

Croisière des aînés de l'UCPA à bord de la *Recouvrance*

Une idée qui fit son chemin

On en parlait depuis janvier : embarquera, embarquera pas ? Il nous fallait trouver parmi les aînés 12 candidats aux embruns et au mal de mer – toujours possible quand on embarque sur un bateau ! – depuis que les Kandel avaient lancé cette idée grandiose : faire naviguer une bande de retraités n'ayant pas froid aux yeux, ni peur de la promiscuité, sur un des fleurons de la flotte traditionnelle française, la *Recouvrance*, armée par la ville de Brest.



Journal de bord de l'un d'eux

Samedi 9 juin

Eh bien ! c'est gagné ! En cette fin d'après-midi, les 12 candidats gabiers attendent sur la cale de la Bourse, à St Malo, prêts à embarquer, sous un ciel bas et gris qui nous délivre un petit crachin typiquement breton. Après un premier morceau de bravoure pour enfiler le gilet réglementaire auto-gonflable, L'annexe pneumatique de service, qui effectue les navettes entre la cale et le bateau mouillé à St Servan, sous la tour Solidor, à l'embouchure de la Rance et de l'usine marée-motrice, nous amène à bord par groupe de six, pour déposer nos sacs et installer nos couchettes, puis nous ramène à terre pour dîner, car la croisière ne débutant réellement que demain, cambuse et chef coq font relâche. Nous admirons au passage quelques autres jolies coques traditionnelles rassemblées là : la *Cancaise*, la *Belle-Angèle*, le *Renard*, l'*Étoile-Molène*, l'*Étoile-de-France* et, à quai, dans le bassin à flot, l'*Étoile-du-Roy*, réplique d'une frégate du 18ème siècle et navire amiral de l'armement Escoffier, dont tous les bateaux sont estampillés « *Étoile, quelque-chose* » ; nous sommes bien entourés ! Ambiance vieille marine et ravissement pour nos yeux avides.

Présentation de la Dame aux 16 sabords – ces trappes peintes en noir que l'on ouvre pour

faire passer la bouche des canons – Imaginez un "petit" bateau de guerre rapide, une goélette aviso, avec son élégante silhouette, armée autrefois de caronades – petits canons de pont très meurtriers en combat rapproché – elle a pour mission d'assurer les liaisons entre les points de commandement à terre et sur mer. la *Recouvrance*, construite par le chantier naval du Guip en 1991 et lancée en 1992 à l'occasion de la première grande fête maritime de Brest (devenue aujourd'hui "les Tonnerres de Brest"), est une réplique de *l'Iris* dessinée par l'ingénieur Hubert en 1817 ; 25 mètres au pont, 41 hors tout, deux mâts ayant une quête très prononcée, 10 voiles, dont trois carrées, 4 km de cordages équipant 75 manœuvres référencées – chacune portant son nom propre et étant tournée à une place précise sur son cabillot – 130 poulies et zéro winch. Pour faire naviguer la *Recouvrance* il n'y a aujourd'hui que cinq membres d'équipage professionnels contre une cinquantaine au 19ème siècle. inutile de vous préciser que nous étions attendus à la manœuvre des drisses et des écoutes pour maîtriser toutes ces voiles !

Dimanche 10 juin

Première nuit dans le poste d'équipage (ou poste avant) traversé par le mât de misaine ; les douze couchettes confortables, grâce à une bonne literie, sont réparties sur trois niveaux décalés ; si vous roupillez au troisième étage et que vous vous lever la nuit pour faire pipi, monter sur le pont pour admirer le clair de lune ou prendre un bol d'air frais, vous devrez vous livrer à quelques acrobaties pour descendre de votre bannette et y remonter sans piétiner vos deux copains ou copines qui occupent les deux couchettes inférieures. Là, pas besoin de chauffage même par temps frais ! Les douze animaux que nous sommes s'en chargent allègrement et, parfois, bruyamment, dans cet univers confiné..... mais passons sur tous ces bruits naturels ! Un grand panneau de pont participe, si besoin, au dégazage et à la ventilation.

Séquence toilette : très bien équipée, les sanitaires se composent de lavabos et de deux cabines WC-marin-douche dont la manœuvre spécifique doit être apprise et respectée. Le bateau étant armé en conformité avec les normes environnementales actuelles, il n'y a pas de rejet d'eaux usées à la mer ; c'est un système de mini station d'épuration autonome qui s'en charge, lequel peut se mettre parfois à dysfonctionner ; Dominique vous le confirmera ... mais attendons le dernier jour....

Pour l'heure, séquence petit déjeuner car un marin ne doit pas appareiller le ventre vide. Le carré, qui n'a rien à voir avec des emménagements du 19ème siècle, est joliment décoré dans la tradition maritime ; il occupe une bonne place au centre du navire, traversé par la coursive centrale, flanquée de deux grandes tables avec banquettes et bancs fixes ; la cuisine compacte et adaptée à la navigation est parfaitement bien équipée pour servir des repas à une vingtaine de personnes ; du pont, le seul accès à ce carré-cuisine-toilettes-poste-avant est une descente raide dont il vaut mieux éviter de rater une marche en utilisant ses deux pieds et ses deux mains sans se précipiter.

Orchestré par une jolie jeune femme au regard clair, j'ai nommé Axèle, ce premier repas du matin est copieux et tous les choix sont possibles, dignes d'un quatre étoiles. Axèle n'a pas les deux pieds dans la même botte ni les deux bras dans la même manche de ciré : maîtresse du bord, veillant à son organisation et sa propreté – allant jusqu'à tirer les oreilles d'un oublieux qui a laissé des traces de pneu dans la cuvette des chiottes – intendante, veillant à l'avitaillement pour que les cales et les frigos soient toujours pleins pour nourrir une vingtaine d'affamés pendant des jours, maître coq, tâche redoutable et, oh combien ! importante, veillant à nous préparer de copieux et délicieux repas, matelot léger, veillant à apporter son concours à la manœuvre du bateau, car Axèle est aussi titulaire du brevet professionnel "capitaine 200". Et en dehors de tout cela, que fait cette jolie demoiselle dégourdie ? Elle navigue pour l'aventure avec son ami, traverse

l'Atlantique sur leur voilier en acier "*Shipibo*" de 11 mètres qui se morfond au sec à Piriapolis, en Uruguay, et attend leur retour pour poursuivre leur grand voyage vers le sud ! Ça fait rêver !

Mais qu'on se le dise, sacrebleu, un contrat d'affrètement est un contrat qui doit être honoré ! Ainsi parlait Jean-Claude en ce beau matin frisquet et « grisailleux » à St Malo, alors que nous étions tous réunis après le petit déjeuner pour aborder le programme de la croisière, sous la houlette du Second Capitaine, Sylvain, en l'absence du Commandant. Compte tenu de la météo annoncée qui prévoit des vents faibles à modérés de secteur Ouest, les escales proposées seraient : Bhéhat, la baie de Morlaix, l'Aber Wrac'h et Brest ; une quarantaine de milles en moyenne chaque jour ; de quoi être au mouillage ou au port chaque soir – Pépère la croisière ! – Or, notre contrat d'affrètement, établi avec l'armateur de la *Recouvrance* et brandi avec juste raison par notre ami Jean-Claude, prévoit, noir sur blanc, comme le pavillon breton, une escale dans les îles Anglo-normandes. Dilemme ! Après âpre mais courtoise discussion, il est finalement décidé, en accord avec tous les aînés, d'accepter la proposition de Sylvain et, donc, de faire une croix sur les Anglo-normandes souhaitées et programmées. Donc, appareillage immédiat, non sans avoir embarqué Nicole et Jean-Yves, deux retraités sympathiques (heureusement !) à qui leurs enfants ont offert cette croisière-découverte et qui se joignent à nous ce matin ; ils occuperont l'une des deux cabines du poste avant, ordinairement réservées aux membres d'équipage, virant ainsi de leur bannette Anthony et Sébastien qui dormiront sur les étroites banquettes du carré. Pas très « clean » tout cela ! Heureusement, l'équipage est composé de ces jeunes marins sympathiques et dynamiques autant que compétents et efficaces qui sauront garder une ambiance inoxydable : outre Sylvain et Axèle que j'ai déjà présentés, Sébastien est le Bosco – à l'origine l'homme chargé des bosses (boss-man), toujours respecté, parfois redouté – maître de manœuvre ; à bord de la *Recouvrance*, c'est lui qui grimpe dans la mâture pour déferler (dénouer les rabans) les voiles carrées (hunier et perroquet) et la Voile-d'Étai ; Anthony, gabier ; il a en charge d'aller faire l'acrobate sur le beaupré et le bout-dehors, qui ne comportent aucun filet, pour parer les deux focs ; Fred, matelot polyvalent qui débarquera à Bréhat quand nous embarquerons Yann, le Commandant.

Il est 10 h ; nous larguons notre coffre et hissons la Brigantine ou Grand-Voile d'arrière et la Voile-d'Étai pour embouquer la passe du Grand-Jardin (phare) et sortir des chenaux de St Malo. Le vent, plutôt Sud, nous permet de laisser porter pour prendre une allure de près-bon-plein une fois passée la bouée signalant le dernier danger. Ah, dam ! Ne croyez pas que sur cette barque-là vous allez remonter au vent comme avec votre dériveur ! Si vous tirez des bords à 50° du vent apparent, voire plutôt 60°, vous serez bien content ! Les trois voiles d'avant (Trinquette, Petit-Foc, Grand-Foc) sont établies ; et il faut des bras pour les hisser, les étarquer et les border ! Puis c'est la Misaine (voile du mât avant) à bordure libre qu'on établit en larguant les cargues ; et enfin le Hunier, la voile carrée au dessus de la Misaine. Quel spectacle gratifiant que d'admirer pour la première fois ces 400 m² (environ) de lourde toile, synthétique aujourd'hui, contre le chanvre ou le lin d'autrefois tissés à Locronan. La *Recouvrance* gîte peu sous la caresse de cette jolie brise ; elle fait route gentiment à 6 nœuds. Trois à quatre quarts au vent on aperçoit au loin le Cap Fréhel dont le phare se dresse au dessus de la falaise.

Au repas, dans ce grand carré convivial, nous faisons un peu mieux connaissance ; Marc, qui vit au Brésil, n'a pas la langue dans sa poche ; il fera fermenter les conversations, durant tous ces jours, et nous amusera de ses propos souvent iconoclastes ; Emmanuel, navigateur du lac Léman, patron de *Volja*, un superbe Primaat (Plan Van de Stadt de 1963) restauré de ses mains que je suis le seul à connaître, mais il s'intègre parfaitement dans le groupe des UCPistes ; Nicole et Jean-Yves, navigateurs confirmés n'ont aucune

difficulté à se lier à nous ; Aline nous étonne avec les histoires de sa péniche – 38 m au gabarit Freycinet – sur laquelle elle réside.

En fin de journée, le vent mollit et refuse, nous obligeant à mettre au moteur pour gagner notre mouillage dans le « Ferlas » (chenal entre la pointe de l'Arcouest et l'île de Bréhat), en face de « la Chambre ». À 19 h nous mouillons l'imposante ancre à jas bâbord avec une grande longueur de 80 mètres de chaîne de 16 mm.

Le moteur de la *Recouvrance* est un Volvo de 350 CV qui vient d'être mis en service ; installé dans une véritable salle des machines où les mécaniciens peuvent facilement intervenir, il propulse le bateau à 6 ou 7 nœuds pour pallier à toute éventualité. Un générateur indépendant couvre les besoins en énergie du bord.

Lundi 11 juin

Le temps calme s'est dégagé au petit matin ; c'est le moment d'en profiter pour visiter l'île de Bréhat, ce joyau de granit rose de la côte nord bretonne qui bleuit chaque été sous les agapanthes.

Fred débarque tandis que Yann, le Commandant, embarque et vers 11 h, retour de l'équipe à terre pour l'appareillage vers la baie de Morlaix. La manœuvre de relevage du mouillage n'est pas une mince affaire ; il faut remonter les 80 m de chaîne à l'aide du guindeau, heureusement électrique. Pendant cette opération, un matelot descend dans le puits pour élonger la chaîne en une belle biture, gage de réussite du prochain mouillage. Quand l'ancre est « haute et claire » on la saisit avec le palan du bossoir de capon et le cartahu pour complètement l'immobiliser avec les bosses.

La Brigantine est établie, et, puisque nous sommes à pleine mer, Yann décide d'emprunter le chenal du Trieux pour sortir au moteur.

L'heure du repas sonne à la cloche actionnée impérieusement par Axèle ; à table ! Nous allons enfin déguster les fameuses poires au vin dont les arômes de muscade, cannelle et girofle embaument l'air et réjouissent nos sens depuis ce matin.

Passés les Héaux de Bréhat, matérialisés par un grand phare, nous pouvons abattre de deux quarts et établir la Misaine et les voiles d'avant ; mais comme la brise de Nord-Noroît demeure faible et reste un peu pointue, nous conservons le moteur pour filer à 7 nœuds vers Morlaix. Dans l'après-midi, nous doublons les Sept-Îles et les Triagoz. Nous observons autour du bateau des vols de Fous de Bassan ; ce magnifique oiseau, au plongeon spectaculaire dont l'envergure atteint 170 cm, niche aux Sept-Îles, unique site français abritant depuis 1935 une colonie de 20.000 couples aujourd'hui. On la remarque du large par la blancheur des rochers de l'île Rouzic due aux oiseaux et à leur fiente.

Le beau temps persiste mais la fraîcheur est toujours présente, soutenue par une petite brise de Force 2 à 3 sur l'échelle de Beaufort. C'est ainsi que nous entrons dans la baie de Morlaix par la passe Ouest comme si l'on voulait poursuivre notre route et remonter la rivière menant au cœur de l'antique cité, après avoir franchi l'écluse. Morlaix existe depuis l'an 1000, mais le nom que porte la cité reste une énigme que beaucoup ont tenté de lever par de nombreuses explications ; la plus pittoresque fut donnée en 1851 dans la revue archéologique bretonne par Le Baron de Wismes qui pense que le mot a pour origine un calembour : « s'ils te mordent, mords-les » en parlant des anglais, bien sûr ; et la ville en a fait sa devise !

Voici une histoire savoureuse de la baie de Morlaix, rapportée par Michel Le Bris (Directeur du festival de St Malo « Étonnants-Voyageurs ») dans son livre de nouvelles « un hiver en Bretagne » (1996) : Il raconte qu'un pêcheur, seul dans son petit canot, disparut un jour par temps de brume qui souvent est épaisse dans cette région,.... pour réapparaître un an plus tard toujours aux avirons de sa barque, à la surprise générale alors qu'on le croyait mort. Questionné : « d'où viens-tu ? » il répondit « du Chili ». et

c'était vrai ! Et voici l'incroyable histoire : quand notre pêcheur se perdit dans la brume, il fut récupéré au large, avec son canot, par un grand voilier en route vers le Chili. Pas de moyen de communiquer avec la terre ! Notre homme pris place à bord du navire mais fut considéré noyé, comme tant d'autres marins. Un an plus tard, le grand voilier de retour du Chili et passant au large de Morlaix, remis le canot et son pêcheur à l'eau, et celui-ci rentra tranquillement chez lui !

C'est donc par une belle soirée paisible que nous mouillons sous le vent du célèbre Château du Taureau et sous les fenêtres de Carantec, dans l'Est de l'île Calot ; l'Île Noire, par notre travers tribord, semble nous garder à l'œil. L'apéritif siroté sur le pont dans la quiétude du soleil couchant préside à l'enchantement du moment ; nous sommes tous réunis autour d'Anthony qui a troqué son harnais de gabier pour gratter la guitare et fertiliser notre imagination en nous berçant de ses chansons. Une photo de famille atteste de ce moment inoubliable.

Le château du Taureau a une histoire mouvementée. Le premier édifice fut érigé au 16ème siècle à la suite de l'attaque anglaise sur Morlaix en 1522 ; mais le château, tel que nous l'admirons et le visitons aujourd'hui, fut édifié sous Louis XIV par Vauban. Forteresse, garnison, octroi, cet édifice fut aussi une bastille à partir de 1720, tout en restant un bâtiment de défense côtière, où étaient emprisonnés des gentilshommes bretons à la demande de leur propre famille ! Après avoir servi de nouveau de forteresse aux Nazis qui y installèrent une batterie antiaérienne, il abrita une célèbre école de voile de 1960 à 1982. Aujourd'hui, ce monument historique restauré est ouvert au public et des visites y sont organisées.

Et cette nuit-là je fus réveillé par les faibles mais distinctes pétarades d'un vieux moteur hors-bord ; quand je montai sur le pont j'aperçus la furtive silhouette de Tintin qui, dans son canot, avait mis le cap sur l'île Noire. Mais je ne me manifestai pas car je n'avais pas peur pour lui, connaissant depuis soixante ans la fin de l'histoire !

Mardi 12 juin

Cette dernière soirée a dû inspirer Marco, notre barde, car voilà que notre ami à peine levé, se met à déclamer de sa verve intarissable aux accents gascons une page de la Légende des Siècles de Victor Hugo :

Après la bataille

Mon père, ce héros au sourire si doux,
Suivi d'un seul housard qu'il aimait entre tous
Pour sa grande bravoure et pour sa haute taille,
Parcourait à cheval, le soir d'une bataille,
Le champ couvert de morts sur qui tombait la nuit.
Il lui sembla dans l'ombre entendre un faible bruit.
C'était un Espagnol de l'armée en déroute
Qui se traînait sanglant sur le bord de la route,
Râlant, brisé, livide, et mort plus qu'à moitié,
Et qui disait :-A boire, à boire par pitié !-
Mon père, ému, tendit à son housard fidèle
Une gourde de rhum qui pendait à sa selle,
Et dit :-Tiens, donne à boire à ce pauvre blessé.-
Tout à coup, au moment où le housard baissé
Se penchait vers lui, l'homme, une espèce de Maure,
Saisit un pistolet qu'il étreignait encore,

Et vise au front mon père en criant : Caramba !
Le coup passa si près que le chapeau tomba
Et que le cheval fit un écart en arrière.
-Donne-lui tout de même à boire, dit mon père.

Les poissons de la baie de Morlaix en sont encore bouche bée !
Avant l'appareillage prévu vers 10 h, il nous faut sacrifier au baptême rituel par l'ascension de la mâture de la *Recouvrance*. Trois volontaires vont tenter l'aventure : Aline, Jacques et moi, l'un après l'autre. Bien sanglés dans nos baudriers, nous avons suivi attentivement les recommandations de Sébastien, le bosco, qui monte en premier et nous attend sur la hune, au premier niveau, à 23 m environ au dessus du pont. L'ascension se fait par l'extérieur des haubans en empruntant des échelles (les enfléchures) faites de cordages et de liteaux de bois fixés à intervalles réguliers entre les haubans en câbles d'acier. Arrivés sous la hune qui forme une sorte de plateforme, il faut passer par une ouverture appelée « trou du chat » et se hisser sur les traverses de la hune. On profite alors du spectacle que l'on peut graver sur la pellicule virtuellesi l'on n'a pas oublié son appareil !

Après cet exercice de haute voltige où chacun a pu mesurer la difficulté d'être matelot au temps de la marine à voile – car monter dans la mâture par temps calme, au mouillage, est une chose mais grimper sur les vergues quand le bateau roule bord sur bord, ce doit être terrifiant ! Et on comprend mieux ce que voulait dire en ces temps-là : « une main pour soi, l'autre pour le navire, mais s'il souffre trop, ajoute-y trois doigts » – il nous faut appareiller : « Hardis les gars vire au guindeau good bye baie de Morlaix ». À élonger la biture dans le puits à chaîne ! Qui s'y colle ! C'est Henri ! Toi qui voles dans les airs, te voilà tomber bien bas, disparaissant dans ton trou à rat !

Compte tenu des conditions météo, avec ce vent faible et contraire, il nous faut supporter le moteur conjointement à la voile pour gagner l'Aber Wrac'h. Loin dans l'Ouest nous commençons à apercevoir le phare de l'Île Vierge qui en marque l'entrée. Il fallut 6 ans autour de 1900 pour ériger ce phare en pierre de Kersanton ; 900 mètres carrés de plaques d'opaline revêtent les parois de la tour et des embrasures des fenêtres. L'opaline, déjà utilisée pour d'autres phares, est alors le meilleur moyen d'éviter la condensation et d'assainir les tours. Il faut gravir 397 marches pour atteindre la lanterne qui projette son faisceau à 83 mètres au dessus de la mer. Après avoir doublé les roches de Porsall et leurs dents acérées – celles-là mêmes qui brisèrent l'Amoco-Cadiz, provoquant la gigantesque marée noire qui hante encore les mémoires bretonnes – nous progressons dans le chenal vers le nouveau port de plaisance pour venir amarrer la *Recouvrance* au ponton-jetée extérieur. Yann réalise là une très belle manœuvre, retournant les 42 mètres du bateau de 180° pour prendre ce ponton face au vent, malgré la présence gênante de deux bateaux mouillés dans le chenal. Les deux amarres, proue et poupe, sont parées et je m'appête à lancer la touline de l'une d'elle, quand j'en recevrai l'ordre. Pardonnez mon audace, celle de me mettre en valeur, mais m'étant vu confier la charge délicate du lancement de la touline, je réclame une minute d'attention ! La touline est composée d'une ligne de petit diamètre, terminée par une pomme généralement réalisée en un nœud dit de « poing de singe ». Cette touline, amarrée à l'une des aussières du bateau est lancée sur le quai, le plus loin possible, et récupérée par le marin qui n'a plus qu'à haler à terre cette amarre à l'aide de la ligne ; et même de nos jours, dans tous les ports du monde, on pratique encore ce geste millénaire du lancer de la touline. Deux choses à éviter absolument : prendre la pomme en pleine figure pour celui qui est sur le quai et rater son lancer pour celui qui est à bord du navire. Pour éviter ce désordre et cette honte – des dizaines de paires d'yeux sont braqués sur notre beau navire – je m'applique et me concentre. « Lance » ; c'est parti ! La pomme franchit l'espace entraînant la ligne qui se tend ; pas un mot ; c'est réussi ! Je n'ai pas perdu la main : satisfaction !

Une fois le bateau amarré par ses quatre aussières, deux pointes et deux gardes, trois devoirs s'imposent à nous avant le souper : une bonne douche à la capitainerie ; une bonne bière bretonne à « l'Escale » ; et une bonne visite de courtoisie au centre UCPA dont le Directeur est celui-là même qui nous avait si bien reçu il y a quatre ans pour un stage de printemps au cours duquel nous avons visité, entre autres, le phare de l'île Vierge et l'île d'Ouessant.

Par sa position en mer d'Iroise, L'Aber Wrac'h est un port d'escale très fréquenté qui ouvre les portes des routes de grandes croisières et des voyages maritimes Nord-Sud ; c'est pourquoi nous y remarquons de nombreux bateaux battant pavillons étrangers.

Une autre particularité de l'Aber Wrac'h est d'abriter sur plusieurs sites dont l'île de Stagadon, l'association du Père Jaouen – 90 ans cette année et toujours bon pied marin – « Les amis de Jeudi Dimanche » créée pour aider des jeunes en difficulté en les faisant naviguer sur des bateaux traditionnels, le Bel-Espoir et le Rara-Avis qui, chaque année traversent l'Atlantique, aller et retour, embarquant un équipage de jeunes « qui-n'ont-pas-été-toujours-bien-sages » et quelques passagers.

Mercredi 13 juin

Dernier jour ; après un passage pluvieux au petit matin, le temps s'arrange tout doucement pour laisser place au ciel bleu dans l'après-midi. Le vent modéré, toujours à l'Ouest, lève cependant des creux de un à deux mètres contre le courant de jusant (marée descendante) dans le chenal que nous empruntons pour sortir de l'Aber. Deux opérateurs de télévision de TF1 ont embarqué pour filmer la vie à bord de la *Recouvrance* ; les images recueillies constitueront un reportage sur les bateaux du patrimoine, diffusé à l'occasion des « Tonnerres de Brest » qui se dérouleront dans la rade en juillet prochain.

Mais, vent debout, le bateau roule et tangué beaucoup dans ce clapot court, embarquant au passage quelques paquets de mer sur le pont avant ; les premières victimes du mal de mer perdent leurs couleurs et chavirent de l'estomac : la jeune caméra-woman et notre Marie font grise mine. Et pour ne rien arranger, les chiottes, qui cafouillent depuis hier soir, sont aussi prises de mal de mer, déversant par l'évent de pont leur trop-plein merdeux et nauséabond sur notre pauvre Dominique qui, heureusement, avait revêtu son ciré complet. Il fallut l'asperger d'eau de mer pour la nettoyer ! Mais tout rentre dans l'ordre, progressivement, quand nous commençons à abattre en embouquant le chenal du Four et que le bateau se stabilise.

Vent portant et le soleil se faisant de plus en plus généreux, nous goûtons le plaisir de naviguer à l'arrière, près du poste de barre où s'ouvre la descente qui donne accès à la chambre de navigation et aux cabines du Commandant et de son Second, en arrière de la salle des machines. Bien qu'étant une réplique du début du 19ème siècle, la *Recouvrance* bénéficie de tous les dispositifs modernes de navigation : GPS, radar, ordinateur de bord, sondeur, ainsi que le nouveau système radio VHF ASN AIS qui permet d'obtenir le maximum de sécurité en cas d'avarie majeure et de tout connaître sur les navires équipés du même système dans un rayon d'une trentaine de milles autour du bateau. Devant le barreur qui peut indifféremment se tenir à tribord ou bâbord de la barre à roue, sont disposés les cadrans affichant tous les paramètres concernant le vent et la marche du navire ; dans la descente un grand écran répétiteur affiche en temps réel la carte marine électronique, la position et la route du bateau calculées par le logiciel de navigation (Maxsea).

Après le dernier apéritif sur le pont, retentit le carillon de la cloche qui, enfin, est à poste, grâce aux travaux de matelotage d'Anthony que j'ai eu la chance d'aider ; suspendue dans la cuisine avec sa corde à portée de la main d'Axèle, elle nous convie au dernier repas à bord que notre chef coq nous a préparé : de succulents pavés de saumon en papillotes.

Pour notre entrée à Brest, Toute les voiles sont établies – à l'exception du Flèche qui, pendant tous ces jours, est resté dans son étui, sur le pont – mais y compris la Fortune-Carrée qui, hissée aux allures proches du vent arrière, fait office de spinnaker. Trois étages de voiles carrées sur le mât de Misaine pour rentrer à Brest, ça doit avoir de la gueule et les brestois pourront être fiers de leur *Recouvrance*.

Après avoir doublé la rouge tourelle des Moines à la Pointe-St-Mathieu, nous empannons et pénétrons en rade de Brest par le goulet sous la protection du phare qui porte le joli nom de « Petit-Minou ». Pour parer les roches affleurantes des « Fillettes », certains marins utilisent la phrase mnémotechnique : « Le Minou rougit quand il couvre les Fillettes » qui préconise d'éviter de naviguer dans le secteur rouge du phare.

Le poste d'amarrage de la *Recouvrance* se situe dans le port de commerce au quai où est installé le chantier du Guip qui a fait naître des mains de son maître Charpentier Yann Mauffret le prestigieux navire.

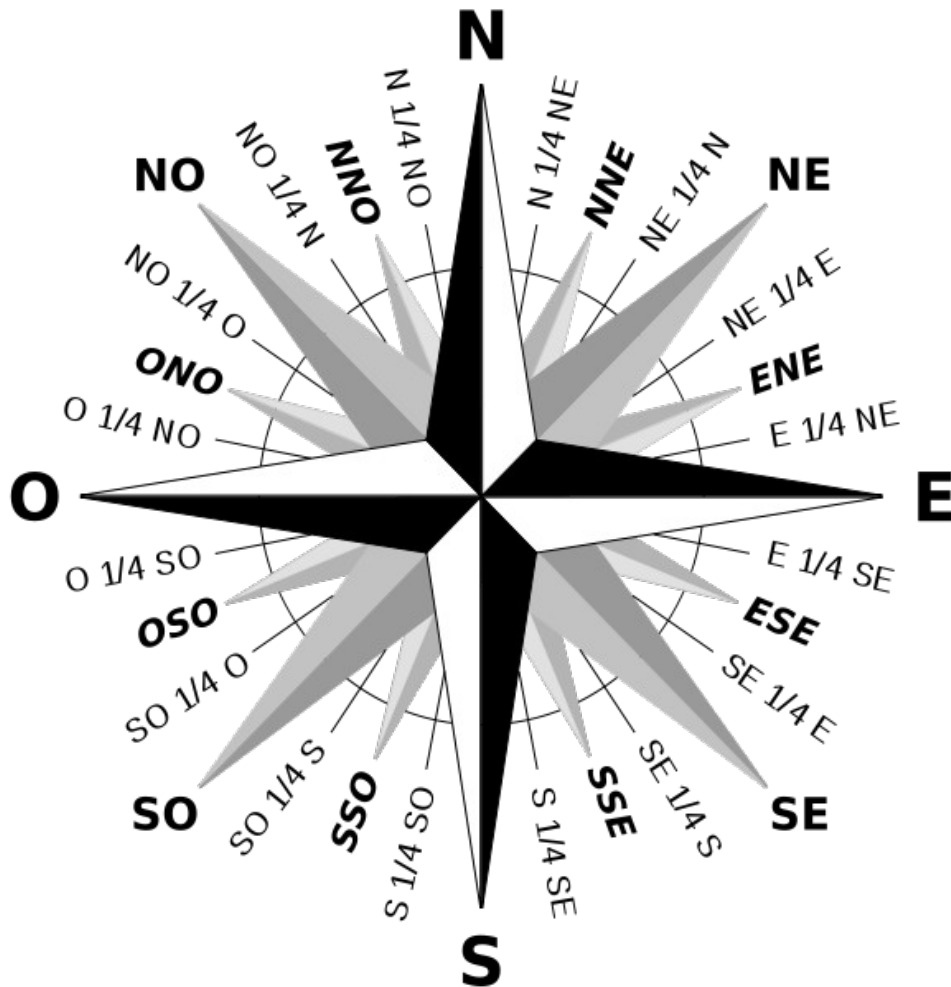
Pour la dernière fois avec nous, Yann effectue une brillante manœuvre pour mettre à quai et amarrer la *Recouvrance*.

Vient alors l'heure de la séparation, des adieux et des accolades, des promesses de se revoir et des échanges d'e-mail, puis chacun tire son sac à roulette sur la passerelle, qui vers sa voiture, qui vers la gare, après un dernier coup d'œil amoureux pour ce fabuleux bateau tellement différent !

Participaient à cette croisière :

Michel Martineau, Marc Destailleurs, Marie et Henri Pieau, Jacques Desvignes, Aline Baland, Marc Romagnan, Dominique et Jean-Claude Kandel, Roger Machavoine, Yves Le Pecq et Emmanuel Jung, de l'association AVAL (Lac léman) ; Nicole et Jean-Yves, autres passagers.

Yves Le Pecq



En termes de marine, un **rhumb** (ou **rumb**) ou **quart de vent** est un secteur d' $1/32^{\circ}$ de la rose des vents, couvrant un angle de $11^{\circ}15'$ délimité par deux directions du vent. L'**aire de vent** désigne plus précisément le cap suivi par un vaisseau. Les rhumbs sont numérotés de 1 à 32 dans le sens horaire à partir du nord. (sources : Wikipédia)



toulaine

Nœud de « **poing de singe** » utilisé pour confectionner la