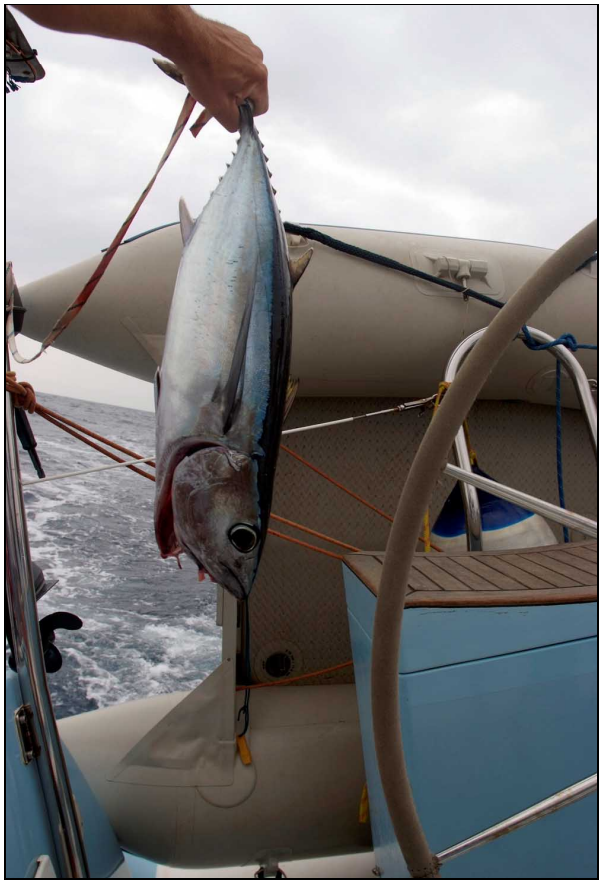
A l'Aveuglette dans la Vie suivante

Corse & Sardaigne



A mes fils Eric-Gérald et Marc-Philippe.
A Arlette
A toutes celles et ceux, connus et inconnus, qui ont suivi ce voyage
au jour le jour sur Internet.

© Pierre Lang, 2008

Ce carnet est soumis à la législation sur les droits d'auteur.
Tous droits réservés pour tous pays.
Editeur responsable : Pierre Lang, Avenue Clémentine 10, B-1190 Bruxelles
www.thoe.be

Sommaire

Corse & Sardaigne **5**

Introduction 5
Avertissement 6
28 mai – En route pour la Sardaigne 7
29 mai – Stintino 10
30 mai – Stintino / Passaggio della Pelosa 12
31 mai – Passaggio della Pelosa 13
1er juin – Les convoyeurs attendent à Stintino 14
2 juin – Stintino / Capo Testa 16
3 juin – Balade sur le Capo Testa (*****) 17
4 juin – Doubler les Bouches ? 21
5 juin – Porto Liscia 23
6 juin – Balade nature 24
7 juin – Retomber sur ses pattes 28
8 juin – Isola Caprera (Cala Portese) 30
9 juin – Cala Portese / Isola Budelli 30
10 juin – Isola Budelli 32
13 juin – Vendredi 13 34
14 juin – Cala Di Volpe 36
15 juin – Retour Cala Portese 39
16 juin – Coué ? Ça marche ! 40
17 juin – Anse de Roccapina 41
20 juin – Visiteur = persona non grata 42
21 juin – Arlette apporte l'été 45
22 juin – Anse Ste Barbe 45
24 juin – Anse Ste Barbe / Plage St Antoine 47
25 juin – Plage St Antoine / Golfe de Lava 48
26 juin – Golfe de Lava / Gargèse 48
27 juin – En fuite 49
28 et 29 juin – Plage de Palu (**) 52
30 juin – Cross Med, Cross Med, Cross Med, pour Thoè (***) 54

© Pierre Lang
www.plang.be - www.thoe.be

1er juillet – Porto Pollo 54
2 juillet – Campomoro 56
3 juillet – Anse d'Arana (***) 59
4 juillet – Mistral 60
6 juillet – Roccapina : escapade animalière 60
7 juillet – Oblade… obladi… oblada… 61
8 et 9 juillet – Campomoro 62
10 juillet – Porto Pollo 63
11 juillet – Playa de Cupabia / Ajaccio 63
12 juillet – Anse Ste Barbe / Ajaccio 66
14 juillet – Allons enfants ! 68
15 juillet – Golfe de Mortoli 68
18 juillet – Île Lavezzi (Cala di Greco) 73
19 juillet – Vers le nord 77
20 juillet – U-turns 78
21 juillet – Porto Novo 81
22 juillet – Vers le sud 82
22 juillet – Marina de Portisco 83
23 juillet – Vers le sud 86
24 juillet – San Paolo / Ile de Tavolara 86
25 juillet – Ile de Tavolara / Ile Molara 87
26 juillet – Ile Molara / San Theodoro 88
27 juillet – Cala Chiesa (Ile Molara) 90

Glossaire **91**

© Pierre Lang
www.plang.be - www.thoe.be

Corse & Sardaigne

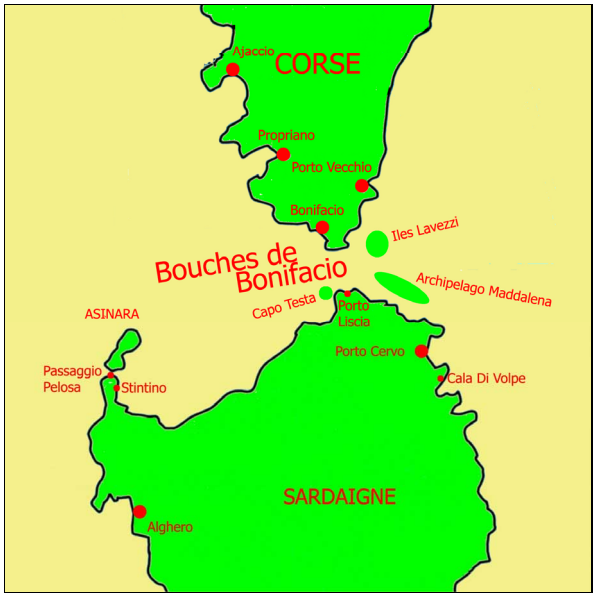
Introduction

Vue de Stintino, prise à travers un hublot couvert d'un film d'eau de pluie

Ce carnet fait chronologiquement suite au carnet « Baléares II ». Avant d'aller voir plus au sud, les îles italiennes, la Sicile et finalement la Grèce, nous allons tracer notre chemin en essayant de trouver de magnifiques endroits en Corse et en Sardaigne. Et surtout, il y aura sans doute la visite de mon amie Arlette, qui a vraiment besoin de se changer les idées.

© Pierre Lang
www.plang.be - www.thoe.be

???



Carte des lieux visités en 2008

Avertissement

Texte technique

Cette présentation-ci indique qu'il s'agit d'une partie plus technique concernant plus spécifiquement la « navigation ». Il n'intéressera peut-être pas le lecteur non averti.

ATTENTION

CE CARNET N'EST PAS UN GUIDE DE NAVIGATION.

Le texte technique est à considérer comme une expérience vécue par l'auteur avec toutes les erreurs de perception et les aléas favorables ou défavorables que cela peut comporter.

L'auteur ne pourrait en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation qui serait faite des informations que ce carnet de voyage contient. Si le lecteur utilisait une information quelconque de ce carnet pour naviguer, il le ferait à ses propres risques et périls et assumerait l'entière responsabilité pour les dommages et blessures éventuels causés aux biens et aux personnes.

© Pierre Lang
www.plang.be - www.thoe.be

28 mai – En route pour la Sardaigne

Nous avons quitté la Cala Fornells sur l'île de Menorca (voir carnet Baléares II) le 27 mai à 6h30 GMT, pour un trait de 200 milles que je pense pouvoir tracer en 33 heures, à la vitesse moyenne de 6 nœuds. L'objectif étant d'atterrir avant la tombée du jour, 36 heures est un maximum. Départ au portant, par temps couvert et mer forte, inconfortable mais rapide.

Panne de pilote

Au moment de mettre le carnet Baléares II sous presse électronique, à l'aide du logiciel Acrobat d'Adobe, le pilote se met à faire sans arrêt de courts beep beep (de longs bip bip en Français) et affiche désespérément « DRIVESTOP ». Pffft, panne de pilote. Tara-tamtam. Tara-tamtam. Tara-tamtam. Roulements de tambours. Un autre acrobate, le contorsionniste du bord, va passer dans l'espace exigu où se trouve mécanisme de barre, en-dessous du cockpit arrière, accessible via le coffre bâbord et une trappe amovible de cinquante centimètres de côté. Le capitaine va démontrer qu'il a conservé sa sveltesse !

Avant cela, je mets d'abord la main sur le manuel utilisateur :

DRIVESTOP. Cette alarme survient si (1) le transducer (il y a des mots anglais quasi intraduisibles en Français) mesurant l'angle de barre fait défaut ou (2) le pilote automatique est incapable de tourner les safrans. Cela arrive si (a) la charge sur la barre est trop grande (tu parles, c'est pétole molle !) ou (b) si la position dépasse la consigne limite d'angle de safran ou atteint la butée.

Réfléchissons, mais j'ai déjà mon idée. Je m'attendais bien à avoir des problèmes induits par l'inondation d'eau de mer du 10 mai. Le transducer fait-il faux contact ? Pffft, c'est une boite noire impossible à ouvrir. S'il est mort, je mon principal équipier, le pilote, sera mort aussi. Le vérin du pilote est-il alimenté en électricité ? Je démonte le petit bloc vissé sur la tête du vérin. Oups ! Il est plein d'eau et les contacts sont plus qu'oxydés : ils sont rouillés. Bien évidemment le fabriquant a prévu d'utiliser du fer pour fabriquer des contacts situés dans un local humide et le monteur a passé deux fils indépendants au lieu d'un câble gainé rond dans un presse-étoupe, censé empêcher introduction d'eau ! De plus, la vis qui tient l'ensemble s'est peut-être desserrée, laissant passer l'eau au niveau du joint. Eureka ! J'ai trouvé plus vite la cause de la panne que le temps qu'il m'a fallu pour vider le coffre de tout le matériel d'amarrage et le ranger ou l'amarrer ailleurs (on est en navigation).

Comme par hasard, j'avais acheté un module économiseur d'électricité pour l'alimentation du vérin, destiné à remplacer la pièce oxydée. Croyant finalement que ce module était monté d'origine comme sur Tara, j'avais conclu qu'il servirait bien un jour comme pièce de rechange. En fait, l'économiseur n'était pas monté d'origine. Sitôt tombé en panne, sitôt diagnostiqué, sitôt remplacé, sitôt remis en route. Et nous consommerons encore moins d'électricité !

Le tout nous aura fait perdre une heure. Deux trois aller-retour supplémentaires via la trappe auront été nécessaires, car Tournesol oublie toujours un outil ou autre chose.

Conclusion : Il y a une troisième cause possible (2) à l'alarme DRIVESTOP : « (c) panne du vérin, d'alimentation du vérin ou du mécanisme de commande de barre ».

Cela fait 9 heures que nous sommes au moteur. Il reste 45 milles à tirer et il n'y a toujours pas de soleil… J'attaque mon second petit déjeuner, bien mérité.

Nous arrivons à l'entrée du Passaggio de Fornelllli (il y a deux « l » dans Fornelli, mais en Italien on en prononce quatre), précisément au moment où le log indique 200 milles et le chronomètre 33 heures. Exactement 6,06 nœuds de moyenne (6,25 sans la panne). A croire que la panne est survenue car nous avions une heure d'avance sur mon estimation de base. Il nous reste moins de 5 milles pour jeter l'ancre derrière la jetée du port de Stintino, à côté d'un joli caïque turc qu'un Italien exploite en charter.

© Pierre Lang
www.plang.be - www.thoe.be