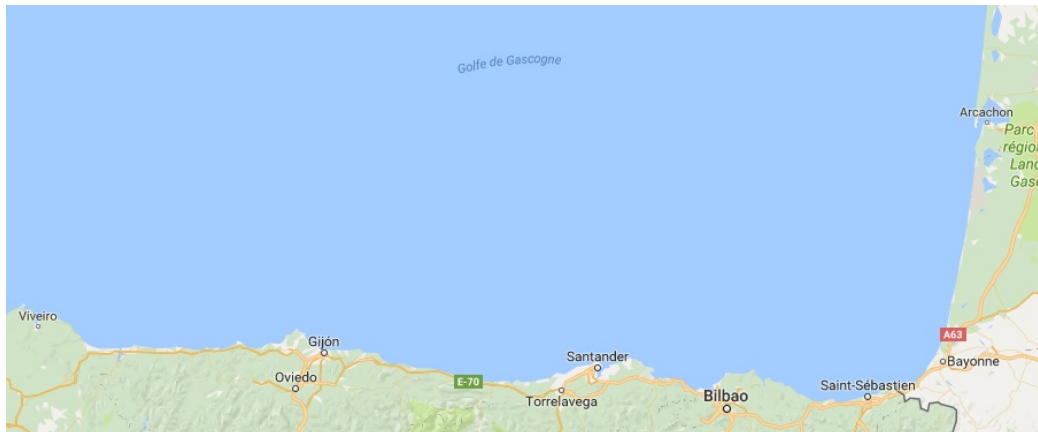


« [OUAKAM](#) » - TRAMPING 2016



Voilà ; encore une fois j'ai réussi à contraindre ma carcasse, à bord de laquelle je suis apparu voici trop longtemps, à partir sur la mer, seule, manœuvrant un voilier au large, malgré toutes ses jointures qui craquent. Voir si le large est encore large... les éclaboussements joyeux des dauphins, la croisière majestueuse des baleines au puissant souffle tranquille, les vols étourdissants des oiseaux qui ne se posent presque jamais. Puis au bout du large, voir « si le port est encore port, m'y voir encore » ; il est nécessaire aux humains qui ne sont que tolérés sur la mer.



On appelait autrefois « Tramping » le mode erratique que suivaient certains cargos qui, ayant trouvé une première cargaison en cherchant une autre à l'arrivée, au hasard des opportunités commerciales. Ils ne savaient quels ports ils allaient toucher la fois d'après et ainsi de suite. Des bureaux à terre s'occupaient de cela pour leur armateur quand l'entreprise avait pris assez d'importance. Les

marins eux menaient toujours ce vagabondage aléatoire pour leur plus grand bonheur. C'est cette vie de nomade maritime qui m'aurait le mieux convenu et c'est pourquoi je n'avais pas de destinations précises.

La pratiquer en plaisancier me soigne en m'apportant le sentiment de liberté et les retrouvailles avec un milieu naturel exceptionnel ; mais quelles cargaisons transporter cette année dans mon tramping ? Favorisées par le silence et la solitude ce seront des méditations et quantités de souvenirs impromptus ou appelés, évidents et récents ou lointains et presque oubliés.

*« Le soir naissait sur le cercle du Pacifique,
Un beau soir sans témoin que ce navigateur.
Il tenait son mât dans le creux de la main gauche
Comme l'épaule d'un ami silencieux.
Avait-il eu un nom quelque part sur la terre ?
Trouvait-il un regret au fond du souvenir ?
Quelle image, en ce crépuscule solitaire
Allait monter à bord avec la proche nuit ? »*

[Louis Brauquier](#) « Eaux douces pour navires »

Ils sont montés à bord ; si nombreux...

Ma navigation de cet été de l'an de grâce 2016 fût pourtant modeste ; il faut au lecteur éventuel la rapporter à l'âge du capitaine, celui de [son voilier](#) et sa toute aussi modeste taille. Et puis considérons que je m'écris ici des souvenirs pour plus tard, quand le mammifère dans lequel j'habite ne sera plus du tout fonctionnel...

Prévisions météorologiques considérées (elles sont de nos jours prodigieuses de fiabilité à quelques jours) je m'étais finalement fixé l'appareillage pour Gijon au **jeudi 28 juillet**. Sans se fixer d'impératif, on ne part pas. Il manque toujours une vis pointue, un « vistempoire à pinule » ou une corde à tourner le vent. Bernard Moitessier, modèle de bien des jeunesses à l'époque de la mienne, raconte très bien cela dans son livre-testament « Tamata ». Comment il finit par comprendre que le partenaire avec lequel il avait acheté un voilier « fatigué » différerait toujours l'appareillage parce qu'il manquait ceci ou cela. Il est vrai que lorsqu'on se fait une idée du vieux « Snarck » au regard de nos voiliers modernes, il était sans doute plus prudent de ne pas affronter le golfe du Siam et la mer de Chine avec...

Pour ma part, je prévoyais que le jusant débutant à 13 H 07 me sortirait gentiment du bassin d'Arcachon. Sans me lever tôt (je n'aime pas...) j'avais donc la matinée pour aller prendre un corps-mort au Cap Ferret devant le « Mimbo » et y attendre la bonne volonté lunaire. Ainsi fût fait, au moteur car de vent point ! Il ne se lèvera du noroît qu'à 16 H 45 pour m'offrir une navigation idéale, vent de travers à 4,5 nœuds sur une mer très calme, mais...jusqu'au calme plat à 21 heures. Bien souvent hélas nous allons ainsi jouer à cache-cache avec le vent. Sur une traversée de 200 milles nautiques en 58 heures 10, j'entendrais ronfler le diesel pendant 27 H 40 ; pratiquement la moitié du temps. Mais c'est un peu le revers de prévisions météo excellentes, on ne cherche pas le force 10 non plus ! D'autre part, le moteur, finalement on est rassuré de l'entendre tourner et de continuer longtemps et longtemps à le faire. Que ferions-nous aujourd'hui sans moteur auxiliaire fiable sur nos voiliers ? Les pionniers d'autrefois qui le savaient sont vraiment admirables.

A ce sujet, je devais me fabriquer une petite inquiétude. J'avais rempli totalement le réservoir (60 litres) pour l'hiver précédent. Il faut faire ainsi pour éviter le développement de bactéries spécifiques dans le gasoil inutilisé longtemps et éviter aussi la condensation d'humidité de l'air s'il y en a dans le réservoir, ajoutant de l'eau dans le gasoil.

Nombreuses nécessités qui nous consomment une vie pourtant de plus en plus précieuse, mauvais temps à la mauvaise saison, vilain temps à celle qui devrait être belle, etc. ; le moteur avait peu tourné. J'étais donc serein pour partir ; mais je voyais les heures passer et jamais la jauge du réservoir baisser. Et si elle était coincée ? Mais alors combien reste-t-il vraiment ? Quand tout va bien, on s'en fabrique, surtout la nuit, seul au large...

Cette nuit-là fut tranquille, agrémentée d'un beau lever de lune vers 3 H 00 du matin et un peu inquiétée par le passage d'une flottille de six chalutiers raclant les fonds en ordre quasi-militaire, tous sur des routes parallèles. Bien sûr, je suis en route de collision avec l'un d'entre eux. Je préfère toujours céder le premier, ils ne sont pas toujours gracieux les travailleurs de la mer... Je stoppe donc le temps de le laisser passer.

Avant le départ j'avais eu de la peine à remettre en fonction mon système de navigation électronique composé d'un GPS, d'un émetteur-récepteur VHF traitant les signaux AIS et d'un ordinateur portable. Bien m'en a pris bien sûr ; on en a confirmation dans de tels cas.

J'éteins les feux de navigation à 6 H 45 ; un jour gris se lève et me voit toujours naviguer au moteur.

Je constate qu'après cette nuit motorisée, la jauge du réservoir baisse enfin. Je suis rassuré, sur son fonctionnement et sur la faible consommation de mon diesel.

Ce n'est donc que ce vendredi 29 juillet à 12 H 20 que j'ai le plaisir de mettre à la voile ; et aux allures portantes en plus. Génois tangonné, grand'voile assurée, ça file à 4,5 nœuds !

Un bonheur ne venant jamais seul (les ennuis non plus d'ailleurs...) voilà qu'à 16 H 00 une baleine de longueur double à celle de mon voilier me coupe la route en biais. Invisible sur l'AIS bien sûr mais quel régal pour les yeux ! C'est d'abord le souffle qui me fait sursauter et me retourner, le geyser est là tout proche sur l'avant. Et voici l'animal qui se montre. Naviguant à fleur d'eau une fois dessus une fois à peine dessous, elle fait sa route à sa vitesse de croisière en respirant doucement, puisque chaque fois qu'elle émerge elle souffle un puissant et sonore geyser. Elle est à quinze mètres de moi. Je contemple essoufflé ce grand dos noir luisant et immaculé qui n'en finit pas de passer, l'aileron pas très grand à proportion et la queue qu'on devine. Car ce cétacé n'est pas du modèle « plongeant » que l'on voit dans tous les documentaires télévisés ; en tous cas pas pour l'instant. Peu à peu je la vois de dos et je peux estimer d'après la courbure transversale du dos le considérable tour de poitrine de la demoiselle. Placide force tranquille elle disparaît vers son rendez-vous ; heureusement que ces animaux sont moins belliqueux que les humains qui ont failli les exterminer...

La belle route à la voile se poursuit jusqu'à ce que « les autres » viennent encore m'asticoter. Une flottille de cinq petits thoniers qui comme des jouets repeints de frais traînent leurs lignes au bout de tangons déployés. Ces gens-là semblent des automates téléguidés depuis la terre ; ils ne dévient jamais de leur route. C'est donc encore moi qui doit rouler mon génois afin de ralentir et laisser passer l'un d'eux. Le génois étant tangonné à l'opposé de la grand'voile tout le bazar n'est pas trop facile à manœuvrer et je me serais dispensé de l'opération. Ce que je préfère, c'est décidément lorsque le cercle d'horizon est vide d'humains ; ce qui heureusement est le plus fréquent.

Je dîne de bonne heure d'une boîte (« chauffer 7mn à feu doux dans une casserole en remuant de temps en temps»). Je n'ai jamais su me nourrir seul ; les boîtes c'est simple rapide et chaud. Le soleil se couche pour la seconde fois de cette traversée, sous une barre de nuages. Les feux sont allumés à 22 heures et nous voilà fonçant toujours vent arrière, en aveugle dans une nuit des plus noires...

C'est souvent pendant de telles nuits qu'on les entend. Car, le savez-vous, les bateaux parlent ; tous les marins vous le diront. Ils sont emplis de craquements, grincements, chocs, balancements, bruits d'eau, gargouillis à travers lesquels on finit par croire percevoir des mots chuchotés par des voix humaines. « T'iii crois ? » demande aigüe la poulie tribord du renvoi du régulateur sur la barre, « Onk onk onk » grogne gravement en réponse la poulie bâbord. Et tant d'autres. Et puis pour peu qu'on aille s'allonger quelques minutes sur la couchette, l'oreille contre l'eau qui court à quelques centimètres, les murmures s'enrichissent. On dirait des conversations lointaines tenues par des groupes, on distingue des voix d'hommes et de femmes, c'est parfois véhément, parfois tranquille...

Aux alentours de quatre heures le vent varie et il faut d'abord empanner le tangon puis redémarrer le moteur à 4 H 45. Le vent revient deux heures plus tard, ça repart doucement à la voile et j'ai enfin le plaisir de constater une nuance entre le noir de la mer et celui du ciel. A 8 H 30 voici une douceur qui manquait, il se met à crachiner comme à Brest.

*Il pleut sur la mer et ça sert à rien
A rien et à rien, mais quoi sert à quoi ?...
Il pleut sur la mer et ça nous ressemble
De l'eau dans de l'eau, c'est nous tout crachés.*

[Alain Leprest](#)

Je me réfugie au sec et fait une grande toilette avec rasage ; ça passe le temps.

A 12 H 30 le vent saute brutalement au nord et fraîchit. Nous voici naviguant au vent de travers à 6 nœuds ! Ne changez rien.

Hélas, à 15 heures ce vent disparaît et je devrais finir au moteur pour entrer à 20 H 30 dans le port de Gijón sans avoir beaucoup vu la côte tant le temps est bouché.



La vie est tranquille et agréable dans cette ville importante mais étonnamment humaine et équilibrée. On devine que le « vivre ensemble » se fait ici avec plaisir et pacifiquement ; en effet l'« ensemble », constitué d'emblée et d'évidence n'est même pas une question... C'est une ville industrielle derrière un grand port de commerce mais de part et d'autre de la presqu'île de Santa Catalina deux grandes plages déroulent leurs courbes et c'est aussi une station balnéaire. A quelques pas des anciens bassins du centre historique, très bien réaménagés pour la plaisance, on pénètre dans une forêt de hauts immeubles dont les plus anciens sont d'architectures étonnantes parfois. J'y resterais flâner cinq jours.



*« Dans le soir émouvant dansent les
mappemondes,
Les bars sont l'archipel d'un obscur
océan
Où nous buvons, choquant les verres
à la ronde,
Le regret qui nous vient des premiers
portulans. »*

[Louis Brauquier](#) Visages de minuit

Le 5 août à 10H15 me voici sortant du port ; J'aperçois au passage la flotte des régatiers arrivée dans la nuit. Elle comporte mon voisin de ponton à Arcachon, le « Grand Soleil 40 » « Belzébuth ». Il est au premier ponton, seconde place. Les vêtements de mer sèchent à la queue leu leu sur la bôme, mais rien ne bouge ; ils roupillent tous. Il fait beau mais le vent est léger, j'irai donc au moteur jusqu'au Cap Penas.

Je double sur cette route la cyclopéenne jetée dans laquelle j'ai failli rentrer de nuit, il y a [huit ans](#) de cela, lorsqu'elle était en construction. Les espagnols sont capables d'ouvrages d'art absolument énormes.



Une petite tache blanche au pied de la jetée est une vedette. Elle donne l'échelle...

Passé le Cap Pénas, je retrouve un peu de vent et marche à 3 nœuds au 260°. Ce n'est pas rapide mais paradisiaque. La mer par effet de courants sans doute est pourtant assez sale, chargée d'algues et de débris divers. A 14 H 30 d'ailleurs une branche d'arbre ramifiée de formes biscornues vient se coincer sur mon hélice ou safran. Je dois la dégager à la gaffe et me rassure en vérifiant qu'il n'y a pas de casse.

L'après-midi est égayée par une manœuvre pour éviter un gros chalutier qui rentre au port d'Avilès. Il est noir de peinture et de rouille, semble sorti d'un film « Mad Max » et bien sûr lui ne dévie jamais de sa route. Plus tard c'est avec un autre voilier plaisancier que nous jouons à « Passez-donc, Je n'en ferais rien, Je vous en prie, etc. ». C'est un gros tank en acier qui me vient du large sur une route tangentielle et fait un cap plus à terre que le mien. Pourtant bien plus long que mon « Ouakam », je le laisse loin derrière.



A 18H15 me voilà vent arrière, en situation de croiser et tangonner le génois. C'est tout un « Barnum » à monter mais lorsque tout est calé c'est miraculeux. Rien ne bouge tout est bien saisi, le bateau est tiré par le nez avec un équilibre qui convient très bien au régulateur d'allures. Celui-ci malgré la légende n'a aucun mal à tenir une route presque rectiligne dans cette situation ; il n'y a plus qu'à savourer l'instant. Et l'instant va durer jusqu'à 2 heures du matin le 6 août où je dois aller à l'avant démonter ledit « Barnum ».

Les prévisions météo étaient parfaites, elles me promettaient entre autres une houle de 1,40 mètre; elle est là. Ciré complet, harnais croché sur la ligne de vie, lampe frontale bien serrée, reptation et dans la tête toujours mon petit refrain de ce moment-là « Si tu tombes t'es mort...Si tu tombes... ».

J'aime pourtant ces grands bords au large. Le voilier va tout seul sa vie, tous les équilibres sont atteints. Satisfait et serein on n'a plus qu'à se caler confortablement et contempler la mer et ses pensées. Elles se formalisent de moins en moins et on atteint la présence de l'instant. Comme les Derviches Tourneurs atteignent un nirvana par la rotation, on y touche aussi par les incessants mouvements que la mer imprime au corps. On est bien.

A 3H00 je m'aperçois que je vais trop vite et que j'arriverai à Viveiro avant le jour ; cela m'est désagréable. Je roule donc le génois pour ralentir et profite de ce train tranquille (4 nœuds quand même) pour admirer un ciel étoilé vraiment fantastique. C'est la bonne saison et le large le bon endroit pour cela.

A 4H00 la VHF me fait sursauter en produisant un bruit strident de sirène qui va crescendo. Il s'agit d'un « MayDay Relay » c'est-à-dire d'un message de détresse relayé, en l'occurrence par Ortegal Radio : trois fusées rouges auraient été aperçues entre Estaca de Barès et Ortegal. Je suis hors de la zone et compatis, avec ceux qui peut-être ont des ennuis et avec les gens de quart qui vont s'en occuper ; j'ai beaucoup donné en mon temps...

Je serai encore contraint à une manœuvre particulière à 4H45. Je dois empanner la grand'voile afin qu'elle porte et m'emmène au cap voulu. Comme il fait nuit et que la mer est toujours conséquente je préfère faire un tour complet par un virement de bord vent devant. L'empannage vent arrière est dangereux pour le matériel dans ces conditions.

A 6H30 je suis au Waypoint que je m'étais fixé. Je rentre doucement entre les berges de la ria que l'on commence à mieux voir. A 7H00 je peux enfin éteindre les feux de route. Comme le jour est long à se lever quand on l'attend ! Le reste n'est que plaisir des yeux avec la lumière du levant sur les rives boisées et préparation tranquille de l'amarrage (pare-battages, amarres).



A 8H45 c'est chose faite, je suis à une place disposant de la bonne prise électrique (je me suis fait avoir une autre fois) et je peux dormir. Je ne suis pas épuisé pourtant puisque c'est à 11H00 que j'accomplis les formalités à la capitainerie. Je gère en effet toujours mon sommeil grâce à une discipline personnelle qui me permet de faire des « apnées » de sommeil de vingt minutes à une demi-heure et ceci le jour comme la nuit ; avec une préférence pour le jour car alors on voit et on est vu.

Tout a bien changé à Viveiro en huit années... Je suis le plus petit bateau des deux pontons de transit. La plaisance est redevenue une activité de luxe réservée aux riches ; comme au XIXème siècle, sauf que ces riches-là sont « nouveaux » et n'ont plus la classe des anciens. En dessous de 40 pieds (car compter en mesures impériales anglo-saxonnes est du dernier chic à présent...) on n'est même pas considéré. La convivialité pontonnaire d'autrefois a disparu. Finis les conversations chaleureuses pour faire connaissance, se trouver des repères communs, les échanges techniques, les coups de main spontanés ; toutes choses se terminant à coup sûr autour d'un verre à l'un ou l'autre bord. Désormais nous sommes comme des voisins de palier dans un grand ensemble à La Défense qui se croisent pendant vingt ans sans se parler ; on garde son « quant-à-soi », à peine un bonjour de pure forme. J'avais écrit en 2012 quelques lignes à propos de cette nouvelle plaisance dans un [article](#) qui eut en son temps quelques fortes approbations sur internet. C'est curieusement avec ces couples de retraités anglais si caractéristiques de tous les ports du monde que je parlerais le plus. Ils voyagent et

habitent vraiment sur de bons voiliers robustes faits pour cela. De nombreux détails d'accastillage témoignent de la compétence et de l'usage. Et puis ils ont de petits rideaux charmants, le panier pour le petit chien amariné lui aussi et ils ne manquent jamais « tea time »... Tant pis pour nos français nouveaux riches, il reste le plaisir de naviguer à la voile, de vivre à son bord, de se balader dans des lieux agréables, etc.

Je reste me reposer et flâner trois jours agréables à Viveiro. Le port n'est pas gratuit comme il y a huit ans mais le tarif est des plus raisonnables : 16 euros la nuit.



Les prévisions météo n'étaient pas enthousiasmantes pour un appareillage le mardi 9 août. Vent 18 à 20 nœuds, houle de nord jusqu'à 2,10 mètres...Bon, mais il faut y aller parce qu'on n'a pas jusqu'à Noël et puis « Qui écoute trop la météo reste longtemps au bistrot ». Comme je l'ai déjà écrit, les prévisions sont devenues très fiables ; celles-là l'étaient aussi... Après un grand bord agréable vers le nord au débouché de la ria de Viveiro sous un vent de 8 nœuds et avec une rencontre toujours si plaisante de nos cousins les dauphins, le rodéo commence après le virement de bord vers 11 heures. Le bateau marche fort mais avec un cap qui va m'obliger à sept grands bords. Je pique successivement à la côte vers Ribadeo puis Tapia et Luarca, les autres bords n'ayant comme but que de me recaler au large. La mer annoncée est bien là. Cette grosse houle atteint bien les deux mètres de creux à crête, mais elle est confuse car composée d'une houle de fond venue de lointains vents forts du nord-ouest et d'une houle d'est, du vent actuel et ici. Par bonheur les crêtes déferlent peu mais me vaudront quand même de charger beaucoup d'eau sur le pont en plusieurs occasions. Le bateau est rincé ; le marin aussi, même si dans ce cas-là j'habite mes vêtements de mer à la mode « casque lourd ». Renonçant à remplir le journal de bord (impossible d'écrire) je mémorise que cette

grosse « lessive » va durer jusqu'au lendemain matin à 7 heures où le vent tombe totalement. Je suis à 23 milles dans l'ouest du cap Penas (le bien nommé « Peine » en espagnol).



Me voici donc faisant route au moteur sous pilote automatique dans une mer un peu calmée, avec la possibilité bienvenue de faire des sommes d'une demi-heure entrecoupés d'un tour d'horizon et de contrôles AIS et détecteur de radars (MerVeille).

Je rentre dans le port de Gijon une seconde fois le mercredi 10 août à 17H30 pour y retrouver avec plaisir « Nausicaa IV », le voilier de mes amis avec lequel j'ai participé à trois traversées transatlantiques.



La nuit et les trois jours et nuits qui suivent, il faut payer l'addition... Je suis quasi-paralysé par de multiples courbatures et surtout une violente douleur au bas de la colonne vertébrale qui me coupe le souffle par ses décharges électriques dès le plus petit mouvement. On n'a plus vingt ans ! Heureusement la pharmacie de « Nausicaa » est plus fournie que la mienne et bon gré mal gré il faut consommer du Biprofenid et laisser reposer la mécanique.

Le 14 août au matin « Nausicaa » et « Ouakam » ont épuisé leurs forfaits « quatre-nuits-pour-le-prix-de-trois » (soit 15,5 €/nuit pour moi, cherchez ça en France...) et il faut appareiller. « Nausicaa » a décidé de se rendre à Avilès, derrière le cap Penas. Pour ma part il faut rentrer à Arcachon pour raisons familiales et ce sera donc une route directe de 200 milles, comme à l'aller. J'ai par contre soin de partir pour cette longue traite de 50 heures avec des prévisions météo favorables. Et j'aurais effectivement un temps splendide avec des nuits fourmillant d'étoiles et une mer calme. Le revers de ces excellentes conditions c'est qu'il faut faire grand usage du moteur qui d'auxiliaire devient principal. Je suis bon pour faire une nouvelle vidange à l'arrivée.

Si vous voulez faire une cure de solitude, naviguez au large le week-end du 15 août ; c'est royal. Une fois disparue dans la brume lointaine devant Gijon la silhouette monstrueuse d'un gigantesque cargo transporteur de voitures automobiles, je ne verrais aucun navire jusqu'à la rencontre d'une flottille de pêcheurs à 40 milles au large d'Arcachon, au petit matin de la seconde nuit.

J'avais prévu d'arriver devant les passes du Bassin d'Arcachon le 16 août à 10H00, j'y suis à 09H00. Je tire tranquillement des bords carrés sous un tout petit vent. Une nombreuse flottille de pêcheurs plaisanciers est agglutinée aux environs de la bouée d'atterrissage ; cela me donne l'idée d'essayer à mon tour et la ligne de traîne est bientôt à l'eau. Hélas je n'aurais pas le succès de fois précédentes où je pouvais apporter du poisson frais avec mon retour.

La basse mer était à 10H46. J'avais prévu d'attendre deux heures de flot avant de m'engager dans ce passage toujours un peu « craignos ». Mais voilà que tombe brutalement ce qu'on appelait auparavant de la brume et aujourd'hui « des entrées maritimes ». Je ne vois plus guère qu'à deux

longueurs de bateau devant moi, les parages sont maintenant fréquentés, par contre la mer est très calme. Je décide donc d'anticiper et je vais tâtonner grâce au GPS et à ma cartographie numérique pour trouver les bouées du chenal tout en cherchant à percer du regard la brume pour éviter les collisions. Bateaux comme bouées apparaissent brutalement au regard lorsqu'ils sont tout proches ; c'est angoissant. Sur une dizaine de bouées du début de chenal je n'en verrais surgir ainsi que quatre ; et encore parce que j'ai décidé de chercher le contact (si on peut dire) afin les identifier et de me convaincre que je ne suis pas tombé dans un monde parallèle. La pointe du Cap Ferret m'apparaît elle aussi brutalement et je dois changer de cap pour suivre la côte du Mimbo. A partir de la jetée de Bélisaire la visibilité s'améliore doucement. Je retrouve le « lunapark » habituel des vedettes vrombissantes jouant à laquelle couvrira le bruit de l'autre et remuera plus d'eau. Ils ne naviguent pas, ils font des tours... Je suis bien fatigué mais je dois encore batailler pour affaler ma grand'voile avec un curieux vent de sud monté d'un coup à force 4. Enfin j'accoste à ma place à 13H30.

La boucle 2016 est bouclée ; mais...

*« L'homme passe sa vie à lancer des amarres
Puis, quand il est saisi dans le calme du port,
Pour peu qu'à l'horizon une fumée l'appelle,
Il regrette à nouveau la liberté des mers »*

[Louis Braquier](#) Eaux douces pour navires

Je m'apercevrais plus tard qu'au cours de ces vingt jours j'ai perdu 4 kilos...Ils étaient superflus de toute façon. Nous allons à présent profiter du Bassin d'Arcachon, délicieux hors saison, en attendant l'été prochain. Mais ...

*« Combien de temps...
Combien de temps encore
Des années, des jours, des heures, combien ?
Quand j'y pense, mon cœur bat si fort...
Mon pays c'est la vie.
Combien de temps...
Combien ? »*

[Le temps qui reste](#) Paroles de Jean-Loup Dabadie
chanté par Serge Reggiani

Charles Clinkemaiillé

Appendice :

Je signale à ceux qui naviguent l'excellent site internet de la Météorologie Nationale espagnole qui met à disposition un outil très astucieux pour obtenir une prévision personnalisée sur un parcours donné, entre deux dates et heures saisies. On obtient un résultat graphique à l'écran, mais aussi un long fichier détaillé heure par heure donnant les conditions de vent et de mer à la position estimée.

Le lien est celui-ci :

<http://meteonav.aemet.es/MeteoNav/>