

EDITO

Par Dominique BAUDRY



Un journal de bord, pour vivre ensemble les navigations de Joshua et les futures de Damien, quelques mots pour partager l'actualité de ces deux bateaux.

Que ce soit pendant la saison ou cet hiver, qui commence avec les prises en mains des nouveaux et nouvelles second(e)s, ou pour les travaux sur Joshua et Damien, nous allons régulièrement vous envoyer des news de la vie à bord, et vous faire connaître les équipes de bénévoles de ces deux bateaux mythiques.

Pour qu'ils vivent, nous avons aussi besoin de vous, faites nous le savoir !

Pour tous ceux qui pourront venir à l'AG le 5 avril 2014 des surprises se mettent en places et là aussi nous avons besoin de vous.

Ce sont les adhérents qui font qu'une association progresse en nombre et en défis.

JOSHUA & DAMIEN, Journal de bord

RECIT

BALADE SUR JOSHUA, SEPTEMBRE DERNIER

Par Daniel JAVET



Curieux équipage : un charentais (au régime), un retraité (gourmand), un fromager (ariégeois) et trois helvétès (très bien nourris et tout heureux de quitter leurs sapins pour aller se faire secouer sur l'eau salée...) !!!

Départ du Bassin des Chalutiers vers 16h, NW 4/5 pour un long bord puis contre-bord de large pour venir mouiller sur ancre à la Pointe sud-est de l'île d'Aix : préparation de la chaîne (où y a d'la chaîne, y a du plaisir !), joli raté avec celle-ci et récupération improvisée de mon frangin Pierrot qui dès lors sera surnommé le «Guindeau électrique». Nuit un peu agitée et bruyante mais sympa !

Mardi matin, remontée de la Charente : découverte pour nous de ce monde mouvant, sans limites précises, où le ciel, la terre et l'eau semblent se disputer l'espace au rythme des pulsations de

la mer, ou selon les lumières qui mettent en valeur, à tour de rôle, ces trois éléments... Et les vaches, les pieds presque dans l'eau, qui regardent passer les bateaux, à défaut de trains !

Accostage à la PM au ponton d'attente, puis lente descente de Joshua dans les eaux jaunes de la Charente, de plus en plus dense de limon, jusqu'à quasi enlèvement : tiens ! le bateau ne danse plus !

Le lendemain, redescente de la Charente par vent WNW bien frais : nous prenons à la tombée du jour la passe Est en laissant Aix à bâbord, sous grand voile et artimon à 1 ris et yankee. Choix un peu prétentieux de notre part : passé le dévent de l'île, mer formée, abrupte, casse-bateau ! Joshua tanguait avec conviction : décision d'affaler le yankee, Dominique et moi allons à l'avant et la partie de montagnes russes commence ! Soudain, à l'occasion d'une plantée plus marquée, l'étrave plonge et passe à travers la vague : juste le temps de voir Dom disparaître un instant sous l'eau ! C'est la première fois de ma vie que je vois un mammifère marin revêtu d'un ciré !!! Et dommage que Dom fasse un régime : il aurait eu 30 kilos de plus, comme j'étais derrière lui, il m'aurait mieux protégé de la vague... Finalement, le yankee est ferlé, le rythme respiratoire est redevenu gérable et tout s'est fini en franche rigolade ! Mouillé sur coffre à Sablonceaux : nuit calme, zen !

Jeudi, halte à Saint-Martin, apéro sympa avec des passants, bonne bouffe et dodo ! Et retour de Joshua le lendemain à La Rochelle sous un ciel splendide (si) !!!

Merci à Dominique, merci à Bruno et tout son staff pour l'accueil et pour tout leur travail !!! Et merci Joshua !!!!!!!!!!!

N° 1 - décembre 2013



Regard sur ...

JOSHUA HORS SAISON : COMPTE RENDU DES PREMIERES PRISES EN MAIN

Par Didier **LEBRUN**



Arrivée de tout l'équipage le vendredi 25 au soir, repas à bord, nous sommes six... un peu serrés, certains iront coucher, soit dans leur camping car, soit chez eux, mais ce repas en commun permet de définir le « programme », surtout que le mauvais temps est annoncé pour les dimanche et lundi 27 et 28.

Sam'di matin 26 octobre, le roi, la reine et le p'tit prince ...

Écluse à 9H25... elle ouvrait jusqu'à 10H00... pas eu besoin de se lever trop tôt, la soirée discussion avait été assez longue.

Brume qui se dégage pour nous donner un beau ciel bleu avec un S / SW 3 Beaufort. Navigation dans le pertuis d'Antioche. Manœuvres de virement de bords à répétition.

Prises de ris GV et artimon et puis, quand absolument personne ne l'attend, je mets la petite défense ronde par dessus bord en criant «Manœuvre d'homme à la mer» ... Un peu de flottement (si j'ose dire), et oui, à la voile, c'est pas simple. On a vu nos erreurs et omissions lors de la première, puis on a recommencé et les automatismes ont commencé à jouer ... On en refera, promis.

En fin d'après-midi, alors que la VHF nous rappelait répétitivement par des BMS que le dimanche serait autrement musclé, nous sommes allés nous entraîner au lasso sur les mouillages de Sablanceaux, oh, oh, oh.

A 21H25 nous arrêtons le moteur, sagement à couple du St Gilles et mettons un peu de chaleur dans le carré grâce au chauffage de notre ami Jean-Alain. La nuit était tombée bien vite et nous changions pour l'heure d'hiver.

Dimanche 27, BMS, BMS, BMS. SW 6/7 avec rafales

Nous en profitons pour rester sagement à couple du St Gilles et pour rentrer et plier

les voiles d'avant. Toilettage du bateau, pose des tauds ... Puis, dans un moment d'accalmie, manœuvres de lancer d'amarres, la leçon est payante : si on love mal ... ça tombe mal.

Retour en cabine pour une étude approfondie du GPS et de la VHF : le bouton «Marque» pour l'un, le «bouton rouge» pour l'autre, entre autres ...

Et puis, un peu de maniement de la règle Cras.

La soirée est passée à une introduction à la navigation astronomique (le B.A. BA...)

Lundi 28, BMS, toujours BMS.

Et bien, on ne naviguera pas... mais que de choses à voir encore.

L'équipage se lance dans la réalisation d'une liste de vérifications à faire avant le départ ... que nous comparons à celle déjà établie par le passé ... c'est bien instructif tout cela.

Il aura, bien sûr, fallu voir toutes les vérifications moteur avant, avec sa dose d'huile sur les doigts. Puis un tour du côté des éléments de sécurité, où l'on se rend compte que toutes les fusées et fumigènes seront périmés soit en décembre 2013, soit en janvier 2014.



On se rappelle de la manière de les utiliser par la même occasion (gants en cuir et le nez pas au-dessus), et non, on ne jette pas les vieux, on les garde car dans 90% des cas, ils fonctionnent très bien encore.

Début d'après-midi, le vent se calme.

A faire chauffer le moteur puis manœuvres dans le bassin des

Chalutiers ... le vent se lève de nouveau et ça devient un peu plus délicat.

Finalement on revient à couple du St Gilles et après les vérifications d'usage (vannes, électricité, gaz, amarres, etc) on se quitte en se disant que même si on n'a navigué qu'une seule journée, on n'a pas perdu notre temps.

Vendredi 1 novembre

L'équipage, nouveau en partie, se retrouve en fin de matinée, l'écluse n'ouvre qu'à partir de 13H00.

La pluie est déjà là, le vent aussi.

Nous avons laissé sagement le yankee dans son sac et naviguons sous foc et artimon à 1 ris. Quelques manœuvres de voile plus tard (envoi GV et prise de ris) nous constatons que lorsque ça souffle, et même avec deux gaillards sur la drisse de GV, celle-ci a bien du mal à être hissée à bloc ; le palan de guindant (que certains appellent à tord palan de cunningham) ne sert donc à rien. Merci le petit palan magic et le nœud de Prussik (que certains, slaves sans doute, appellent avec insistance le nœud de Moujik)

Il est bien utile le Moujik pour étarquer la ou les bosses de ris, car la forme d'une voile a autant d'importance que sa surface : une voile arisée creuse ne vaut pas mieux qu'une voile non arisée plate.

Le départ avait été précédé de coups de téléphone à l'écluse pour confirmer l'ouverture, et au port des Minimes pour savoir s'ils pouvaient nous accueillir le soir même, car devant l'avis de mauvais temps, l'éclusier n'ouvrirait pas dans la nuit du 1 au 2 novembre.

Journée sous la pluie et dans le vent.

Et oui, comme en vélo, parfois ... ça monte, et c'est plus difficile que lorsque ça descend. Ce vendredi 1er novembre ça montait ... Le Galibier parfois ... Certains s'aperçoivent même que leur « armure » prend l'eau.

16H30 arrivée un peu compliquée au ponton n°14 des Minimes... le cul dans le vent, sinon, rien !!!

Merci au plaisancier qui, sous la pluie, est venu prendre nos amarres. Deux traversières doublées et deux gardes, ponton trop court pour des pointes ... ça souffle, ça souffle.

Le taud blanc sur le panneau de descente pour nous protéger un peu de cette pluie qui rentre dans le carré (et oui, on est cul au vent!)

C'est pas la confiture qui dégouline des tartines (ça c'est le matin) ce sont les cirés et autres vêtements de quart qui dégoulinent d'eau plus ou moins douce.

Le chauffage, une nouvelle fois, nous sauve.

Couché tôt, très tôt, duvet sec, pas trop mais que le sommeil est le bienvenu, bercé, bercé en bout de ponton 14.

Samedi 2 au matin.

Mise en place d'une manille au point d'amure du foc entre l'estrope et l'étai pour éviter l'arrachement du premier mousqueton de guindant quant on borde l'écoute.

Puis, vers 11H00 sortie du port des Minimes pour des manœuvres de virement de bords entre les grains et en les évitant pour la plupart.

Temps couvert vent SW 4/5.

Prises et largages de ris sur GV et artimon, à l'avant foc et trinquette, parfois foc seul.

Il aurait fallu sortir le grand génois pour s'assurer que l'allongement de l'estrope puisse se faire et éviter ainsi le ragage de la partie basse des voiles sur le balcon de delphinrière ... mais il restera très très sagement dans son sac.

En milieu d'après-midi, coup de téléphone à l'écluse des Chalutiers pour savoir à quelle heure ils ont planifié les ouvertures : 15H30 et 16H30.

Trop tard pour 15H30, cela permettra à l'équipage de faire des manœuvres dans le vieux port à la grande joie des photographes locaux et autres perdus dans la grisaille Rochelaise, puis, à 16H30 de rentrer se poser sur le St Gilles.



Soirée étude de météo, merci Patrice :

«*Qui vole comme un oiseau, connaît la météo*» qui remplace avantageusement «*Qui écoute trop la météo perd ses forces au bistrot*».

Puis une nouvelle étude d'astro qui se termine par ce dicton de Patrice

(Encore lui!!!!) «*Le point vernal est à l'écliptique ce que l'équateur est au méridien de Greenwich*».

Je m'incline bassement !!!

Dimanche 3 novembre

BMS n° 228 dans la nuit. On a été bercé, et pas uniquement par des ronflements ...
Donc pas de navigation, même si la capitainerie des Minimes nous avait gentiment proposé de rester une nouvelle nuit lorsque nous sommes allés les remercier samedi matin.

De plus l'écluse ouvrait de 14H15 à 17H00, sans parler des 2H00 à 4H45, en plein coup de vent.
Et puis certains viennent de loin et ont bien de la route à faire pour rentrer.

Donc, plein d'eau, puis, profitant d'une trouée de ciel bleu, maniement du sextant.

Pour déterminer un point par arcs capables (pas de problème de déviation, déclinaison...).

Pour aller poser le soleil sur les toits d'Ancan (juste pour le voir monter dans cette matinée, en fait)



C'est pas simple quand on mesure des angles avec une précision de l'ordre de l'épaisseur d'un cheveu tendu à bout de bras (même quand on a des petits bras!)

Retour à la table à carte, pour un tracé de point par arcs capables, calculs de marées aux ports rattachés (dans le Golfe du Morbihan, c'est mieux!!!)

Puis repas en commun, fort d'un nouveau savoir, fort d'avoir donné aux autres par l'échange, plus sûr de soi, plus sûr des autres, (et oui, le bateau tourne mieux au moteur face au vent que vent dans le cul ... même s'il aime particulièrement cette position pour rester stationnaire). Plus marin en fait.

Puis, chacun s'en est allé ... dans l'attente de revenir et, de nouveau partager nos savoirs. En étant ainsi, un tout petit peu plus proche de Bernard.

Didier LEBRUN

RECIT DE VOYAGE...

ROUTE DE L'AMITIE 2013: NAVIGATION DE CONCARNEAU AU BONO ET RETOUR A LA ROCHELLE



Par Jean Alain BERLAUD

D'Audierne au Bono, Joshua a fait une nouvelle fois partie de cette armada de plus de 150 bateaux pour moitié constituée de vieux gréements, dont beaucoup de bateaux de pêche, de travail, de plaisance traditionnelle.

A chaque escale, c'était la fête avec une foule de curieux venus découvrir ou retrouver des bateaux qui seraient disparus sans la passion de quelques fous de voile et d'histoires de marins.

Petite brise au portant et mer formée couleur Bretagne quand il fait beau pour rallier Concarneau à Groix, de quoi faire de belles moustaches à « notre » Joshua, l'occasion aussi pour Didier d'essayer de frapper la poulie d'écoute de yankee en bout de bôme, ça porte mieux: un nœud de gagné, c'est pas rien!



A Port Tudy, des retrouvailles à couple de Kurun, autre bateau mythique.

Après une vente de T-shirts improvisée au ponton gasoil, c'est la parade, au son des bagads du festival interceltique, embarqués à la base sous-marine, jusqu'au port de Lorient où l'arrivée est assez musclée vue la concentration de carènes à loger façon puzzle.

Joshua est à couple de cinq autres bateaux et retient à son babord le voilier école de la Royale, la Grande Hermine. Difficile dans tout cet enchevêtrement de trouver Joshua: c'est pourtant l'exploit accompli par un passionné qui, muni d'une excellente bouteille de Bordeaux, vient exprimer à bord son émotion et sa reconnaissance aux amis qui contribuent à faire vivre le bateau de Bernard.



Cap sur Houat: du vent, une mer dynamique, toutes voiles dehors, ça fait régates et c'est magique à voir. Voilà Belle-Ile et les cailloux de Béniguet. Certains prennent l'option de passer par la Teignouse, mais Joshua, respectueux du road-book et au prix d'un petit empannage, s'engouffre dans les remous tumultueux du passage du Béniguet. Trop petit, le petit port d'Houat, Joshua passe la Vieille et va s'ancrer à l'abri devant la plage SE.

Et voilà la dernière étape, avec le passage au flot entre Kerpenhir et Port Navalo pour s'engouffrer avec toute la troupe dans le Golfe du Morbihan et la rivière d'Auray. De frêles esquifs y vont à la voile. Prudent, Joshua progresse au moteur de peur faire des bleus à ces fragiles carènes. Cricri est à la barre: fais gaffe, là c'est pas bien large, et 5 paires d'yeux le guident dans ce dédale encombré. Au Bono, Joshua est amarré à couple d'un presque sister ship, gréé en goélette.

Devoir de mémoire oblige, un petit moment de recueillement devant la dernière escale du grand Bernard, dévotion reconnaissante à celui qui a suscité tant d'envies de mer.



Dimanche 20H, début du jusant, et si on partait maintenant, à la nuit tombante on serait sortis vers la pleine mer? Banco! C'est parti pour une nav de nuit, cap sur l'île d'Yeu, dans un feu d'artifice d'étoiles filantes.

Au portant par petite brise Joshua file ses 8 nœuds, la Recherche à babord puis à tribord les Grands Cardinaux de Hoëdic, la basse Capella, un gros ferry par le travers, ça passe ou ça passe pas? 5H, déjà Port Joinville, trop tôt, y aura pas de place, cap

sur les Sables: 100 milles depuis hier soir, douche et dodo, orgie de légumes du jardin de Didier et Karine, indigènes du pays. L'équipage s'occupe: rangement, bidouilles.

Pendant ce temps, nos chefs de bord (oui, normalement y en a qu'un, mais là ils sont deux : Dominique et Didier) nous concoctent en secret un programme tranquille pour nous reposer: Les Sables-Aix en faisant le tour du plateau de Rochebonne ... de nuit! Petit temps pour partir, bientôt Joshua est en pleine mer, sans amer, sensation de plénitude, zen... Le soleil baisse sur l'horizon quand de jeunes dauphins viennent faire un clin d'œil à celui du bateau rouge.

Mais Rochebonne, ça se mérite, repérer les cardinales, attention le plateau est un site de pêche très fréquenté, la mer se forme, le vent fraîchit, nous voici bientôt au près bon plein avec tout dehors bien bordé et 6 nœuds au compteur. Joshua se régale, enfourne la vague avec sa force tranquille, les passavants sont bien rincés et les équipiers bien salés. Pertuis d'Antioche, quelques cargos, et à 5H du mat Joshua s'accroche à une bouée de la pointe Ste Catherine.



Dodo et petit tour par le fort Boyard, courant contraire, petit temps, puis pétrole, on essaye tout: foc de route, grand génois puis spi, quel boulot! L'équipage commence à sentir le fennec, escale de 2H à St Denis : douche et plein d'eau. 14H: et si on allait prendre une bière aux Sables? C'est parti, Antioche again, la pleine mer qui brille, des embruns mais du vent qui refuse, de plus en plus dans le nez d'un Jojo qui se fatigue à tirer des bords: l'apéro vendéen, c'est raté! Retour vers le Breton, nuit étoilée, génial, faut profiter, pas dormir! Il reste une bouée libre en face de St Martin: ça fait un Ti'punch à 1H du matin, y a pas d'heure pour les braves. Lever à 6H pour pas rater la marée, retour aux Chalutiers.

Dix jours de bonheur, de fatigue, d'amitié, de rires et d'histoires salées. Merci à Dominique et Didier d'être assez dérangés du bulbe pour nous inventer de si belles aventures. Sans vouloir virer mystique, l'ami Bernard serait ravi de voir son bateau procurer encore tant de plaisirs en partage: ...salut et fraternité ...

Merci aussi à Philippe débarqué à Lorient, à Françoise, à Christian (Cricri), à Sylvie embarquée à Lorient, à Christian embarqué au Bono, merveilleux compagnons de navigation.

Jean Alain BERLAUD



« Le Livre de bord » ...

(sources diverses puisées sur internet)

Dimanche 25 mai 1969 : Départ de La Rochelle, Damien remonte le long des côtes françaises avant de gagner Londres, puis la Norvège jusqu'à Tromsøe.

— août 1969 : De là, il navigue vers le Spitzberg ; sa plus haute latitude est 79°36' avant de remettre cap au sud vers l'Islande, le sud du Groenland où il ne peut aborder en raison de la glace.

Après chavirage dans la queue dans un ouragan, le voilier gagne Terre-Neuve, Saint-Pierre et Miquelon, la Nouvelle-Ecosse et New-York.

— décembre 1969 : Par les eaux intérieures, il descend la côte est des USA et traverse vers les Antilles.

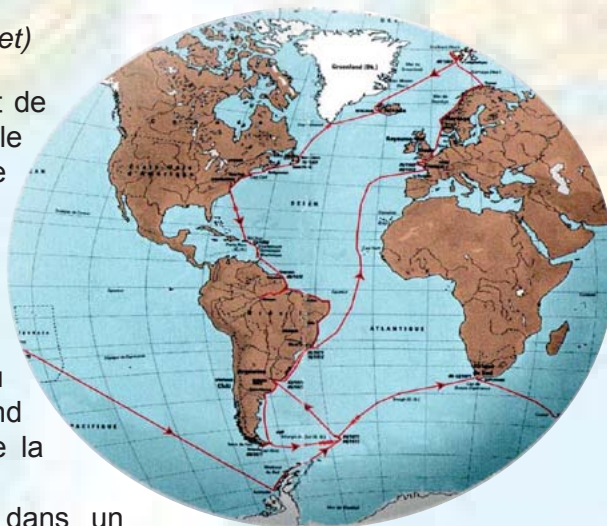
— août 1970 : Immobilisé six mois dans les îles Vierges suite à différents aléas, Damien fait route vers la Guyane Française avant d'entamer la remontée de l'Amazone. Après les glaces du Nord, cette remontée de 2.000 km jusqu'à Manaus constitue la seconde grande page de l'épopée.

— vendredi 25 décembre 1970 : Noël est fêté à Rio de Janeiro où bateau et équipage se préparent pour leur découverte des mers australes.

— jeudi 4 mars 1971 : Damien franchit le cap Horn d'est en ouest dans de bonnes conditions. Mais ce succès exaltant pour l'équipage se paye au prix fort trois semaines plus tard aux abords de la Géorgie du Sud, île australe située à 1100 milles à l'est du Horn, par environ 55° S.

Pris dans des vents de 70 à 80 noeuds et une mer énorme, Damien chavire trois fois de suite, demeurant quille en l'air plusieurs minutes. Sa mâture est dévastée.

Après une escale de réparation en Géorgie du Sud, le voilier gagne l'Afrique du Sud (à 3000 milles de route) sous grément de fortune et prépare une nouvelle campagne australe durant une longue escale à Capetown.



— décembre 1971 : Cap au sud, Damien visite les îles Crozet, Kerguelen, Heard, Macquarie. Mais le mauvais temps, la glace, les perturbations magnétiques font tourner court la tentative à atteindre le secteur français de l'Antarctique, Terre Adélie.

— octobre 1972 : Après route au nord vers la Tasmanie, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie et traversée de tout le Pacifique contre les Alizés (Fidji, Tonga, Cook), Damien touche Tahiti .

— janvier 1973 : Damien fait route directe depuis Tahiti jusqu'à la Péninsule antarctique (4500 milles) et touche l'île Adélaïde 37 jours plus tard. C'est la première fois qu'un petit voilier de plaisance mouille sous le cercle polaire antarctique. Le mauvais temps et la glace furent malheureusement peu propice à cette campagne polaire.

— mai 1973 : Bateau et équipage regagnent la civilisation vers l'Argentine puis le Brésil, après une visite dans l'archipel des Shetlands du sud et une belle escale en Géorgie du sud.

— samedi 22 septembre 1973 : Bouclant sa boucle, Damien retrouve La Rochelle après 4 ans et 4 mois.



Menée avec les moyens du bord, cette aventure doit être resituée dans le contexte de l'époque où n'existaient pas encore le GPS, les équipements modernes sur les voiliers, ceux pour se préserver du froid ou de l'humidité, et une alimentation énergétique pour les conditions extrêmes.

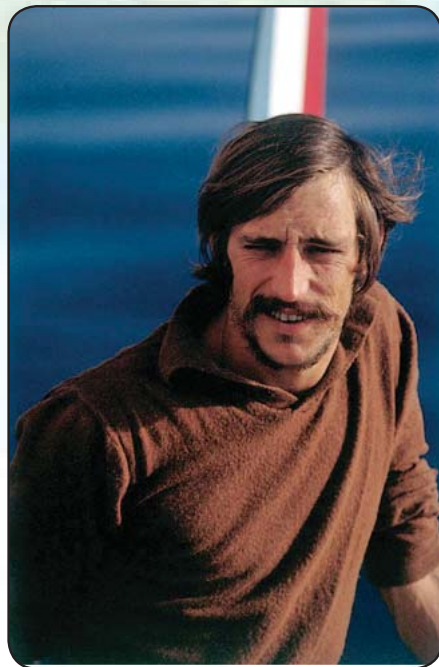
Pionnier des latitudes australes, il sillonne les eaux antarctiques depuis plus de 30 ans. Il est probablement la personne au monde qui connaît le mieux la zone atlantique de l'Antarctique.

En 1969, la vingtaine à peine atteinte, il débute ses navigations hauturières par un tour du monde à bord de Damien, en compagnie de son ami d'école, Gérard Janichon. A son retour en 1973, l'équipage obtint différentes distinctions (Neptune d'Or, Ordre Nationale du Mérite etc.) et le voilier est, depuis 2002, classé Monument Historique par le Ministère de la Culture français.

En 1974-75, Jérôme construit «Damien II», un voilier de 15,20m acier adapté au type de navigation qu'il avait le plus apprécié, l'exploration de l'Antarctique et des hautes latitudes australes. Il vit sur Damien II les douze années suivantes, avec sa femme et sa famille qui s'agrandit au fil des ans (son premier fils est né à bord), navigue de l'Europe au Brésil, puis vers la Polynésie, la Tasmanie, la Nouvelle-Zélande, et l'Antarctique et les îles sub-antarctiques.

Dans le même temps, il participe à plusieurs courses, telles que la première Whitbread autour du monde en 73-74, Saint-Malo-Capetown en 75, Rio-Southampton en 75-76, la Whitbread de 81.

En 1978-79, Damien II est le premier voilier de plaisance à hiverner en Antarctique et il demeure, à ce jour, le voilier ayant hiverné le plus sud (67°45' S). Depuis, environ trente « Damien II » ont été construits et naviguent autour du monde.



Clin d'oeil à... Gérard JANICHON

Né en décembre 1945. C'est sur les bancs du lycée à Grenoble, qu'ils se rencontrent avec Jérôme Poncet, le fils de son professeur de mathématiques. Avec son ami, ils rêvent tous deux à un tour du monde à la voile. Ils ont 17 ans.



Dans son livre, «Damien : du Spitsberg au Cap Horn», il écrit : «Notre rêve était de partir faire le tour du monde sur un voilier de 10 mètres spécialement étudié, et à un équipage de trois garçons d'une même jeunesse. Jeunes et décidés, nous l'étions. Nous n'avions pas un sou vaillant, je n'avais jamais mis les pieds sur un voilier et, qui plus est, c'est à Grenoble que nous passions des heures le nez sur le bleu des mappemondes.»

Pour concrétiser ce rêve, Gérard et Jérôme commandent en mars 1967 les plans du futur

«Damien» à un architecte britannique : Robert Tucker. Lus par des générations de jeunes et moins jeunes, marins ou amoureux de la mer, les livres de Gérard Janichon sont devenus une référence, des livres de chevet comme ceux de Bernard Moitessier. Gérard vit sur l'île de Ré.

L'ESPRIT « DAMIEN »
 (extrait de l'interview de Gérard Janichon par Philippe Baroux - Sud-Ouest le 13/09/2012)

« ... "Damien" ne nous appartient pas, et [...] notre histoire, dans une certaine mesure, ne nous appartient pas non plus. Elle a quarante ans et fait partie d'un patrimoine commun. Nous soutenons le projet de restauration, mais sans faire partie de l'organigramme. Ça n'est pas plus mal ainsi, ni l'un, ni l'autre, ne voulions devenir les gardiens du temple. Ce qui compte, c'est de préserver l'esprit "Damien".

L'esprit, c'est l'épice qui a fait que cette aventure a pu traverser le temps. Chaque aventure est un plat, il faut lui trouver la bonne épice pour l'authenticité, le partage, l'innovation. C'est ce qui a permis que notre voyage soit un peu différent des autres et s'installe dans la durée. Ce qu'il m'en reste aujourd'hui ? Le fait que toute ma vie a été complètement guidée par cette initiation. J'avais 17 ans quand le projet a démarré, 27 ans quand nous sommes revenus à La Rochelle.

L'aventure est belle lorsqu'il y a une quête derrière, quasi initiatique, profonde, souvent secrète même pour la personne qui la vit. Quand nous étions dans l'action, nous n'étions pas tout le temps à nous dire : "C'est super, nous vivons une initiation grandiose". Mais, tout le retour des cinquante-huit jours entre le Brésil et La Rochelle, tout cela s'est décanté, comme les gouttes de café qui tombent dans la tasse. On revivait tout, on redécouvrait tout ce qu'il y avait derrière. »

En 1987, Jérôme Poncet et sa famille s'établissent sur une île isolée des îles Falkland dans une petite ferme d'élevage de moutons. Cet endroit situé au milieu de sa zone de navigation privilégiée et en pleine nature sauvage correspond au style de vie authentique que lui et sa femme Sally, biologiste australienne, désirent avec leurs trois enfants. Il est le premier à offrir à tous la possibilité d'explorer et de profiter de cette extraordinaire région, unique au monde, grâce à son voilier.

L'ENTRETIEN AUTOMNE - HIVER 2013 DE JOSHUA

Par Jean Alain BERLAUD



Joshua a beaucoup navigué cette année et, au terme des sorties avec des adhérents à son bord, le fameux bateau rouge montre quelques signes évidents de fatigue:

- Des haubans qui ont des points d'usure
- Des winches qui perdent leurs dents
- Le chemin de fer du GM qui, dans sa partie basse, se désolidarise du mât
- Les écoutes qui s'effilochent
- La pompe de puisard qui fonctionne de façon aléatoire
- la pompe manuelle qui fuit
- Des voiles blessées, un taquet qui ne tient plus, un capot AV qui fuit, des attaches de bastaques en ruine, un guindeau grippé, des filets anti-roulis peu fiables, le lazyjack ...

La liste est longue de petits et gros détails à corriger, sans compter le travail habituel de nettoyage, décapage et peinture.

Cette longue liste pourrait rappeler aux plus vieux d'entre nous la chanson du comique troupier Ouvrard dont les maux étaient innombrables.

Elle n'a pas effrayé l'équipe d'entretien qui s'est attaquée avec détermination aux problèmes les plus urgents, de façon à permettre à Joshua de naviguer pour les premières mises en main.

Après 6 journées de boulot, voici où on en est:

- 2 haubans d'artimon réparés, méthode Moitessier (voir « La longue route » p.270): merci à Johannes et Fabien.
- les gueuses (300kg) sous le plancher de la descente du carré: sorties, déballées, nettoyées, remballées. Elles baignaient dans une émulsion d'huile noire. Le caisson est dérouillé et traité à l'Intertuf, les gueuses ont retrouvé leur place, bien calées. Le même traitement a dû être effectué pour des gueuses

découvertes dans le compartiment puisard.

- le chemin de fer a été inversé dans sa partie basse, pour être vissé dans du bois sain.
- les voiles d' Artimon, Yankee, Génois et Spi ont été confiées au musée et réparées chez le voilier.



opérationnels.

- les fermetures des équipets du poste arrière sont réparées.
- la pharmacie a été vérifiée.
- du rangement a été fait dans les équipets tribord.
- le taquet à l'avant du GM est revissé.
- la drosse de barre ne rague plus dans l'hiloire tribord
- etc ...

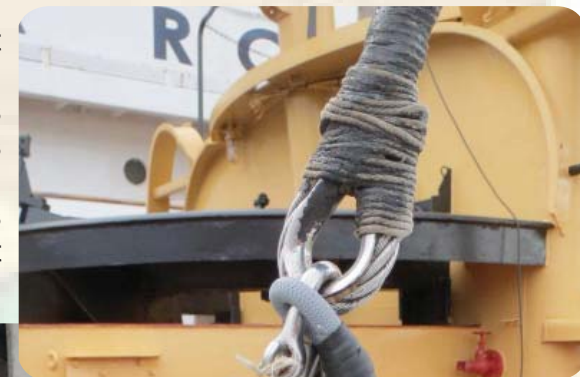
Loïc nous donne 2 winches pour l'artimon.

Fabien a effectué la vidange du moteur et celle de l'inverseur.

Bonne nouvelle de dernière minute: le musée nous offre des WC marins neufs.

Les tâches en cours: réparation et mise en service de la pompe de puisard, toujours récalcitrante, démontage de la pompe manuelle pour réparation.

Merci aux zélés bénévoles: Jean-Pierre R. et J, Jean-Marc, Serge, Loïc, Annie, Bruno, Bernard.



- de nouvelles écoutes et amarres sont commandées au musée, ainsi que des toiles antiroulis .
- les coinçeurs des bastaques d'artimon sont supprimés.
- les élastiques de bastaques sont changés.
- le caisson puisard est traité.
- le guindeau et sa manivelle sont

