

La belle odyssée de Nomades

Carpe diem ! Six mois par an, ce couple de néo-Calédoniens rejoint leur Selene 60 pour une navigation méditerranéenne sans contraintes, au gré de leur insatiable curiosité. *Neptune* les a retrouvés le temps d'un mouillage italien ensoleillé, près de Brindisi. Texte Michel Luizet - Photos de l'auteur

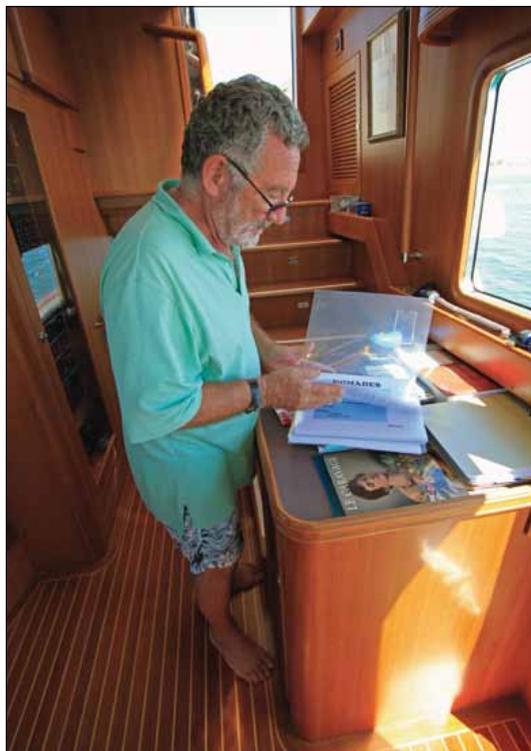


En route pour la Croatie ! *Nomades* et son équipage au mouillage, près de Brindisi. Leur Selene 60 a été mis à l'eau il y a moins de deux ans.



C'est loin, très loin de chez eux que Jean-Yves et Roselyne ont décidé de vivre leur nouvelle vie de retraités. Durant six à sept mois par an, ils quittent leur appartement de Nouméa, en Nouvelle-Calédonie, pour un long voyage de 16 000 km jusqu'aux rivages méditerranéens. Sur place, ils retrouvent *Nomades*, un *Selene* 60 qui leur a été livré en septembre 2011 à San Remo. Le couple a entamé au printemps dernier sa deuxième saison complète à bord de leur trawler de 20 mètres de long. Après une navigation en Corse et le long de la côte occidentale de l'Italie, *Nomades* est parti cette année de Raguse en Sicile – où le bateau avait été hiverné – pour une remontée de l'Adriatique via Malte et le Montenegro. «L'escala à Venise sera le point d'orgue de notre saison 2013», se réjouit Jean-Yves qui a concocté longtemps à l'avance le calendrier des principales étapes où les copains et la famille sont invités à les rejoindre pour faire un bout de route en leur compagnie. «Pour le reste, rien ne presse ! déclare le capitaine. On croque la pomme tous les jours !» Lorsque *Neptune* est parti à sa rencontre à la mi-juin, *Nomades* était amarré sagement depuis plus

Nomades amarré à un ponton de Marina di Brindisi. Ce port à l'écart de la ville, moderne et bien sécurisé, est une base arrière idéale pour visiter la région des Pouilles.



Chaque nouveau passage est invité à consulter le livre des procédures dans lequel Jean-Yves a consigné le mode de fonctionnement des appareils du bord, de la mise en marche du moteur... à celui des toilettes électriques.

de quinze jours à un quai de la marina de Brindisi aux deux tiers vide. Le couple pratique un style de navigation buissonnière originale qui permet d'assouvir leur appétit pour l'histoire et la culture méditerranéenne. «80 % de la croisière se déroule à terre, reconnaît Jean-Yves. À chaque escale ou presque, nous louons une voiture pour visiter la région. Les proches suivent nos vagabondages sur un blog avec photos à l'appui. Si l'on veut voir autre chose, il faut accepter de laisser le bateau plusieurs jours au port. Découvrir la terre à partir de la mer, voilà notre credo !» Le bilan de la saison 2012 traduit cet état d'esprit.

Une navigation buissonnière

Nos plaisanciers sont aussi des adeptes du saut de puce. «La plus longue étape a été inférieure à 100 milles et nous n'avons passé que deux nuits en mer...» Sur sept mois de navigation, le *Selene* a parcouru 1 680 nautiques pour 287 heures moteur. C'est moins de 60 milles par semaine, et pourtant, quel programme ! Tour de Corse, île d'Elbe, îles Pontines, baie de Naples, Capri, Vulcano, Lipari. Au printemps, le couple reste deux mois en Sicile. Ils feront 4 000 km en voiture ! Le *Selene* fait ensuite escale à Malte pendant plusieurs semaines. Encore une île ! Nos néo-Calédoniens sont attirés comme des aimants par ces bouts de terres isolées, qui ont tant de points communs avec la leur. Si Jean-Yves ne semble pas trop avoir l'âme d'un capitaine au long cours, il a de l'expérience à revendre. Formé à la dure école du lagon de Nouméa et du Pacifique sud, il sillonne la Nouvelle-Calédonie de long en large depuis plus de trente ans. À son arrivée en Calédonie au début des années 70, il s'achète une petite ACM pour découvrir le lagon, passe à du sérieux avec un trawler Cheoy Lee, puis, plus récemment, à un *De Fever* 57. Avec ce dernier, le couple part en 2010 plus de six semaines dans l'est calédonien à la conquête de Lifou, Ouvéa et des îles Loyauté. Un spectacle grandiose. Cette même année, Jean-Yves s'interroge sur son avenir. L'aventure aurait pu se poursuivre en Nouvelle-Calédonie, mais l'homme a besoin de nouveaux défis. Ce sera la Méditerranée, plutôt que le Pacifique, trop vaste. ▶



Que l'on soit dans un port français ou italien, la pendille à l'art de souiller le pont en dépit de toutes les précautions prises. Un nettoyage méticuleux après chaque sortie est indispensable.



Quatre amarres valent mieux que deux. Le *Selene* affiche 57 t en pleine charge sur la balance !

Le tableau de bord du fy est pourvu de deux Raymarine E120 W, mais c'est l'application iPad de Navionics, plus simple d'utilisation, qui sert le plus.





Au cours des navigations prolongées, Jean-Yves inspecte la cale moteur toutes les deux heures en vérifiant la température à l'aide d'une sonde portable à rayon laser.



Le repas du midi est pris sur le fly à l'abri d'un imposant hard-top que l'on peut bâcher entièrement.



La mise à l'eau de l'annexe est une manœuvre qui réclame de la dextérité malgré l'efficacité d'une grue Steelhead Marine, conçue pour soulever jusqu'à 750 kg.

► En peu de temps, il vend son faré de Nouméa avec vue imprenable, confie les clés de son entreprise à son associé, et se met en quête d'un nouveau bateau d'occasion en surfant sur les sites spécialisés. Il craque au départ pour un Fairmont 70 avant de se raviser. Un Nordhavn 60 basé à Vancouver lui fait de l'œil.

Une gigantesque salle des moteurs

À Cannes, l'importateur des Selene en France, Louis-Charles Koubi, le contacte pour lui faire une proposition difficile à refuser. Un propriétaire américain vient de renoncer à la commande d'un 60 pieds en cours de finition. Son prix est aligné sur celui d'une occasion récente. Banco ! Jean-Yves réceptionne son bateau trois mois plus tard à San Remo. Il est aussitôt immatriculé aux Iles Vierges britanniques via une société de service qui gère le pavillon. Cela a du bon d'être domicilié outre-mer ! Le Selene échappe ainsi à la TVA française à condition toutefois de quitter la communauté européenne tous les dix-huit mois. Seule contrainte : posséder une sécurité aux normes Solas 1, ce qui ne pose pas de problème pour un Selene à vocation océanique. ►

L'Italie des Pouilles

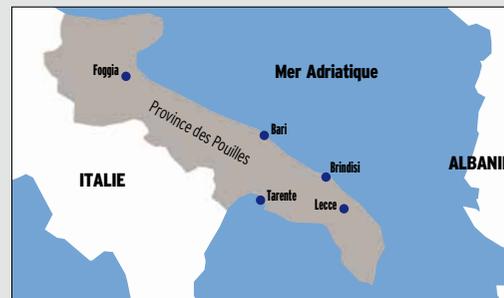
Figée par un soleil de plomb, la région des Pouilles représente l'Italie lointaine, paisible et hors des sentiers battus. Brindisi et Bari sont ses ports principaux.



Couronné d'une colonne romaine, le grand escalier Virgilio descendant jusqu'au quai est le lieu emblématique de Brindisi.

Capitale de la province italienne des Pouilles, Brindisi est un port aux dimensions spectaculaires. Cette double anse naturelle en forme d'Ypsilon, protégée par une immense digue, est profonde de plus de deux kilomètres. Connue du grand public pour être le point de départ de liaisons maritimes vers les îles grecques de Corfou et Patras, Brindisi révèle un passé prestigieux. C'est ici en effet que se terminait la fameuse Via Appia qui traversait la Rome antique d'ouest en est depuis la capitale. La fin de la route est ici symbolisée par un large escalier au cœur de la vieille ville qui descend jusqu'au quai d'honneur. À son sommet, une colonne antique confère au lieu une certaine majesté. Sur l'autre rive,

un monument musolinien à la gloire des marins, encore plus imposant, semble lui répondre. Brindisi est une belle endormie qui est un peu boudée par les plaisanciers. Il est vrai que le littoral de la province des Pouilles, côté Adriatique, est plutôt rectiligne et présente assez peu de mouillages d'intérêt. Pourtant, le port dispose de bonnes infrastructures d'accueil. Marina di Brindisi, située à l'écart de la ville, offre 638 anneaux répartis sur une demi-douzaine de pannes ainsi que tous les services liés à la maintenance d'une grande vedette. Le port de Brindisi constitue aussi une excellente base arrière pour partir à la découverte des Pouilles, réputées pour la qualité des fruits et de l'huile d'olive.



La région des Pouilles correspond au talon de la botte italienne. La côte albanaise est à moins de 50 milles.



Dans le vieux port, les infrastructures restent sommaires et ont conservé leur charme d'antan.



La pêche côtière à Brindisi reste une activité encore très dynamique en dépit de la raréfaction du poisson.



Dans l'avant-port de Brindisi, sur l'Isola Forte a Mare, se dressent les ruines d'une vieille forteresse normande.

► *Nomades* ira chercher le coup de tampon d'export en Tunisie, à Sidi-Bou-Saïd. Mille milles en guise de croisière inaugurale. Un bon galop d'essai pour mettre à l'épreuve ce trawler hauturier de près de 60 tonnes que l'équipage découvre. Deux ans plus tard, *Nomades* n'a plus de secret pour Jean-Yves. Il règne désormais en maître dans cette salle des machines gigantesque, où trône un John Deere Heavy Duty de 341 ch. Il n'y a pas de moteur de secours. «*L'angoisse du monomoteur, c'est dans la tête*», rigole notre capitaine.

Rien n'est laissé au hasard

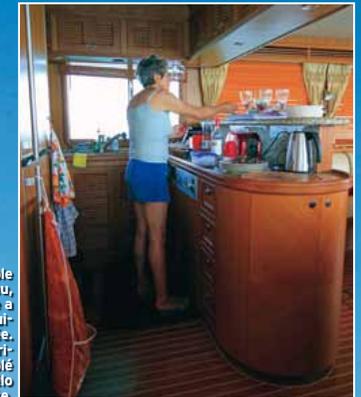
En cas de défaillance, le moteur se met en mode dégradé et permet de rejoindre à trois nœuds le port le plus proche. Et, dans le pire des cas, le générateur peut prendre le relais en se couplant à l'arbre d'hélices. Que les inconditionnels de la double motorisation se rassurent. Le chantier propose en option du 2 x 267 ch John Deere ou du 2 x 330 ch Cummins. Jean-Yves l'admet : le pire ennemi du moteur, c'est le carburant de mauvaise qualité. «*Avant de remplir les cuves de 8 500 litres de gas-oil, je présente toujours ma petite éprouvette de contrôle au pompiste. Simple précaution.*» En rythme de croisière, le ratio conso/distance était, lors de la saison 2012, de 3,14 litres au mille pour une vitesse moyenne de 8/9 nœuds. Pour le capitaine de *Nomades*, le John Deere est un véritable chameau ! Côté équipe-

ment, le Selene dispose d'un groupe électrogène qui n'est utilisé pas plus de quatre heures par jour au mouillage et d'un dessalinisateur branché sur le 220 V, distillant 140 litres d'eau douce à l'heure. Précautionneux, Jean-Yves a fait ajouter, sur le hard-top du fly, des panneaux solaires «*afin de maintenir en permanence une charge de batteries correcte*». Quant à la climatisation, elle n'est utilisée que très exceptionnellement par l'équipage, habitué aux grosses chaleurs. Pour la navigation, Jean-Yves a souscrit un abonnement à Météo Consult et fait appel régulièrement à l'application Weather 4D, qu'il juge très au point. Deux traceurs de cartes Raymarine E120W équipent les postes de pilotage. Le skipper consulte également sur son ordinateur le logiciel

Maxsea, «*formidable pour la richesse de sa bibliothèque cartographique et pour parer à toute erreur de positionnement*». Enfin, la tablette iPad intégrant l'appli Navionics est toujours à portée de main, «*tellement pratique et facile à utiliser !*». Lors des manœuvres de port ou d'ancrage, Jean-Yves ne



Le «*pilothouse*» ne compte qu'un seul fauteuil face au tableau de bord. Sur le côté, l'escalier quart de tour conduit aux cabines. La suite propriétaires dispose de sa propre descente.



Véritable cordon bleu, Roselyne a organisé sa cuisine à son goût. Le frigo américain est doublé par un congélateur en suite.

Équipé d'un unique 341 ch John Deere, *Nomades* parvient à consommer moins de deux litres au mille à 7,5 nœuds de moyenne.



C'est l'heure du digestif. Jean-Yves propose à la dégustation un rhum nicaraguayen très rare, offert par un ami de passage. Un régal !

► quitte jamais sa télécommande Yacht Controller, qui permet d'agir sur les moteurs et les propulseurs avant et arrière. Il est ainsi au plus près de l'action, tandis que son binôme, Roselyne, gère les amarres ou la pendille. À l'avant, deux ancres de 40 et 63 kg, pour la principale, sont à poste. «Nomades a été surpris à dérapier une ou deux fois en Corse. J'ai préféré changer pour du lourd.» Paré pour la grande croisière !



La porte du tableau arrière conduit au local technique qui peut être aussi converti en cabine de marin.

Plein de projets de croisières

Après deux saisons, le couple de navigateurs a fait déjà le plein d'instant magiques. La Corse, où ils n'avaient jamais mis les pieds, fut la grande étape de la croisière 2012. «Ce fut deux mois inoubliables autour de l'île de Beauté.» D'autres souvenirs ? «La côte Amalfitaine et le bordel du port d'Amalfi : l'ambiance y est extraordinaire !» À la fin de l'automne, Jean-Yves et Roselyne laisseront leur trawler à Punat, en Croatie, pour retourner chez eux en Nouvelle-Calédonie. Les projets pour la saison 2014 ? La Grèce probablement, mais il faudra bien deux années pour en venir à bout ! Carpe diem ! ■



Toutes les manœuvres sont assistées par une télécommande Yacht Controller, qui permet de diriger le bateau à distance. La baille à mouillage abrite deux lignes de 100 et 70 mètres de long en cablot de 13', reliées à deux ancres de 40 et 63 kg ! «Ceinture et bretelles !»



Selene 60, la star du chantier chinois

Lancé par le chantier en 2007, le 60 pieds est le trawler océanique par excellence, qui bénéficie de toute l'expérience d'un chantier arrivé à maturité.

Fondé en 1998 par Howard Chen, un ingénieur naval taiwanais installé dans la région de Canton, le chantier Jet-Tern est devenu en moins de quinze ans l'un des plus puissants constructeurs de trawlers traditionnels au monde. La marque décline neuf modèles de 42 à 66 pieds ainsi qu'une nouvelle gamme de yachts explorer de plus de 25 mètres. Le 59, rebaptisé en 2009 Selene 60, est un peu l'archétype de la gamme trawler. On y retrouve tout ce qui fait l'identité de la marque : une timonerie surélevée avec pare-brise inversé, un pont portugais protecteur en forme de bouclier, des accès latéraux aux passants depuis le poste de pilotage. La silhouette est massive et dégage une impression de robustesse renforcée par la présence d'une étrave pourvue d'un bulbe censé améliorer la glisse du bateau. À l'intérieur, le canevas est plus au moins le même en fonction des modèles. La timonerie s'étale sur deux niveaux, avec un espace salon-cuisine de plain-pied et, plus en avant, un «pilothouse» équipé d'un coin dînette. Entre les deux, un escalier conduit à la suite propriétaires, un autre monte au fly-bridge qui ne possède pas d'échelle extérieure. Deux cabines, dont une avec lits superposés, sont réservées aux invités. Pur bateau de voyage, le Selene 60 dispose aussi, derrière la cabine d'armateur, d'une buanderie avec machine à laver, à sécher, et congélateur supplémentaire.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur coque/h-t	18,56/19,83 m
Largeur	5,44 m
Tirant d'eau	1,93 m
Poids en charge	57,5 t
Carburant	8 500 l
Eau	1 900 l
Cabines	3
Couchettes	6 (+ 1 marin en option)
Catégorie CE	A

LE TEST NEPTUNE

John Deere 6125AFM75 - 341 ch @ 1 800 tr/mn

Régime (tr/mn)	Vitesse (nœuds)	Conso (l/h)	Rendement (l/mille)	Autonomie* (milles)
1 100	7,5	16	2,1	3 300
1 300	8,6	25	2,9	2 400
1 500	9,5	39	4,1	1 700
1 900	10,7	84	7,8	900

Conditions de l'essai : 4 personnes à bord, mer plate.

PRIX DÉPART CHANTIER

1 570 000 USD HT avec 526 ch John Deere

CONTACT

Chantier Import. Selene Yachts (Dongguan, Chine)
Selene Yachts Méditerranée/selene-yachts.fr

Le local arrière possède un accès direct à la salle des machines. C'est ici que Jean-Yves a entreposé ses cannes à pêche et ses outils.



La cabine du propriétaire dispose d'une salle de bains privée. Elle donne un bon aperçu de la qualité du travail des ébénistes.



La buanderie, très pratique, fait le tampon entre la suite propriétaires et la salle des machines.

