séparer.
Nous avons déjà une demi-heure
de retard s'exclame le skipper ! »

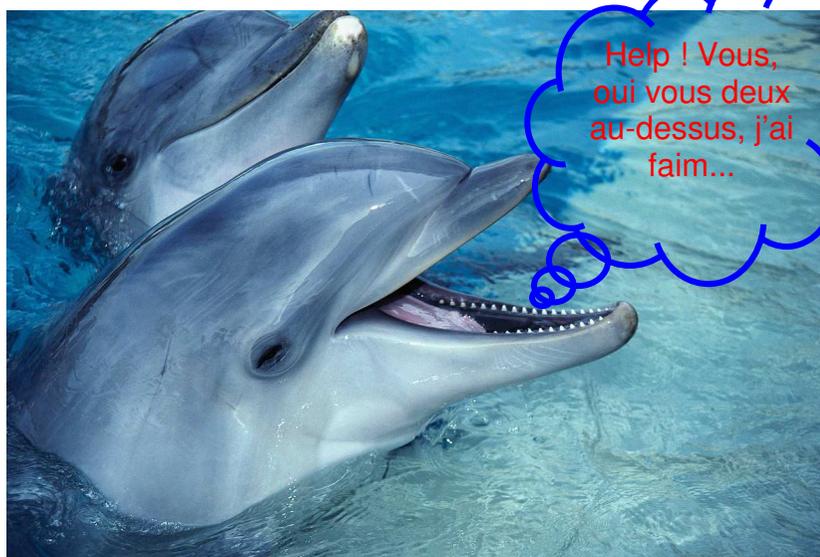


LE RECIT

Au mouillage ouest de l'île D'Aix

Excellent spot pour une escale agréable et réussie à coup sûr quand il fait beau et que le vent ne vient pas de la mer.

Mais nous ne sommes pas les seuls à aimer. Il faut arriver de bonne heure pour être au plus près du sable. La plage est très belle et l'on peut s'y baigner en toute tranquillité. Si l'on est un peu loin il faudra se résigner à gonfler et mettre l'annexe à l'eau pour y accéder. Ce n'est pas insurmontable lorsqu'on vient passer la journée dans ce cadre magnifique à douze milles de Saint-Denis.



LE RECIT



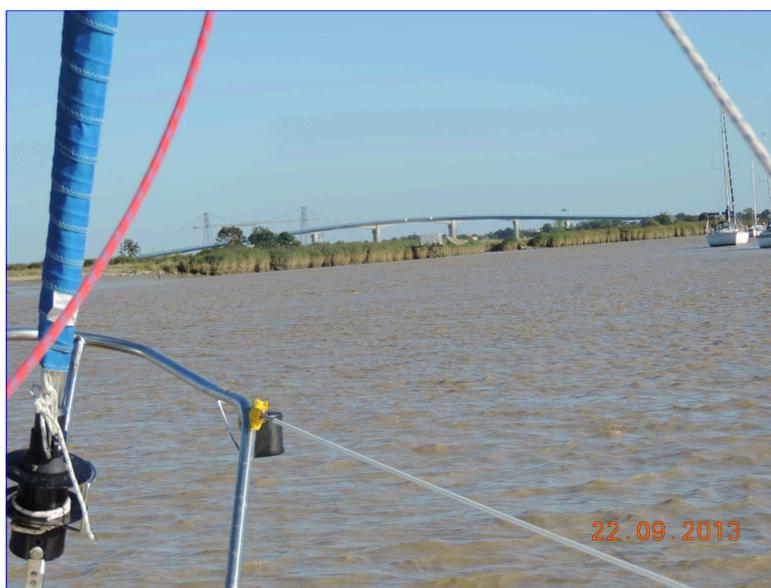
Les amarres sont larguées et chaque bateau retrouve sa liberté. Nous contourons l'île d'Aix par la pointe Sainte Catherine et nous nous dirigeons vers la cardinale Nord « Les Palles ». C'est ici que Marjun nous quitte pour passer entre l'île et la Pointe de l'Épée qui prolonge la Pointe de la Fumée tout près du fort d'Enet.

Dans la Charente, il faut bien respecter et les balises et les alignements. A l'entrée, devant Fouras, il ne faut pas rater Sablière, Fontenelles et Mouclière, juste à côté de l'île Madame ; puis c'est le premier alignement avant **Port des Barques.**



LE RECIT

La Charente est une vraie route de montagne, mis à part la pente, il y a des virages tous les cinq cents mètres avec un alignement à chaque fois. Vous croyez arriver rapidement au pont de Rochefort que vous pensez toucher de votre étrave, et bien non ! Une heure après vous n'y êtes toujours pas. Il faut d'abord avaler trois ou quatre coudes du fleuve. Ce jour là nous n'avions pas beaucoup de vent et heureusement, parce qu'à chaque virage il change d'orientation est rarement avec nous surtout quand il souffle Nord-Nord-Est.



Nous passons sous le pont de Rochefort dont la hauteur donne le tournis, et nous apercevons au loin le pont transbordeur de Soubise.



LE RECIT



Le pont transbordeur de Soubise

est classé aux Monuments historiques.

Un projet est en cours pour son classement
au patrimoine mondial de l'Unesco.

C'est en 1987 que Ferdinand ARNODIN (un Lyonnais)
dépose un brevet. Les travaux commencèrent en 1898
et sa mise en service eut lieu le 29 juillet 1900.

En 1976 il est classé monument historique.

Aujourd'hui, il est toujours en service
et la durée de la traversée est de 4 minutes.



LE RECIT



Notre remontée de la Charente tire à sa fin, d'ailleurs nous apercevons au loin le bâtiment de la Corderie Royale et les mâts de l'Hermione.

C'est une longue promenade de quelques quatorze milles nautiques, soit près de quatre heures de navigation au milieu des terres. Nous découvrons au fil de l'eau, terres agricoles, bosquets, marécages et surtout de la vase, beaucoup de vase qui remonte et forme les rives du fleuve. Cependant, le courant y est très fort. En revanche, nous observons très peu de faune sur notre passage mis à part quelques canards.



Nous sommes arrivés. Pas facile avec le courant de se mettre à couple dans le chenal devant l'écluse. De plus, le nombre de places est limitée. Sinon, il faut patienter au milieu de la Charente, étrave au courant ou faire des ronds dans l'eau. Bien amarrés, maintenant, il faut attendre l'ouverture de l'écluse qui nous permettra de pénétrer dans le port de Rochefort. Aujourd'hui, la porte sera ouverte seulement une demi-heure. Les contractuels du port viennent nous chercher et nous installent dans le premier bassin, « La Pérouse », proche de l'écluse.



LE RECIT



Malgré l'heure tardive, nous sommes surpris par la luminosité et la douceur. Nous en profitons pour faire un peu de séchage.

Après une bonne douche et un apéro reconstruc-teur, nous dînons dans un très bon restaurant, d'où nous apercevons nos bateaux. Le soir, après un tour de ville, nous déci-dons de rester une jour-née complète dans cette jolie ville.

L'escale maritime de-vient culturelle.



L'escalap culturelle

La Corderie Royale

Nous ne sommes qu'à trois cents mètres de ce magnifique bâtiment qui fait 374 m de long. Ce bâtiment de la Corderie Royale est né de la volonté de Louis XIV et de Colbert, son ministre. Pour créer une puissante flotte de guerre, il faut des arsenaux. Colbert décide d'en établir un à Rochefort, au bord de la Charente, à 23 km de l'Atlantique. Le premier ouvrage construit est la corderie dont la réalisation commence en 1666 pour se terminer en 1669. Le bâtiment, posé sur un radeau de poutres de chêne pour pallier l'instabilité du terrain marécageux, est une manufacture de cordages. Sa grande longueur s'explique par le besoin de confectionner des cordages longs d'une **encablure**, soit près de 200 mètres. Les autres bâtiments de l'arsenal vont se succéder au bord de la Charente : magasins, fonderie, forges, poudrière, formes de radoub pour la réparation des bateaux. Cinq cents navires et vaisseaux vont être construits jusqu'à la fermeture de l'arsenal en 1927.



La corderie fabrique des cordages pour la marine jusqu'en 1867, l'évolution des techniques et l'apparition des câbles d'acier rendant obsolète son activité. Elle a bien failli disparaître après l'incendie qui l'a détruite partiellement en 1944: les troupes d'occupation allemandes y avaient mis le feu avant de se retirer. **L'amiral Maurice Dupont**, commandant la Marine à Rochefort, entreprend de nettoyer le site en 1964, et en 1967, le bâtiment est classé « Monument Historique ». Les conditions sont réunies pour sa restauration qui commence en 1976 et s'achève en 1988. L'aile Sud y voit naître en 1985 mieux qu'un musée, le « **Centre International de la Mer** », centre d'interprétation à vocation maritime.



L'HERMIONE



Fort heureusement nous avons pris nos billets et réservé notre visite dès ce matin. Il y a beaucoup de monde aujourd'hui pour venir admirer ce majestueux bateau. Rien que la hauteur de la mâture est déjà impressionnante dès le début de la visite.

Depuis juillet 1997, l'Association Hermione-La Fayette s'est lancée dans une formidable aventure : la reconstruction de la frégate Hermione, navire, qui, en 1780, permit à La Fayette de rejoindre les insurgés américains en lutte pour leur indépendance.

Parce qu'on a besoin de mémoire pour construire l'avenir

Reconstruire l'Herminette, c'est reconstituer un élément de notre patrimoine maritime, c'est engager un grand chantier au service de l'économie et de la culture de toute une région.



L'HERMIONE

En 1778, dans l'arsenal de Rochefort sur une cale de construction proche de la Corderie Royale, l'Hermione était mise en chantier.

Navire de plus de 65 mètres de longueur hors tout, doté d'une voilure de 1500 m² répartie sur trois mâts, l'Hermione fut construite sur les plans de l'ingénieur Chevillard AINE.

Elle faisait partie, avec la Courageuse, la Concorde et la Fée, d'une série de quatre frégates mises en chantier à Rochefort.

Appartenant à la catégorie de frégates dites légères, caractérisées par leur vitesse et leur maniabilité, l'Hermione était équipée de 26 canons tirant des boulets de 12 livres, d'où son nom de "frégate de 12".

Longue de 44,20 m, large de plus de 11 m, la frégate nécessita 11 mois de travail pour des centaines de charpentiers, forgerons, perceurs, cloueurs, calfats... bagnards... pour un total de plus de 35 000 journées de travail.



Cabestan servant aux manœuvres et notamment au relevage de l'ancre

Niveau -2 servant de dortoir aux hommes d'équipage qui dormaient sur des hamacs

Salle de timonerie située à l'arrière du bateau et la cabine de Lafayette

Rail de manœuvres de la barre franche



L'HERMIONE



Une des chaloupes
qui permettent d'aller à terre

2
2

L'HERMIONE

La figure de proue est un personnage sculpté dans le bois, située à l'avant des navires. Historiquement, la figure de proue, tout en protégeant le navire « du mauvais œil », servait à le rendre identifiable et unique. Symbole de pouvoir et de richesse, jusqu'au 17^{ème} siècle, la fabrication de la figure de proue tenait une part importante dans le budget de construction des navires.

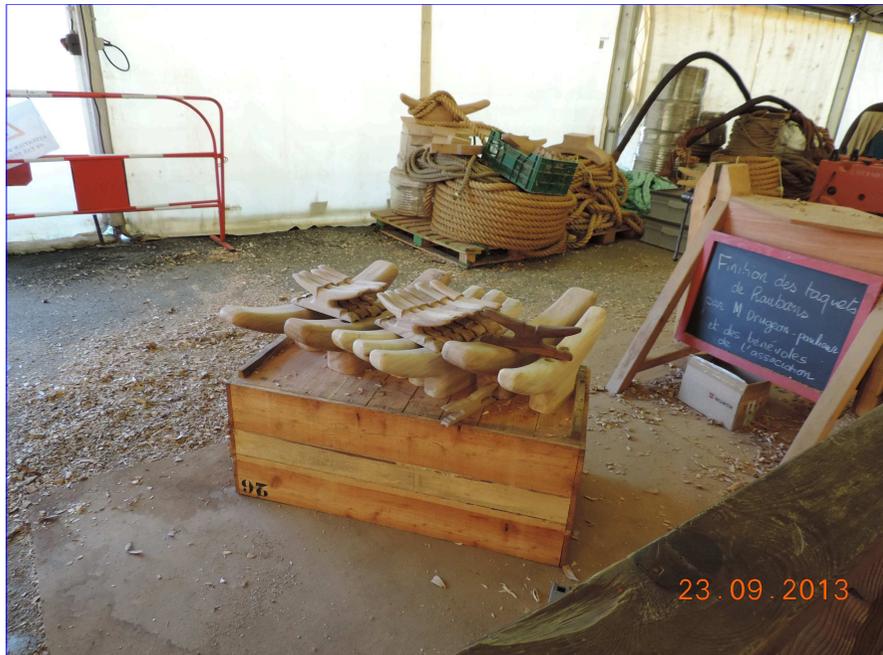
C'est en 1777 que cet art, considéré alors comme plus accessoire, se standardise. La part budgétaire qui lui est consacrée est fortement réduite. Le Secrétaire d'Etat à la Marine, Antoine de SARTINES, écrit alors « L'ornementation ne contient plus un message politique ou une nécessité artistique ». A cette époque, suite à de nombreux débats, on choisit comme emblème le lion, symbole moralement plus correct, au lieu d'une femme à califourchon.

C'est donc un lion de 3 mètres de haut tenant entre ses pattes un blason avec trois fleurs de lys qui va orner la proue de l'Hermione.



La poupe est la façade arrière du navire. Derrière ces fenêtres est installée la cabine de Lafayette. Le blason est un des symboles de l'Hermione (son deuxième symbole est à l'avant du bateau). La couronne est faite avec des feuilles d'or, du bois, de la peinture pour y mettre de la couleur : du jaune (de couleur or) et du bleu (symbole du roi).

Les ateliers



Atelier bois :

Ebénisterie

Sculpture

Menuiserie

Tout est fabriqué sur place dans les ateliers situés en bordure de cale



La voilerie

Stockage divers



Les ateliers

C'est la fin de notre visite. On pourrait y passer la journée. L'année prochaine, l'Hermione quittera sa cale pour partir sur les traces de Lafayette. Ensuite elle voguera sur les mers en emportant tous ceux qui voudront bien naviguer à l'ancienne, avec un peu d'électronique tout de même. Pour le moment, il faut penser à rentrer au bateau pour préparer et organiser notre retour qui commencera dès demain matin par la descente de la Charente. La pleine mer est prévue demain à sept heures quarante cinq. L'écluse ouvrira ses portes à huit heures précises, pour une demi-heure. Ce soir nous ferons un petit tour de ville et nous reviendront par les quais du Tonkin et de Tahiti qui bordent le bassin numéro deux de Bougainville

La corderie



L'atelier
du
Forgeron



LE RECIT

A u f i l d e l ' e a u

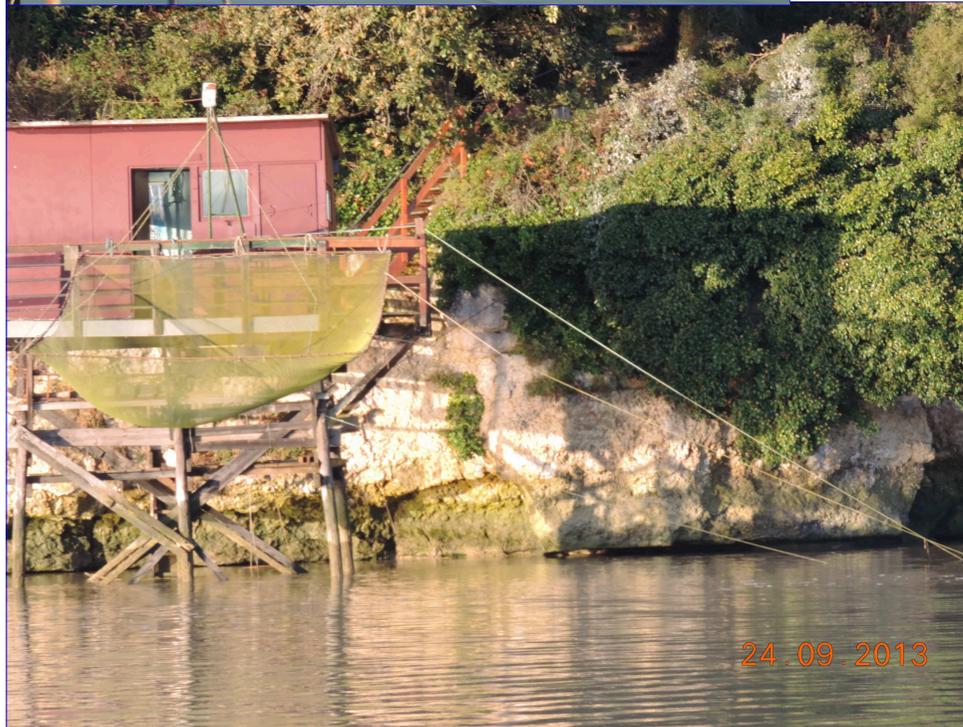


C'est reparti... Les amarres sont larguées, les pare-battages sont relevés et rangés, le pneumatique du port est à la sortie, près des portes qui s'ouvrent lentement où l'éclusier récupère les badges des sanitaires à l'aide d'une épuisette ; « bon vent et merci de votre visite ». Levés avant le soleil, nous sortons du port pour reprendre le courant descendant du fleuve qui semble moins violent que lors de notre arrivée dimanche. Pas de vent ce matin, la Charente est calme et douce. Le brouillard caresse la surface de l'eau ce qui nous permet d'admirer les rives légèrement embuées. A l'horizon, le soleil soulève doucement sa couverture rose. C'est rassurant pour la suite de notre parcours. Pas un nuage, nous devrions avoir une journée avec ciel clair et sans doute lumineux.

LE RECIT



Tout le monde est réveillé et nous descendons lentement et paisiblement sur ce fil d'eau où nous découvrons toutes sortes de paysages. Certains endroits nous rappellent notre côte charentaise avec moins de verdure certes mais sans les troglodytes. La ballade sera lumineuse jusqu'à Fouras et cette journée restera ensoleillée tard dans l'après-midi.



LE RECIT



Nous
approchons
de Port
des Barques
et nous
apercevons
la barre
d'HLM
pour
bateaux.



Au loin, sur la
rive droite,
la ville
de Fouras
se dessine avec
son port Sud.

Maintenant,
On voit bien
la forteresse et
son sémaphore.



LE RECIT

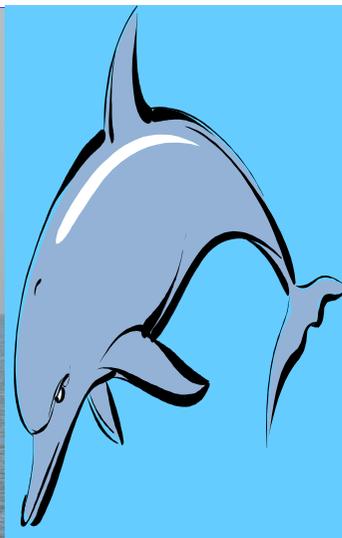


Nous sortons de l'embouchure de la Charente et nous retrouvons la balise Nord « Les Palles ».
Mais avant, sur la rive gauche, nous voyons l'île Madame avec son fort, mastoc, enfoui dans sa verdure de protection.



Un peu plus loin, apparait la pointe Sud de l'île d'Aix avec son phare à tête rouge et avec son embarcadère du bac qui relie l'île à la Pointe de la Fumée.
A l'avant de cette pointe se dresse sur le rocher de la Pointe de l'Aiguille, le Fort d'Enet où on peut aller à pieds secs à grande marée.

LE RECIT



Après trois heures et demi de navigation, nous arrivons dans la petite anse Ouest d'Aix entre les cardinales du Jamblet et de la Batterie de Tridoux où nous mouillerons le temps du déjeuner.

Aujourd'hui, mardi 24 septembre, la place ne manque pas.

On peut s'approcher de la petite plage de Sable fin, mais attention, les fonds sont proches de la lumière. Ce n'est pas grave, nous sommes sur du sable, et puis, nous vivons encore un de ces bons moments de navigation.

On est très bien ici et on y resterait, n'oublions pas tout de même qu'il va falloir songer à rentrer en direction de Saint-Denis. Il n'y a que douze milles à parcourir, certes, mais en mer il faut toujours se prendre une marge de manœuvre pour le temps, le vent et surtout pour respecter les horaires de marées. Comme prévisibles, les aléas ne manqueront pas cet après-midi.

Dés le départ, cela commence mal, mais on s'en doutait. Au moment de partir, nos quilles ont pied dans les creux de vagues. Il faut absolument partir en marche arrière. Pas facile quand on est entouré de sable... Marlise s'en tire pas trop mal avec son mètre quarante de tirant d'eau. Cela sera un peu plus galère pour Stroke.Of.Luck qui devra se battre pour se tirer de cette posture.

LE RECIT

Après notre départ sur les chapeaux de quille, nous constatons que la renverse a eu lieu et nous comprenons tout de suite que le courant ne va pas être avec nous. Pendant une bonne heure, nous cherchons le vent, mais nous avançons quand même dans la bonne direction . De Nord, le vent passe plein Ouest et ça c'est moins drôle : il va falloir tirer pas mal de bords. Les milles s'allongent, la lumière baisse et il nous faudra terminer au moteur pour ne pas louper la marche.

Nous arriverons pile poil pour passer le seuil d'entrée du port. La nuit commence à tomber. Nous sommes un peu fatigués, mais quelle journée !!!

Tous les bateaux sont amarrés. Les équipiers se retrouvent sur les pontons serviettes à la main pour une virée aux sanitaires. Le débriefing a lieu autour des cartes accompagné d'un réconfortant. Demain nous partons de bonne heure pour avaler les cinquante six milles qui nous séparent de Port-Médoc. Le dîner est terminé et l'équipage du First part pour une promenade digestive qui le mènera au centre-ville où il n'y a pas grand monde à cette heure tardive de la soirée et à cette époque.



LE RECIT



Il n'y a pas beaucoup de bateaux au départ ce matin. On peut dire même que nous sommes les seuls. La sortie de port se passe bien. Le chenal étant bien balisé, nous distinguons bien les vertes et les rouges et nous restons au milieu. Maintenant, nous apercevons les corps-morts situés non loin de la dernière balise verte. Encore quelques mètres et nous envoyons la toile qu'une petite brise a du mal à gonfler.

L'équipage du First donne un petit coup d'œil à l'arrière... Il est dans la purée, mais l'Océanis suit. Claude envoie un message à la VHF : « Cap au nord ». Nous ne verrons pas le phare de Chassiron, pas plus que son feu, nous ne verrons pas non plus le Rocher d'Antioche. Le pertuis passé nous faisons route au plus Ouest pour être à la verticale des balises d'atterrissage du chenal d'entrée dans la Gironde.

Mercredi 25 septembre, il est huit heures. Nous sommes prêts à démarrer. Il n'y a pas beaucoup de vent, mais un brouillard à couper au couteau. Nous décidons d'attendre. De toute façon nous avons une bonne heure devant nous pour sortir du port. Nous ne voyons même pas le poste à essence qui est à trente mètres devant nous.

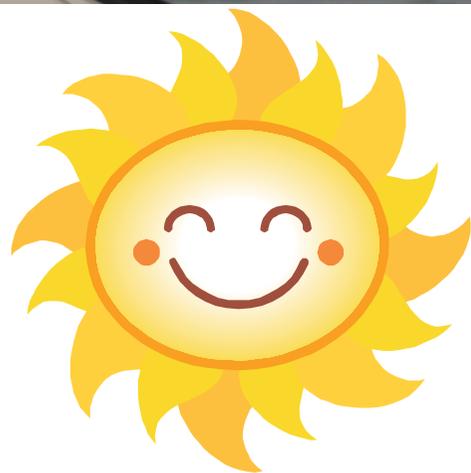
Sur les catways, ça ne bouge pas beaucoup. Dès qu'une tête sort d'un capot et qu'elle voit le temps, elle disparaît à nouveau.

Nous devons changer notre tactique de navigation : Xavier et Claude se mettent à la table à cartes. Ils sortent le compas à pointe sèche, la règle Cras, le crayon et la gomme. Claude trace la route et relève les caps qu'il faudra suivre à l'aide du compas.

Il est neuf heures trente : pas d'amélioration en ce qui concerne la visibilité. Nous décidons de partir.



LE RECIT



**Il peut rire celui là,
nous aurions préféré
qu'il nous tienne compagnie !**



Toute la journée se passera sans soleil. La brume se dissipe tout doucement et ce n'est que vers quatorze heures que l'on devinera la côte ouest de l'île d'Oléron.

Cette navigation à l'ancienne oblige le skipper à faire souvent des points avec le petit GPS portable qui est à bord. De plus, la houle d'Ouest aidée du vent qui est sur le même bord à la fâcheuse tendance à nous ramener vers l'île. Toutes les demi-heures le cap est réévalué en fonction de tous ces paramètres qui ne nous sont pas favorables. Nous avons de la chance tout de même, la mer n'est pas trop agitée. Il n'en sera pas de même à l'approche des balises d'atterrissage et dans le chenal.

LE RECIT



Nous approchons des balises et le vent monte un peu. A quelques centaines de mètres de l'A5, une houle d'Ouest se lève. Nous la prenons sur notre flanc tribord. Nous pensions contourner Cordouan par la passe Sud, mais après avoir passé la balise, cela devient impossible. Nous sommes bousculés comme du bois flottant. Claude décide de changer de route en empruntant la passe Ouest. Il vaut mieux avoir la houle aux fesses, on est moins remué et puis ça pousse le bateau.

Nous sommes bientôt arrivés, le roi des phares dans le crépuscule nous salue majestueusement. Le ciel s'assombrit, la mer est plus calme, le vent et le courant nous donnent un petit coup de main pour passer la baignoire, ça y est, nous sommes arrivés à bon port. Il est dix neuf heures trente.

Notre soirée se termine à l'Escale (du bac), invités par Evelyne et Gaël. Ils nous remercient vivement pour celle magnifique sortie et cette navigation sans faute, qu'ils n'auraient pas pu envisager tout seuls. Nous prenons tous rendez-vous pour la prochaine.

