**Route du Rhum: Un écrivain raconte la course d'Halvard Mabire**

Halvard dans le texte :

Bonjour à tous   
Campagne 2 France se trouve donc actuellement à la latitude de Lisbonne. Mais là je ne vous apprends rien, car vous le savez déjà en regardant la cartographie de la Route du Rhum Destination Guadeloupe (il y a des moments où l'on comprend tout le sens de "Destination Guadeloupe", car vous pouvez vous apercevoir que ce n'est pas si évident que ça d'y arriver...).   
Que dire d'autre? Vous avez tous entendu parler du fameux roman "à l'Ouest rien de nouveau" et bien moi je peux vous dire aussi qu'à "l'Est rien de nouveau". Pour l'instant le vent refuse progressivement, histoire d'essayer de nous faire croire que "Le Bonheur est dans le Près". A terre, sûrement, en Mer pas si évident que ça. En tous cas ça se discute.

Comme ce qui se passe sur le bateau est bien peu intéressant, il vaut mieux que je vous dise ce qui se passe dans ma tête. Si si, même dans la tête d'un Marin il peut se passer des choses, à la surprise générale, et c'est pour cela qu'il y en a même qui ont dit "c'est bizarre chez les Marins ce besoin de faire des phrases".   
Je me dis que l'on vit tout de même une drôle d'époque. Il parait que l'on parle beaucoup de la Route du Rhum. Si c'est vrai, quelle aubaine pour François Hollande, pendant ce temps au moins les gens ne pensent pas à dire du mal de lui. Il n'a pas besoin de ça en plus, le pauvre bougre. Pas facile d'être capitaine d'un navire qui fait eau de toute part et dont en plus l'équipage est en mutinerie quasi permanente. Mais là n'est pas le sujet. Je me dis juste que si vraiment on parle beaucoup de la Route du Rhum, c'est toujours mieux que d'aller faire une guerre à Pétaouchnock, histoire de pas discuter ménage chez soi.   
En attendant, si vraiment on parle beaucoup de la Route du Rhum, c'est d'autant plus frustrant pour ses humbles acteurs comme moi, car vraiment nous somme bizarrement des naufragés de l'information. De la Route du Rhum? Je ne sais rien. A part des petits bateaux de couleur sur l'écran de mon ordinateur, tout l'humain est absent pour nous qui sommes en train de voguer sur la Mer jolie. On voit qu'il y en a qui s'arrête au stand, mais on ne sait pas pourquoi. Si l'on veut de l'info, il faut aller la pêcher, et franchement, d'une part on a autre chose à faire et d'autre part, comme tout passe par les liaisons satellites, ça coute une blinde si on veut utiliser sa table à carte et son ordinateur de bord pour aller sur le net chercher de l'info "sur le web" comme à la maison.   
Allez, je vais donc faire mon numéro de "Vieux Con" et de "c'était mieux avant" (pour les marins en tous cas). En effet, à l'époque lointaine où j'ai commencé à courir, au siècle dernier, le seul moyen de communiquer avec la terre était la radio BLU (Bande Latérale Unique). Par les ondes hertziennes et non pas par les satellites. Certes, les communications étaient pour le moins aléatoires et il fallait parfois attendre patiemment son tour avant d'être relayé par le sympathique service de Saint Lys Radio vers la station terrestre désirée. Mais pour nous, cela avait l'avantage que nous pouvions tout entendre. Pas exprès bien entendu, ça ne se fait pas d'écouter aux portes ou les conversations des autres. N'empêche que comme par hasard, au moment de la vacation de la course avec la terre, nous avions nos récepteurs radio allumés et qu'il fallait bien que nous soyons à l'écoute, dès fois que Saint Lys nous prévienne que nous avions un "appel en instance". Autrement dit, nous   
étions aux premières loges pour écouter en direct et en "prime time" toutes les infos de la course. Nous savions en avant première les petits soucis des uns ou des autres, les joies, les peines, bref nous étions vraiment au cœur de l'action et de l'événement. Cela contribuait à transformer un grande Aventure individuelle en une magnifique aventure collective, car nous avions ainsi une certaine proximité avec l'ensemble de la flotte. A l'arrivée nous avions le sentiment d'avoir partagé des bons ou des mauvais moments ensemble. Nous pouvions nous identifier comme une grande Famille. Comme nous nous connaissions tous plus ou moins, au son de la voix de l'interlocuteur, on pouvait même jauger s'il était en forme ou pas, si le moral était au beau fixe ou dans les baskets, si Untel bluffait ou s'il se cantonnait à la réalité vraie. Dès qu'un bateau avait une avarie et la communiquait à terre, nous pouvions le savoir par nous même. Ainsi nous avions en permanence un aperçu général   
du "moral des troupes" et un tableau détaillé de ce qui se passait réellement sur l'eau, sans que les divers événements soient relayés, filtrés au besoin, éventuellement revus et corrigés si nécessaire, par les divers services de communication des bateaux ou de la course. La "Novlangue" s'emparerait-elle aussi de la course au Large? C'est toujours ce qui risque d'arriver lorsqu'il y a trop d'intermédiaires entre l'action et l'informé. Chaque intermédiaire y met son grain de sel et n'a souvent pas d'autre choix, pour se faire valoir, que de rendre incompréhensible quelque chose de pourtant simple, mais qu'il ne comprend pas lui-même.   
Techniquement, il faut reconnaître que c'est incroyable les liaisons satellites. Le bateau peut appeler la terre et envoyer des messages avec une facilité déconcertante et, en y mettant les moyens, certains skippers peuvent même se faire des "selfi" ou "prendre" de la vidéo et l'envoyer vers la terre exactement comme sur la terre. Qualitativement je ne sais pas ce que ça vaut, car on ne s'improvise pas scénariste, cadreur, monteur et accessoirement acteur comme ça, mais quantitavement les terriens sont servis. Plus incongru, le fait que votre bateau soit transformé en cabine téléphonique. Entendre une sonnerie au milieu de l'Atlantique, décrocher le combiné et avoir un correspondant directement en ligne est quelque chose auquel je ne me suis pas encore fait. Franchement ça me fait bizarre.   
C'est là où je me dis que décidément les temps changent, mais moi pas.   
Campagne 2 France - Au Large de Lisbonne.

Bonjour   
Enfin un peu de calme dans ce monde de brutes. Il ne fait pas très beau, quoique, les nuances de gris ça a son charme aussi, mais le terrain est au moins un peu moins cabossé et l'abruti qui passait son temps à m'envoyer des seaux d'eau sur la figure a du partir en RTT.   
La nuit dernière a été encore un peu mouvementée, avec un passage de front et les grains qui vont avec.   
Tout ça pour trouver au petit matin une sorte de bizarrerie qui consistait à avoir déplacé le Pot au Noir au Nord de Madère. Finalement le pot n'était pas si profond que ça et j'ai fini par m'en extirpé avec Campagne 2 France, mais non sans mal.   
Pour l'instant ça glisse mollement vent de travers, ça penche encore un peu, mais on ne peut pas tout avoir d'un coup.   
Pour ce qui est de la température : parfaite. Comme en Cotentin en été, suffisamment chaud pour que ce soit agréable, mais assez frais pour que ce soit vivable. Par contre, pas comme dans le Cotentin, il pleut quand même de temps en temps (j'entends déjà les mauvaises langues dire que dans le Cotentin c'est tout le temps qu'il pleut, mais il n'y a qu'à les laisser dire, moi ça m'arrange, comme ça on n'est pas dérangé).   
Il fait même suffisamment bon pour qu'on commence à se dépiauter. Ca fait du bien. Au début tout au moins, parce que une fois qu'on a enlevé ses bottes et les cirés que l'on n'a pas quitté depuis le départ, il y a comme un certain fumet qui se dégage et il faut un moment pour s'habituer. Vivement qu'on puisse ouvrir les fenêtres, histoire de ventiler tout le fourbi. A propos de l'odeur, ce n’est pas trop définissable. Avec un peu d'imagination on pourrait croire que c'est un mixte d'un intérieur de U Boot en mission depuis 66 jours, d'étable et de grotte (attention à pas faire de faute de frappe quand j'écris grotte). Quand on va dans le cockpit pour manœuvrer ou barrer et qu'on rentre à l'intérieur on est un peu surpris... les premières secondes, après, c'est comme le reste on s'habitue. Dans quelque jour on ne sentira plus rien. Pour certain(e)s c'est parce qu'ils (elles) auront tout nettoyé nickel, pour les autres c'est parce qu’ils seront complètement habitués.   
J'en parle, c'est histoire de prévenir les jaugeurs qui vont monter à bord à l'arrivée pour vérifier si les plombs n’ont pas sauté. C'est là où on se rend compte que ce n’est pas un métier facile, Jaugeur ou Vérifieur de plombs. Il y a des moments où ils doivent avoir l'impression de fouiller dans les poubelles, mais comme ils sont gentils, ils ne font jamais de remarque. Enfin par sur l'odeur, ou pas devant nous en tous cas.   
Nous on s'en rend pas compte comment ça sent dans nos bateaux quand on arrive... Quand on arrive... parce que le lendemain quand on revient après avoir décuité et pris sa douche et qu'on sent bon le savon, on a comme un choc quand on rentre dans son "propre" bateau et on se demande comment on a fait pour vivre dans un trou à rats pareil. C'est tout l'intérêt d'arriver dans un pays où il fait en principe beau et chaud comme la Guadeloupe, car on peut tout laver au jet et à grande eau et faire sécher tout ça dehors. Mais on n'est pas encore arrivé et justement il faut que j'y retourne sur le pont. Pour le ménage, je vais attendre qu'il fasse un peu meilleur... ou que ça vaille vraiment le coup. Pour l'instant Campagne 2 France est encore à peu près présentable, et puis de toute façon je n’attends personne pour l'instant.   
A bientôt   
Campagne 2 France Nord de Madère (j'en boirais bien un coup, tiens)

Bonjour   
Profitant des quelques moments de répits offerts par une mer qui était un peu moins agitée cet après-midi, il a bien fallu se consacrer aux diverses tâches, bien éloignées de la course, mais néanmoins indispensables, si l'on veut arriver de l'autre côté.   
Donc il était temps d'ouvrir le dossier "mécanique".   
Pour rester dans la comparaison automobile, c'est plus didactique car tout le monde, où presque, a vu au moins une voiture dans sa vie, alors qu'un Class40 on n'a pas souvent l'occasion d'en voir au fin fond de la Creuse, on pourrait dire que la première nuit de course j'ai eu comme un souci de direction. Mes deux safrans (gouvernails) se son désolidarisés. Les conséquences furent assez comparables à ce qui peut se passer sur une voiture si les deux roues avant décidaient de suivre leur propre direction, sans concertation aucune avec leur sœur jumelle. C'est à dire que je suis allé dans le décor. Dans notre jargon on appelle ça "partir au tas" ou "faire un vrac". Les Bretons emploient aussi l'expression "partir en distribil".   
Pour un vrac c'en était un beau, et l'ennui ce que ça n'allait être que le premier d'une longue série. Surtout que, je ne sais pas si vous vous souvenez, mais il y avait pas mal de vent et la mer qui va avec lors de cette première nuit de Route du Rhum, qui s'est même transformée en déroute du Rhum pour certains.   
Avec un monocoque, l'avantage par rapport à un multicoque, c'est que tant que l'on garde sa quille on ne peut pas se retourner. C'est déjà un sacré avantage. Par contre, pour augmenter la stabilité de nos bateaux, on "matosse" tout ce qu'il y a à bord et en plus on rempli d'eau de mer des ballasts latéraux pour mettre encore plus de poids au vent. Sur un Class40 le volume des ballasts est limité, mais nous avons droit tout de même à 750 litres de chaque côté, c'est à dire 3/4 de tonne, que l'on essaye de placer le plus loin possible de l'axe du bateau pour une efficacité maximum. Quand on navigue bien installé sur un bord, c'est un sacré avantage et nous augmentons ainsi les performances de nos bateaux de façon très quantifiable. C'est, entre autres, une des raisons pour laquelle les Class40 sont si performants pour leur taille. Là où ça se gâte, c'est justement quand on fait un vrac et que le bateau se retrouve brutalement du mauvais côté. On se retrouve alors couché pour un bon moment, presque à 90°, parce qu'en plus de tous les poids du mauvais côté, les voiles sont elles aussi à contre et contribuent à plaquer le bateau sur l'eau. C'est ce qui est arrivé à votre infortuné narrateur. En soit rien de bien grave ni de bien méchant, mais selon la loi de l'emmerdement maximum, ça arrive toujours au plus mauvais moment et au plus mauvais endroit. Au moment où cela m'est arrivé, j’étais en train de tirer des bords entre les Sept Îles et la côte, donc je n'étais pas trop fier. Finalement, après pas mal de temps de perdu et quelques suées, Campagne 2 France a réussi à repartir dans la bonne direction, sans trop d'encombres. Le prochain vrac n'interviendra qu'entre la pointe de Bretagne et Ouessant, dans une mer dantesque, mais là au moins c'était de jour.   
Pas trop de dommages dans ces cabrioles, excepté que le moteur, dont l'échappement est latéral, a bu la tasse. L'échappement peut être sécurisé par une vanne, mais comme il est à tribord et que je naviguais bâbord amure, il était donc "normalement" sous le vent et j'avais volontairement laissé la vanne ouverte pour pouvoir faire tourner le moteur de temps à autre afin de charger les batteries. Le problème c'est que lorsque je suis parti en vrac l'échappement s'est retrouvé au vent et il y avait beaucoup de mer. Comme je suis resté assez longtemps couché, les vagues ont petit à petit rempli le tuyau d'échappement, le col de cygne, censé prévenir ce genre d'incident mais jusqu'à un angle de gite "raisonnable», et aussi le bloc moteur. L'eau se mélangeant avec l'huile, on obtient alors ce que l'on appelle de la "mayonnaise". Demandez à votre Garagiste, il vous expliquera ce que c'est et pourquoi ce n'est pas très bon.   
En soit ce n'est vraiment pas un problème et si l'on intervient à temps il n'y a aucun souci pour le moteur. Par contre il vaut mieux éviter de faire tourner la mécanique en l'état et donc, depuis le départ, je n'ai plus de moteur. Tant que l'hydro générateur tourne, pas de souci. Mais par contre, il faut un minimum de vitesse pour que l'hydro générateur fonctionne. Aussi le moteur, bien que plombé, reste un élément de sécurité. Et puis, par principe, quand une "chose" ne fonctionne pas, alors que normalement elle est faite pour être à notre service et non l'inverse, il n'y a rien de plus énervant, donc il faut bien que ça finisse par refonctionner..."   
Halvard, Campagne2France

Bonjour la Terre   
Quel temps il fait chez vous? Ici c'est passages de grains pluvieux, mais plus ou moins dans la bonne direction. Il n'y a pas à dire, le portant c'est mieux que le près. La bonne nouvelle du matin est que la raffinerie de l'Atlantique a fonctionné toute la nuit et que ce matin le moteur tourne nickel chrome, avec de l'huile propre dedans. 6 heures cumulées de raffinage tout de même. Je n’en ferais pas mon métier.   
Il doit juste rester une petite dose de mayonnaise logée dans le filtre à huile que je n'ai pas pu aller chercher, étant donné que je n'ai pas de filtre de rechange sous la main. Le magasinier du Garage de l'Atlantique est parti à 16h00 vendredi et je ne sais ni où est la clef du magasin, ni sur quelle étagère sont rangés les filtres à huile. Ce n'est pas grave, étant donné la faible quantité de mayonnaise qui reste, elle se mélangera avec le reste. On refera une vidange complète avec changement des filtres à Pointe à Pitre. Ca tombe bien, notre partenaire technique Hervé Jacqueline, du garage Citroën Jacqueline de Valognes devrait être à l'arrivée. Lui qui croyait que ce serait des vacances, il s'apercevra que ce n'est jamais bon de trainer pas loin des bateaux de courses, car il y a toujours une bricole à faire, un coup de papier de verre à donner et en plus on passe son temps à salir ce que l'on a nettoyé pour le nettoyer ensuite. Bref, à terre comme sur l'eau, on est toujours occupé avec ces foutus engins. C'est fou ce que c'est exigeant les bateaux de course. Le seul truc qui doit être encore pire ce sont les canassons. Pas question de les laisser au mouillage et en plus il faut leur donner à manger tous les jours.   
Pour l'instant Campagne 2 France est pil-poil dans le nord de Madère. Mais nous sommes trop loin pour voir les îles. C'est très joli Madère. Ce n'est pas tous les jours que l'on y passe et ce sera encore une navigation à programmer, mais avec du temps et avec un bateau sur lequel on en prend pas plein la figure. Le confort y gagnera ce qu'y perdra la performance, mais une fois encore on ne peut pas tout avoir.   
J'ai eu la chance de m'y arrêter une fois à Madère. Et pendant une Route du Rhum en plus. C'était lors de la Route du Rhum 1998, que j'ai faite sur un bateau de 180 mètre! Mais pas en solitaire. Plutôt en bonne compagnie puisque nous étions plusieurs skippers sur le même bateau. A préciser tout de même que c'était un paquebot, le Princesse Danaé. Evidemment nous n'étions pas non plus en course, mais nous la suivions. C'est une nuance importante. Un peu la même que celle qu'il y a entre donner un départ de course ou en prendre le départ.   
Grâce à la taille du bateau, nous avions très bien négocié les dépressions après le départ et fait ensuite une trajectoire parfaite entre Madère et Pointe à Pitre. Il faut dire qu'en mettant Yvon Fauconnier, Jean Le Cam, Jimmy Pahun, Gaël Le Cleach et bien d'autres talents encore sur le même bateau, cela aurait été dommage qu'on loupe la Guadeloupe.   
Tout ça pour dire que je garde un bon souvenir de Madère, mais que comme ce souvenir commence à s'estomper il faudra y retourner voir. Si ça se trouve je serais déçu, car c'est souvent la qualité de la compagnie qui fait la magie d'un lieu, plus que le lieu en lui-même.   
En attendant Madère c'est un peu un jalon sur la Route du Rhum quand on emprunte la Route sud, comme nous le faisons maintenant. De même Les Açores pour la route nord, que personne n'a tenté à ma connaissance cette année (mais comme je n’ai pas d'info sur la Route du Rhum, j'en sais rien).   
"Théoriquement", une fois que l'on a passé Madère on peut espérer être à l'abri des gros coups de vent, du genre de ceux que l'on se prend souvent au départ. Madère c'est par contre un peu tôt pour estimer que l'on est dans les Alizés.   
Grosso modo, quand on passe Madère on peut estimer que l'on a parcouru environ 40% de la Route et que l'on a passé 80% des emmerdements potentiels. Mais il n'y a pas de quoi pavoiser, car même s'il n'en reste "que" 20%, il en suffit d'un pour se retrouver vraiment dans la panade. Même si le virtuel enlève toute échelle à tout, l'Atlantique c'est quand même grand, et quand on est à Madère on n'a pas encore vraiment commencé à traverser...   
A bientôt, je vous laisse, j'ai un Océan à traverser.   
Campagne2 France - Nord de Madère

"C’est souvent la qualité de la compagnie qui fait la magie d'un lieu, plus que le lieu en lui-même...." je partage pleinement, c'est pourquoi, de Madère je me souviens surtout d'une certaine Joao, rencontré là-bas il y a 39 ans, je crois...

Halvard du dimanche

Bonjour

Il parait que le dimanche c'est un jour qui a été inventé pour que l'on ne fasse rien, ou plutôt qu'on ne travaille pas, ce qui n'est pas vraiment la même chose. Il y en a, quand ils ne travaillent pas, ils s'ennuient. Ca me dépasse. Moi je serais plutôt du genre à avoir toujours quelque chose à faire et souvent le travail empiète sur tout ce que j'entreprends, généralement hautement plus important que les tâches obligatoires que l'on appelle "du travail", (style administratif divers, comptabilité, rangement etc.)...

Réflexion faite, je vais finir par me demander si le travail ce n'est pas un truc qui est juste bon pour les gens qui n'ont rien à faire.   
Sur un bateau, la question ne se pose pas comme ça, dans la mesure où il faut bien que l'on turbine 24h sur 24 et 7 jours sur 7 si l'on veut que ça avance. D'ailleurs, même si on veut que ça n'avance pas, il y a du travail quand même. Par exemple réduire la toile ou affaler un spi, ce n’est pas rien.

Donc ce dimanche est un jour comme les autres, avec son lot de joies et de peines, son lot de manœuvres et éventuellement son lot d'emmerdes aussi, qui vont entrainer surement du "travail" supplémentaire. Travail qu'il serait judicieux de faire dès aujourd'hui, et ne pas attendre lundi matin pour s'y mettre, comme c’est le cas pourtant dans le monde du travail.

Comme quoi, c'est encore une preuve que ce n'est pas si sérieux que ça le travail, parce que quand il y a un truc important, je ne vois pas l'intérêt de le reporter du vendredi midi au lundi matin. C'est que ce ne doit pas être si important où si urgent que ça.

Heureusement qu'il y a quand même des métiers où on ne s'arrête pas le weekend end. Par exemple, j'aimerais voir la tête de ceux qui défendent leur sacro saint weekend à rallonge s'ils ne pouvaient pas acheter leur pain le matin parce que la boulangerie est fermée tout le weekend.

Pour ce qui est des soucis éventuels à venir, on appelle ça des avatars, et ceci bien avant qu'un certain film portant ce nom là ai eu un certain succès.

A propos d'Avatar justement, j'en ai récupéré un juste à côté de moi ce matin. Avatar, c'est le nom de francisation de Picoty et c'est donc le nom qui apparait sur l'AIS.

Un peu de compagnie le dimanche matin, ça fait du bien. On pourrait aller prendre un petit café avec JC au bistrot en face de l'église, pendant que Monsieur le curé soutient le moral des troupes et attend avec impatience que tout le monde passe à confesse, histoire d'être informé comme il se doit des ragots du patelin.

Ce serait bien aussi de trouver un journal, et que l'on soit un peu moins des naufragés de l'information, comme c'est le cas depuis le début de cette Route du Rhum.

C'est bien de causer un peu entre amis. On peut deviser par exemple du bord de merde que l'on est en train de faire, qui nous éloigne presque du but, mais si on ne le fait pas on risque d'être encore plus dans la mouise après.

Quand on est dans la panade, c'est toujours plus sympa de partager avec quelqu'un, ça remonte toujours un peu le moral de constater qu'on n'est pas tout seul dans la merde. Il n'y a pas à dire, il y a tout de même une généralité dans les courses, c'est mieux d'être devant.

Mais on ne va pas se plaindre, dans la mesure où il y a aussi plus de la moitié de la flotte qui aimerait bien être à notre place. Même si nous ne sommes pas au premier rang, d'une part ce n'est pas fini et d'autre part il y en a aussi pas mal qui se sont arrêtés au stand et qui n'en sont pas repartis.

Avec le lot de petits ennuis divers et les séances de bricolage, raffinage et autres (je ne vais tout de même pas tout vous dire, car il y en a qui sont toujours prêts à se réjouir du malheur des autres), il est tout de même sympa de constater que nous sommes toujours en course et qu'un jour ou l'autre nous finirons bien par voir le soleil du sud.

A bientôt   
Campagne2 France, à côté de Picoty - Avatar

Bonsoir   
48 heures plus que pénibles sur Campagne2France, heureusement partagées avec mon Compagnon d'infortune Jean Christophe Cazeau sur Picoty.

Sentiment d'impuissance et de frustration que de se voir coincés -bloqués dans une zone merdique entre 2 systèmes de vents, ayant pour conséquence de ne pouvoir aller où l'on veut et de subir une trajectoire erratique sur le bord que l'on estime "le moins pire", l'autre nous éloignant à grande vitesse du but.

JC appelle ça "être coincé dans un placard" dans lequel on ne peut pas bouger et en plus en étant dans une position inconfortable au possible. Moi j'ajouterais que le placard il doit être à roulettes, ayant la désagréable impression que le pot de pue se déplace exactement avec nous.

En soit, ce ne serait pas dramatique, étant donné que c'est le lot de la navigation à voile que d'être dépendant des conditions météo. Mais lorsque l'on s'aperçoit que la porte s'est fermée sous notre nez à 3 heures près et que du coup ceux de devant s'échappent inexorablement, embarqués dans un train dont nous sommes tombés en marche et que nous avons donc loupé définitivement, et qu'en plus ceux de derrière bénéficie d'un système clair, qui les fait fondre sur nous telle la vermine sur le bas clergé breton, ce n'est pas facile à vivre côté course.

Mais le pire c'est qu'en plus on se donne du mal, avec empannages divers dans des vents variables, changements de spi car en plus d'avoir une direction sinueuse le vent est aussi d'une force très variable, avec des rafales à 24 nœuds qui suivent des molles interminables à 8-12 nœuds. Bref beaucoup de manœuvres, de sueur et tout ça pour rien de bien gratifiant. Surtout quand on sait que derrière ils sont tranquilles sur le même bord et probablement sous la même voilure, et qu'ils gagnent des milles aisément sur nous sans effort particulier.

Depuis 2 jours donc j'ausculte soigneusement mon tableau arrière pour voir où pourrait bien être accroché ce satané élastique, qui s'est tendu lorsque L'Express (Pierre Yves Lautrou) s'est arrêté et qui maintenant lui permet de revenir à un train que le nom du bateau prédestine. Impossible de le trouver cet élastique. Sinon j'y mettrais bien un coup de couteau, moi.

Nous allons donc tous nous retrouver pour un nouveau départ de la Ligue 2 de le Route du Rhum. La ligue 1 semble maintenant bien inaccessible.   
L'intérêt en Class40 c'est que nous sommes nombreux et que le niveau est homogène, donc la régate est intéressante quel que soit le niveau où l'on se situe dans la flotte. N'empêche, c'est quand même plus marrant quand on se bat pour les premières places que pour la 13ème.

Le pire c'est que les écarts avec la tête de flotte sont inimaginables. C'est en nombre de jours que cela va se compter, sauf improbable coup de Jarnac, et non en nombre de minutes ou même heures, comme on pouvait s'y attendre étant donné l'homogénéité de la flotte.

Vu de loin, tout le monde doit vraiment se demander ce qu'on fout, à aller à faible vitesse n'importe où.

Heureusement que nous sommes deux, car si l'on racontait ce que nous subissons, personne ne le croirait et l'on pourrait penser que soit on s'est endormi, soit on a abusé sur l'alcool lyophilisé, ou bien même on a fumé les cordages du bateau, à défaut de moquette.

Et bien non, nous sommes dans un placard et chacun pourra témoigner pour l'autre, en glissant un petit billet sous la porte et en espérant que quelqu'un qui passe par là le ramasse et puisse prévenir quelqu'un de venir ouvrir la porte... et aussi en profiter pendant qu'il est là pour trouver ce maudit élastique et aller jouer ailleurs avec, sous un pont ou une grue par exemple.

En tous cas, depuis la terre, cela rameute un peu de monde en Ligue 2 et si vous ne vous lassez pas, le championnat va durer beaucoup plus longtemps qu'en ligue 1.

A bientôt   
Campagne2France, à quelques mètres de Picoty.

Bonjour   
Apparemment nous ne sommes pas sortis de l'auberge et la situation reste compliquée.

A l'issu d'un des nombreux caprices d'Eole, nous nous sommes un peu éloignés entre Picoty et Campagne 2 France, et il y a maintenant une séparation de quelques milles. Ce que la convivialité y perd, la sécurité y gagne un peu, car durant les dernières 48 heures nous étions parfois si proches l'un de l'autre en fonction des fluctuations du vent, qu'il fallait vraiment faire gaffe à la collision entre nous deux. Franchement, en plein milieu de l'Atlantique, qui ne manque pourtant pas de place, cela aurait fait un peu désordre. J'imagine la gueule du constat amiable. Nous étions obligés de nous prévenir mutuellement chaque fois que nous voulions travailler à la table à carte ou même faire une petite sieste (hélas pas assez souvent) pour que l'un veille quand l'autre ne pouvait le faire.

Enfermés que nous étions dans notre placard à roulettes, à constater l'hémorragie des milles perdus sur les groupes de tête et la facilité insolente avec laquelle nos poursuivants nous rattrapaient, nous en avons profité pour deviser copieusement par VHF sur les sujets les plus variés... On a beau dire les femmes bavardes et les marins taiseux, il y a tout de même des clichés un peu dépassés... Si on avait su d'ailleurs, nous aurions pris des oreillettes pour les VHF portables, car quand on est dans le cockpit avec la barre ou une écoute dans une main et la VHF dans l'autre, il en manque nécessairement une troisième soit pour une manœuvre, ou tout simplement pour tenir la bouteille d'eau ou la tasse à café.

Justement, à ce propos, je trouve que dans les courses en solitaire il y a des moments où franchement ça manque un peu de personnel. Remarque, c'est le but des courses en solitaire il parait. Et par définition, dans les courses en solitaire on est tout seul à bord. Tout du moins au début, parce qu'au bout d'un certain temps et d'un certain degré de fatigue, on s'aperçoit que le bateau commence à être envahi par des fantômes. Mais quand même, les fantômes on ne peut pas compter dessus pour quoique ce soit et il faut donc bien se taper le boulot tout seul. Il arrive que ça pose parfois quand même certains problèmes. Des problèmes d'humeur par exemple.

Quand Halvard, après 24 heures de quart, essaye de réveiller Halvard pour prendre le relais, celui-ci a tendance à être un tantinet grognon. La répartition des tâches aussi n'est pas simple. Toujours les mêmes qui se tapent les corvées. Pas très syndical tout ça. Quand aux manœuvres, il faut être partout en même temps. Comme ce n'est pas possible, il y a intérêt à être bien organisé et à faire les choses dans l'ordre. Si l'on doit manœuvrer sur la plage avant et que l'on n'a pas bien anticipé au cockpit, on n'a pas fini de faire des allers et retours. Comme disait ma grand-mère : "quand on n'a pas de tête il faut avoir des jambes". C'est bien vrai ça. Tout le monde le constate, ne serait-ce qu'en s'apprêtant à monter dans sa voiture et en s'apercevant qu'on a oublié ses clefs. On est quitte pour retourner les chercher. Pareil, si on est en train de préparer le spi par exemple, et que l'on n'a pas libéré les écoutes des taquets où des winchs à 'arrière, on est bon pour y retourner dans le cockpit.

Ce n’est pas à un fantôme qu'on va pouvoir demander de faire quoique ce soit à l'arrière quand on est à l'avant, et vice versa. On a beau le savoir, c'est quand même le premier réflexe que de regarder dans la direction où on a oublié quelque chose, pour voir si miraculeusement on aurait pu croire qu'on l'a oublié mais on l'a pas oublié, ou si, tout aussi miraculeusement, les choses ne pourraient pas se faire toutes seules, ou bien si un fantôme, de passage, ne pourrait pas nous rendre un petit service. Mais au final on est bien obligé d'y retourner, car rien ne se fait tout seul et il n'est pas dans la convention collective des fantômes de faire quoique ce soit que quelqu'un d'autre pourrait faire.

Mais il y au aussi des avantages au solitaire. Par exemple on sait qui fait quoi. Les conneries, ce qui arrive très souvent, on sait qui le fait ; les coups de génie, ce qui arrive très rarement, on sait aussi qui les fait. Cela ne parait peut-être rien, mais le nombre de fois où j'ai constaté à terre qu'on ne sait plus qui fait quoi, que c'est drôlement agréable que de revenir à des fondamentaux comme ça

Autre avantage, la liberté. Les petites libertés : on ne s'embête pas trop avec les conventions sociales. Heures des repas, façon de s'habiller, rasé ou pas rasé, cravate ou pas... tout ça on fait comme on veut.

Mais la vraie liberté ne se résume pas qu'à faire que ce que l'on veut. La liberté c'est d'agir en toute logique et selon son libre arbitre pour faire face à des situations données. En d'autre terme, c'est synonyme de bon sens, avec tout de même les contraintes de ne pas faire quoi que ce soit qui puisse nuire à autrui et dans notre cas à la marche du navire et à son environnement.

Hélas, dès qu'une société commence à obliger les gens à faire des choses dénuées de tout bon sens, c'est le signe que la Liberté n'est plus. On a beau écrire le mot en gros à côté de deux autres mots qui ont tout autant perdu leur raison d'être dans un pays ou l'état s'est soigneusement appliqué au fil du temps à tuer tout ce qui est l'expression d'un de ces 3 mots, que c'est pas ça qui la fera revenir.

Donc la navigation en solitaire, c'est encore une liberté que l'on ne nous a pas enlevée. Profitons en pendant que c'est encore possible, car il ya beaucoup trop de gens "responsables" qui appellent notre espace de liberté un "espace de non droit" et qui sont en train de pondre plein de règles et règlements, pour que vraiment, sur terre comme sur mer, l'individu ne puisse plus être ce qu'il est et pleinement maître de son destin.

A bientôt   
Campagne 2 France, Pour l'instant pas trop mal placé dans le championnat Class40-Ligue 2 de la Route du Rhum.

Bonjour   
J'ai bataillé toute la nuit pour essayer de faire marcher au mieux Campagne 2 France, mais à chaque pointage je constatais impuissant que les 3 bateaux un peu plus dans mon Est et dans mon Sud allaient systématiquement plus vite et sur un meilleur cap.   
Enervant non?   
Ca tient à pas grand chose de se faire complètement larguer. Le pire c'est quand on ne comprend pas pourquoi. Les trajectoires sont très proches et il faut croire que tout simplement nous n'avons absolument pas le même vent, étant donné que Campagne 2 France marche théoriquement à la même vitesse que n'importe quel autre Class40.   
C'est assez frustrant car il n'y a rien à faire et si on s'aperçoit que l'on est au mauvais endroit il est en plus impossible de le quitter, car justement on n'a pas les conditions de vent pour le faire.   
Donc il n'y a qu'à attendre, en espérant que ça s'arrange. Voilà tout.   
C'est un peu ça la magie du Rhum, c'est déjà bien d'y participer et quant au résultat, seule la victoire est jolie. Alors que l'on finisse 12ème ou 20ème, qu'en retiendra l'histoire? Cela n'empêche pas de faire au mieux pour faire avancer le bateau, par principe, mais il faut savoir que le résultat n'est pas forcément en rapport avec les efforts fournis. Ca évite les déceptions.   
Campagne 2 France.

La minute essentielle du Professeur Mabire (Faites sortir les enfants…)

Bonjour   
Et voilà. On va peut-être enfin pouvoir la faire cette réunion de Ligue 2 pour voir comment on s'organise?   
Décidément, ce n'est pas banal que de se retrouver à vue à quatre bateaux en plein milieu de l'Atlantique. Pourtant ce n'était pas très bien parti pour moi pour y assister à cette réunion. Problème de bouchons sur le trajet.   
En effet, j'avais un peu lâchement abandonné mon ami JC (Caso, Picoty ndlr) au sortir du pot de pus dans lequel nous étions restés englués pendant 3 jours, ce qui avait permis à Teamwork (Bertrand Delesne) et l'Express (Pierre Yves Lautrou) de le rattraper. Il faut croire que bien mal acquis ne profite jamais, car du coup, en me retrouvant en tête avec un peu d'avance, c'était le meilleur moyen de me retrouver ... derrière. Je suis retombé dans l'espèce de système merdique qui nous avait retenu prisonniers, le "placard de JC", et du coup les rattrapants sont tranquillement passés devant moi en faisant une belle "cuiller" dans mon sud, sans que je ne puisse rien faire.

Dans une situation aussi frustrante, il n'est pas facile de savoir comment s'en sortir, donc le meilleur moyen est encore d'appliquer la formule "quand on ne sait pas où aller, il faut faire de l'Ouest" (dixit Jean Le Cam, Philosophe de la Voile). C'est donc ce que j'ai fait et petit à petit, j'ai réussi à m'extirper de la merdasse pour retrouver un régime de vents plus adapté.

C'est donc un régime "Alizéen" qui s'installe, qui, comme le régime "Elyséen", a son lot de bons moments et de moments plus tendus.   
Le régime général est relativement stable, mais des grains, parfois assez violents, viennent perturber cette belle stabilité ; qui n'est d'ailleurs pas si belle que ça, dans la mesure où le vent souffle pile poil vers la direction où l'on veut aller, ce qui nous oblige à tirer des bords, ce qui n'est jamais simple au portant dès qu'il y a du vent et la mer qui va avec.   
En fonction des grains, nous nous passons ou re dépassons les uns les autres, dans une sorte de chassé croisé permanent.

Les grains ce n'est pas facile à gérer. Le premier que l'on prend, en général ça va. Le vent était modéré avant le grain et lorsque le grain arrive on est sous grand spi et grand voile haute. Et puis le vent, monte, monte... et là, cela commence à ne pas être forcément super agréable. Si on est un peu grisé au début par la vitesse du grand huit de la fête foraine, il arrive un moment où l'on commence à trouver que c’est un peu stressant quand même. Si on ne trouve pas forcément que ça va trop vite, car la vitesse c'est grisant et on est là pour ça, on se demande quand même si la nacelle est bien accrochée sur le rail, et si ledit rail est bien boulonné à l'amorce du virage que l'on devine se profiler. Il arrive un stade où l'on ne domine plus grand chose. Soit accroché à la barre, soit ayant confié le volant à notre fidèle pilote automatique, on regarde les chiffres grimper sur l'anémomètre et lorsque l'on frise les 27/ 28 noeuds on commence à serrer tellement les fesses que si l'on avait une olive coincée dans le cul on en tirerait un litre d'huile. On attend que ça se passe, en priant pour ne pas partir en vrac, ce qui pourrait avoir des conséquences fâcheuses.   
Et puis, si le vent ne se décide pas à mollir, alors que pourtant le grain semble être passé, il faut bien passer à l'action, c'est à dire changer le spi léger maxi, avant que l'histoire ne se termine dans un vrac monumental, ou tout simplement qu'une rafale un peu plus forte que les autres ne transforme notre belle, et précieuse voile ballon en une tenue d'Indien de cinéma, avec des lanières partout. Souvent, la manœuvre de changement de spi est aussi synonyme qu'il est temps de prendre un ris dans la Grand Voile, histoire de pas s'ennuyer, dès fois que la manœuvre du changement de spi ce ne soit déjà pas assez comme ça.   
Il arrive qu'une fois le grain passé on se retrouve un peu sous-toilé. On est dans une situation où on ne sait plus vraiment comment habiller le bateau. Un peu comme devant le fripier à l'armée qui ne vous propose que deux tailles de vêtements : trop grand ou trop petit. D'un côté le risque d'aller un peu moins vite dans les molles, de l'autre le risque, voir la quasi certitude, que dans un grain avec toute la toile dessus, ça se termine mal et que du coup le grand spi si précieux éclate et finisse en lambeaux dans le fond de son sac jusqu'à la fin de la course, en admettant toutefois que l'on ait réussi à récupérer tous les morceaux. Et là, quand il reste encore plus de 1500 milles à faire, on a gagné le pompon.

Les grains, c'est le vent qui monte, mais aussi sa direction qui change, et pas d'un pouillème. Ce sont des variations de plusieurs dizaines de degrés que l'on constate, ce qui fait que lorsque l'on navigue de conserve comme en ce moment, il peut y avoir deux bateaux séparés seulement de quelques centaines de mètres qui font des caps de 40° différents. Car dans un grain, il n'est pas question de garder un cap fixe. C'est plutôt sauve qui peut, plein pot du cul. Du coup la mer peut passer du stade "plaisant", c'est à dire avec les vagues bien orientées pour la glissage, au stade "infernale" avec les vagues qui arrivent sur le côté et qui ont tendance à embarquer l'arrière du bateau et si l'on ne fait pas extrêmement gaffe, c'est des coups à se retrouver "tchu par d'ssus tête".

Avec des telles variations, un bateau peut partir à fond la caisse et larguer les petits camarades qui étaient pourtant juste à côté de lui. Tout dépend exactement où on est par rapport au nuage. Sous le nuage s'ouvre une espèce de boulevard de vent et soit vous êtes bien placés pour l'emprunter, et dans ce cas c'est "roulez jeunesse, les petits amis de la vitesse", soit vous n'êtes pas sur la trajectoire, et là vous vous retrouvez comme des vaques à regarder passer le train. A ce petit jeu, le dernier à avoir tirer le gros lot est Bertrand sur Teamwork, qui nous a collé un petit caramel en partant ventre à terre, alors que nous, à quelques dixièmes de milles près nous n'avons pas eu droit à l'autoroute. Seulement les départementales. Du coup ça va moins vite. Il n'y a plus qu'à espérer que ce soit chacun son tour.   
En attendant, pas beaucoup de dodo, ni de repos quelconque dans ces conditions. On essayes de grappiller quelques minutes de sommeil dans le cockpit, mais sur Campagne2France, comme il n'y a pas vraiment de poste de veille, j'ai bien du mal à me trouver une position qui me permette de voler les précieuses minutes de sommeil. J'ai beau me retourner partout comme un chien qui tourne en rond avant d'enfin trouver la bonne position dans laquelle il va pouvoir se coucher, que moi mon côté chien ne doit pas être assez développé, car je ne la trouve pas.   
Bon, comme j'ai écris ce mail en douze fois, entre deux grains, il est temps que je retourne à la barre, car dans ces conditions, j'ai beau fatiguer plus vite, je barre tout de même un peu mieux que le pilote. Quelle connerie que l'on soit ainsi faits que nous ayons besoin de dormir...   
A bientôt   
Campagne 2 France, non loin de Teamork, Picoty et l'Express

L'humeur d'Halvard du 15 novembre…   
Bonjour   
Evidemment, plus on va vers l'ouest et plus le soleil se couche tard et plus il met de temps à se lever le matin.   
C'est un peu pour ça que l'on a inventé les fuseaux horaires, histoire de pas prendre son petit déjeuner à 18heures ou l'apéro du soir à 7 heures du matin.

Tous les 15 degrés de longitude, il y a une heure de décalage horaire. Un simple calcul d'école primaire permet de comprendre pourquoi. Le soleil met 24 heures pour tourner autour de la terre, ou plutôt la terre met 24 heures pour tourner sur elle-même, mais nous, on ne vois pas si c'est l'un ou si c'est l'autre qui se passe, nous constatons juste que le soleil apparait le matin et disparait le soir.

Il y a 180°de longitude ouest et 180° de longitude Est, soit 360° de longitudes au total, comme il y a 360° dans un cercle, et que l'ange droit bouille à 90°. Donc si le soleil met 24 heures pour parcourir les 360° de longitude, pour revenir à la même heure que la veille sur la même longitude, c'est donc bien qu'il parcourt 15° par heure.

Bref, pour en revenir aux fuseaux horaires, s'il y a 6 heures de décalage entre la Guadeloupe et la France (pardon, la Métropole, vu qu'il se dit que la Guadeloupe est en France et que c'est à Paris qu'il y a le Métro), cela veut dire que les Guadeloupéens font tout comme nous, mais 6 heures après. Au moment où nous prenons notre scotch du soir, ils prennent leur ti Punch du midi. Enfin, ça c'était un exemple pour ceux qui boivent, d'un côté ou de l'autre de l'Atlantique.

J'aurais pu tout aussi bien dire que les gamins en Métropole ont la chance de sortir bientôt de l'école au moment où les pauvres Gouadeloupéens commencent leurs cours, ou que les adultes qui ne sont pas au chômage en Métropole sortent du boulot, au moment où les Gouadeloupéens qui ont un boulot y sont encore, pendant que ceux qui n'ont pas de travail peuvent aller à la pêche ou pointer aux caisses diverses, afin d'assurer leur survie.   
Nous, sur nos petites coques de noix au milieu de l'Atlantique, on ne sait plus vraiment où nous en sommes en termes d'horaires. Nous sommes partis de Saint Malo en heure française, et quelque part nous sommes bien obligés d'avoir cet horaire là en tête, ne serait-ce que par les contacts que nous pouvons avoir avec ceux que nous avons lâchement abandonné à la porte de l'hiver.

Il y a aussi l'heure Universelle. "L'heure GMT", comme disent les Français, alors que GMT ça veut dire "Greenwich Meridian Time", c'est à dire l'heure du méridien de Greenwich, situé exactement à 0° de longitude. C'est bizarre que, malgré Waterloo et Trafalgar, les Français, aiment tant à emprunter des appellations anglaises.

Les Anglais, et par conséquent une bonne partie du reste du Monde, parleront plutôt de "Temps Universel" - "Universal Time". Le fait de considérer l'heure de Greenwich comme l'heure de référence pour le Monde entier, voir l'Univers dans son ensemble, en dit d'ailleurs assez long sur la place que l'on s'imagine avoir sur Terre (ou plutôt que l'on pouvait s'imaginer avoir - l'Angleterre n'échappant pas plus que le reste de l'Europe à la déconfiture de l'Occident). Cette heure "T.U." - Temps Universel - est appelée aussi souvent "Zoulou Time" . Si vous voyez marqué sur un document quelconque 12h00 Z, cela veut dire 12h00 Zoulou, soit 12h00 en Temps Universel, ou en GMT. Pourquoi Zoulou? Pas vraiment d'idée.

Peut-être Zoulou, comme Z dans l'alphabet international, comme Zéro,sous entendu méridien zéro? En tous cas ce serait plausible. Plus qu'une quelconque référence à une noble Ethnie Sud Africaine.

Vu notre proximité entre Campagne 2 France, Picoty et l'Express, on peut estimer que l'on est vraiment dans le même fuseau horaire. Sommes nous à la même heure? Pas sûr. Peut-être que PYL est resté à l'heure française, histoire de ne pas se couper des horaires des rédactions auxquelles il est habitué, que JC s'est déjà mis à l'heure Gouadeloupéenne pour ne pas perdre de temps à l'arrivée pour comprendre quelle l'heure du Ty Punch, et à bord de Campagne 2 France, on aurait tendance à ne se référer uniquement qu'au temps universel, par simplicité, comme ça il n'y a pas à changer d'heure tous les fuseaux horaires et ça ne changera rien sur l'heure locale d'arrivée à Pointe à Pitre. En plus, la vie sociale étant plus que réduite et n'ayant pas la préoccupation de savoir à quelle heure arrivent les invités pour le diner, il n'y a pas vraiment d'heure pour faire telle ou elle tâche

A part cela, nous voguons toujours au portant, et même si nous ne faisons pas la route je confirme que tirer des bords au portant est tout de même plus gratifiant qu'au près. Même si ce n'est pas de tout repos, car la conduite est un peu plus sportive. C'est toujours comme ça. C'est plus délicat à la descente qu'à la montée. Empruntez une petite route sinueuse de montagne, de préférence dans une voiture aux freins plus qu'aléatoires, et vous ne me contredirez pas.

D'ailleurs c'est fou ce que j'ai eu comme mal pour écrire ces malheureuses lignes. J'ai du m'y reprendre en 6 fois, toujours dérangé par l'obligation d'aller sur le pont parce qu'un grain pas bien aimable pointait son nez. En plus, comme chacun sait, "un grain peut en cacher un autre" ( ce n'est pas Fabrice sur SNCF qui me contredira), alors la vigilance sur le pont l'emporte sur l'assiduité au bureau.

Sinon c'est rigolo de voir comment l'élastique entre nos trois bateaux se tend et se détend, en fonction des passages des grains, qui ne peuvent forcément pas être identiques pour chacun de nous, malgré notre proximité

A bientôt   
Campagne 2 France, accompagné de l'Express et Picoty

La Béchamel selon Halvard

Les 24 dernières heures auront été particulièrement cruelles pour les deux navigateurs aux couleurs de Campagne de France. Halvard, (Campagne2France) ainsi qu'il le décrit plus bas, est tombé "dans un pot de pus" aux allures de pot au noir, avec des vents erratiques en force comme en direction, et une mer désordonnée à souhait. Dans le même temps, sa compagne Miranda Merron (Campagne de France), perdait elle aussi de précieux milles dans un marasme météorologique assez dantesque, quand le vent en l'espace de quelques minutes change brutalement en force comme en direction, rendant impossible l'établissement d'un plan de voilure adapté.

Le couple de Barneville-Carteret a donc toute la nuit vu ses adversaires s'échapper, tandis qu'il puisait dans ses réserves d'énergie et de sommeil pour maintenir un semblant de progression vers la marque. C'est peut-être là le point positif de cette infernale journée ; l'arrivée n'est plus qu'à environ 900 milles pour Miranda, et 1 200 pour Halvard.

"Bonsoir   
Encore une fois j'ai l'impression d'être tombé dans une béchamel infernale.   
Bien placé entre Teamwork et mes 2 poursuivants Picoty et l'Express, je me suis pris un grain épouvantable et j'ai perdu de vue mes poursuivants qui étaient à 3 milles derrière.

Maintenant je me retrouve encore une fois sur une route parallèle au bateau juste devant moi, Teamwork, mais ma vitesse est 2 nœuds moins vite et mon cap 20° moins bon. Impossible d'empanner, sinon je repars en marche arrière.   
Voyant le merdier dans lequel j'étais, mes poursuivants étant assez loin derrière pour voir ce qui se passait ont évidemment empanné. Ce que je ne pouvais pas faire étant donné que j'étais déjà pris dans la nasse.

Mais le plus surprenant, c'est que j'ai entre 1 nœud et 1noeud et demi de courant dans la gueule! Non seulement cela explique la grosse différence de vitesse, mais surtout le courant étant contre le vent, cela lève une mer pas possible, un peu comme dans le Raz Blanchard, toutes proportions gardées bien évidemment.

Mais du coup le bateau est tellement secoué, que les voiles ne portent pas, ce qui est encore un élément peu favorable à la vitesse, mais on peut à peine se tenir debout dans le bateau ou le cockpit tellement ça remue.

Franchement rencontrer des courants pareils au large, c'est pas banal. Un courant de 1,5noeud qui porte au Nord Est? J'espère que cela ne va pas durer et que je vais pouvoir sortir de cette veine (ou plutôt cette déveine) de courant assez vite car cela n'arrange pas mes affaires, qui sont pourtant pas brillantes ces temps ci.

Etonnant. Je ne sais pas si Teamwork, qui a ouvert cette route juste devant moi a eu la même chose? En tous cas, comme d'habitude le bateau devant prend bien soin de fermer la porte derrière lui et de jeter la clef à la volée. C'est vraiment une sale manie dans cette Route du Rhum. Une certaine goujaterie.

En tous cas, je trouve que la Route vers Pointe à Pitre est décidément bien compliquée et je trouve que j'ai un peu toujours tendance à me trouver au mauvais endroit au mauvais moment. Si l'on s'en réfère aux statistiques, j'aurais tendance à miser plutôt sur l'incompétence que sur la malchance, étant donnée qu'elle revient un peu trop sur le tapis celle là.   
Evidemment ceux qui sont dans leur canapé suite à un abandon, sont encore plus que moi au mauvais endroit, mais comme consolation, on fait mieux.

En attendant il serait temps que ça s'arrête ces coups pourris, car franchement, ça gâche le voyage. Mais au point où j'en suis, on n'est plus à ça près... et pendant que je tape sur le clavier, il tombe des cordes et le vent se casse gentiment, mais surement, la figure. Ca promet. Trouvez-moi le Tour Operator. Je vous passe mes coordonnées 22N et 40°45'W. Notez les biens, c'est le trou du cul du monde. En tous cas pour l'instant. Une chance, ça pue pas (pas encore, l ne manquerait plus que ça...). Bon je crois que je suis parti pour bivouaquer ici cette nuit, car le vent s'est cassé la figure et le peu qu'il y a est de toutes les directions. Si ça pue pas, ça sent pas bon en tous cas. Me voilà pris comme un tacot dans la vase.

Demain il fera jour et je vais regarder maintenant qui est derrière pour me rattraper et avec qui je vais pouvoir jouer. Normalement on a un arrangement avec Brieuc (Groupement Flo) et on doit finir au contact sur la Guadeloupe. Je le fait pas exprès, mais passez lui bien le message que je fais tout ce qu'il faut pour l'attendre. Par contre il ne faut pas qu'il me double trop longtemps avant la Guadeloupe, sinon je vais avoir du mal.

Bon à plus tard

Campagne 2 France - dans le noir.

Maintenant que le jour commence à se lever, je peut visualiser la "merdasse" où j'ai été englué toute la nuit. Monstrueuse, abominnaffreuse.

Sur plusieurs milles, une vaste zone gris foncé à très foncé, avec une activité nuageuse intense, le tout surplombé par des monstruonimbus.

Bref le vrai pot de pus. De nuit en plus pas moyen de voir une sortie quelconque.   
Résultat, le passage à la caisse est sévère. encore plus de 30 milles perdus cette nuit et en plus, si je ne veux pas retourner dans cette merdasse il va falloir que je fasse tout le tour de la paroisse.

Une vraie déviation façon DDE, où ils vous font faire des km de détours abscons, alors que la route est barrée sur seulement 200m et qu'en plus, ça aurait pu rouler dessus tout le weekend, vu que personne ne bossait, mais il aurait fallu enlever les panneaux et les remettre le lundi matin, donc trop de travail.

Bref, me voici sur le mauvais bord, histoire de e rapprocher encore plus lentement du but et d'attendre un peu ceux de derrière, mais ça aura bien été la marque de fabrique pour moi de ce Rhum 2014 : jamais là où il faut quand il faut.

Bon, je retourne sur le pont pour faire avancer le bourrier, déjà que l'on ne va pas très vite et pas dans la bonne direction, ce n'est pas la peine d'en rajouter."

"L'atterrissage du poisson volant sur le pont, c'est un peu façon motard qui se gamelle sur une chaussée bien râpeuse sans combinaison."

"Bonjour?

Il doit faire déjà jour en "Métropole". Ici c'est encore la nuit. Première nuit assez sympa à bord de Campagne 2 France. Une nuit paisible qui succède à une nuit pénible. C'est décidément varié une transatlantique à la Voile. Comme il n'y a plus de lune et que pour une fois le ciel était assez dégagé, place aux étoiles.

Un beau ciel étoilé, c'est quelque chose que les citadins ne connaissent plus, étant donné que pour les voir, les étoiles, il ne faut pas qu'il y ait des réverbères partout. On vit une drôle d'époque, où on nous saoule avec les économies d'énergie, l'épuisement des ressources etc..., mais il nous faut de la lumière partout. Même quand le citadin, un peu pris par une certaine nostalgie de lointaines racines rurales qu'il pense avoir eu, quitte sa cité pour venir s'installer "à la campagne", la première chose qu'il demande c'est qu'on lui mette des lampadaires sur le petit chemin de terre qui va jusqu'à son "cottage".?Vous ne savez pas ce que vous louper à vivre sous le néon ou autre halogène, ou led maintenant, histoire de se donner bonne conscience car les led consomment moins. Mais le mieux serait de tout éteindre.

D'une part tout le monde profiterait du ciel étoilé et les actes rejoindraient les discours quant aux économies d'énergie.??La nuit fut donc assez paisible, avec une veille attentive tout de même aux variations de vent et de mer, car dès que le spi est en l'air la vigilance s'impose car on peut vite partir en sucette avec le monstrueux paquet de toile que supportent ainsi nos Class40.

?Les noctambules les plus bruyants sont les quelques poissons volants qui sont venus se crasher sur le pont. C'est toujours quelque chose qui surprend un peu quand un poisson volant fait un atterrissage, forcément brutal, sur le pont. Je ne sais pas à quoi c'est du. Ils ne regardent pas devant eux, c'est sûr, où ils pensent à autre chose, ou se sont endormis en volant. Toujours est-il que lorsqu'ils atterrissent sur le pont, ça leur fait un réveil brutal. En plus l'antidérapant du pont est tellement agressif qu'ils y laissent un paquet d'écailles.

L'atterrissage du poisson volant sur le pont, c'est un peu façon motard qui se gamelle sur une chaussée bien râpeuse sans combinaison. Il y laisse de l'épiderme. Si je le vois je le rejette à l'eau et il est quitte pour se retrouver dans son élément en se demandant encore ce qu'il lui est arrivé. Si malheureusement je ne le vois pas, on retrouve au petit matin le poisson sur le pont.

Ca c'est quand on a de la chance. Parce qu'aussi, dans sa course folle, le poisson volant peut atterrir à un endroit incongru et je ne le verrais pas tout de suite. Au bout d'un certain temps, troublé par une certaine odeur, il faudra que je me mette en quête de là d'où ça peut venir. Il n'est pas rare ainsi de retrouver un poisson volant au fond dune baille à bouts ou dans le "lazybag" (les toiles sur la bôme qui servent à maintenir les plis de la grand voile quand elle est arisée). Evidemment j'en ai déjà mangé du poisson volant. Je dirais qu'au point de vue gout c'est entre le maquereau et la sardine, pour faire référence à ce que je connais. Donc pas mauvais. Par contre, c'est pas comme le poulet, les ailes ne se mangent pas!

C'est pas mal fait les ailes. Ce sont des sortes d'arêtes avec de la peau entre et ça se replie bien nickel le long du corps quand le poisson est dans l'eau, je suppose. En vol il déploie ses ailes un peu comme on ouvre un parapluie et voilà la bête affublée de 2 plans porteurs non négligeables de chaque côté du fuselage ? En aviation, il y a l'éternel débat entre "aile haute", c'est à dire au-dessus du fuselage, comme beaucoup de Cessna, ou certains Focker, ou même les Breguet Atlantique de notre Marine que l'on voit parfois nous survoler en mer, et "aile basse", comme la plupart des avions de ligne ou petits avions de tourisme.

Chacune des 2 solutions a forcément ses avantages et ses inconvénients et aussi forcément ses partisans et ses détracteurs. Ayant assisté un jour à un débat passionné entre deux aviateurs sur le sujet, et aucun des deux n'arrivant vraiment à l'emporter dans la discussion et à convaincre son collègue, le partisan de la solution "aile haute" a fini par lâcher qu'il n'avait jamais vu un oiseau "aile basse" et que comme la Nature avait toujours raison, c'était donc lui qui avait raison... Sans appel... et pour les poissons volants, c'est plutôt "aile haute" aussi ? Bon, c'est la fin de la nuit. Un grain se pointe derrière. Je retourne au taf.

A bientôt"

L'Humeur d'Halvard : "nous nous en allerons quand le vent soufflera"   
"Bonjour

Les Terriens qui regardent nos traces à la loupe et qui les décortiquent doivent penser qu'on est complètement bourré. Nos trajectoires sinueuses et nos vitesses moyennes en dents de scie d'un pointage à l'autre sont très révélatrices d'une conduite sous l'emprise de l'alcool, ou autres substances diverses.

Et bien non. Pas la peine de souffler dans le ballon, ce sont les grains qui se chargent de souffler dans le spi. Depuis quasiment le lever du jour Campagne 2 France navigue dans des gris, de nuances diverses. Le système nuageux est extrêmement dense, très actif et d'une rare complexité. Résultat, des passages incessants de grains et des variations de vent en force et directions hallucinantes. Pour résumer, plus ou moins 30° pour le vent, ce qui fait des changements de direction de 60° quand même, et entre 12 et 28 nœuds pour la force du vent.

L'empannage est une manœuvre complexe sur un Class 40 quand il y a du vent et de la mer, et on ne peut pas jouer les bascules comme avec un petit dériveur. En plus, les plus grosses variations de directions se font en général sous les grains, c'est à dire au moment où le vent commence à monter brutalement, et c'est plutôt le moment de prendre le guidon pour faire en sorte de ne pas finir au tas, que de se lancer dans des manœuvres délicates.

En plus, empanner pour aller chercher systématiquement le bon bord serait souvent une manœuvre veine. D'une part ce serait pour quelques minutes car il y a pas mal de chance pour que le vent revienne à la direction initiale, et d'autre par en conservant le même bord c'est souvent le meilleur moyen de ne pas aller se coller au cœur de la merdasse. Ainsi, telle la chanson de Renaud, "nous nous en allerons quand le vent soufflera" et j'ajouterais "là où le vent nous poussera". Bon an mal an, c'est tout de même vers l'Ouest ou vers le sud que le vent soufflera, donc à peu près là où on veut aller.

Alors mieux vaut une route sinueuse plus ou moins dans le bon sens, que soit pas de vent, soit dans la tronche.   
Tout ça pour vous dire de pas vous inquiétez, on est assez fatigué, mais si vous voyez nos routes bizarres c'est tout simplement qu'on fait ce qu'on peut avec ce qu'on a.

Rassurez vous, nous n'avons pas fumé les cordages ou bu le bidon de gazole de 10 lites supplémentaires qu'on nous a imposé bêtement, alors qu'on a des réservoirs fixes exprès fait pour ça. Mais il parait que c'est trop compliqué de contrôler à l'arrivée la quantité de gazole qu'il reste dedans ...

A noter que la plupart des réservoirs sont de forme parallélipédique, à savoir qu'en faisant longueur x largeur x hauteur, on obtient facilement le volume dans un forme aussi simple (CE1 ou CE2?) et que même certains réservoirs, comme ceux de Campagne 2 France, sont translucides et gradués... Enfin, comme on est en France, il vaut mieux pondre une règle qui rajoutera quelques lignes à un règlement déjà copieux, que de faire preuve d'un peu de sens pratique ou de pragmatisme, ce qui est la même chose, mais peut-être que ça occupe moins de monde. On ne change pas un pays comme ça....   
Un grain arrive, j'y retourne.

A bientôt   
Campagne 2 France - dans le gris - et aussi dans la pluie de temps en temps - un peu d'eau douce ça fait du bien... au début."

Anniversaire…   
Drôle d'anniversaire en fait, car d'une part je pensais être moins loin de la Guadeloupe, mais surtout mieux placé.

A part ça la mer est très agitée et donc ce ne sont pas des conditions paisibles, mais néanmoins, je confirme : le portant c'est mieux que le près!!! Même si on ne fait pas la route et que les bords sont un casse-tête, lorsque je regarde derrière et que je vois les grosses vagues, la mer chaotique et très agitée et les 25 nœuds de vent, je me dis que l'on va dans le bon sens, à défaut d'aller toujours dans la bonne direction.

Sinon, pour ce qui est de l'anniversaire, je me remémore ce que disait Tabarly : "je ne comprends pas pourquoi on fête les anniversaires, c'est un jour comme un autre, on prend juste une journée de plus et on ne prend pas un an en un jour".... Grand philosophe tout de même!

Bon, la route est encore longue (650 milles, en route DIRECTE, je précise, vers la pointe nord de la Guadeloupe, donc nous avons encore le temps de "profiter" d'être en mer.

Amitiés et bonjour à tout le Cotentin, qui me manque beaucoup, surtout s'il fait beau.

Halvard Campagne 2 France

Et voilà!

Alex Pella a gagné la Route du Rhum Destination Guadeloupe, et c'est bien mérité.   
Ayant loupé d'un cheveu la victoire à la Transat Jacques Vabre, voici une belle récompense pour un grand talent.   
Pas vraiment une surprise d'ailleurs pour les observateurs avertis, ne se contentant pas, comme la presse franco française, de mettre systématiquement en favori un Français. Donc Viva Espana ! (je ne peux pas faire les accents qui vont bien avec mon clavier en peau de méduse)

Une lecture attentive du dossier de presse CAMPAGNE DE FRANCE, mettait bien Alex Pella en super favori, comme le soulignait très justement Miranda Merron.

Donc encore bravo Alex. Tu seras probablement reparti quand j'arriverais, donc nous aurons l'occasion ultérieurement de fêter ensemble ta victoire.

Je n'ai rien pour trinquer à ta victoire. De toute façon, s'il y avait eu quelques boissons alcoolisées à bord, ça fait longtemps qu'elles auraient été bues jusqu'à la lie, mais le cœur y est.

Gloire au Vainqueur, malheur aux vaincus et comme l'a si bien dit Michel Malinovski, qui a loupé d'une poignée de secondes la victoire dans la première Route du Rhum en 1978, "Seule la Victoire est jolie".

En fait je pense que c'est plutôt au talentueux et regretté Jean Noli, qui a prêté sa plume pour écrire le livre portant ce titre, à qui l'on doive cette belle formule qui restera dans l'histoire. Jean étant d'origine italienne, il est donc logique de rendre à César ce qui appartient à César.

A noter aussi que Jean Noli est également l'auteur du merveilleux "Fortune de Mer", narrant l'épopée autour du Monde de Kersauzon et de son équipage à bord de Kriter II pendant la Course des Clippers.

Dans le registre historique Jean Noli a également écrits plusieurs livres passionnants, tel "Le Choix" racontant le terrible dilemme de la Marine Française durant la deuxième guerre mondiale. Un très bon livre aussi sur la tragique épopée des sous-mariniers allemands (75% de pertes tout de même) ayant pour titre "Les loups de l'Amiral".

Bref, un auteur que je vous conseille plus que vivement, dans un registre assez varié maritime et historique, mais toujours très bien écrit. Bonne lecture.

A bientôt

Campagne 2 France - pas de bibliothèque à bord infortunément

L'humeur d'Halvard   
"Etant donné que l'arrivée se profile petit à petit pour moi, il est temps de parler d'un sujet soigneusement éludé jusqu'alors, histoire de ne pas se faire mal dès le début.

Je ne parle pas de la course, car tout le monde ne parle que de ça et je n'ai donc rien à ajouter.   
Non je veux parler de "la Bouffe". Vaste sujet, comme dirait une certain Colonel (non, pardon, je voulais dire Général, je devrais m'en souvenir vu qu'il y a plein de gens qui y font référence tout le temps, de préférence à tort et à travers).

J'ai bien dit La Bouffe et non Le Manger. Avec le mot "manger" s'associe souvent l'adjectif "bon" et "le bon manger" sous-entend que l'on fait son marché quotidiennement, que l'on y passe un peu de temps pour préparer les divers ingrédients, et surtout que l'on partage le fruit de cette noble tâche avec quelques convives, et néanmoins amis, qui ont en général la bonne idée d'apporter quelques bouteilles, histoire que l'on puisse goûter ensemble si c'est bien du vin. Donc pas question de "bon manger" à bord, étant donné qu'il n'y a pas de marché à proximité, que l'on n'a pas de temps à consacrer aux tâches culinaires (on n'a pas le matos pour non plus, d'ailleurs) et surtout, comme c'est une course en solitaire c'est râpé pour ce qui est du partage des repas.

Donc quand on nous demande "vous mangez quoi alors?", on répond souvent pour éluder un peu la question : "du lyophilisé". Je ne sais pas si notre interlocuteur est bien plus avancé avec ça. Donc ça vaut le coup de rentrer un peu plus dans le détail du "Lyof". Ces produits existent depuis pas mal d'années déjà, et on en parle tellement à l'occasion de chaque course au Large, que le "Lyof" a du faire couler autant d'encre qu'il n'a absorbé d'eau. En effet, le "Lyof" c'est du déshydraté. Cela se présente le plus souvent sous la forme de sachet en plastico/alu. Ce sont des repas tout fait, il n'y a qu'à rajouter de l'eau bouillante dans le sachet, bien touiller, refermer le sachet soigneusement (les pinces à linges viennent astucieusement renforcer la fermeture zip en général intégrée dans le sachet), attendre, en général 2 fois plus longtemps que ce qui est indiqué sur le sachet si vous ne voulez pas que ça continue à se réhydrater dans votre bide, et après on "retouille" et on mange. Le plus surprenant, c'est que ce n'est pas mauvais du tout... au début en tous cas.

Le problème, c'est que quelque soit les plats, il y a comme un certain goût commun. Avec notre longue expérience du Liof, nous avons trouvé la parade à ce léger inconvénient. Il faut varier les marques autant que les plats. En effet, il y a plein de marques, originaires de plein de pays différents. Et curieusement les marques issues des pays pas forcément au sommet de l'échelle gastronomique s'en sortent plutôt pas mal en goût et qualité.

Ainsi, parmi nos marques préférées figurent en tête de liste du lyophilisé anglais et Néo Zélandais. Comme quoi. Mais nous avons aussi du norvégien, de l'allemand, un peu de français (très peu), de l'américain. Ainsi nous arrivons à varier suffisamment les goûts pour des très longues étapes. Je n'ai pas parlé du lyophilisé italien, le plus ancien du monde et un des meilleurs, car tout le monde le connait, ça s'appelle les pâtes (la pasta). Mais nous n'en avons pas à bord, car même ça c'est trop compliqué à faire et nous n'avons pas la casserole, l'égouttoir, etc... Nous avons juste un petit "Jet Boil", qui peut faire bouillir 1/2 litre d'eau en à peine quelques fractions de minutes. Redoutable d'efficacité (on peut même raffiner de l'huile de moteur avec, j'en ai fait l'expérience).   
  
L'avantage du "Lyof", hormis sa préparation aisée, c'est le poids et aussi le conditionnement qui permet d'une part de garder le repas chaud pendant très longtemps, ce qui est pratique si vous avez une manœuvre qui intervient justement au moment où il ne faut pas, mais qui sert aussi de gamelle, car on mange directement dedans (avec une cuillère quand même), donc pas de vaisselle ni à trimballer ni à faire. Le rêve des célibataires en quelque sorte. Mais si vous vous intéressez plus en détail au "Lyof", je vous conseille d'aller directement à la source Lyophylise.fr et de contacter Ariane à Lorient, elle connait tout, fait toutes les marques et peut judicieusement vous conseiller.

En tous cas le lyophilisé est maintenant la base de la nourriture de l'Aventure et de l'Extrême et même, comme il n'y a pas trop de problème de conservation, il parait qu'il y a un certain nombre de cinglés qui croient à la fin du Monde, et qui sont évidemment persuadés qu'ils seront les seuls survivants, qui en stockent pas mal, histoire de faire face pour quand il n'y aura plus de Supermarché, (ce qui marquera effectivement vraiment peut-être non pas la fin du monde mais en tous cas la fin d'un certain monde). Mais à part le lyophilisé, sur Campagne 2 France nous avons tout de même quelques petits extras fortement appréciés.

Tout d'abord, nous avons eu la chance pendant la première semaine de course de nous régaler avec les délicieux produits laitiers des Maîtres Laitiers du Cotentin. Si vous ne connaissez pas, je vous conseille d'essayer. Il y en a par exemple un qui a un nom facile à retenir, c'est le petit Montebourg. Rien à voir avec l'ex ministre qui fait maintenant, parait-il, une super école de commerce, ce qui prouve bien que ce qui pêche vraiment dans nos universités c'est l'orientation, vu que quand il était ministre à l'Economie, n'importe quel pékin moyen s'est vite aperçu qu'il était meilleur en communication qu'en économie et que c'est donc pour une école de "com" qu'il avait des aptitudes. Passons. Non, Montebourg, c'est un charmant petit bourg du Cotentin, d'où le nom du produit laitier en question.

A part ces bons produits laitiers, dont la durée de vie n'est pas éternelle, car leur appétence rivalise aussi avec l'absence de frigo, il y a quelques autres trucs que j'aime bien en bateau.

Par exemple le foie de morue. Avec un filet de citron, rien de tel pour bien commencer la journée. Par contre il faut faire gaffe à pas renverser l'huile si vous ne voulez pas transformer le bateau en "holidays on Ice".   
Il y a aussi des trucs qui manquent et que l'on ne peut pas trop prendre, d'une par à cause du poids et d'autre part à cause de la conservation. Le pinard c'est surtout à cause du poids et aussi parce que l'alcool à la barre c'est déconseillé. Le Camembert c'est à cause des deux, du poids et de la conservation.

Mais il y a tout de même la possibilité, côté fromage, de se rabattre sur des produits tout à fait honorables et qui en plus ont l'air fait exprès pour nous en bateau, entre autres. Je veux par exemple parler des Minibabybel. C'est vraiment le top en bateau. D'une part, pas de problème de conservation, même si de l'eau tombe dessus le fromage reste bien protégé avec sa couche de cire, et d'autre part, c'est tout de même justement sympa d'avoir encore du fromage après quasiment 3 semaines de course. La cire c'est pas mal aussi. C'est bien connu, ça amuse les enfants qui ont à la fois le plaisir de l'ouvrir 'tout seul" et ensuite le plaisir de la malaxer et de jouer avec pour faire toutes sortes de figurines diverses ou autres "patachonneries".

Evidemment il faut être derrière pour pas qu'ils laissent la cire n'importent où et pour pas non plus qu'ils jouent justement sur la belle moquette de la maison de location, mais en tous cas, pendant ce temps là, ils sont sages. Et comme nous nous sommes restés aussi un peu des grands enfants, la cire ça nous amuse pareil. Autre avantage, une petite fuite sur un boulon ou dans le système de ballast et hop, vous alliez le plaisir gustatif avec le bricolage utile. Il n'y a pas d'équivalent. Certains me parleront de la gomme à mâcher (chewing gum en français) qui peut aussi boucher des trous, mais franchement ce n'est pas le même apport nutritionnel ni le même plaisir de goût. Au point où ils en sont sur les listes à rallonge de matos obligatoire pour la soi-disant sécurité, je pense qu'ils pourraient rajouter le Minibabybel, ce ne serait pas plus mal.

Côté pain, curieusement, j'aime bien le "Pumpernickel". Comme quoi, même d'Allemagne, il peut venir des trucs bons à manger. La légende veut que le nom de ce pain, sorte d'amas brunâtre composé de diverses céréales, provienne de l'époque de la conquête de l'Allemagne par les troupes napoléoniennes et que lorsqu'un habitant, pas trop rancunier, aurait proposé un morceau de ce pain à Napoléon, le petit Corse aurait répondu dédaigneusement que c'était juste "bon pour Nickel", Nickel étant le nom de son cheval. Ensuite, avec la déformation prononciative à laquelle nous ont habitué les nombreux films "historiques" qui font parler les Allemands comme dans La Grande Vadrouille, mais curieusement les Américains avec un accent de titis parisiens, le "Bon pour Nickel" serait devenu "Pumpernickel".

Comme toutes les légendes, je n'ai aucune idée si elle est véridique. Il faut dire que, comme Napoléon n'est pas un personnage qui m'a fasciné outre mesure, je suis bien incapable déjà de savoir si son cheval s'appelait vraiment Nickel. Le Normand en général est assez méfiant des personnages qui se veulent grand rassembleur de la République, et qui au passage en profite pour en remettre une couche sur toutes les libertés individuelles, qui nous sont si chères. Cela n'empêche pas qu'à Cherbourg nous avons une belle statue de Napoléon qui montre l'Angleterre, peut-être en signe de défi, ce qui était bien prétentieux.

Mais pour montrer que ce n'est pas pour ça que nous vivons dans le culte du Grand Homme, je ne peux que citer l'anecdote d'un papy qui promenait régulièrement son petit fils au pied de la statue et qui lui disait "regarde, c'est Napoléon", mais au bout de plusieurs de ces visites le gamin a tout de même fini par demander à son grand-père qui était le monsieur qui était assis sur le dos de Napoléon, dont il n'avait jamais entendu parler auparavant... C'est vrai quoi, Napoléon c'est quand même plus un nom de cheval, qu'un nom de monsieur."

Bon appétit.

Campagne 2 France - en approche du "bon manger"

Premiers mots d'Halvard :   
"Je suis un peu dépité. Cette course ne s'est pas du tout déroulée comme je l'espérais.   
J'ai toujours été en décalage avec les éléments, à l'image de cette arrivée et je me suis trouvé au vent de la Guadeloupe au près dans 35 noeuds de vent pendant qu'à mon vent, Criquioche glissait sous spi. Je suis éreinté, heureux d'arriver, et super heureux du magnifique résultat de Miranda…"