

Heureux qui comme Ulysse

*La vie est bien trop courte,
pour naviguer trop peu...*

*C'est en ces termes que nous décidons ce projet voilà près d'un an, un peu frustrés comme tout propriétaire de bateau de ne pouvoir naviguer plus souvent et plus loin. La première démarche consiste à négocier auprès de nos employeurs respectifs l'autorisation de s'absenter pour un congé sabbatique d'août à septembre. Jean Luc (44) est enseignant dans le Brabant wallon, Thibaut (40) consultant en marketing dans un cabinet basé à Malines. Moins de 12 mois plus tard, nous voici sur *Ultreia* à embarquer nos sacs et parcourir la dernière check-list.*

Ultreia – premier nommé d'une lignée qui commence à s'allonger – notre Dehler 29 ne demande qu'à sortir de son box pour découvrir le large, les grands espaces, les îles, caps et autres baies.

Le 5 août 2008, c'est le départ de Bouzigues, notre port d'attache situé sur l'étang de Thau et le coup d'envoi d'une croisière de 50 jours et 1.700 milles en mer Tyrrhénienne.



Un rêve de 20 ans, notre première traversée vers l'île de Beauté...

Cap au 90... vers Couronne, le bec de l'aigle, le cap Sicié et Porquerolles... Notre projet consistait initialement à longer les côtes du golfe de Gènes, mais l'envie d'une vraie traversée est trop forte et nous décidons de mettre le cap vers la Corse. Une traversée mystifiée, idéalisée, reportée par prudence – ou crainte – depuis les 20 ans que nous naviguons le long des côtes du sud de la France.



• Approche de la Revelata (Calvi)

Après une nuit de navigation sous une pluie... d'étoiles filantes, un sentiment de conquérants emplit nos cœurs ; nous voici fiers, ivres d'enthousiasme à l'atterrissage en baie de Calvi. Moment magique de voir les pans de hautes montagnes se découper au sortir de la nuit sur un horizon gris, rose, orange, rouge. Émotion de cette première traversée de près de 120 milles, de ces heures en fin de nuit sans lune au bon plein à 5 nœuds, attirés par une brise d'Est qui nous fera vite oublier les quelques heures de moteur du début de nuit.

En ce 10 août, Calvi est bondé et il nous faut nous replier vers la marine de Sant Ambroggio. Suivent les mouillages autour du cap Corse, de Centuri et de Santa Maria, peu avant le port de Macinaggio également pris d'assaut par les plaisanciers nombreux. La Corse est fidèle à la légende que nous nous étions construite au fil de ces années d'attente, la joie est immense d'avoir réservé sa découverte à une arrivée par la mer sur notre bateau...

Mouillage au pied du Stromboli

Deux semaines plus tard, nous arrivons à Cetraro. Nous sommes loin des îles d'Elbe, de Ponza et d'Ischia et de leurs eaux agitées par les vedettes vrombissantes croisées pour arriver jusqu'ici. Ce village calabrais perché est calme en cette fin de matinée d'un samedi de marché ; nous dégustons une Peroni – bière locale – accompagnée d'une portion de Pizza al taglio. Le lendemain à la fine pointe de l'aube, avec une

petite boule en travers de la gorge, c'est vers le mythique Stromboli et l'archipel éolien que nous pointons l'étrave...

Le cône fumant étonnamment régulier apparaît sur l'horizon et se rapproche peu à peu, au fur et à mesure de notre progression. Nous déposons notre mouillage à quelques encablures d'une plage noire de terre de lave avant de partir à la découverte des lieux en annexe... La nuit sera surréaliste, agitée par une houle et un courant opposé au vent qui nous feront tourner sur notre ancre et dériver dans leur lit avec un air venant de l'arrière du bateau... Nous sommes à 600 milles de notre point de départ...



35 heures de traversée vers Cagliari

C'est à Palerme que nous embarquons Roger (62). Il vient temporairement compléter le trio pour les quarts de navigation durant la traversée de 160 milles prévue entre la Sicile et la Sardaigne. Il s'agira de la plus longue traversée du voyage. La traversée au départ de Trapani à la pointe Ouest de la Sicile se déroule sur une mer d'huile où durant de longues heures, le moteur est mis à contri-

bution dans une nuit sombre sans lune... En fin de matinée, les côtes de la Sardaigne se devinent au loin ; c'est à cet instant que nous faisons la rencontre émouvante de deux bans de dauphins qui viennent cabotiner autour de la proue d'Ultreïa...

Nous entrons à cet instant dans les eaux de la réserve du cap Carbonara pour poser le pied à Villasimius, port nouvellement créé à l'ouest du cap.

En ce 1^{er} septembre, nous sommes à la moitié de notre congé sabbatique. C'est la rentrée en Belgique, nous profitons du bonheur qui nous est offert d'être là, loin du stress des cartables, des embouteillages de fin d'été, mais nous pensons aussi à nos proches restés au pays... pensées spéciales à Ernest, fils de Thibaut et Lisa, fille de Jean-Luc qui font leur entrée en secondaire...

Rentrée aussi pour Roger qui débarque à Cagliari pour reprendre le vol Alitalia vers Bruxelles.

Au cœur de la Swan Rolex Cup à Porto Cervo

La remontée de la côte Est sarde s'effectue principalement au portant dans une houle bien établie qui nous fait naviguer sous spi à 8 nœuds et... partir au lof juste devant *Arbatax*...



Swan Rolex Cup à Porto Cervo

Nous abordons les falaises du golfe d'Oroséi, l'île Tavolara, Olbia, avant de découvrir Porto Cervo, berceau des bêtes de régates du club huppé du Yacht Club Costa Smeralda. Nous profitons de cette arrière-saison pour oser glisser notre coque de moins de 9 mètres dans la marina fondée il y a près de 40 ans par le milliardaire Aga Khan. Nous restons sans voix devant ces coques de course, le va-et-vient des stewards sur leurs zodiacs qui assistent à l'appareillage et à l'amarrage de ces voiliers inestimables. Le snobisme d'une jet-set fortunée et d'un club où l'on se sent tout juste toléré contre paiement d'un droit d'amarrage deux fois supérieur aux ports moins élitistes, est sensible mais supportable en ce mois de septembre. Il nous semble évident que l'accueil eut été plus distant encore en pleine saison

Le jeu en vaut la chandelle et nous prenons plaisir à flâner le long des quais, à commenter le degré de préparation des équipages ou l'armement, à rêver de faire partie du prochain départ de régates prévu le lendemain. Nous ferons connaissance en fin de soirée d'une équipe de voiliers qui, durant la nuit procède aux réparations expresses de jeux de voiles des concurrents ; ils nous parlent de journée de travail de 20 heures... depuis plusieurs semaines, car les courses se succèdent sans discontinuer dans ce temple de la régates...

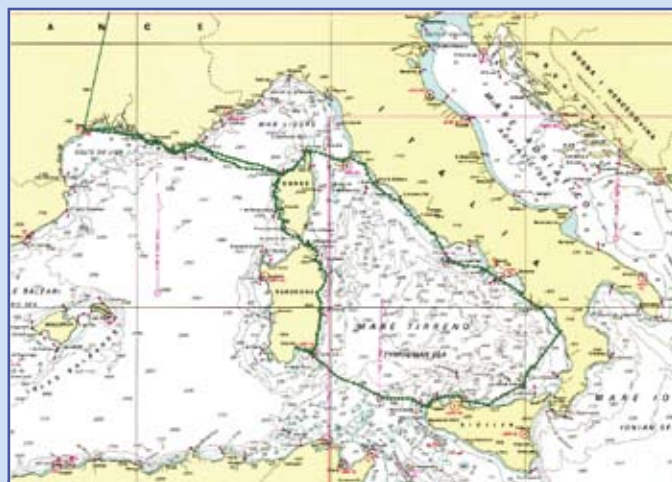
Séquence émotions...

Après un détour dans l'archipel de la Maddalena, une remontée par l'ouest de La Corse et sa réserve de la Scandola, nous redécouvrons Calvi en septembre, beaucoup plus accueillante que lors de notre première escale d'août. Une brise de nord-est nous fait décoller de l'île de beauté le 20 septembre en fin de matinée pour une traversée

encore plus rapide que l'aller, car c'est en fin de nuit que nous touchons terre à Cavalaire-sur-Mer.

4 jours plus tard, alors que le soleil se couche dans un ciel rouge orange, Ultréïa retrouve son poste à Bouzigues. L'émotion nous envahit, cœurs serrés de finir une aventure, de réaliser une croisière rêvée, de développer une amitié forte ; envie de continuer le voyage et joie de retrouver les êtres chers restés en Belgique... C'est quoi le prochain projet ? C'est quand le prochain voyage à bord d'Ultréïa ?

• Jean-Luc Vandenbulcke
Thibaut Georjin



Côté pratique :

- 50 jours de voyage
- 46 jours de navigation
- 42 escales
- 1.778 milles parcourus
- Moyenne 38,6 milles par jour de navigation

Mais encore :

- 225 litres d'eau minérale
- 250 litres de gasoil
- Budget « all inclusive » de 75 euros/jour

Les plus :

- Dehler 29, le maître achat de la catégorie, 5 nœuds dès 12 nœuds de vent apparent, raideur à la toile, confort à bord.
- Maxsea 6.0 fort à propos conseillé par Cédric de chez Passion, facilité et fiabilité, intérêt pour la météo à l'écran après avoir téléchargé les fichiers Grib via un téléphone portable.
- Le spi : plaisir de la voile « technique » et turbo sous vent arrière allure bien inconfortable sans cette voile ballon.

Si c'était à refaire :

- Nous envisagerions l'utilisation de l'enrouleur de génois... moins efficace sans doute mais flexible en navigation sous conditions variables et pour limiter la place sacrifiée à bord pour le rangement de trois gros sacs (Génois, Foc, Solent/tourmentin).
- Génération d'énergie : nous n'avons pas trouvé de solution verte compatible avec la taille du bateau pour développer l'autonomie énergétique