



La Trinité-sur-Mer

Test de motivation

La Trinité-sur-Mer, le 8 juin 2026. Depuis le début de la saison (14 avril 2026), l'équipage accumule les contrariétés. Certes, aucune ne peut être qualifiée de grosse tuile. Mais le Cap' les ressent comme un test de motivation relatif à son futur emploi à la barre de Thoë. Les années qui passent et ses problèmes de santé passés, il accepte de moins en moins de mettre les mains dans le cambouis. Voir Tournesol s'y coller est déjà *too much*.

- Impossible de rebrancher le radar à Muros, lors du mâtage. Fabrice est monté au mât pour le démonter. Tournesol a mis au moins une heure dans le cockpit pour rebrancher le câble. Il faudra réinstaller le radar sur le mât plus tard.
- Tuyau d'évacuation du WC bouché. Nécessité de ressortir le bateau sur sangle pour réparer (seulement une heure et demie de temps disponible, alors que trois heures étaient programmées). Le tuyau neuf acheté à La Corogne était légèrement trop étroit et nous n'avions pas le temps de le chauffer. Travail vite bâclé.
- Fausse manœuvre de prise de ponton. Aussière prise dans l'hélice à La Corogne. Nécessité d'appeler un plongeur.
- Problème de refroidissement du moteur. La fuite avait été stoppée en resserrant les serflex qui maintiennent la bonnette arrière de l'échangeur eau de mer / liquide de refroidissement. Inondation de 150 litres. Deux demi-journées pour évacuer l'eau chargée d'huile de vidange et nettoyer.
→ Le Cap' décide de réviser ce système à La Trinité.
- Réparation d'une fuite microscopique dans le boudin de tribord de l'annexe. Mais il fuit encore un peu plus qu'avant.

Faux départ !

La Cap' achète de nouvelles bonnettes. Tournesol les installe.

Il met Thoë en route vers Houat pour attendre une fenêtre météo qui ne se presse pas de s'ouvrir pour traverser vers le petit archipel des Scilly situé SW des Cornouailles. Baigné par le Gulf Stream, il jouit d'un micro climat. Les îles ont chacune leur caractère propre. L'une d'entre elles abrite un jardin botanique avec des plantes et des arbres que l'on n'imagine pas trouver sous nos latitudes. Elle est aussi une grande exportatrice de fleurs.

À 0,6 mille du ponton (1,1 km), la pompe de cale se met en marche. Le problème n'est pas résolu ! Retour à la case "départ"...



Faux départ. Thoè revient immédiatement à La Trinité. Les nouvelles bonnettes fuient au moins autant que les anciennes, car Tournesol a dû mal les installer.

Le comble est que les anciennes avaient cessé de fuir après le resserrage des colliers en mer ! Nous n'avons pas récompensé d'avoir tenté de faire les choses dans les règles de l'art ! Parfois, le mieux est moins bon que le bien !

PAN PAN PAN ! Fabrice pour Thoè ! Cet appel VHF sur le canal 16 signifie un besoin d'aide sans grave danger.

Fabrice a immédiatement abandonné le chantier de Makore III pour venir en aide à Tournesol (MERCI à lui !). Il a extrait le faisceau de l'échangeur et vérifié son bon état. Il conseille d'aller demander... conseil... à Volvo le lendemain, lundi.

Cerise sur le gâteau, Aurélia et Fabrice nous ont invités pour le déjeuner !

Scotché

Éole qui a été de notre côté depuis plus de 20 ans, s'obstine à souffler dans le sens contraire à notre direction. Il a soufflé d'E et de NE entre le 14 avril et le 17 mai, mettant notre patience à l'épreuve dans l'attente de traverser le golfe de Gascogne. Maintenant, il souffle sans cesse d'W et n'ouvre pas la fenêtre pour traverser vers l'Angleterre.

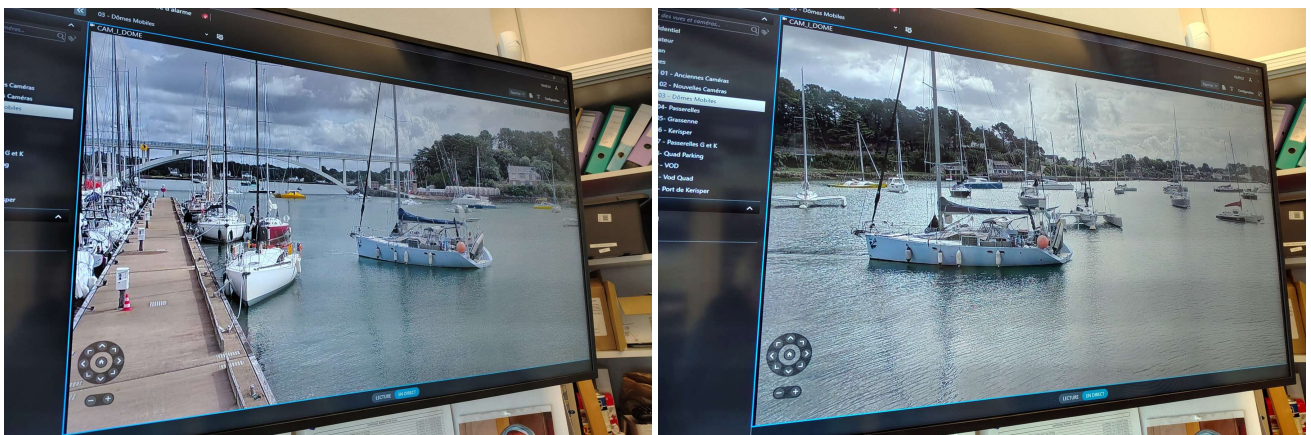
Nous sommes en standby à La Trinité depuis le 20 mai. Heureusement, Fabrice et Aurelia acceptent les invitations à dîner de Mister Cook et Fabrice a l'extrême gentillesse de mettre sa voiture à notre disposition (nième MERCI à lui !)

Tout cela met le Cap' à l'épreuve. Est-il encore assez motivé pour continuer à caboter ? Si oui, pour combien de temps ? Autant de questions auxquelles il n'est pas possible de répondre. Seule la mise en situation le peut. Il faut larguer les amarres et jeter l'ancre ailleurs, on ne pas sait exactement où, pour obtenir une réponse temporaire.

Vrai départ ?

La Trinité, le 7 juin 2026. Tournesol a installé les nouvelles bonnettes sur l'échangeur du circuit de refroidissement. Il a ensuite fait tourner le moteur en charge à son régime de croisière, le bateau solidement amarré par une garde au ponton R, appelé brise clapot. Il protège les autres pontons de la houle quand le vent du sud s'engouffre dans le chenal de la Trinité.

Le point d'exclamation du sujet précédent a été remplacé par un point d'interrogation. Les bonnettes vont-elles tenir leurs engagements ? La Cap' largue les amarres. Je vais dire au revoir à Philippe à la Capitainerie. Du coup il surveille Thoè sur les écrans de contrôle. Pour la première fois de sa vie, Thoè passe en direct à la télévision !



Au vu de la largeur de son tableau arrière, Thoè quitte toujours les pontons en marche arrière...



Tournesol a élaboré deux plans pour gérer une nouvelle fuite des bonnettes. Le plan B consiste à placer un second collier pour améliorer l'étanchéité du faisceau. Ce plan est plutôt foireux, car Volvo n'y a pas pensé et n'a pas prévu suffisamment d'espace pour un second collier. Pourtant, à bord des bateaux, les colliers sont doublés partout où le risque d'une mauvaise fuite existe. C'est pourquoi il a un plan B' prime. Il a acheté, sur ses deniers, un bout de tuyau pour installer le vase d'expansion dans le lavabo du cabinet de toilette qui se trouve au-dessus du compartiment du moteur. Si la fuite se renouvelle, elle retournera à la mer par l'évier et n'inondera plus le bateau. Dans ce cas, le moteur serait refroidi à l'eau de mer. Ce serait tolérable pour une durée limitée jusqu'au prochain hivernage. Ou si, par miracle, Tournesol réussit à fixer le problème avant. Le système de refroidissement du moteur MD2040-D n'a plus de secret pour lui.

Le Cap' a décidé d'aller jeter l'ancre à Houat, à l'abri du vent d'ouest. Il espère que son plan pour les prochains jours tiendra le coup !

- Houat → Glénans (50 milles)
- Glénans → Ouessant (75 milles). Si la vitesse moyenne est insuffisante, ce sera Glénans → Audierne (35 milles)
- Ouessant → Scilly (105 milles) ou Audierne → Scilly (150 milles)

Nous devrions arriver au Scilly dimanche ou lundi... Yes !



Lever du jour à la Grande Plage de Houat, après le passage du dernier grain nocturne