

Croisière de convoyage de Lagos à Kos

Après la première étape en 2021 au départ du chantier naval de Greifswald pour rallier Lagos au Portugal (voir «marina.ch» 150, avril 2022), Thomas et Regula Bossard ont finalement convoyé leur Hanse 508 «Sarabella» à Kos l'année dernière.

 Thomas Bossard

Le moment était enfin venu: le «Sarabella» était mis à l'eau et révisé, ses voiles lavées et contrôlées, et nous étions impatients de larguer les amarres. Une fois le pont de la marina de Lagos ouvert à huit heures, nous sommes partis en direction de notre première destination du jour: l'idyllique lagune de Culatra près de Faro. Le vent était idéal et, après quarante

À 430 euros, ces trois milles sont probablement parmi les plus chers du monde!

milles marins et huit heures de navigation magnifiques, nous avons jeté l'ancre dans cette baie. N'ayant fait escale que dans des marinas la saison dernière, cela constituait une première pour nous. Étant donné que nous restions le plus possible à proximité des côtes, nous ne nous soucions guère des histoires d'attaques d'orques que nous avons pu entendre ici et là.

Les conditions de vent idéales dont nous avons bénéficié au début ne pouvaient cependant pas durer et, arrivés à Cadix, nous avons dû attendre trois jours durant de meilleures conditions, sur les conseils d'un couple de Hollandais qui avaient accompli le tour du monde à la voile et avaient stationné leur yacht à Gibraltar. Ce qui n'était pas plus mal, car Cadix – plus ancienne ville portuaire d'Europe – offrait une dose de variété bienvenue ainsi que de nombreuses attractions à visiter telles que la cathédrale de Santa Cruz, l'hôtel de ville ainsi que de jolies places et ruelles.

Trois jours plus tard et après avoir attentivement étudié les prévisions de vent, le moment semblait venu de mettre le cap sur la porte de la Méditerranée: Gibraltar. Si nous avions su ce qui nous attendait, nous aurions cependant peut-être douté de notre capacité à réussir cette traversée. La première étape de 35 milles marins jusqu'à Barbate s'annonçait déjà difficile: alors que nous naviguions encore à une vitesse «confortable» de 20 nœuds au départ, le vent n'a cessé de forcer par la suite. Arrivés au cap de Trafalgar, lieu chargé d'histoire, nous pouvions définitivement dire adieu au confort: tandis que de grosses vagues s'abattaient sur le sprayhood et que nous devions de plus en plus ariser le foc, la proue du «Sarabella» heurtait de temps à autre les vagues avec tant de force que cela en était effrayant. Au bout de deux heures, l'horreur était enfin terminée et nous pouvions difficilement en croire nos yeux au moment d'accoster à la marina de Barbate par un calme plat. Allions-nous revivre la même chose le lendemain pour la deuxième étape vers Gibraltar? Eh bien non! Après sept milles marins seulement, nous avons été contraints d'utiliser le moteur et d'ariser la grand-voile et le foc afin de remonter au vent. Si nous voulions traverser le détroit avec le courant de marée, il était impératif que nous respections un certain timing. Et notre tactique s'est



02

03

- 01 Coucher de soleil à San Leone Bagni en Sicile.
- 02 Les Bossard savourent le temps passé sur leur bateau.
- 03 Bonifacio en Corse.



01



affronter la tempête qui nous menaçait au mouillage. La difficulté à trouver une place dans un port a quelque peu terni notre image des Baléares, pourtant réputées comme étant une magnifique zone de navigation. Nous ne pouvions évidemment pas passer à côté de la capitale historique d'Ibiza et de son atmosphère cosmopolite, sans oublier le coucher de soleil au célèbre Café del Mar près de Sant Antoni. L'ambiance particulière de l'ancienne île «hippie» semblait toutefois avoir été victime du tourisme de masse, et nous avons été bien plus conquis par le concert de tambours au coucher du soleil dans la baie de Benirràs. À Majorque également, la difficulté à trouver des places d'amarrage ou des mouillages libres nous a quelque peu tapé sur les nerfs. Nous étions donc heureux de pouvoir profiter de deux jours de calme et de nature préservée sur l'île de Cabrera, située à dix milles marins de la côte sud de Majorque. Là encore, il fallait cependant réserver une bouée de mouillage plusieurs jours à l'avance sur Internet.

La Sardaigne – pourquoi ne pas rester ici?

Après quelques semaines de voyage, nous en avons eu assez des Baléares et avons parcouru les 260 milles marins qui nous séparaient de la Sardaigne. Une traversée qui s'est révélée éprouvante, car nous n'étions, pour une fois, que deux à bord. Bien que nous puissions heureusement effectuer toutes les manœuvres de nuit depuis le cockpit grâce au système de prise de ris à deux bosses, avancer dans la nuit noire à une vitesse de huit à dix nœuds avait quelque chose de lugubre. Avec une escale à Minorque, nous avons accompli le trajet en 36 heures grâce à de bons vents du sud-est soufflant entre trois et cinq Beaufort, ce qui correspond à une moyenne de sept nœuds.

01, 02 Atmosphère colorée à Ibiza.

03 L'extrémité sud de Gibraltar est nommée Europa Point.



révélée fructueuse: quatre jours après notre départ de Lagos, nous avons passé la pointe sud de l'Europe à Tarifa à 13 h 15 pendant l'étalement de marée et sous un vent de 35 nœuds, rejoignant ainsi la Méditerranée. À ce moment-là, nous ne savions pas encore pour quelle raison nous étions suivis par un bateau des garde-côtes espagnols. Après 46 milles marins difficiles, nous avons finalement accosté à la marina Alcadeisa de Gibraltar. Lorsque nous avons appris par un voisin de ponton qu'il avait été attaqué la veille par des orques à Tarifa et qu'il avait dû faire réparer son gouvernail, nous avons pris peur et avons compris la raison de la présence des garde-côtes.

Cap sur les Baléares

Bien que, en termes de distance, une route directe vers la pointe sud de la Sardaigne de 700 milles marins aurait été réalisable en une semaine, notre convoyage vers Kos avait été dès le départ placé sous la devise: «le chemin est le but». En tant que retraités, nous pouvions nous le permettre, et notre cercle d'amis et notre famille étaient également plus intéressés par le dépaysement, les villes attrayantes et les beaux mouillages que par une pure boulimie de milles. Pour les 400 milles marins jusqu'à Ibiza, nous avons prévu une durée assez large de dix jours et cinq escales. Une décision qui s'est rapidement révélée adéquate en raison des conditions de vent inattendues: au lieu de pouvoir naviguer au large sous un vent de nord ou de



nord-ouest, nous avons dû remonter au vent plusieurs jours durant face à des vents de nord-est.

Après une traversée nocturne éprouvante de Carthagène à Ibiza, nous étions déjà ravis d'obtenir en urgence une place d'amarrage dans la marina de Santa Eulalia pour ne pas devoir



02



01



02

- 01 Le beau port de Bonifacio.
 02 Le château Maniace à Syracuse, au sud-est de la Sicile.
 03, 04 Arrivée à Syracuse et sa vieille ville.



03

À notre surprise, nous avons été accueillis très chaleureusement à la marina St. Elmo à Alghero, les Espagnols nous ayant paru jusqu'ici plutôt réservés et stressés.

Alors que nous avions initialement prévu d'explorer le nord de la Sardaigne en une semaine avec des amis – en faisant évidemment un petit détour par Bonifacio en Corse –, la météo nous a une fois de plus joué des tours en nous privant de thermiques estivaux et de temps adapté à la baignade. Alors que la traversée du passage de Fornelli s'est révélée déjà plus palpitante grâce à un vent de 25 nœuds, Bonifacio était tellement bondée en raison des conditions orageuses que nous avons dû tourner pendant plus d'une heure dans l'étroite gorge rocheuse avec de nombreux autres bateaux, avant de nous voir enfin attribuer une place d'amarrage (réservée!) par les «marineros» en proie à l'agitation. L'attente en valait toutefois la peine. La visite de la «Città alta», située sur les hauteurs du port, et la vue fantastique qu'elle offre ne peuvent que difficilement être décrites par des mots. La traversée de l'archipel de la Maddalena, la petite escale dans le chef-lieu animé de Cala Gavetta et le mouillage dans l'une des septante baies qui s'offraient à nous se sont révélés tout autant enchanteurs. Nous avons ensuite décidé de rallier Porto Palma sur l'île de Caprera. Après une autre semaine de navigation au départ d'Olbia le long de la côte est, nous étions tellement ravis par cette zone de navigation que nous avons

immédiatement réservé une place à l'année pour la saison prochaine dans cette petite marina sympathique de St. Elmo à Alghero.

L'appel de la Grèce

Nous avons sillonné la côte sud de la Sicile et la botte de l'Italie à toute vitesse, en mettant de côté les plus belles places d'amarrage pour la saison prochaine. Nous nous sommes octroyé une seule journée portuaire à Syracuse, une ville unique qui abrite un centre historique d'une grande diversité culturelle.

Après 550 milles marins supplémentaires marqués par des températures estivales élevées et un vent faible, nous avons accosté dans la marina de Gouvia à Corfou, puis sommes rentrés en Suisse pour un mois afin d'éviter la chaleur étouffante de plus de 40 degrés ainsi que le tumulte provoqué par les nombreux bateaux de charter.

Le départ pour nos dernières étapes – la mer Ionienne et la mer Égée – s'est déroulé sans encombre. Le seul facteur de stress a été la bureaucratie grecque pour l'obtention du journal de transit (autorisation de naviguer) et le règlement en ligne de la taxe de navigation grecque eTEPAI. Nous étions déjà accoutumés à l'été, qui soufflait encore avec force cette année (même en septembre), et nos passagers étaient ravis de voir à quel point notre Hanse s'avérait sûr et rapide à barrer. Seule la première semaine a été marquée par un vent léger, ce



04



01

- 01 Le monastère de la Panagía Chozoviótissa sur l'île cycladique d'Amorgós.
- 02 La traversée du canal de Corinthe coûte cher, mais constitue une expérience unique en son genre.
- 03 Le «Sarabella» à Itea, dans le golfe de Corinthe.
- 04 Fiskárdo est un petit village sur l'île ionienne de Céphalonie.

qui nous a permis de visiter Paxos, Leucade et Fiskárdo sur l'île de Céphalonie. Dans de telles conditions, nous pouvions enfin mouiller sans souci. Aussitôt Missolonghi passé, le temps a cependant tourné. Après avoir quitté Trizónia juste avant la prochaine tempête, nous sommes restés un jour à Itea par un vent de sept Beaufort. Bien que l'attente avant de pénétrer dans le canal de Corinthe se soit révélée pénible, celle-ci n'a pas gâché pour autant notre expérience. La seule chose qui nous a choqués était le prix. À 430 euros, ces trois milles marins sont probablement parmi les plus chers du monde!

De retour dans la mer Égée

Notre croisière dans les Cyclades a débuté à la Zea Marina d'Athènes et semblait placée sous une bonne étoile: l'étésien s'étant stabilisé à quatre ou six Beaufort, notre équipage ne s'est pas privé de maintenir le «Sarabella» – quelque peu secoué – à une allure de largue. Mais que seraient les Cyclades si quasiment chaque île n'offrait pas aussi une aventure particulière sur la terre ferme? Comme s'allonger dans une source d'eau chaude juste à côté du petit port de Loutra sur Kythnos ou prendre le bus à Sérifos pour monter à Chora, d'une beauté unique, et profiter de la magnifique vue. Sans oublier l'île méconnue de Koufonissi avec ses splendides plages et son petit port, dont l'entrée ne devrait être appréhendée que par des skippers aux nerfs d'acier lorsque le vent souffle. Nous nous sommes également rendus à Amorgós afin de visiter le monastère de la Panagía Chozoviótissa, construit au onzième siècle à flanc de falaise, même si nous nous doutions bien que les mouillages seraient ici bondés. Sur l'île de Lévítha, qui n'abrite que 15 bouées d'amarrage, nous avons été accueillis comme de vieux amis par la famille de l'ancien gardien de phare, bien que nous leur ayons rendu visite pour la dernière fois il y a quatre ans. Il en a été de même à Patmos où, comme à chaque fois, nous nous sommes amarrés à notre «place secrète» tout au fond du port principal de Scala et avons été servis par la patronne en personne dans l'excellente taverne «Netia». En parlant de nourriture, étant donné que l'étésien nous accompagnait toujours en direction du sud avec une forte houle qui nous faisait tanguer, faire des pauses de midi n'était possible qu'à la volée», et ce, au sens propre du terme: nous devons en effet manger avec la ligne de vie attachée, tout en veillant à ce que le sandwich ne vole pas dans tous les sens. Nous étions donc heureux d'avoir la terre ferme sous nos pieds au moins le soir. Arrivés sur Kálymnos, notre dernière escale insulaire, où nous avons pour habitude de nous amarrer à une bouée dans la baie de Palionisos près de la taverne «Nomikis», nous avons même été conduits à terre en navette par un sympathique hôte. Une fois de plus, l'accueil n'aurait pas pu être plus chaleureux et le repas était, comme toujours, princier! Les Grecs sont tout simplement les champions du monde dans ce domaine! La réponse que nous avons reçue



02



03



04

pour une place d'amarrage à Kos, qui avait pourtant été pendant cinq ans le port d'attache de notre ancien bateau, s'est toutefois avérée bien moins chaleureuse: «Désolés, nous sommes complets, car tous les bateaux de charter reviennent». Il ne nous restait donc plus qu'à terminer notre croisière, et par là même la saison, à Kálymnos. Quelques jours plus tard, le «Sarabella» était sorti de l'eau avant d'être mis en hivernage dans le chantier naval de Kos.

Au cours de ces deux saisons, nous avons navigué près de 6500 milles marins depuis Greifswald jusqu'à Kos et avons réussi à éviter les échouages, les collisions et autres situations dangereuses. Notre voilier – et ses différents équipages – ont passé l'épreuve du feu. Nous en sommes fiers! 🍀