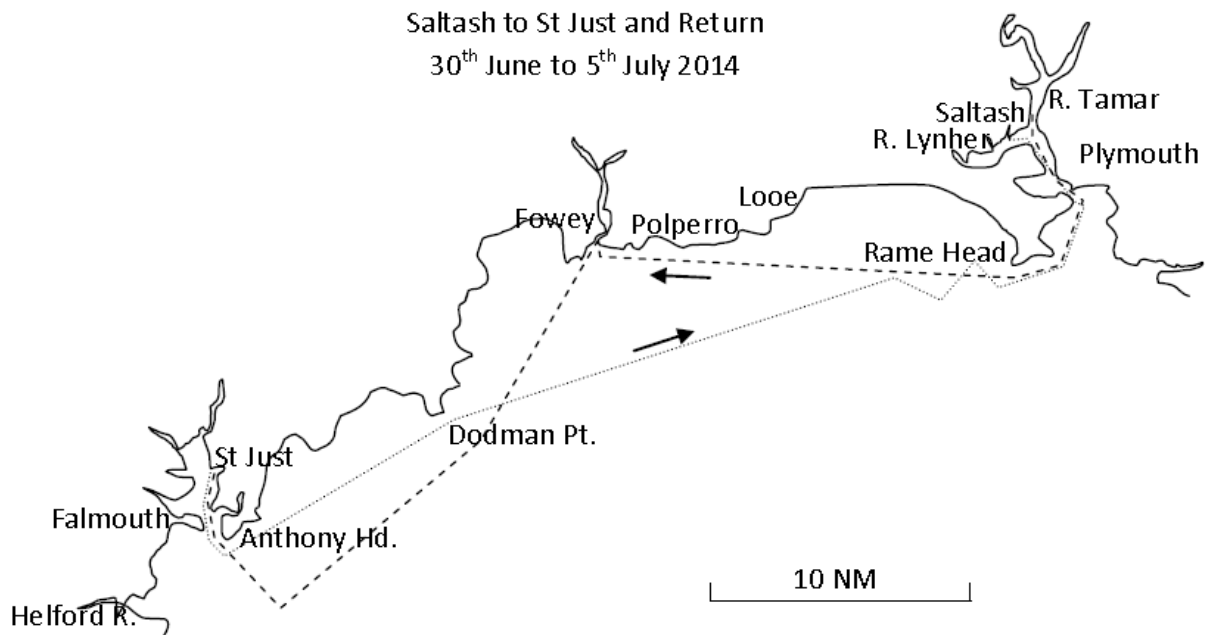


Spider from Mars va de Saltash à Falmouth



Ayant navigué sur 'Geese', ma pirogue 5m pirogue depuis 9 ans, j'ai été victime de la volonté d'un peu plus de confort et d'espace pour un canot cruiser. Ne voulant pas passer encore 2 ans de ma vie à construire mon propre trimaran, j'ai opté pour acheter un bateau de production française. *Spider from Mars* est un trimaran Tricat "Accès 6 Sport". Il mesure 6m de long, 2.35m / 4.25m de largeur, tirant d'eau 0,3 m, 22m² de surface de voile et le déplacement à vide est de 490 Kg. Il a une petite cabine, plus petite que les premières impressions parce que devant la cloison de mât est en fait un rangement où je garde mon ancre et les défenses. Il y a une couchette en 'V' qui s'étend sous le pont avant. Je le possède depuis 2012, il est sur un mouillage d'échouage dans un ruisseau près de Saltash.

Le vendredi 27 Juin les prévisions de 5 jours était avec des vents dominants d'Est et avec le début de Falmouth Rallye du Dinghy Cruising Association et je vis mon occasion d'y naviguer. En raison d'un début d'année chargé, *Spider from Mars* était encore sur sa remorque après c'est 3 jours de travaux d'hivernage.

Je me suis lancé lundi au parc à bateaux de Saltash 90 mètres en amont du pont de Royal Albert ferroviaire sur la Tamar où il ya un ponton pratique. Le stationnement est gratuit mais limité à 24 heures donc juste de quoi ramener la voiture et la remorque à la maison. Après avoir levé le mât à deux reprises pour récupérer une drisse perdue..., j'ai pu quitter au moteur le ponton à 13h20 pour attraper la dernière écluse en bas de la Tamar. Il y avait du courant avec moi pour quitter le goulet de Cremyll, j'ai hissé les voiles et suis passé au dessus de "The Bridge" (barrière sous-marine) dans la baie de Plymouth à 14h20. Le soleil brillait, le vent est devenu Sud Est et la marée me fait progresser confortablement vers Rame Head 15h10. Le plan était d'atteindre Fowey qui est 8 miles plus loin que mon précédent voyage à Looe. Je pris une route directe au travers de Whitsand Bay. C'était une navigation très agréable, je suis passé 3 miles au sud de Seaton et un mile au sud de Polperro. J'ai fabriquée un pilote de barre avec un bout et un taquet dans le cockpit qui, dans ces conditions, m'a permis d'orienter le bateau par une simple pression du doigt pour corriger mon cap. Sur un si long voyage ce fut un soulagement de ne pas tenir le stick. 18h15 j'ai affalé les voiles dans l'entrée Fowey et ensuite j'ai allumé le moteur pour chercher un endroit peu profond afin d'y déposer mon ancre. La Capitainerie m'a informé que l'ancrage n'est pas autorisé à Fowey, j'ai trouvé cela un peu

dommage. (Participation à la Fowey Rallye quelques semaines plus tard, je appris que l'on doit aller plus loin en amont du fleuve à Golant pour éviter d'être remué.) Comme je ne voulais pas l'accès à la ville, il m'a dirigé vers un mouillage visiteur à Mixtow. J'ai tenu pendant quelques minutes, mais le bruit des opérations de chargement des chemins de fer était horrible ! Comme il était déjà 19h00 passé je pensais qu'ils allaient continuer toute la nuit... Je me suis donc déplacé de mon mouillage pour aller vers un ponton visiteur qui m'a permis de me dégourdir les jambes pendant 30 minutes durant les derniers rayons de soleil.

Mardi, je voulais être rentré tôt pour Falmouth. Le seul problème était que la renverse n'a pas commencé avant 13h00, mais je pensais que ce serait ok. Je suis donc parti de Fowey à 08h05, il est vite devenu évident que je étais dans un voyage cahoteux. Le vent et la marée adverses causaient des vagues abruptes d'environ 2m de hauteur. J'ai donc mis un ris dans la grand voile pour être tranquille à partir de Dodman Point pendant 3 miles. Il n'était pas possible cette fois-ci d'utiliser mon pilote fait maison ! J'ai donc dû barrer tout ce temps pour maintenir le cap. J'ai pris également quelques tours dans le génois, le bateau était devenu plus contrôlable, mais je faisais encore régulièrement des surfs sur le sommet des vagues. Dodman Point était maintenant par mon travers et à 3 miles de distance. L'état de la mer ne c'était pas vraiment amélioré... ! Il y a eu quelques déferlantes autour de moi et j'espérerai pouvoir y échapper... Et au final ça n'a pas loupé une déferlante est arrivée dans le cockpit mais seul mes pieds était mouillés. Je devais vraiment changer mon cap au 250 ° pour Falmouth mais les génois voulait se dégonfler ! Je devais donc tirer un bord plus au large, mettant ma destination de côté... Une heure plus tard le phare Anthony Head était presque par mon travers à environ 3 miles et j'étais "scotché" ! Maintenant que je pouvais voir mon but le moral s'en est suivi. Les progrès ont été rapides au 310 °. À 11h30 phare Anthony Head était par le travers, l'eau plate et je ris avec soulagement. Le dernier 'surf' nous a fait hurler à 14 nœuds pendant 5 ou 10 secondes. Une fois à l'entrée de St Just ruisseau, j'entends sonner la cour de Pascoe et me suis dirigé vers l'un de leurs mouillages. Je buvais plusieurs tasses de thé, et ensuite me suis assoupi d'épuisement pour le reste de la journée –bien que le vent continuait à souffler ! Ma vitesse moyenne de Fowey à Anthony Head avait été de 6,5 nœuds.

Je me suis retrouvé avec mes amis de l'Association Dinghy Cruising Association (DCA) le lendemain et nous avons apprécié quelques jours à explorer les criques locales.

Vendredi le temps était misérable j'ai donc pris le bus de St Mawes pour visiter la Co-op et reconstituer les stocks. Il y a aussi de nombreux endroits pour apprécier le déjeuner et le thé, bien que je ne me sente pas à ma place parmi tous ces touristes des hôtels locaux... Je fis alors un mauvais choix, compte tenu de la détérioration de la météo, de revenir à pied à St Just. Il aurait été une belle promenade côtière, mais elle m'a laissé avec des chaussures et des vêtements mouillés dans ma petite cabine pour le reste de la journée... Je commence à réfléchir à comment je pourrai rentrer à la maison. L'information sur la sécurité maritime (MSI) Prévisions côtière sur VHF était pour 4 / 5 beauforts samedi. Pour mon passage jusqu'à la côte de Fowey, le vent serait de terre, donc ce serait parfait. Je me préparais à arriver à Dodman Pt juste avant la renverse. Il y aurait alors quatre heures de marée favorable pour me prendre à Fowey à partir de là.

Samedi 09h45 j'ai hissé les voiles en dehors St Just. Comme prévu, j'ai glissé à une moyenne de 6,5 nœuds jusqu'à Dodman Pt pour y arriver à 11h45. Bien que je pense y arriver pour 13h00, les conditions de mer y étaient faciles. Je décidai de changer de cap directement pour Plymouth avec une heure d'arrivée à 18h00. La navigation se poursuivie sans soucis et j'ai pu utiliser de nouveau mon pilote de fortune. La boîte de sandwich, le tableau et GPS ont été posés sur le plancher de l'habitacle d'une manière plus bon marin, c'est une habitude que j'ai développé en raison de la sécheresse du bateau et l'angle de gîte d'environ 10 °. En regardant autour de moi j'ai vu qu'un aileron se rapprochait du bateau. Je pouvais voir l'aileron et la tête de ce qui semblait être un petit requin pèlerin dans le soleil, il avait l'air très détendu, mais, tout de même, j'étais content de le laisser derrière moi. Le vent semble être établi au SW et je trouvai difficile de faire route directe vers Rame Head sans que le génois se dégonfle. J'ai donc fais quelques empannages qui m'ont fait progressé plus vite, mais Rame Head refusaient de grossir aussi vite que je l'aurai souhaité. Les deux ou trois yachts que nous avons dépassés

doivent avoir été encore plus frustrés. Cependant, il y avait un bateau devant moi que je ne pouvais pas dépasser et je me demandais bien quel bateau ça aurait pu être ! Enfin à 16h15, Rame Head était par le travers. La falaise de Rame Head de Penlee Pt est à environ 1,4 NM, mais à passer, cela semble prendre une éternité. 16h45 je suis enfin rentré à Cawsand Bay. Je peux vous dire maintenant que je suis fatigué ! Maintenant Penlee Pt passé et en direction de l'île de Drake nous atteignons le large et avons pu surfer à grande vitesse de nouveau. Je pensais que nous allions naviguer proprement grâce à "The Bridge", mais comme nous avons tourné autour de la marque bâbord, il est devenu évident que nous nous dirigions vers le vent et la marée contraire... Cela nous remuaient jusqu'au passage étroit de la barrière sous-marine qui était maintenant visible à marée basse. Trois ou quatre virement de plus à l'extérieur, puis un moment de réflexion clair pour presser l'amorce de carburant. Je suis maintenant ancré dans Pataugoire hors Mount Edgecombe Country Park avec plusieurs autres bateaux en attente de l'écluse à Hamoaze. Après quelques tasses de thé dans le soleil du soir et une réflexion sur le voyage. J'ai réalisé à quel point c'était un luxe de pouvoir attendre que le vent soit dans la bonne direction pour pouvoir faire ca route, et je n'avais jamais connu ca jusqu'à présent ! Fantastique ! Je remonte le Hamoaze contre le vent pour revenir au ruisseau de Forder au large de la Lynher. Comme j'avais encore 3 heures avant la marée haute, j'étudie très attentivement mon chemin pour passer le viaduc de chemin de fer. J'ai dû toucher parce que le moteur a sauté mais heureusement rien de grave. Je suis passé au point mort et ai glissé pour récupérer mon amarrage, heureusement, sans problèmes car il ya toujours des bouts à trainer dans l'eau... Ainsi se termina (plus de) six jours de navigation qui était ma plus longue croisière avec mo propre bateau. *Spider from Mars* elle-même a prouvé qu'il était un croiseur côtier capable de tout y compris dans les eaux peu profondes !