



EDITORIAL

L'organisation d'une manifestation comme notre dernier rassemblement de La Rochelle en juillet dernier a de quoi donner des « sueurs froides » aux organisateurs :

Combien de bateaux, finalement, seront sur le plan d'eau ? En fonction de quelle météo ? Combien de participants au dîner du samedi soir pour la remise des prix ? (la veille, nous hésitions encore entre 100 ou 150 personnes !). Comment acheminer tous les lots sur place ? La sécurité est-elle bien assurée ? Les bateaux accompagnateurs sont-ils assez nombreux ? Comment caser et sur quels bateaux les équipiers sans embarquement ? Les places au ponton visiteurs sont-elles réservées en nombre suffisant ? Qui n'a pas encore payé sa participation au dîner ? Etc... Quel casse-tête !...

Mais quel bonheur, lorsque tout fonctionne à merveille (y compris le vent qui se lève à temps) grâce à la bonne volonté et au dévouement de tous. Quel spectacle sublime de contempler une flotte d'Arpège passant la pointe d'Aix après un départ sous spi ! Quelle émotion de voir une salle debout chanter « partons la mer est belle » et rire aux éclats pendant le concours de sketches ! Quelle satisfaction de remettre les lots à chacun et la coupe au vainqueur, surtout lorsque c'est son fils ! Cet esprit de fête et de plaisir est la raison d'être de nos manifestations, merci à tous et à l'année prochaine sur nos Arpège.

Le Président : Philippe Bertheuil



« HAIG », champion 2001 skippé par Jean Noël BERTHEUIL

Merci au chantier DUFOUR
et à son directeur commercial Olivier MARTIN
pour la mise à disposition
d'un bateau accompagnateur
ATOLL 43, ainsi que pour le reportage photos des
manifestations.

Merci à tous les sponsors
qui nous ont fourni de nombreux lots :

Compagnie CORSE MEDITERRANEE
LAVAZZA-FRANCE
NAVIGATLANTIQUE
Imprimerie GOUBAULT
SPARCRAFT
VOILES ET VOILIERS
ECOLE DE VOILE ROCHELAISE
CHANTIER NAVAL des MINIMES
LE PORT DE LA ROCHELLE

.....

Merci à Freddy LEMARQUAND
pour l'animation musicale de la soirée du samedi

LA 12^{ème} COUPE DU « MONDE DES ARPEGE »

Notre 12^{ème} rassemblement d'Arpège s'est déroulé les 27, 28 et 29 juillet dernier à La Rochelle.

Les concurrents sont arrivés en plusieurs vagues à partir du vendredi matin. Nous avons particulièrement remarqué **ST LUC**, parti le mercredi soir de Bretagne, ayant navigué jour et nuit sans escale et dont une jeune équipière passait l'après-midi de vendredi, dans l'eau, à caréner !

Les concurrents se sont réunis le vendredi soir, au club house de l'E.V.R. (École de voile Rochelaise) situé à proximité du ponton réservé aux Arpège. Un punch «de marin» nous attendait et ceux qui ont confondu jus d'orange et punch « maison » s'en souviennent encore.

Après ce traditionnel pot d'accueil, chacun regagnait son bord ou continuait les retrouvailles de bateau en bateau... !

Vers 2 heures du matin, l'ensemble de la flotte était réveillé au son de quelques chants marins entonnés par des concurrents rescapés du punch (voir paragraphe précédent), qui, en annexe, perdus dans les bassins des Minimés, n'arrivaient plus à retrouver leur bord...

Les régates du championnat se déroulaient le samedi en 2 manches qui furent courues en rade de La Rochelle.

Après 2 heures d'attente, le vent s'est levé à 12/15 nœuds permettant au comité de course de donner le départ de la 1^{ère} régata depuis le bateau comité de l'E.V.R

Menkar, et **Haig** passaient la ligne en tête mais **Haig** virait en premier la bouée de dégagement et gardait la tête de la course jusqu'à l'arrivée.

Pendant le premier bord de spi, le vent forçait régulièrement, entraînant plusieurs « chutes » ou déchirures de spi. (**Menkar**, **Arpège**), le reste de la course se déroulant sans incident avec une arrivée remarquée à la 2^{ème} place de **ST LUC** et à la 3^{ème} place du très jeune équipage familial de **Machin chouette**.

Le départ de la seconde manche avait lieu après un pique-nique tardif devant les phares de l'île d'Aix.

Nous eûmes droit à un superbe spectacle de

la flotte d'Arpège réalisant un départ sous spi et contournant bord à bord Aix avec plusieurs lofing match spectaculaires.

A la fin d'un long bord de près, **Haig**, décidément imbattable ce jour-là, remporte la deuxième manche.

Le samedi soir était donné le traditionnel repas de remise des prix dans une chaude ambiance.

Plus de 120 personnes, concurrents et accompagnateurs (le record de participants pour un même bateau revenant à **Carmen** avec une tablée de 19 personnes !), ovationnaient les équipages qui montaient tour à tour sur scène pour recevoir leurs prix...

Chaque concurrent reçut des différents sponsors de notre association de nombreux lots.

Un tirage au sort clôturait la première partie de la soirée, permettant à l'équipage de **Carmen** de gagner 1 aller/retour continent - Ajaccio offert par la compagnie aérienne Corse Méditerranée.

La suite de la soirée se poursuivit par la remise du trophée DUFOR récompensant le travail de réfection et d'entretien du «plus bel Arpège». Ce trophée était remis en jeu par le gagnant de l'année dernière - Francis Zély **Arpège**. Olivier Martin, Directeur commercial du chantier DUFOR, a remis ce trophée à Jean Noël Bertheuil pour le travail réalisé sur **Haig**.

Enfin notre soirée se terminait par le concours de sketches et de chants où plusieurs équipages se sont fait remarquer. Le jury, qui a eu bien du mal à départager les concurrents, dut avoir recours à l'applaudimètre électronique de notre D.J. professionnel, Freddy Lemarquand.

C'est l'équipage « britannique » de **Thalassa Gérina** skipperé par Roy DIBDEN qui a remporté le premier prix, la seconde place revenant à l'équipage de **Carmen** pour sa très remarquée interprétation libertine de « La fille du bédouin ».

Le dimanche matin commençait par le concours de déguisement des bateaux regroupant les rescapés de la soirée précédente.

Les Arpège ont évolué, en file indienne, entre les tours du vieux port de La Rochelle, sous un soleil éclatant, offrant aux spectateurs présents un insolite et étonnant spectacle.

Parmi les lauréats : **Morganec** en pêcheur

breton, **Uki Wasa** en « guinguette », **Machin-Chouette** en « Adieu foulard »...

Le jury a décerné le prix à **Thalassa Gérina** pour son « pub écossais » (Il faut noter que cet équipage international était composé, outre du skipper britannique Roy Dibden, d'un fin régleur formé aux techniques norvégiennes, d'un biélorusse et d'un parisien.

Ensuite avait lieu la régata de la revanche, permettant à la flotte d'Arpège de se retrouver pour un pique-nique bord à bord au mouillage de Sablanceaux devant l'Île de Ré.

C'est toujours sous un soleil éclatant mais par vent faible que le départ était donné.

Quelques Arpège arrivaient avant la tombée

totale du vent et la renverse, les autres terminant au moteur. **Haig**, enragé cette année, arrive premier. Mais son skipper offre la coupe à l'équipage de **Séfiros** skippé par David GABELIN pour sa ténacité dans l'adversité : Une voie d'eau par l'arbre d'hélice obligeait l'équipage à retenir l'hélice par des bouts repris de chaque bord.

Les concurrents se sont séparés après la baignade et le déjeuner pour regagner leurs différents ports d'attache.

Un grand « Tralala » d'honneur à tous les participants et à l'année prochaine !

Philippe Bertheuil

Classement du 12^{ème} Championnat

Class. général	1 ^{ère} manche	2 ^{ème} manche	Cagnard	Bateau	Port d'attache	Skipper
1	1	1	11	Haig	La Rochelle	Jean Noël Bertheuil
2	4	2	19	Carpe Diem	La Rochelle	Jonathan Gourvenec
3	7	3	20	Menkar	La Rochelle	Olivier Berens
4	3	7	22	Machin Chouette	La Rochelle	Jean Jaquemin
5	6	4	21	Chloé	La Rochelle	René Airault
6	5	5	14	Uki Wasa	La Roche-Bernard	Jean Claude Cherton
7	2	9	17	Saint-Luc	Le Bono	Yoram Bosc Haddad
8	8	6	18	Arpège	La Rochelle	Francis Zely
9	10	8	15	Carmen	Saint Martin de Ré	Roger Boucard
10	9	10	10	Morganec	Concarneau	Jean Paul Rohn
11	11	11	12	Sefiros	La Rochelle	David Gabelin
12	12	12	16	Thalassa Gerina	Rochefort	Roy Dibden

Pour contacter l'association des propriétaires d'Arpège :

A.P.A. / Philippe BERTHEUIL
12, résidence La Villeparc
78990 ELANCOURT
tél : 01 34 82 06 77
Portable : 06 09 70 12 01

La presse en parle ...

Du haut de gamme pour les Arpèges !

■ Les Arpèges ? Ce sont tout bonnement les premiers bateaux en plastique construits en série, il y a maintenant trente ans. Et c'est sur un engin de ce type que six Berruyers vont disputer ce week-end la coupe du monde des Arpèges, entre La Rochelle, Oléron et Ré. Et pas des minimes, en prime, dans le port rochelais. Jean-Pierre Armandet (qui lâche provisoirement le volant) et Didier Bedu à la manoeuvre en pied de mât, Bernard Chagnoux et Dominique Godet aux winches, Roger et Jack Boucard à la barre : l'équipage a fière allure. L'an dernier déjà, ils avaient postulé pour prendre part à cette grande épreuve mondiale, mais sans avoir été finalement retenus. Cette fois, c'est la bonne, et l'équipage berruyer espère bien se jouer, pendant ces trois jours, des parcours olympiques dressés sur la côte rochelaise, pour remercier notamment leurs partenaires, dont le conseil général. Alors, la coupe du monde en Berry ? Chiche, et bon vent.



Le Berry va prendre la mer, trois jours durant sur la côte rochelaise.

Cet article, paru dans le « Berry Républicain » du 27 juillet 2001, donne la dimension de la « politique d'intox » de l'équipage de Carmen qui n'a pas hésité à utiliser les médias nationaux pour impressionner ses adversaires !!!

REGATE DU SAMEDI

En attendant le départ,
une partie de la flotte.



« Uki Wasa » et « Chloé »
bord à bord

« Carpe Diem » et « Haig »
face à face après le
passage de la première
bouée



© Cyril Jarno

REGATE DU SAMEDI (suite)



© Cyril Jarno

Départ de la 2^{ème} manche
devant l'île d'Aix

«Arpège1 et son
équipage au rappel



© Cyril Jarno



© Cyril Jarno

L'équipage de « Menkar »
au rappel sur le bord de
près qui précède l'arrivée.

REGATE DU SAMEDI (suite)



« Carmen »



« Sefiros »



« Saint Luc » est arrivé 2^{ème} de la première manche



« Morganec », skippé par Jean Paul ROHN, vice président de l'A.P.A.

SOIREE DES EQUIPAGES



Une partie de la salle pendant la remise des prix

Remise des prix à l'équipage de « Thalassa Gérina »



La coupe vient d'être remise à l'équipage de « Haig », vainqueur des 2 manches du championnat 2001

SOIREE DES EQUIPAGES (suite)

Freddy LEMARQUAND, notre fidèle Disk Jockey, a réalisé l'animation musicale de la soirée



Le concours de chant a été gagné par l'équipage de « Thalassa Gérina »

CONCOURS D'ELEGANCE



« Thalassa Gérina »,
vainqueur du concours
d'élégance

« Uki Wasa » et sa
guinguette rochelaise



Les « Arpège » quittent le vieux
port après le concours d'élégance

PIQUE-NIQUE DU DIMANCHE

« Machin Chouette » en route vers le lieu du pique-nique avec son très jeune équipage



Sur le bateau accompagnateur, en attendant l'arrivée de la régates du dimanche. A partir de la droite, Olivier MARTIN (directeur commercial des chantiers DUFOUR), Michel GOUBAULT (past président de l'A.P.A.), Nelly CHARCOSSET, XXX, photographe des régates, Chantal GOUBAULT.

Une partie de la flotte à couple pendant le pique-nique



Coupe du « Monde des Arpège » 2002

La coupe du monde 2002 aura lieu à L'Herbaudière sur l'île de Noirmoutier les 19, 20 et 21 juillet.

- ☞ Le port de l'Herbaudière nous réserve le ponton visiteur du vendredi soir au dimanche soir.
- ☞ La société des régates de l'île de Noirmoutier assurera la partie technique de notre rencontre ainsi que la sécurité sur le plan d'eau.
- ☞ La municipalité met à notre disposition la salle des fêtes du Ganachaud à 400 mètres du port pour la soirée de remise des prix du samedi.
- ☞ Le district de Noirmoutier nous offre le pot d'accueil du vendredi soir dans un local à côté de la capitainerie.
- ☞ Les accompagnateurs peuvent réserver des chambres (55 €, faire vite !) à l'hôtel « Bord à Bord » situé sur le port de plaisance tél. : 02 51 39 27 92. Nous pouvons vous communiquer sur demande une liste d'hôtels sur Noirmoutier.

Soirée salon nautique 2001



A l'initiative d'Olivier MARTIN et du chantier DUFOUR, l'A.P.A. était fort bien représentée à la soirée VIP donnée à l'occasion de l'inauguration du salon nautique de Paris. Le nombre de bouteilles sur les tables est un indicateur de la chaude ambiance de la soirée.

Les petites annonces de l'A.P.A.

ARPEGE A VENDRE

Nous avons appris avec une grande tristesse le décès de Pierre DUBOIS propriétaire d'ARGO II. Nous adressons à la famille de Pierre l'expression de nos très sincères condoléances.

ARGO II avait été 3^{ème} du championnat d'Arpège 2000 à La Trinité. Il est aujourd'hui à vendre.

Fiche technique : Année 1972, excellent état, 3 jeux de voiles dont un jeu de régates année 2000, accastillage de haut niveau, annexe, survie, électronique...

ARGO II est visible au chantier naval de Kergroix, à Saint Pierre Quiberon.

Tél. 02 97 30 92 70

L'Arpège ROSE BOD est à vendre, année 1969, GV neuve, GV suédoise, génois léger, génois lourd, foc 1, 2, 3, tourmantin, spi. Moteur NANNI 13 cv. Annexe Angevinière, frigo DANFOS, pilot Autohelm + AT50 + VR10, pilot aérien NAVIC, VHF, radio CB traceur, 5^{ème} catégorie. Visible La Roche Bernard.

Contact : Daniel Le Turque 02 40 04 32 94

ARPEGE A « RECONSTRUIRE »

Nous avons reçu de Mr. Jean Pierre CAMBUS la lettre suivante :

« Je viens d'acquérir un ARPEGE de 1970 N° 354. Ce bateau, en vue de rénovation totale, avait été entièrement démonté et est resté dans l'état, à l'abri, pendant près de 20 ans.

Je me trouve donc en présence d'un énorme puzzle qui m'interpelle énormément....

.... et comme vous pouvez l'imaginer, je suis preneur de toutes informations, plans, conseils qui me permettront de remonter, améliorer et actualiser ce bateau.

Nous avons transmis à Jean Pierre CAMBUS une plaquette de l'Arpège et ceux qui se sentent une âme de constructeur de puzzle peuvent contacter notre ami qui recherche également des pièces détachées de moteur VOLVO MD 2.

ARPEGE EN SUISSE

Robert CASSEL possède un Arpège sur le lac Lemman. Il a contacté l'A.P.A. « afin de dialoguer avec d'autres propriétaires, de partager des observations et poser des questions ».

Contact : Robert CASSELS, 1245 Collonge-Bellerive - Suisse tél. : 00 41 22 752 33 22

Fax : 00 41 22 752 35 65

MAT D ' ARPEGE A VENDRE

A vendre, mât d'Arpège Marco Polo excellent état + Bôme + tangon + gréement + winch G.V. + winch génois + winch prise de ris + drisses l'ensemble 750,00 €

Un Arpège autour du monde

Lors de la réception offerte par le chantier DUFOUR au cours du dernier salon Nautique de Paris, les adhérents présents ont eu le plaisir de rencontrer un Arpégiste pas comme les autres !

En effet, Yves LEROUX possède un ARPEGE, « Iona », acheté en 1975, avec lequel il a fait un tour du monde ! Bien évidemment, la curiosité de votre président était émoustillée et je n'ai pu résister au plaisir d'aller à Chartres, où habite Yves Leroux, afin de l'interviewer autour d'une bouteille de whisky.

Résumer sur une page de gazette une telle soirée frise l'hérésie car nous avons poursuivi la nuit chez un autre couple d'Arpégistes de Chartres, Jean-Claude et Françoise Le Fur (propriétaires du célèbre « Abada » au mouillage à St Malo). La navigation de nuit pour rentrer sur Paris fut difficile : mer forte, 2 ris et tourmentin avec harnais capelés et mon épouse et secrétaire de l'APA à la barre.

Ph. Bertheuil : Yves, comment décide-t-on de partir autour du monde sur un Arpège ?

Yves Leroux : *Sur un coup de tête, en 3 minutes. J'avais acheté l'Arpège pour naviguer en Ecosse où je vivais. Le jour où j'ai signé l'achat, la Société Schlumberger, m'a muté au Moyen Orient et j'ai convoyé « Iona » à Marseille avant de m'envoler pour Dubai. Trois mois après, ma femme & moi en avions fortement assez et c'est là que sur un coup de tête nous avons décidé de prendre un congé sabbatique de 2 ans pour faire le tour du monde sur « Iona ».*

Ph.B. : Pour ce tour du monde, avais-tu modifié ton bateau, changé ou transformé des éléments d'origine de l'Arpège ?

Y.L. : *Le premier réflexe a été de demander par fax à Dufour si ce bateau, en 2° catégorie, était capable de faire le tour. Réponse : oui, sous réserve de modifications. Dufour m'a invité à passer 6 jours au chantier à mon retour en France, pour m'indiquer les éventuels points faibles du bateau. En attendant, pendant la fin du séjour à Dubai j'ai préparé et commandé les documents de bord (Instructions nautiques et 418 cartes !) Remplacement de l'épontille en inox par une poutre en Acajou de section 15x15cm.*

Remettre les cadènes où elles étaient à l'origine du roof sur la coque ; plaques Inox extérieures, boulonnées sur des contreplaques intérieures. Au droit des cadènes l'épaisseur de la coque est portée à 1,5cm. (Le bateau peut être gruté par ces fixations)

Changement des ferrures de descente (les glissières qui tiennent les portes entre cabine et cockpit) qui ne sont pas faites pour résister à des paquets de mer par l'arrière. En fait je n'en ai jamais reçu.

Changement du mat par un mat de section plus forte, plus haut de 1m afin de surélever la bôme, avec des marches pour monter en tête de mat; tête de mat avec 3 rangées de deux réas de gros diamètre (12cm) pour éviter l'usure des drisses ; drisses extérieures passant de l'arrière à l'avant du mat, 2 drisses de foc, 1 drisse de grand voile.

Doublement de la section du gréement, remplacement des sertissages par des embouts « Norseman » qui permettent les réparations ; solides barres de flèche en Inox, haubans en tête de mat, haubans intermédiaires arrivant à mi-hauteur entre barres de flèche et tête de mat ; double étai. Le bateau doit pouvoir se retourner sous voile sans démâter ; le tout conçu et assemblé à Marseille par Georges Campistron, un accastilleur génial.

Montage d'un guindeau à Tahiti.

Voiles refaites avec renfort de toutes les coutures par des triples coutures, changement des coulisseaux par des sangles.

Installation de « pare-vent » en grosse toile allant du balcon arrière au chandelier situé au niveau de la descente ; et de filets du balcon avant aux « pare-vent », très utiles pour les manoeuvres de focs.

Fixation de tout ce qui est mobile à bord en prévision d'un retournement : planchers, réservoirs d'eau, batterie, loquets d'équipets, etc....

La vache à eau a été remplacée par 2 cuves en inox de 100 l : une à bâbord et une à tribord ; la vache à eau d'origine placée dans la couchette haute tribord porte la capacité à 300 litres.

La capacité en fuel a été portée à 150 litres (le réservoir de 40 l, plus un jerrycan de 20 l et une vache souple de 90 l fixée au-dessus de la descente).

Un kit médical complet ainsi qu'attelles gonflables, kit pour brûlures et petite chirurgie ; sous les tropiques, la moindre écorchure s'infecte si elle n'est pas soignée immédiatement.

Approvisionnement de pièces détachées : un double de chaque pièce de gréement ; pièces de rechanges Volvo MD6 (une catastrophe car aucune pièce pour ce modèle dans les pays visités, j'ai été obligé de commander un jeu complet de pièces de rechange aux Iles Vierges Américaines) ; durites de rechange pour le bateau. En résumé j'avais emporté de quoi refaire en entier le bateau.

Ph.B. : Mais comment loger cet attirail dans un Arpège ? Comment vivre avec un tel stock ? As-tu modifié l'aménagement intérieur ?

Y.L. : *La couchette navigateur, dessus et dessous, était entièrement consacrée aux pièces de rechange. Sous la couchette cuisine étaient stockées les béquilles ainsi que des morceaux de bois pour utilisation éventuelle ; au dessus se trouvait le matériel sécurité : émetteur de détresse Marconi, fusées de détresse et sac contenant poches dessalinateurs, fusil sous-marin, couteau, bouffe, etc., relié par un bout à la survie. Le premier équipet du carré à bâbord et tribord étaient remplis de conserves. La soute à voile contenait des jerrycans de riz, farine, haricots, lentilles, huile d'Olive...*

Afin de rendre « lona » plus confortable à vivre j' ai effectué des transformations lors de mon séjour en Nouvelle Zélande ; le placard à ciré a été supprimé pour permettre de loger une cuisinière en inox avec four (le réchaud d'origine étant pourri de rouille).. Sous la cuisinière est aménagé un équipet contenant la batterie de cuisine. La tablette qui se glisse sous le cockpit est remplacée par un tiroir à couverts. L'emplacement en L où était le réchaud a été reconstruit en bois. Il comporte des étagères pour les provisions de première utilisation et est surmonté d'un évier inox avec pompes manuelles eau douce et eau de mer. J'ai aménagé un congélateur avec compresseur entraîné par le moteur sous la table à carte. La couchette haute tribord a été aménagée en bibliothèque. Quant à l'avant, pas de modifications, cet espace est réservé aux voiles.

Ph.B. : Parlons des voiles justement, qu'avais-tu emporté et comment les utilisais-tu ?

Y.L. : *J'avais à bord une GV suédoise très lourde à 3 ris, une GV normale d'origine, un génois lourd, un génois léger (d'origine), un foc 1, un foc 2, un tourmentin et un spi ; (gréement avec double étai et deux tangons).*

La traversée de l'Atlantique s'est faite sans grand voile, pas même à poste, les deux focs en ciseaux ; chaque tangon étant positionné par un système de rappel triangulé : un hâle haut classique, et 2 retenues frappées en bout de tangon : une retenue avant passant par l'étrave, une retenue arrière par le chariot arrière du rail d'écoute, le hâle haut et les retenues retournant dans le cockpit. Les écoutes sont à poste en cas d'homme à la mer mais pas utilisées, on travaille avec les bras de spi coulissant en bout de tangon. J'avais toujours 4 voiles à poste, 2 en l'air et 2 endraillées, roulées dans leur sac étranglé sur l'étai. Nous avons eu à effectuer beaucoup de changements de voiles, l'Arpège ne supportant pas d'être sous ou sur-toilé ; chaque nuage des alizés apporte une survente, le vent oscillant entre force 4 et 8. La vitesse du bateau était constante, 5,5 noeuds, quelle que soit l'allure ; ceci parce que le régulateur d'allure ne barre pas correctement à une vitesse supérieure.

Je n'ai jamais barré pendant le tour du monde, laissant oeuvrer le régulateur d'allure « Atom », qui est parfaitement efficace. Nous avons beaucoup travaillé avec les « Pilot-charts » pour utiliser les courants au mieux. Nous avons mis 23 jours pour rallier les Canaries à la Barbade et 18 des Galápagos aux Marquises.

Ph.B. : Yves, quels instruments de navigation as-tu utilisés pendant ton périple ?

Y.L. : *J'avais un loch et une radio gonio Brooks & Gatehouse, (la gonio n'a jamais beaucoup servi car il n'y avait pas d'émetteur là où je naviguais, mais la radio captait les tops horaires sur WWW), un écho sondeur Seafarer, un barographe, un compas de route, et un de relèvement, un sextant lourd en Bronze (le meilleur) plus un sextant en Alu acheté à mi-parcours. J'ai fait toute la navigation au sextant, au début en faisant des transferts de droites de soleil. A Panama, j'ai appris à faire le point sur les étoiles en préparant les vues à l'avance avec un « Star Finder ». L'avantage est d'obtenir des points toutes les 12 heures ; de plus il n'y a pas d'obligation de connaître sa route entre deux observations, précieux si l'on désire ne pas faire de veille la nuit. On obtient une précision de ¼ de mille par tous les temps. **Ne pas oublier que le soleil ou les étoiles peuvent se cacher avec obstination** ; ainsi j'ai fait à l'estime les traversées de Panama à l'Equateur, de l'Equateur aux Galápagos (nous les avons dépassées de 200 milles, qu'il a fallu refaire au près), etc., et en général, suivant la loi de Murphy, les 2 derniers jours avant un atterrissage se font à l'estime.*

Je n'avais pas de moyen de communication radio et me renseignais aux escales auprès des autres voiliers, en général américains, qui tous avaient une CB (émetteur récepteur de portée mondiale, gros comme une VHF, et pas cher). Il y a des réseaux amateurs qui couvrent l'Atlantique, le Pacifique et l'Océan Indien, aussi bien organisés que Sainlis Radio ! pratique pour savoir où l'avitaillement n'est pas cher, les zones « chaudes » à éviter, (La Lloyd avait d'ailleurs refusé de m'assurer dans certaines zones : Haïti, Colombie, Philippines...) demander un conseil, passer un coup de téléphone au prix d'une communication locale, ou pour un simple « chat ». L'appareil est illégal en France mais on peut se le procurer facilement à l'étranger.

Ph.B. : Parlons maintenant de(s) l'équipage(s)....

Y.L. : *Au début, le programme était de 2 ans ; Je suis parti seul avec ma femme. Mais l'Arpège est dur à vivre à 2 car il n'y a aucun endroit pour s'isoler, pour ne pas voir l'autre. C'est une promiscuité complexe à gérer même (surtout ?) en couple. On ne sait pas où se poser car il n'y a pas de carré. A Tahiti, nous avons choisi de séparer nos routes ; ma femme est partie exercer la médecine au Canada et j'ai été travailler 6 mois en Arabie pour la Schlumberger, puis j'ai continué le tour du monde avec des équipier(e)s de rencontre pour de brèves ou longues traversées selon les cas, avec au maximum 4 personnes à bord. J'ai donné ma démission en Nouvelle Zélande où j'ai passé 6 mois. Finalement le tour du monde a pris 4 ans. Il faut peu d'argent pour vivre sur un bateau, à l'époque 1\$ par jour suffisait ! (plus l'assurance 1 000 \$ par an). C'est le retour en France qui a été plus difficile et j'ai eu du mal à retrouver du travail. Mais tout s'est bien passé pour moi puisque j'ai rencontré Françoise, et nous avons un fils de 17 ans, Patrick.*

Ph.B. : Comment était réglée la vie à bord, les quarts, les temps d'escale... ?

Y.L. : *D'abord il faut compter en temps d'escale le double du temps passé en mer. Sur un Arpège, il est impossible de faire l'entretien du bateau pendant les traversées, en raison du manque de place disponible. Tous les travaux se font donc en escale.*

En ce qui concerne les quarts, nous avons instauré au début des quarts de 6 heures avec veille effective toutes les 15 minutes (savant calcul entre la hauteur de mes feux en tête de mat, ma vitesse de 5,5 noeuds, la hauteur des feux d'un cargo marchand à 15 noeuds = risque de collision en 18 minutes). Nous avons traversé l'Atlantique en respectant cette règle. Nous sommes arrivés très fatigués de l'autre côté et nous n'avons pas vu un seul bateau. Nous avons donc décidé de ne plus faire de veille entre 23 heures et la vue d'étoiles de l'aube. Il n'y avait personne sur le pont !

Dans la journée nous lisions beaucoup, nous avons une bourse de livres que nous échangeons entre bateaux aux escales (il faut lire l'anglais). Il y avait aussi une bourse d'équipiers.

Ph.B. : Yves, jamais je ne pourrai résumer une telle aventure sur notre Gazette APA, il faudrait un livre... nous en reparlerons... mais pour finir, raconte-nous quelques moments épiques qui ont marqué ta mémoire.

Y.L. : *La navigation n'a posé aucun problème, sur un bateau bien préparé rien ne casse ni ne fatigue et l'Arpège a bien tenu le coup. Malgré tout c'est un bateau conçu pour la course, pas pour la navigation au long cours.*

Cependant j'ai vu une fois les limites du bateau. Nous remontions au prés des Iles sous le Vent vers Tahiti. Le temps était modéré et la houle très longue. Elle devait correspondre à la fréquence propre du bateau qui est entré en résonance. La coque se voilait et pulsait de 10 cm en largeur, « Iona » émettait des craquements sinistres et nous étions persuadés que la colle des liaisons n'allait pas tenir et le bateau se désintégrer.

Aux îles Nicobar, au milieu du golfe du Bengale, nous avons passé 1 mois en prison. Ces îles appartiennent à l'Inde et les Russes y avaient une base secrète ; nous avons été pris pour des espions ! J'ai réussi à négocier de rester à bord pendant que mes équipiers passaient la nuit dans la geôle locale. Nous étions surveillés jour et nuit par des gardes armés depuis le pont d'un cargo voisin. Mais le tout dans la bonne humeur !

Nous avons simulé une avarie pour faire escale dans l'atoll Avandiffulu au Nord des Maldives plutôt que de descendre à Malé, Port d'Entrée officiel, 600 miles plus au sud. Le subterfuge n'a pas pris et nous devons être convoyés jusque là sous escorte militaire. Heureusement, dans la 1^{ère} île sur notre route, Haa-Alif, il y avait la fête anniversaire de l'Indépendance. Les officiels nous convièrent gentiment à la fête qui dura 8 jours, puis nous laissèrent repartir sans plus de difficulté.

En Mer Rouge, j'ai retrouvé « Wanderlust », un bateau ami de 15 m, dont Lon Bubeck le capitaine avait été mon équipier de Tahiti jusqu'en Nouvelle Zélande, et nous avons fait un bout de route ensemble, tout l'équipage de « Iona » à son bord et « Iona » en remorque comme une simple annexe.

Au Sud des Fidji, lors de la cérémonie formelle de bienvenue offerte par le chef de l'île, nous sommes tombés sur un type qui nous explique très calmement qu'il est foutu, s'étant fendu la jambe d'un coup de hache. Après consultation avec le chef, nous l'avons bourré d'antibiotiques, pompé de morphine, avons gratouillé la plaie et quand les choses ont pris bonne tournure après quelques jours, nous avons refermé tout ça avec une bonne couture au fil et aiguille à voile. Ni mon équipier Lon ni moi n'avions la moindre teinture médicale.

Aujourd'hui, si vous vous promenez du côté de Marseille, vous trouverez, dans un endroit de rêve, la calanque de Port Miou, « Iona » au mouillage, attendant Yves, Françoise et Patrick pour une balade dans les Iles.

