

Nissos3 voyage ...

Après son parcours en Méditerranée, Nissos repart fin août 2018, cap à l'ouest, sortie de la Méditerranée, îles Canaries, du Cap Vert, et Mer des Caraïbes...

Mercredi 12 juin, 8 heures, nous nous préparons à quitter notre bouée pour rejoindre dans le nord de la baie, le chantier Tyrell Bay Marina, pour sortir le bateau de l'eau : de longues amarres sont prêtes, deux à l'avant, deux à l'arrière, les défenses sont à poste, la VHF est branchée Canal 16, pour être à l'écoute de toute nouvelle information inopinée du chantier.

Nous refaisons avec Nissos le trajet effectué en annexe : passer la première bouée de la réserve, puis la seconde, au-delà du quai en construction, contourner le bouquet de palétuviers, et nous retrouver face à la large darse ;



8 h 15, nous sommes attendus. Le portique est devant la darse, le personnel est présent de chaque côté, Joëlle et Philippe discutent avec Sandrine, responsable clientèle du chantier. Les amarres sont lancées de chaque côté ; le bateau est pris en charge.



Nous coupons le moteur, fermons les vannes, les hublots et pouvons descendre à terre, pendant que l'engin de levage s'avance lentement au-dessus de la darse, immergeant les ralingues / bragues, qui serviront à hisser Nissos hors de l'eau. Un plongeur saute dans l'eau pour les placer correctement de part et d'autre de la quille, s'assurer qu'il n'y a pas de tour, puis pour les solidariser entre elles sur chaque bord avec un bout, pour éviter qu'elles ne glissent. Elles sont exactement placées aux points de repère indiqués sur la coque. Nissos s'élève alors lentement au-dessus de l'eau, le grutier à ses manettes, jetant un œil sur le bateau, et un autre sur l'homme placé à l'avant de la darse, indiquant par signes comment maintenir l'assiette du bateau, comme les « chiens jaunes » sur le pont des porte-avions.



On avance ensuite le bateau, toujours suspendu sur ses bragues, jusqu'à l'aire de nettoyage pour un rinçage au karcher : première phase du carénage. Le bateau n'est pas trop sale et les algues se décollent facilement sous la pression. Le personnel évalue, à cette étape, l'ampleur des travaux suivants. Pour nous, un ponçage léger sera suffisant, avant la mise en peinture.

Nissos est alors amené, et calé à terre pour la suite du carénage. Une fois la quille posée sur des madriers, le bateau équilibré, on peut installer les bers qui vont le caler. Ici, plutôt que d'installer deux paires de gros bers lourds et difficiles à manier sur le terre-plein en terre, on installe plusieurs petits bers (cinq à six de chaque côté) qui sont ensuite solidarisés par paires de chaque côté de la coque, grâce à des chaînes pour éviter qu'ils ne glissent sous le poids du bateau.



Toute cette manutention a pris 1 heure, 1h30, s'est passée calmement, sans cris, par gestes et dans la bonne humeur. Le bateau délicatement et lentement transporté n'a pas bougé, s'est à peine balancé avec les mouvements de la grue.

Nous finissons d'établir la liste des travaux : ponçage de la carène, trois petites reprises d'époxy sur la quille, pose d'une peinture primaire, car nous changeons de marque de peinture sous-marine ; ajouté à cela, un polish de la coque couleur crème, qui a bien jauni, avec quelques reprises de gelcoat, au préalable. Le forfait du carénage prévoit six jours à terre et nous aurons besoin de huit jours au total.



La journée du mercredi 12 est consacrée à la seule manutention du bateau, et à l'état des lieux de la coque.

Jeudi 13 : ponçage des œuvres vives, et nettoyage des œuvres mortes à l'acide : la coque a retrouvé sa couleur crème d'origine ! Vendredi 14 : pose de la couche de primaire ; la carène est grise.



Samedi 5 au matin : première couche de sous-marine, la carène retrouve sa couleur noire, et reprises d'époxy sur trois bulles de la quille. Lundi 17 : deuxième couche de sous-marine, et début du polish de la coque. Mardi 18 : suite du polish de la coque, et reprises de gelcoat. Nous avons avec nous un pot de gelcoat acheté auprès du chantier Amel de Hyères ; cela a simplifié le travail de l'ouvrier chargé des reprises : il n'a pas eu à perdre de temps pour trouver la bonne couleur crème. Mercredi 19 au matin : polish de la partie de la dernière partie de la coque.

Pendant ce travail sur la coque, un autre travail sur le châssis du moteur soutenant le deuxième alternateur était prévu : une entretoise était fissurée. Dans la baie un chantier flottant de soudure est réputé, mais Dominique, son propriétaire, ne soude que l'aluminium. Après plusieurs échanges, Gus, mécanicien – soudeur, nous est recommandé, mais il ne parle qu'anglais. Nous nous comprenons à peu près ; il examine l'installation attentivement et confirme qu'il peut faire la soudure sur place ; il est jeudi, et ne pourra venir que lundi. C'est aussi pour cette raison, que nous avons prolongé notre temps à terre, avec l'accord de Sandrine, qui est notre interlocutrice privilégiée sur le chantier, grâce à qui les travaux se sont faits tranquillement.

Lundi matin, nous avons débranché les trois alternateurs, pour éviter qu'ils ne grillent sous l'arc de la soudure, et nous attendons Gus qui ne vient pas : sa hernie discale l'a à nouveau cloué au lit. Sandrine a pris aussitôt l'initiative d'appeler un autre mécanicien – soudeur de confiance, et elle nous le présente, nous servant d'intermédiaire fort utile puisque Jeorg ne parle pas français non plus. Après un examen du châssis, il préfère démonter la pièce soutenant l'alternateur pour souder ce qui est fissuré, chez lui. Il repasse en début d'après-midi, démonte la pièce, (dont la partie dessoudée s'est aussitôt détachée du châssis !) et revient en fin de matinée du lendemain, mardi, avec la pièce soudée. Nous lui prêtons nos outils, et au prix de nombreuses acrobaties à l'avant de la cale moteur, sous une grosse chaleur et sans ventilation, il peine à remonter l'ensemble. Dans ces îles, les spécialistes sont polyvalents et talentueux, et ont leur originalité : Gus est originaire de la Dominique et paraît avoir le calme et la gentillesse antillais ; Jeorg est d'origine allemande et est installé depuis 14

ans sur l'île ; il est sec et nerveux et efficace, il se déplace sur un Vespa d'époque vert, et si la pièce à travailler passe juste sur le cale-pieds, utiliser nos outils lui a évité de transporter les siens.



Notre équipement acheté, pour partie, après le stage de formation mécanique, aura été bien utile !

Durant cette semaine à terre du bateau, nous avons pris un hébergement dans un appart'hôtel. Il est possible de continuer à vivre à bord, des sanitaires sont prévus sur le chantier, bien entretenus, mais la chaleur étouffante du bateau hors de l'eau, et l'accès à celui-ci par l'échelle nous ont fait préférer un studio tout neuf et très bien aménagé, à cinq cents mètres de la marina, au « Coconut Inn ». De magnifiques flamboyants agrémentent une partie du jardin et nous avons apprécié ce séjour calme.



Le long de la plage de Tyrell Bay, et dans la plaine derrière, s'étire le village d'Harvey Vale. Une gare maritime récente accueille passagers et frêt, en provenance de Grenada. « Bus » et taxis sont nombreux à chaque arrivée de bateau. Des restaurants, des magasins, des échoppes de quelques planches sur une clôture de tôles, un supermarché moderne (et climatisé, à l'approvisionnement américain) animent le village et la plage. Sur le portail d'une maison on annonce la vente d'œufs et de viande découpée sur place. On nous en a dit le plus grand bien et nous ne manquerons pas de nous y approvisionner, trouvant saucisses et viande bien préparés et goûteuses.

Nous avons vécu au rythme du chantier durant les jours ouvrés et avons fait une escapade à Hillsborough, samedi après-midi et dimanche matin. La capitale de l'île est à une dizaine de kilomètres et les « bus », mini vans de 9 places sont fréquents ; ils s'arrêtent spontanément pour proposer de nous transporter dès que nous marchons sur le bord de la route. Nous visitons par la terre cette partie de l'île que nous avons vue de la mer : à Lesterre, Sandy Island et Paradise beach, puis nous contournons la piste de l'aéroport et redescendons sur la ville en passant devant le cimetière : les tombes, blanches, à flanc de colline, à l'ombre des manguiers, ne sont pas isolées par un mur et des chemins le traversent, tandis que moutons et chèvres broutent entre les pierres tombales...

Hillsborough étire le long de la plage ses deux rues parallèles aux maisons colorées, son marché avec des baraques tout autour du terrain central.



Un long ponton, un peu délabré s'avance dans la mer, face à un grand bâtiment administratif et face à l'office du tourisme accueillant le visiteur et vantant les bienfaits du tourisme pour l'avenir du pays.



Mais, en fait l'activité maritime s'est déplacée à Tyrell Bay, qui présente l'avantage d'être mieux abritée de l'alizé de nord-est et de la houle. Néanmoins les petits commerces sont nombreux : vêtements, drogueries, outillage, fruits et légumes, petits supermarchés ; s'ajoutent à cela quelques résidences hôtelières et des clubs de plongée et pas moins de trois églises (anglicane, évangélique et catholique).

Dimanche après-midi, nous nous sommes dirigés vers la pointe qui ferme la baie de Tyrell Bay, vers le sud-ouest, (Southwest Point) en suivant un chemin à travers champs, tourné vers l'Atlantique. La végétation est très sèche, quelques palétuviers ponctuent le littoral et les plages de sable. D'autres arbres, aux formes surprenantes jalonnent notre parcours, notamment ceux qui reçoivent les embruns de l'Atlantique. Ils sont comme couverts d'une

épaisse chevelure rousse et donnent l'impression que d'immenses monstres sont prêts à se mettre en mouvement. Les nuits de pleine lune cela doit être assez impressionnant !



Un isthme assez large avant le dernier morne de la pointe abrite deux maisons ; d'un côté la côte atlantique est toujours en mouvement, sonore, et de l'autre, la côte caraïbe présente une petite anse de sable noir et calme. L'île semble riche de balades pédestres et de beaux sites.

Mercredi 19 juin, nous avons pu remettre le bateau à l'eau. Vers midi, un grain violent accompagné de fortes rafales nous a fait craindre pour la manœuvre, qui doit avoir lieu en début d'après-midi.



Puis une accalmie est arrivée et le même ballet discret, efficace et sympathique se met en place. Nous avons préparé défenses et amarres, retiré l'échelle. Les ouvriers sont venus démonter les échafaudages, rentrer les fils électriques, ramasser les derniers déchets, pendant que le portique finissait de mettre à l'eau un bateau. Puis il s'est présenté, et les ralingues ont été positionnées sous le bateau, mais avant de les plaquer sur la coque, les plastiques de protection de ces dernières, ont été soigneusement rincés, pour éviter que la boue n'agresse la peinture et le polish.



Le bateau est levé délicatement, et les derniers raccords de peinture sous la quille se font rapidement. La multiplication des petits bers sous la coque a permis qu'ils soient régulièrement déplacés au cours des mises en peinture, sans qu'il y ait de raccord de dernière minute à exécuter sur la carène. Le retour dans l'eau se passe toujours aussi délicatement,



nous rinçons un peu les amarres avant de les remonter à bord, et saluons le chantier en repartant vers le mouillage.



Nous prenons une bouée car du vent fort est annoncé pour la soirée ; Carriacou Marina vient d'installer de nouveaux mouillages avec des chaînes neuves bien dimensionnées, nous en profitons donc.

Nous faisons une petite inspection de la cale moteur après cette demi-heure de moteur : une fissure sur la cornière du châssis est toujours présente ! Nous déduisons que le parallélisme entre les écrous des silent-blocs qui servent aussi de support à cette rallonge du châssis a dû être légèrement modifié, lors de leur changement, car depuis des fissures apparaissent. Démonté et donc non contraint, ce châssis ne laisse plus voir de fissure. Nous rappelons Jeorg, qui passe jeudi soir, comprend le problème et reviendra travailler samedi 22. Cette fois, c'est une annexe, en forme d'optimist qui est son moyen de transport, et après trois aller-retour à son atelier pour soudure et ajustage des trous de fixation, la pièce est enfin installée sans contrainte. Nous espérons avoir définitivement réglé cette question de fissures sur le châssis...

Côté rencontres, cette semaine aura été riche. Joëlle et Philippe sont repartis vers la Martinique comme prévu, mais reviendrons vers la fin juillet pour caréner eux-aussi ; Marion a rallié Carriacou, après avoir passé du temps en Guadeloupe, à bord de « Basta », avec son chien Bosco, et en compagnie d'un jeune couple et de leur fils de 20 mois. Nous avons passé quelques bons moments ensemble, avant qu'ils ne repartent vers Grenada, Twiggy, Arnaud et Massa repartant par avion pour la Guadeloupe où ils sont installés, et Marion y attendant un équipier, réglant les formalités vétérinaires pour Bosco, car elle se propose de rejoindre Carthagène en Colombie. Au détour d'une allée du supermarché, quelle ne fut pas notre surprise de rencontrer Robert et son épouse ! Robert, est l'un des associés du magasin Accastillage Diffusion de Marseille. Un apéritif convivial a permis de prolonger les échanges et de dire combien nous avons apprécié, tout au long de notre préparation et depuis que nous sommes partis, la disponibilité, la serviabilité et la gentillesse de l'équipe AD marseillaise ! Cela démontre que le monde maritime est petit...et si notre voyage nous permet de découvrir de nouveaux amis, avec qui nous avons envie de garder des liens, il nous permet aussi des rencontres improbables avec des amis de plus longues dates que nous n'imaginions pas en

vagabondage dans ces parages comme nous... Après la famille, l'amitié n'est-elle pas la plus belle chose qu'il nous faut cultiver ?

Dominique BONNE

bonne.dominique@orange.fr -

http://Nissos3_voyage....blogs.stw.fr

Envoyé via la plateforme de blog de l'association Sail The World

