

Convoyage CATAPULTE (Absolu 50) de KALAMATA (sud Péloponnèse) à COGOLIN

Convoyage sans pression particulière en termes de temps ou d'échéances, donc plutôt dans une logique croisière et de découverte des ports et mouillages du trajet et ce, d'autant plus que l'équipage relativement réduit était composé majoritairement de néophytes découvrant la voile et quelque peu sujet au mal de mer..... Donc des amis qu'il s'agissait de ne pas perdre

A cet égard, l'argument catamaran : "un bateau qui navigue vite et sans gîte" à permis d'emporter les suffrages d'un équipage plus porté sur la découverte des vieilles pierres, des sites ou des marchés pittoresques que sur la manœuvre et la performance.

Par ailleurs, compte tenu d'un âge moyen flirtant largement avec la quarantaine, l'aspect de non promiscuité et donc d'espace, s'avère déterminant. Pouvoir s'isoler d'une part et disposer d'espace d'autre part, constituant un confort difficile à trouver à bord d'un monocoque. Un exemple, la cuisine, quand on dispose comme c'était le cas des compétences, d'un voire de deux véritables "chefs cuisiniers" à bord, le fait qu'ils disposent de bonnes conditions de "travail", vous garanti des repas dignes d'un "macaron" au Michelin et par extension sérénité de l'équipage donc celle du skipper.



Une "critique" toutefois, sous voile, le bateau va souvent trop vite pour permettre une pêche efficace et ce, même si nous avons trouvé sur le trajet trois bonites "suicidaires" de cinq à sept kilos qui ont eu le bon goût de se laisser prendre.



Les espaces de rangement permettent de disposer en permanence d'une cave, renouvelée à chaque escale et à la mesure des repas servis. Précisons, pour les amateurs de vins, que les ports de Sicile et de Sardaigne disposant d'œnothèques sans équivalent en France, proposent des vins de grande qualité à des prix tout à fait abordables, dicit les œnologues du bord.... Tout cela, combiné au fait que Grecs, Siciliens et Sardes ont en commun d'avoir préservé une vraie vie sociale à leurs cités, a rendu le voyage forcément plus agréable à l'équipage, au moins aux escales...

En parlant d'espace, et plus globalement de celui du mode d'aménagement, en dehors de la cuisine et du carré qui permettent, comme nous l'avons vu, d'assurer la convivialité à bord, les 10 couchettes sont réparties en cinq cabines, aménagées de manière spartiates mais confortables et surtout claires (espaces de rangements en tissus, pas de vaigrage etc.). Notons toutefois que les composantes féminines de l'équipage, reprochent quasi systématiquement le manque ... de portes, permettant d'isoler totalement les cabines, les espaces étant fermés par de simples rideaux. Comme quoi il est difficile de trouver un équilibre entre allégement maximum, espace et notions de confort de chacun. Par contre, deux cabinets de toilette, au lieu de quatre le plus souvent sur des bateaux de taille équivalente, ne pose pas de problème de partage de l'espace.

Le bimini rigide ajouté l'année passée a, dans un premier temps, fait grincer les dents des puristes, dont moi, avant de recueillir les suffrages car, bien intégré, il tient bien son rôle de protection, non seulement contre le soleil, mais aussi par mauvais temps contre le peu d'embruns qui remontent jusqu'au cockpit. L'éclairage de nuit dudit bimini, garantissant une ambiance feutrée pour les soirées, surtout si vous trouvez une place, cul à quai devant Senequier à Saint-Tropez.



Deux mots du trajet lui-même, illustrant parfaitement l'aspect "croisière" du convoi : récupération du bateau à KALAMATA, puis remontée de la mer Ionienne vers CEPLHALONIA et ITHAQUE, traversée vers CATANE pour découverte de la ville, virée à l'ETNA et changement d'équipage. La suite, SYRACUSE, LICATA, MARSALA, en SICILE ; puis CAGLIARI et une remontée par l'ouest de la Sardaigne et de la CORSE avant une arrivée à COGOLIN.



Grèce, résumée lors de ce périple à CEPHALONIA et ITHAQUE, deux îles dont il se confirme qu'ULYSSE en aurait bien été le roi, même si les preuves restent ténues. Pour autant, un peu comme les autres îles ioniennes, l'ambiance architecturale est plus italienne que grecque, les ports (Argostoli, Ithaki) et les mouillages s'inscrivent dans des sites exceptionnels et préservés. Seul bémol, le goût prononcé de la police maritime pour les coups de tampon sur le "transit-log" à l'arrivée comme au départ pour, en finalité s'entendre dire, par le dernier rencontré qu'un seul visa dans le mois était suffisant???

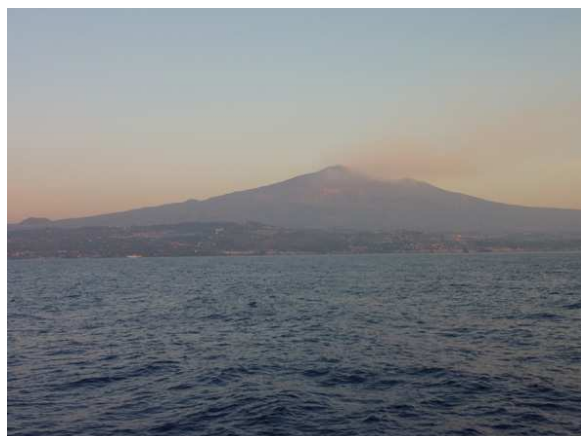


Sicile, un plaisir renouvelé chaque fois lorsque nous nous rentrons dans ces ports (on aime les ports ...), pas forcément très propres, mais plein de vie, à l'accueil le plus souvent convivial et aux tarifs des plus honnêtes (moyenne 70€/nuit, soit deux fois moins chers que n'importe quel port de la Corse ou de la côte d'azur). A cet égard ne pas rater Palerme, Syracuse, Trapani, Marsala et Catane, voire Licata à la fois pour leur richesse architecturale mais surtout pour l'ambiance : la promenade du soir (passageria) ou toute la ville est dans la rue et aux terrasses des cafés, sans oublier les marchés aux légumes et poissons bref, tout ce qui n'existe plus chez nous.



Et puis, pour Catane, comme pour les villes alentour, il y a la présence omniprésente de l'Etna, voisin inquiétant dont il se dit qu'il est la raison pour laquelle les habitants, attendant la prochaine irruption, ne réhabilitent pas des bâtiments eux-mêmes parfois construits sur les coulées de lave.

Pour l'anecdote, tous les matins nettoyage du bateau, couvert d'une fine couche de cendres pendant la nuit





Sardaigne, là encore ne pas hésiter à passer quelques jours, au port..., et plus précisément à Cagliari, on y retrouve l'ambiance décrite en Sicile et la même volonté de vous faciliter la vie. Les gens y sont aimables et serviables. Allez à l'œnothèque CONTRA près du port et au restaurant la trattoria LILLICU qui sert pour un prix raisonnable des produits de mer ultra frais (calamars etc.)



A propos du bateau et à destination de ceux pour qui le confort de navigation n'est pas le seul paramètre, CATAPULTE dispose d'arguments plutôt convaincants en termes de performance. Avec tout d'abord un rapport poids/puissance lui assurant une vitesse élevée et ce, quelque soit le vent. CATAPULTE, équipé d'un mât rotatif, de bastaques, d'un génois sur enrouleur, mais surtout d'une trinquette et d'un genaker, permet d'envisager à toutes les allures des moyennes élevées.

Au près dérives baissées et sous trinquette l'angle de remontée au vent est quasiment comparable à celui d'un monocoque de croisière mais avec, en terme de vitesse, deux à trois nœuds de mieux, l'équipage appréciant particulièrement à cette allure et dans une méditerranée ayant tendance à lever une mer hachée, le fait de pouvoir siroter son "ti-punch" à midi et son rhum vieux, le soir en toute sérénité. Seul récrimination de cet équipage amateur de rhum et de cigares, l'obligation de réduire dès 20-25 nœuds de vent apparent pour garder l'équilibre du bateau sans perte de vitesse.

Aux allures arrivées et en dessous de 12 à 15 nœuds de vent apparent, le genaker fait merveille, garantissant une vitesse quasiment équivalente à celle du vent.

Pour avoir convoyé son "sister-ship" sans mât rotatif, mais aussi il y a quelques années, le modèle précédent (One OFF 45), ce modèle semble vraiment abouti et ce, même si en termes de manœuvres il est un peu plus exigeant. En bref, vive les catas à dérives, légers et performants.

