Je suis issus d’un dessin de l’architecte naval Yannick Stéphan. Le chantier Technimar de St-Malo m’a construit. Jean-Louis m 'a choisi. Comme il est le fils d’une grosse menuiserie, il s’est occupé de mon aménagement intérieur en merisier. Tons roux à l’intérieur avec plein de lumière par mes nombreux hublots.

Ne soyons pas modeste, j’impressionne avec mes 4,4m de large, mon étrave quasi droite et ma peau brute d’aluminium. Au début je brillais tellement que plus d’un anglais ont demandé en quel matériau j’étais construit. Jean-Louis a même prononcé le mot argent…
Évidemment, avec le temps, je me suis couvert d’alumine, de quelques coups et balafres.

Mon premier propriétaire me baladait des Scilly aux Anglo-Normandes. Il m’a aussi conduit aller et retour aux Antilles ainsi qu’autour de l’Espagne avec un passage par le canal du midi. Entre deux, je me reposais à un coffre sur la Rance.

A cette époque je m’appelais d’un nom breton qui désigne la trouée bleue qui apparaît parfois dans le ciel entre les nuages emmêlés...

Mon nouveau propriétaire est un belge ; changement de nationalité et de nom. Dreambox, car beaucoup plus facile à expliquer à la VHF. C’est bien aussi.
Bruno aime bien naviguer mais c’est aussi quelqu’un qui désire bien me soigner.

Sablage de ma coque, soudure d’une nouvelle sortie d’échappement, une peinture spéciale à base de zinc qui me transforme en énorme anode. Nouvelle manches à air en inox. Je suis content et le montre en mettant seulement 6 heures de St Malo à Jersey avec mes deux premiers propriétaires à bord !

A Dunkerque, l’inverseur de mon moteur fait des siennes. Comme pour remettre tout en ordre cela coûterait presque le prix d’un nouveau, je reçois un Volvo Penta D2-40 tout neuf avec un nouvel arbre d’hélice relié au moteur par un cardan. Le pied quand il n’y aura pas de vent.

J’avoue que je me sens bien mieux en mer plutôt qu’en manœuvre entre des pontons. Heureusement que j’ai un propulseur d’étrave, mais quand même.

Petite navigation vers Ramsgate et la rivière qui conduit à Sandwich. Après le pont, c’était tellement étroit que pour faire demi-tour c’était vraiment juste.

Le temps passe, je ronge mon frein entre le Bassin du Commerce à Dunkerque et le terre plein de Bleu Marine. Bruno travaille. Dedans : découpe des planchers pour accéder plus facilement à mes cales ; transformation de la couchette simple avant en double ; un chauffage Webasto ; amélioration de l’isolation ; ampoules leds ; ordinateur ;… Dehors : une trinquette fixe sur enrouleur ; remplacement des joints des hublots ; remplacement de l’antidérapant collé par une couleur ; cales pour grimper dans le mât ; un deuxième mouillage sérieux dans le coffre arrière central ;...
Ce qui me fait mal, c’est quand il fait souder des rambardes à l’arrière pour installer un canot de sauvetage… Moi, je me sens costaud, quelle idée d’envisager m’abandonner !

Enfin, départ pour le tour de l’Angleterre par l’Est. Qu’importe le côté du moment qu’on bouge. Croisière jusque Dundee en Ecosse et hivernage à Amble peu plus bas car il a fallu trouver un élévateur pour mes 4,4m de large.

Un hivernage disait-il. C’était sans compter sur le virus du Covid, le cancer de l’épouse du capitaine et les délais occasionnés par le Brexit. Bien content d’être un bateau !

Quoique ! Au moment de remettre à l'eau, mon propulseur s'avère bloqué. C'est finalement, grâce au mécanicien anglais, que le Max Pro est remis à neuf. (deux mois pour obtenir les pièces et extorquer du temps de travail à un mécanicien débordé)
Frayeur de Bruno car la première sollicitation du propulseur, il n'a pas fonctionné ! Forcément quand on oublie de le descendre. Ah, les hommes.

Retour à Dunkerque.
De nouveau des travaux : démâtage pour passer des câbles d'antenne. Installation d'un ordinateur fixe avec l'AIS et mise en ordre du pilote automatique avec la centrale NKE.

2023, nouveau départ pour l'Ecosse, toujours par l'Est.
Mon équipage est embêté : le capitaine a des problèmes au pied droit. Déjà que je l'entendais un peu souffler en hissant les deux derniers mètres de la grand-voile ! Pourtant cela ne l'empêche pas de sortir mon beau spi symétrique de 110m2. Faut dire qu'avec le nouveau tangon en carbone, il n'a pas tant de mérite.
Lowerstoft, Grimsby, Scarborought, Blyth, Arbroath, Stonehaven, Peterhead, Lossiemouth et j'atteins Inverness.
Une belle navigation sous génois tangonné me fait traverser le Loch Ness par force 6-7. Pas de monstre. Arrêt à Oban, puis en Irlande près de Belfast puis de Dublin où Roger vient rejoindre mon équipage.
Une bonne semaine bloqué au ponton de Kylemore Quay. Passage de nuit de la tempête Babet. Force 11. Tous les chalutiers, des bêtes de 25mètres, sont au port à 5 ou 6 à couple. Impressionnant ! Je prends des coups de gîte qui font valser une piles d'assiettes posées sur le petit meuble central. J'entends un juron depuis la cabine avant : « j'aurais dû les mettre dans l'évier ».

Départ le soir pour relier la pointe sud de l'Irlande à la pointe sud-ouest de l'Angleterre. Le navigateur est une fois de plus super heureux de voir les informations du nouvel AIS à l'écran. Lueurs des Scilly à l'horizon. La visite sera pour une autre fois (pour l'équipage car moi, je m'y suis déjà reposé plusieurs fois !).
L'équipage est pressé de rentrer pour des raison médicales. Bizarre, moi je vais bien. Chouette navigation de nuit avec la pleine lune cette fois ci et une seule dernière étape de Portland à Dunkerque.

C'est vraiment dommage, on me sort de l'eau et on va me mettre en vente !!!
Problèmes de bras, genou, pied, main…
Oui, il faut achever la mise en place d'une nouvelle éolienne et de deux panneaux solaires mais bon…, le matériel est déjà dans les cales.
Il paraît que Bruno et Christine veulent acheter un bateau plus petit, un ketch, pour faire canaux et voile. Et en acier, ça c'est presque un affront !!!
Pourtant, je l'aimais bien cet équipage, il essayait de m'améliorer et de bien m'entretenir.

« A vous le soin » comme il se dit dans la marine.
<supra>
<retour>