



LA FOLLE AVENTURE DE JADE EN ALASKA

Navigation sous Covid



Quand le propriétaire de « Jade », Joël Marc, retrouve l'été dernier son Selene 66 pour une campagne de navigation en Alaska, il n'imagine pas que la situation pandémique transformera son début de croisière en véritable cauchemar. « La Covid rend fou », affirme le navigateur. À lire le récit de son aventure ubuesque, on ne peut que lui donner raison !

Texte Joël Marc avec Michel Luizet - Photos de l'auteur et DR

Joël Marc est de la trempe des grands aventuriers de la mer, un globe-trotteur toujours en quête de nouveaux horizons, qui a enchaîné toute sa vie les grandes traversées océaniques et les buts de voyage les plus insolites. Après plus d'un demi-siècle de pérégrinations maritimes, ce médecin radiologue basé en Nouvelle-Calédonie présente un CV de plaisancier au long cours impressionnant. Propriétaire successivement de quatre voiliers océaniques, il cumule à leur bord plus de 200000 milles nautiques, soit

une distance équivalente à dix tours du monde ! Son terrain de jeu préféré ? Le Pacifique, bien sûr, mais sous toutes les latitudes, de la Nouvelle-Zélande à la Terre de Feu jusqu'en Antarctique, en passant par le Japon, le Kamtchatka, les Aléoutiennes et l'Alaska. Joël a également sillonné l'Atlantique dans tous les sens, fait escale sur les îles de Saint-Hélène et d'Assomption, caboté le long des côtes brésiliennes et sud-africaines, ainsi que celles du Nord-Est américain. Depuis 2013, le Calédonien a changé de monture. Il a effectué sa transition de la voile au moteur en s'offrant un Selene 66,

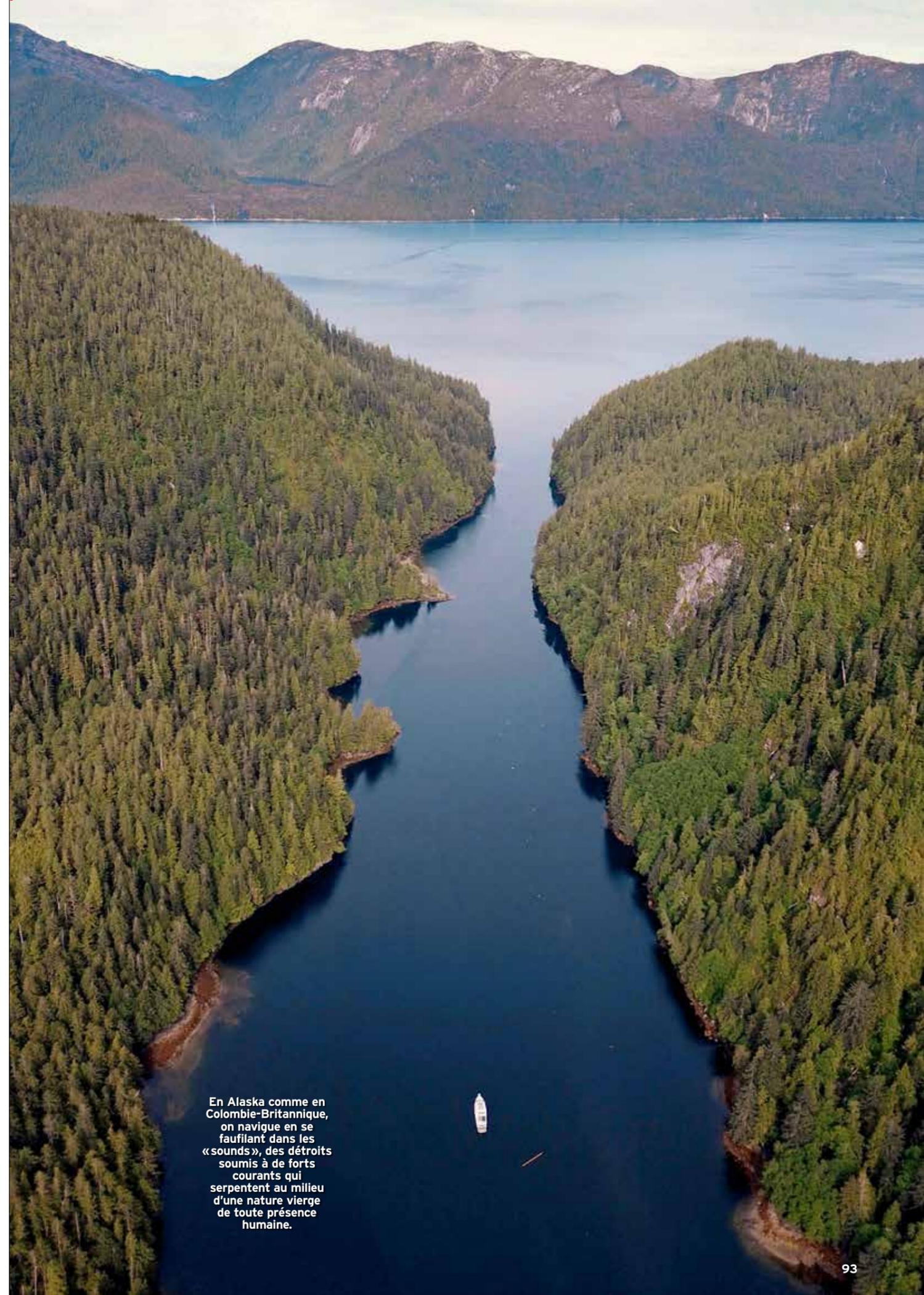
authentique trawler de 22 mètres de long et fort d'une autonomie que Joël estime à presque 6000 milles (lire l'encadré sur le bateau page 100). Avec *Jade*, Joël a entrepris la remontée Sud-Nord du Pacifique depuis la Nouvelle-Zélande jusqu'au Japon. À la découverte du Japon durant trois saisons succède une traversée fantastique qui conduit Joël et son équipage à Vladivostok puis aux îles Aléoutiennes. Depuis 2018, le navigateur s'est pris de passion pour l'Alaska et le Nord-Ouest américain. Il y vient chaque saison de mai à octobre pour y découvrir tantôt la Colombie-Britannique ou le Puget Sound américain, tantôt les parties les plus reculées de l'Alaska où, en été, l'absence quasi totale de vent est particulièrement propice à la navigation en trawler.

Un programme chamboulé

Neptune suit les aventures de *Jade* depuis sa première croisière en Nouvelle-Zélande. Après plusieurs aventures captivantes en Alaska, relatées dans des numéros précédents, nous retrouvons Joël au tout début de sa dernière campagne américaine, amorcée en juin 2021. La planète entière est alors sous cloche en raison de la pandémie, mais cela ne l'a pas empêché de rejoindre l'île de San Juan, tout près de la frontière américano-canadienne où *Jade* a été hiverné. Les circonstances sanitaires vont néanmoins compliquer son plan de navigation initial, qui consistait à gagner directement l'Alaska. Les choses ne se sont pas déroulées comme prévu. La suite, c'est Joël Marc qui nous la raconte. ►



À bientôt 75 ans, le Néo-Calédonien Joël Marc possède un CV nautique digne d'un capitaine au long cours. Avec « Jade », il a déjà effectué cinq campagnes estivales entre le Puget Sound, la Colombie-Britannique et l'Alaska.



En Alaska comme en Colombie-Britannique, on navigue en se faufilant dans les « sounds », des détroits soumis à de forts courants qui serpentent au milieu d'une nature vierge de toute présence humaine.

Juin 2021

Je ne me doutais pas en atterrissant à Friday Harbor (île de San Juan) que cette nouvelle campagne américaine serait aussi mouvementée. Autant dire d'emblée que la Covid a empêché mes équipiers habituels et ma famille de me rejoindre aux États-Unis. Après quelques jours passés à déshiverner le bateau, je me rends devant chez mon ami Mark afin de préparer avec lui la remontée vers Ketchikan, porte d'entrée de l'Alaska. Mark est adorable avec moi. Ce douanier mène une vie intense: une femme urgentiste, quatre enfants en bas âge, une grande maison perchée dans les bois dominant la baie et un job à temps plein. Celui-ci consiste essentiellement à contrôler les ferries chargés de touristes entre Friday Harbor et Vancouver, les plaisanciers américains naviguant vers la magnifique Colombie-Britannique (l'Ouest canadien) ou les avions privés de l'aéroport local. Toutefois, depuis dix-huit mois, son activité est à l'arrêt. La frontière avec le Canada est hermétiquement fermée en raison de la pandémie.

Une panne électronique

En remettant le bateau en route, l'électronique me lâche sans crier gare. Non seulement le système principal Simrad (GB 60), mais aussi son backup indépendant du premier, constitué d'un ordinateur Shuttle et de programmes de navigation, communication et météo... Une catastrophe imprévisible, mais certainement liée à une absence totale d'utilisation pendant plusieurs mois. Je décide alors de me rapprocher de mes amis de Gig Harbor, près de Seattle, où je sais que l'un d'eux, Mark Tilden, est un excellent informaticien et électronicien. De plus, avec son copain Joel, il doit m'accompagner dans ma remontée vers l'Alaska. Je vais donc les chercher «à domicile»! Je navigue en solo au départ de San Juan jusqu'à Gig Harbor distant de 150 milles, aidé par un vieil iPad

Joël Marc s'est plié de bonne grâce aux règles locales: masque FFP2 et pass sanitaire sont de rigueur dans l'État de Washington.



De belles demeures victoriennes jalonnent les rives du Puget Sound, qui hébergent quelques grandes fortunes de la côte ouest américaine.



d'occasion équipé de cartes Navionics. Ce petit coin de l'État de Washington est un vrai paradis. Seattle, siège de Microsoft, d'Amazon, de Boeing et de Starbucks, a beau être toute proche, la bourgade de Gig ignore l'agitation de la grande ville. Une baie abritée du mauvais temps, des rivages

couverts de forêts de sapins odorants, de belles maisons victoriennes en bois, des sentiers de randonnée dans tous les sens. Ici comme bien souvent aux États-Unis, pas de clôtures entre les maisons. Les résidents ont un ponton en commun pour pouvoir amarrer plusieurs bateaux devant leur

maison. De toute évidence, on vit heureux à Gig Harbor! Mark vient inspecter les dégâts électroniques. L'appareil HS a dégagé une odeur de feu électrique et une petite fumée blanche avant de tomber en rideau. Le technicien se montre circonspect. Une solution pourrait consister à échanger le traceur défectueux par son double installé au flybridge, mais rien qu'à voir la masse de câbles qui s'entrelacent dans le réduit technique derrière les instruments, ce n'est pas une mince affaire! Je lui dis de s'intéresser d'abord à l'autre, demande de réparer en priorité le backup, ce *computer Shuttle* qui me permet également de communiquer par satellite Iridium et de recevoir ainsi les indispensables fichiers météo. Son diagnostic tombe: le système est foutu. Il faut tout changer, à commencer bien sûr par l'ordinateur. Il me commande sans tarder un NUC sur Amazon, et nous prenons

Destination touristique populaire, Gig Harbor est un havre de paix à moins de dix minutes de Tacoma et à une heure de Seattle. Nous sommes au bout du Puget Sound, un golfe du Morbihan puissance 10, parsemé d'îles sauvages. «Jade» est mouillé au premier plan.



Joël Marc pose dans le cockpit de «Jade» aux côtés de Mark, le douanier de Friday Harbour qui s'est pris d'affection pour le plaisancier français et son trawler.



Le Simrad GB 60 et l'ordinateur de sauvegarde ont rendu l'âme après plusieurs mois d'hivernage.

rendez-vous avec Naya, à Monaco, pour installer Iridium et OpenCPN avec les fichiers Grib. Trois jours plus tard, je retrouve un système identique au précédent, mais je suis littéralement sidéré de voir la puissance de ce boîtier NUC ultracompact. Me voilà de nouveau équipé d'une cartographie électronique, d'un système de communication Internet par satellite, d'un accès aux prévisions météo... La réparation du Simrad GB 60 peut attendre.

Tracasseries frontalières

Je peux maintenant me consacrer tout entier à mon objectif de navigation: rejoindre l'Alaska! En juin 2021, un navire de plaisance se rendant depuis l'État de Washington jusqu'en Alaska est autorisé à transiter par la Colombie-

Britannique, territoire canadien. L'accord entre les deux pays est néanmoins soumis à des règles draconiennes. Deux options s'offrent à lui. La première: le navire traverse sans faire escale au Canada. Il n'a alors aucune formalité à faire. Les bâtiments de la compagnie Alaskan Ferries le font régulièrement, ainsi que les barges et remorqueurs qui assurent le trafic marchand entre les deux États américains. C'est aussi le cas des bateaux de pêche au saumon qui passent l'hiver à Seattle et remontent en Alaska pour la saison d'été. Naviguer de nuit dans l'archipel reste néanmoins dangereux. Les obstacles rencontrés en cours de route que sont les troncs d'arbres à la dérive sont capables d'endommager sérieusement un petit navire. La seconde option consiste donc à traverser en s'arrêtant dans un mouillage pour ▶



► passer la nuit. Impossible d'énumérer toutes les démarches et contraintes à respecter. En gros, il est interdit de débarquer ou d'avoir un contact avec la terre. Il faut en outre respecter un parcours préétabli. La navigation se termine, comme il se doit, par un arrêt au premier poste frontière pour inspection.

Pavillon jaune obligatoire

Pour *Jade*, les feux sont au vert. J'ai effectué par avance sur Internet toutes les démarches possibles. Le transit est bien accepté par le Canada. Il ne me reste plus qu'à retrouver l'ami Mark en me rendant à la douane de Friday Harbor située à quelques milles de la frontière américano-canadienne.



Sur la cartographie, la taille des flèches rouges montre la puissance du courant, qui peut atteindre 15 nœuds dans certains détroits. Autant bien choisir son heure de passage!

Avant la tombée de la nuit, l'équipage jette l'ancre dans des anses entourées d'une nature grandiose. Dans ces contrées, la navigation nocturne est possible, mais vivement déconseillée en raison des troncs d'arbres qui dérivent.



La rive se reflétant sur la surface de l'eau génère des effets visuels fascinants.

Échange de photos et embrassades, car nous ne devrions pas nous revoir avant longtemps. Pour cette traversée, nous sommes trois. Mes équipiers Mark et Joel possèdent tous deux un trawler *Selene*. Ce sont des plaisanciers expérimentés qui se révéleront des marins de grande valeur. Premier saut de puce jusqu'à la frontière canadienne. Nous hissons le pavillon canadien et le pavillon jaune de quarantaine que nous avons l'obligation de garder jusqu'au

bout. Ce pavillon «Q» signifie que l'on attend l'autorisation de la douane avant de pouvoir débarquer dans un pays étranger. C'est une norme internationale. Comme prévu par les accords entre les deux pays, nous accostons au ponton de la douane canadienne dans le petit port de Sidney, près de Victoria, capitale de la province canadienne de la Colombie-Britannique. Le fonctionnaire nous remet un numéro officiel à afficher bien en vue en cas de

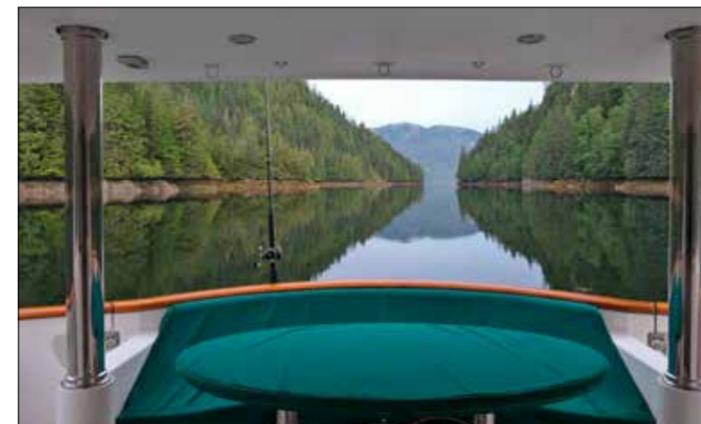
contrôle et répète les consignes strictes à respecter durant notre transit. Et nous voilà en route pour 700 milles et environ sept jours de navigation diurne à travers l'archipel canadien sans poser le pied à terre. Situation frustrante, mais nous n'avons pas le choix. Le bateau file à 7-8 nœuds de moyenne. Nous nous relayons à la barre régulièrement, car il ne s'agit pas de relâcher son attention: les troncs d'arbres flottant entre deux eaux sont nombreux. Il est important aussi de bien programmer sa route et son rythme en fonction des marées, des courants et des passages étroits qu'il nous faut passer impérativement à l'étal de basse ou de haute mer. Certains «boyaux» sont fameux, comme le Seymour Narrows où la vitesse du courant peut flirter avec les 16 nœuds. Effrayant! Le voyage sera donc rythmé par le calcul quotidien des marées et des courants nous obligeant souvent à des départs aux aurores ou au contraire tard dans la matinée, selon le «passage à niveau» qui se présente devant nous. Au final, on s'est toujours débrouillés pour naviguer avec le flux et réaliser de longues étapes à plus de 8 nœuds de moyenne avec une consommation de fuel ridicule pour la taille de ce bateau. Sachant aussi que le carburant s'affiche ici à 60 cents d'euro le litre! Tous les soirs, nous sélectionnons un mouillage «en pleine forêt». Nous prenons plaisir à nous retrouver tous les trois à l'heure de l'apéro dans un cadre somptueux à la nature intacte. Chacun y va alors de son petit plat. Avant le départ, Joel m'avait accompagné avec son gros pick-up pour faire le plein au supermarché

de Gig Harbor.

Il avait aussi préparé des plats cuisinés congelés et m'a rempli le congélateur de victuailles provenant du sien. Nous avons fait attention aux produits frais, en particulier les fruits et légumes dont certains sont proscrits au Canada. On n'est jamais trop prudent. En cours de route, Mark s'est penché sur le problème du Simrad HS.

Une question de stockage

Il a passé de longues heures à quatre pattes dans une sorte de niche à chien remplie de composants électroniques et de kilomètres de câbles. Au moment de remettre en marche, les écrans se sont bien allumés (victoire!), mais rien de correct ne s'y affichait! J'ai alors eu l'idée d'appeler Haydon Webster à Auckland. Ce technicien de haut vol avait réalisé le montage électronique lorsque j'avais acheté ce trawler en 2014 à



Les rives pentues recouvertes d'une forêt inextricable sur des centaines de milles... La navigation au Canada et en Alaska n'a pas d'équivalent dans le monde, si ce n'est une certaine similitude avec la Terre de Feu et les côtes norvégiennes.



Au fait...

1500 milles sans poser pied à terre
Après avoir récupéré ses équipiers à Gig Harbor, le skipper de *Jade* a rejoint Friday Harbor, ultime étape avant la grande traversée de 750 milles jusqu'à Ketchikan, porte d'entrée de l'Alaska. Entre les deux, la côte canadienne où tout débarquement et contact avec la population sont interdits en raison de la pandémie. À l'arrivée, *Jade* et son propriétaire sont refoulés pour une raison absurde. Joël Marc est contraint de rebrousser chemin en solitaire jusqu'à la frontière américaine. Une histoire de fous!



un plaisancier néo-zélandais. Miracle! Je l'ai eu au bout du fil en deux minutes. Il se souvient vaguement de l'installation et évoque une histoire de dongle, sorte de clé USB qui pourrait être mal engagé dans la prise et occasionner pas mal de problèmes. Le spécialiste nous conseille ensuite d'éliminer les fichiers inutiles qui, à force de s'accumuler, ralentissent la machine. Lorsqu'une fenêtre de dialogue s'ouvrait sur l'écran pour demander si je voulais effa-



► cer les trajets enregistrés je répondais bêtement toujours «non». Les trajets enregistrés de ces dix dernières années de nav' plombaient la mémoire de l'ordinateur. Mark clique sur «delete all tracks» et voilà un ordinateur soulagé d'un poids énorme qui redémarre à toute vitesse. Le Simrad GB 60 fonctionne désormais mieux qu'avant! Après une semaine, nous arrivons dans la région de Prince Rupert qui marque la frontière canadienne avec l'Alaska. J'appelle par principe les douanes américaines du port de Ketchikan où nous devons nous présenter. J'ai sans doute commis une erreur en commençant la conversation avec mon interlocutrice par un: «Je suis français, parlez lentement s'il vous plaît...» Je lui annonce notre arrivée le lendemain à Ketchikan en provenance de Friday Harbor. Un silence. Elle me fait patienter. Elle en réfère à son chef. Sa réponse tombe comme un couperet: «La frontière est fermée, vous ne pouvez pas entrer dans les eaux américaines.» Je n'en reviens pas. Mes équipiers comprennent vaguement ce qui se passe mais n'y croient pas. J'insiste comme je peux, j'explique que nous avons eu l'assurance officielle de la douane à Friday Harbor que nous pouvions débarquer en Alaska. Rien n'y fait. Je raccroche en lui disant que je vais la rappeler. Conciliabule à trois. Une seule solution: rappeler Mark, notre douanier de Friday Harbor.

Refusé aux États-Unis

Coup de chance, il répond aussitôt. Pour lui, la situation est ridicule. Ils ont mal compris. En outre, il est impossible de refouler des citoyens américains. «Il faut y aller et tout va s'arranger en arrivant à Ketchikan», prédit-il. Le lendemain, Jade se présente en fin d'après-midi au port de Ketchikan. Le temps de nous amarrer et de recevoir le capitaine du port, j'appelle de nouveau la douane. «Nous arrivons. Défense absolue de quitter le bord.» Dix minutes plus tard, un grand barbu costaud monte à bord en compagnie d'un petit taiseux qui reste en retrait tout le temps mais qui se révélera être le «boss». Papiers, documents canadiens, passeports et livre de bord circulent de mains en mains. Et puis le grand barbu se lève et dit



Creek Street est la promenade sur pilotis emblématique de Ketchikan, la plus grande bourgade du Sud Alaska.

Joël Marc est abasourdi quand les douanes lui refusent l'entrée en Alaska. Son coéquipier américain cherche à débrouiller l'affaire au téléphone avec les autorités locales.



solennellement: «Vous, les deux citoyens US vous pouvez débarquer, car on ne peut pas refouler un citoyen américain, mais vous, le Français, demi-tour, vous retournez au Canada.» Le ciel me tombe sur la tête, et je revois encore l'autre Joel s'effondrant sur la banquette en se tenant la tête à deux mains. Plus stoïque, Mark parle longuement avec les douaniers qui me

donnent rendez-vous au bureau de la douane en ville avec interdiction d'aller me ravitailler au supermarché. Je passe donc deux heures supplémentaires à répondre à leurs questions. Ils photographient tous mes documents. Je cherche en vain à accrocher le regard fuyant du responsable, pas fier de lui manifestement. Je finis par avoir l'explication du refus:

- Vous arrivez d'un pays étranger, le Canada, alors que notre frontière est fermée...

- Je me suis juste rendu au ponton de la douane de Sidney comme l'exigent les autorités canadiennes. Impossible de faire autrement puisqu'elles devaient me remettre un numéro de transit officiel.

- Oui, c'est bien ça: vous avez accosté à un ponton, vous êtes bien entré dans un pays étranger.

- Vous connaissez mon âge, vous avez vu la taille de mon bateau, vous portez une lourde responsabilité s'il m'arrive quelque chose sur le trajet du retour.

- Ça m'est égal, me dit le chef... Si vous ne vous exécutez pas immédiatement, vous risquez la prison, une forte amende et la perte de votre visa...

Je ressors sonné. Ils me laissent la nuit, mais demain, à l'aube, je dois avoir disparu. La Covid rend vraiment fou. Le douanier m'a remis un document que je dois présenter à la douane canadienne de Prince Rupert où il est écrit le seul mot «refused».



Le capitaine de «Jade» a mis un certain temps à comprendre à quoi correspondait cet invraisemblable transporteur de troncs d'arbres. Devinette: où se trouve la proue de la barge?



«Jade» au mouillage au pied d'une épaisse forêt. Il est assez aisé de s'ancreur en Colombie-Britannique, mais il faut tenir compte des marées et des forts courants.



Ketchikan en juin 2021. Le premier port du sud de l'Alaska n'a jamais été aussi calme. En cette saison, il est d'habitude encombré d'énormes paquebots de touristes. La pandémie a changé la donne.

Le lendemain, j'embrasse rapidement mes amis qui reprennent un avion pour Seattle. Pour moi, direction le Canada où j'atteins le ponton assigné par la douane à la tombée de la nuit, avec évidemment interdiction de débarquer. Deux douaniers arrivent au petit matin. L'un d'eux est d'origine fidjienne. Cela crée des liens. On est entre Océaniens!

Un dénouement inespéré

Ils comprennent le problème mais ne peuvent rien faire de plus que me laisser un peu de temps pour faire des courses en ville et aller à mon rythme jusqu'à Sidney sans prendre de risque. Ils exigent de moi une destination au Canada,

car une fois arrivé 700 milles plus au sud les autorités m'accordent trois jours pour quitter le pays et rentrer chez moi. L'angoisse! Pris de court, je songe au chantier Phillips de Sidney. Un convoyeur professionnel à double nationalité pourrait peut-être ramener Jade aux États-Unis et moi y retourner en avion depuis le Canada. Je quitte Prince Rupert le matin même de mon anniversaire! Je me dis que je vais faire de très courtes étapes pour me laisser le temps de réfléchir à toutes les solutions possibles. J'envoie un mail par satellite au douanier Mark Matthews. Sa réponse, laconique, m'inquiète: «Il faut que j'en réfère à mon boss», puis, un peu plus tard, «mon Boss en parle à son supérieur de Seattle». La nouvelle incroyable m'arrive le 25 juin: «Joël, tu es le bienvenu à Friday Harbor où l'on te fournira ton Cruising Permit pour un an.» Comment expliquer cette différence d'interprétation de la loi ►

► fédérale? J'en ai déduit que les autorités ne communiquent pas d'un État à l'autre. Certaines décisions sont laissées au bon vouloir d'un fonctionnaire pas toujours bien luné. Cette petite aventure a non seulement engendré les frais d'un aller-retour de 1400 milles pour rien, mais elle a eu aussi un impact en termes de stress et de perte de temps pour moi et mes amis obligés de rentrer précipitamment chez eux au lieu de découvrir l'Alaska.

Le sacro-saint Cruising Permit

Dès l'annonce de cette heureuse issue, j'accélère la cadence passant de 40 milles par jour à 80. J'arrive six jours plus tard, en milieu de matinée, à quelques milles de la frontière que j'avais l'intention de franchir sans relâcher à Sidney après avoir reçu le feu vert des autorités du Canada. Voilà soudain qu'un gros semi-rigide de la police canadienne m'intime l'ordre de ralentir. Qu'ai-je encore fait de mal cette fois-ci? Ils savent tout de moi. Ils m'ont suivi via l'AIS depuis Prince Rupert et s'étonnent que je ne me dirige pas vers le chantier Philbrooks à Sidney comme prévu. Je leur explique tout et après avoir vérifié mes papiers, ils me laissent filer vers la liberté en me souhaitant une bonne fin de voyage. La Covid rend FOU j'ai des preuves! Je passe la frontière à vive allure et me rends au plus vite à Friday Harbor. Je contacte ensuite la douane qui me demande de rejoindre le ponton que je connais bien. Une jeune douanière se présente. Elle vérifie mes papiers et



Le phare de Green Island marque le lieu le plus septentrional de Colombie-Britannique. Sa construction date des premières ruées vers l'or qui ont généré une hausse du trafic maritime.



me remet solennellement mon Cruising Permit, valable jusqu'au 30 juin 2022. Fin du cauchemar!

Huit mois après, en guise de conclusion...

Cet épisode invraisemblable est à la fois un mauvais souvenir (je

Une maison en bois et « Jade » en toile de fond. En Alaska, les pontons servent autant au bateau qu'aux hydravions qui sont souvent le seul lien avec la civilisation.

n'oublierai jamais la connerie de ce douanier!) et une épreuve quasi initiatrice. Jamais je n'aurais imaginé parcourir en solitaire une distance de 800 milles sur un bateau de 22 m dans un dédale de fjords, de détroits et de rapides souvent dangereux. C'est plus une épreuve mentale que physique d'ailleurs, mais du coup, j'ai vraiment pris confiance dans mon bateau: fiabilité mécanique, électronique, manœuvrabilité, mouillage sécurisé, ergonomie générale... Le bilan est très positif. Je veux insister encore sur cette incohérence administrative de n'avoir pu franchir la même frontière selon qu'elle était au nord ou au sud du Canada. Cet épisode ubuesque tient uniquement à la bêtise d'un homme. Mes amis américains étaient scandalisés, à commencer par mes deux équipiers. Ils m'ont dit leur honte pour leur propre pays alors qu'au contraire, je m'y sens très bien et libre de mes mouvements. Petit rappel aux jaloux qui passent leur temps à critiquer l'Amérique! ■

Un Selene 66 très affûté

Acheté d'occasion en juin 2013 à Auckland (Nouvelle-Zélande) alors que le bateau ne comptait que 500 heures moteur, « Jade » a bénéficié d'un bon nombre d'améliorations en matière de sécurité. Le propriétaire a procédé à un renforcement des appareils de mouillage en installant à bord 120 m de chaînes (maillon de 13 mm) couplés à une ancre de la marque néo-zélandaise Manson, équivalente à une Rocna. Deux autres ancres de secours (une Delta et une Fortress ultralégère) ainsi que des lignes supplémentaires complètent le dispositif. Côté énergie, 13 panneaux solaires ont été fixés sur le roof-top en support d'un unique générateur Kohler de 27 kVA. Le skipper a également fait poser des doubles vitrages amovibles sur toutes les surfaces exposées. Pour le confort, Joël a équipé « Jade » d'un chauffage à air pulsé Eberspächer. Toutes les pompes de cale classiques ont été doublées de pompes à membrane à gros débit.

● **Année de production** 2009 ● **Longueur** 22,38 m ● **Largeur** 5,17 m ● **Tirant d'eau** 1,93 m ● **Poids** 70 t ● **Motorisation** 610 ch Cummins QSM 11 ● **Carburant** 13 500 l ● **Conso à 8 nœuds** 18 l ● **Conso éco** 2,3 l/mille ● **Constructeur** Selene (Zhuhai, Chine) ● **Importateur** France Trawlers & Yachting (Mandelieu, 06)