



Editorial

La balise de nos cinquante années d'activités dans la plaisance vient d'être franchie lors de l'assemblée générale de décembre dernier.

Que de souvenirs accumulés dans la malle des archives depuis la création de l'Union des Plaisanciers Français en 1961.

Animés d'un devoir de mémoire n'est-il pas utile d'en faire une exégèse pour marquer ce fait historique à inscrire dans le monde du nautisme ?

Sans en rester là, fixons-nous le bon cap avec un objectif de progrès, gage de l'avenir de l'association.

Le nouvel élan nous aidera à déjouer les embûches et les écueils du quotidien en cette période mouvementée.

Très objectivement, prendre une part active au programme annoncé, rechercher le contact avec d'autres marins eux aussi passionnés, partager les expériences nautiques, développer l'art de bien vivre en mer, tel est le sens des actions à mener présentement.

Vous souhaitant bon vent pour préparer votre projet de future croisière, croyez en notre dévouement.

Jean Guillemot
Président

Actualités

Parmi les dernières publications du site UPF, est disponible le compte-rendu du colloque Assurance qui s'est tenu le 25 janvier dernier. Ceux qui le souhaitent le recevront par voie postale.

Licence 2012 ? Oui il est encore temps d'obtenir une licence FFV 2012 en adressant à notre trésorier un chèque de 49€ établi au

nom de l'Union des Plaisanciers Français, accompagné des : nom, prénom, âge, adresse et éventuellement numéro de l'ancienne licence.

Au sommaire

Editorial	1
Actualités	1
Calendrier	1
Mon salon nautique	2
Revue de presse et conseils du médecin du bord	5
Transat Le Marin en Martinique – Canet en Roussillon 2011	7
La voile transatlantique : Une passion à expliquer	14
Dernières nouvelles de Ratafia	22

Calendrier 2012

- Du 14 au 21 avril : Les canaux de la Frise
- Le mercredi 2 mai : Colloque Magellan
- Les 12 & 13 mai : Fêtes du Nautisme à Sèvres. Action Handivercité.
- Les 9 & 10 juin : Handivoiles à Hyères
- Du lundi 11 juin au dimanche 17 juin : Rallye Gérard Méry – Méditerranée



Mon salon nautique 2011

Le salon nautique de Paris est habituellement pour moi une succession de visites dédiées à la quête du matériel, des produits et des solutions pour entretenir au mieux mon bateau.

Le cru 2011 sera atypique : c'est la rêverie qui l'emporte devant de belles coques et de prometteuses innovations.

Mon attrait pour les nouvelles technologies est ancien : mon actuel bateau, un catamaran habitable Aquilon 7,65 de 1992, acquis en 1996, possédant mat-tournant, coques en composite et poids de 850 kg, en est un exemple.

En ce mois de décembre 2011, rêves et technologies me conduisent vers deux multicoques très différents par la taille et par le programme ; il s'agit de deux catamarans, l'un de 16 mètres, l'Alibi et l'autre de 8 mètres le Rackam 26.

Alibi, un splendide catamaran sur mesure de 54 pieds, m'a frappé par son design et nombre de solutions novatrices. À la fois doté de tous les éléments de confort, Alibi est léger et bien toilé. Je laisse cependant nos lecteurs se reporter aujourd'hui à la presse nautique, puisque Pierre-Marie Bourguinat signe un excellent article dans la revue Voiles et Voiliers parue ce mois. Est

également à lire l'article non moins élogieux de Gregor Tarjan dans Multihull en novembre 2010.

Le Rackam 26

Le Rackam 26 dessiné par Erik Lerouge, est un rare représentant de la catégorie des multicoques habitables de moins de 8 mètres.

Pour les trégorrois comme moi, il se signale également par la localisation de son chantier, Trégor Composites, installé à Lannion, une région qui montre souvent son dynamisme et que borde sans conteste l'une des plus belles côtes de France : les Sept-Îles, Ploumanach, Trégastel, l'île Grande, l'île Millau...

Le chantier Trégor Composites

Pour prolonger ma visite du salon nautique, Thierry Roger, fondateur dirigeant du chantier Trégor Composites, m'y accueille en cette matinée de mars 2012.

Trégor Composites met en œuvre des technologies avancées qui permettent d'obtenir une meilleure rigidité et une plus grande légèreté : sandwich verre-pvc, carbone... Le chantier construit également le Craff 29.5 et le Rackam 32.

Le programme du Rackam 26 couvre un large spectre d'autant que l'organisation de son chantier autorise la personnalisation.

Les trois principales versions sont orientées régate, navigation à la journée ou croisière.



Pour une longueur de 7 mètres 99 et un poids étagé de 700 à 1 000 kg, les principales caractéristiques de ces trois versions sont les suivantes.

- Régate : Largeur 5m30, dérives et gréement en carbone, mât rallongé, catégorie C.
- Day boat : Largeur 5m10, ailerons pour l'échouage, catégorie C, 4 couchettes.
- Croisière familiale : Largeur 4m80, ailerons pour l'échouage, catégorie B, 6 couchettes.



Le gréement est servi par un mât-aile autoporté pivotant sur toutes les versions. C'est la version croisière que j'ai l'occasion d'essayer au départ de Trébeurden, par un vent variable de force 1 à 3.



De belles solutions sont mises en œuvre avec des barres en carbone et paliers auto-alignants, un palan de grand-voile à 2 vitesses et 8 brins, dont 3 dans la bôme, une coque en sandwich PVC-verre-polyester en infusion.



La plate-forme arrière profite des 4m80 de largeur du Rackam 26 ; elle offre une surface remarquable de manœuvre, de circulation ou de repos à l'abri du roof : bien des voiliers de 14 mètres ne disposent pas d'une telle surface !



Des coques en V profond, une nacelle avec coqueron moteur d'une hauteur suffisante au-dessus de l'eau, des qualités qui laissent augurer un bon passage dans la mer formée.



Le sandwich apporte raideur de structure, isolation phonique et isolation phonique, ceci pour un poids moindre.

Une journée sous voiles



Mais c'est grand-voile hissée, appuyée par un code 0 sur emmagasineur, que le Rackam 26 nous révèle ses qualités de finesse dans la brise de Trébeurden, sous le soleil par un vent d'abord très



faible puis approchant progressivement la force 3. Le moteur relevé ne traîne pas dans l'eau ; il est abrité sous la plateforme par un coqueron protecteur et au-dessus par deux capots très accessibles, devant le rail de grand-voile.



Gros plan sur la rotule du mât-pivotant, une solution qui optimise l'écoulement laminaire du vent sur la grand-voile.



Gros plan aussi sur le bout-dehors ainsi que les points d'amure du code 0 sur emmagasineur et du génois sur enrouleur.



Quatre hublots ouvrants permettent d'aérer le roof central qui abrite le carré, le coin cuisine et une table transformable en couchette double.



La barre douce et bien compensée, restitue de très bonnes sensations et la position de barre offre sur l'avant une excellente visibilité.

Des points d'écoute bien placés – le point de tire du génois est sur rail – autorisent un bon réglage et un bon cap près du vent.

Avant de passer au génois, le spi asymétrique est amuré sur poulie pour un bord de large, les écoutes passées sur poulies Harken à l'arrière, pour les allures de portant.

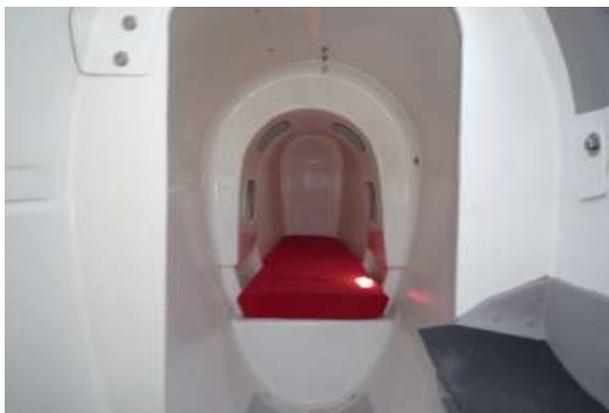


En début d'après-midi, c'est la renverse de courant devant l'île Molène – non pas la grande Molène en mer d'Iroise, mais la petite Molène du Trégor - cette renverse qui avec le flot, lève contre le vent de nordé forçant un petit clapot nous permet d'apprécier le fin passage dans la mer du Rackam 26 : pas de coup de frein et un minimum d'embruns. La vitesse monte rapidement, 12,0 12,2 12,3 nœuds, soit un peu plus vite que le vent réel !



Nous avons tiré des bords entre Locquirec et l'île Grande, mais notre programme de la journée ne me permet pas de tester l'habitabilité intérieure.

Deux couchettes simples dans chaque coque sont aérées par deux hublots ouvrants et également éclairées par les plexis articulés de chaque descente. À noter de petits équipets sur les côtés et un WC chimique dans la coque tribord.



La couchette arrière est plus large que la couchette avant observée ici dans la coque bâbord.

Le roof central réunit l'équipage autour nous l'avons dit, d'une table de carré transformable en couchette double. Coin cuisine et coin navigation encadrent la partie assise.

En résumé



Le Rackam 26 est un catamaran habitable qui m'a séduit par son comportement en navigation. Le chantier Trégor Composites a su mettre en œuvre accastillage, matériaux et procédés de construction de qualité au service du beau dessin de l'architecte Erik Lerouge. Le résultat est probant : un catamaran efficace, performant au près comme au portant et offrant une habitabilité intérieure.

Vincent Delmas

Revue de presse et conseils du médecin du bord

Miel des grand-mères

Qui n'a pas eu un jour un mal de gorge chez sa grand-mère et qui ne s'est pas entendu dire « prends une cuillère de miel » ? L'esprit scientifique des médecins aurait tendance à trouver ce traitement dérisoire ! Erreur : des chercheurs néerlandais (Kwakman et coll.) ont, après une étude réalisée aux Pays-Bas, pu montrer que le miel est non seulement un remarquable antibactérien mais, de plus, c'est une arme contre les bactéries résistantes aux antibiotiques !!!

Pour mettre ce fait en évidence et comprendre son activité, ces médecins ont fait se confronter dans des boîtes de Petri ce miel à des redoutables agents pathogènes résistant aux antibiotiques (S.Aureus, E.Faecium...). Ils ont constaté qu'après avoir neutralisé les molécules anti-infectieuses connues (H2O2 et MGO), l'activité anti-infectieuse du miel persistait. Ils ont donc mis en évidence que le pouvoir résiduel était dû à la Defensine-1 d'abeille ; ils ont inhibé cette defensine ; surprise : 20 % de la puissance anti-infectieuse persistait... Ils ont augmenté le Ph de 3,3 à 7 et là, ils ont réussi à contrer l'activité du miel.

Les néerlandais sont contents : ils ont découvert les secrets du miel et sauvé la réputation des grand-mères !



Source : FASEB Journal, 12/03/10

Dermatite méridionale

Une parasitose de découverte récente qui intéresse la Côte Méditerranéenne (moins drôle !)

La dermatite à Pyemotes Ventricosus découverte en août 2005 sur des vacanciers résidant à Fréjus-St-Raphaël. Les lésions présentées étaient inconnues et évoquaient une piqûre d'arthropodes mais avec une particularité : un cordon linéaire pouvant faire penser à une lymphangite (signe de la comète). En 2006, vingt cas ont été recensés dans la région puis il en a été décrit dans la région de Montpellier.

L'analyse épidémiologique a mis en évidence que c'étaient les vacanciers qui en étaient atteints durant la saison chaude et qui arrivaient dans un lieu de vie fermé le reste de l'année. Le laboratoire de parasitologie du CHU de Nice a mis en place un programme et a découvert dans la poussière de bois des Pyemotes, un acarien responsable de piqûre humaine qui n'est qu'un parasite de larve d'insecte ou de ver qui parasite le bois.

Ces Pyemotes avaient déjà été identifiés auparavant chez des agriculteurs manipulant le foin mais c'était une variante. Depuis la description des premiers cas, tout l'ensemble du bassin méditerranéen (Algérie, Espagne, Chypre, Malte, Liban) ont publié sur des cas.

Un climat chaud et une température supérieure à 25°C sont nécessaires au développement du Pyemotes Ventricosus. Les lieux de vie contaminés sont souvent des lieux fermés une partie de l'année, contenant des meubles en bois, donc possiblement les bateaux...

Donc, point d'affolement, le traitement réside dans de la Prednisone 20 mg/jr pour enrayer le prurit qui peut être intense et durer trois semaines.

L'éradication est indispensable car les insecticides n'ont que des résultats provisoires.

Source : D^r Del Guidice, Journées Dermatologiques de Paris.

Les aliments qui font maigrir (même en bateau)

Quelques petites informations qui vont vous permettre de bien vous nourrir tout en restant minces, beaux/belles et en bonne santé.

Par produit cité, je vous indiquerai le nombre de calories par 100g, la valeur glycémique (vg) en sachant que de 0 à 10 elle est faible, de 11 à 19 elle est élevée et au-dessus de 19, elle entraîne des problèmes de santé.

- Courgettes

15 cal/100g - vg = 0

Facilite l'élimination des toxines.

- Saumon 170 cal/100g - vg = 0

L'intérêt réside dans le fait que c'est un brûleur de graisses, qu'il apporte des omega-3, qu'il est bon pour les artères et le cerveau et surtout qu'il calme l'appétit.

- Pomme 49 cal/100g - vg = 6

Mais attention c'est du fructose. L'intérêt c'est que c'est un coupe-faim naturel.

- Melon 49 cal/100g - vg = 4

C'est le produit idéal pour éliminer et maigrir.

- Moules 118 cal/100g - vg = 0

Comme elles contiennent du fer, du zinc, du sélénium et de la vitamine B, elles augmentent la combustion des calories. Attention : à consommer en petites doses car difficiles de les apprécier sans produits ajoutés (crème)

- Yaourt 50 cal/100g - vg = 0

L'intérêt réside dans les ferments ou les bactéries qui aident à la digestion et améliorent la flore intestinale, donc donnent un ventre plat.

- Thé 0 cal/100g - vg = 0

Attention : ne pas ajouter de sucre ! L'intérêt réside dans le fait qu'il diminue et régule le taux de la glycémie car il stimule l'insuline qui facilite la pénétration dans les cellules.



- **Cabillaud** 80 cal/100g - vg = 0

Ce poisson est bourré d'iode, donc il régule la thyroïde et permet une meilleure combustion calorique.

- **Veau** 150 cal/100g - vg = 0

L'intérêt réside dans le fait que cette viande apporte un effet de satiété rapide.

Didier Romain

Transat Le Marin en Martinique – Canet en Roussillon 2011

Martinique – Les Saintes - Guadeloupe

Le **14 avril 2011** au soir, avec nos amis Claude, Martine Boitard et René Lamoureux, nous embarquons sur mon Voyage 12.50 Tsarabanjina qui nous attend au port du Marin depuis la fin de ma transat aller en fin décembre 2010. Pendant ces trois derniers mois je l'ai prêté à un couple de jeunes amis, skippers professionnels, pour leur donner un gîte entre leurs croisières locales. Grâce à eux je retrouve un bateau entretenu et caréné par un plongeur à son emplacement dans la marina. Je vérifie rapidement (trop ?) que l'inverseur que j'ai fait réparer par un mécanicien du port fonctionne correctement.

Après l'avitaillement rondement mené le 15 avril, nous quittons Le Marin le 16 avril pour mouiller le long de la plage corallienne de Sainte Anne dans une eau chaude et limpide dont nous profitons avant les passages de grains.



Au mouillage à Sainte Anne, au loin le rocher du Diamant

Le 17 nous hissons les voiles pour Saint Pierre à 30 milles de là au près, par petite brise. Le mouillage de Saint Pierre est rouleux et j'hésite à repartir tout de suite après avoir récupéré à terre Domitille Boitard la fille de nos amis. Finalement nous repartirons le lendemain en fin de nuit.

La traversée vers la Dominique se fait par un vent de NW (rare) puis de NE et par une houle très modérée ce qui soulage les estomacs fragilisés par la houle de la nuit. L'abri de l'île nous oblige à solliciter le moteur. La consultation des guides nous pousse à éviter le mouillage de Prince

Ruppert bay pour cause de mauvaise réputation. Nous irons donc directement sur l'archipel des Saintes en majorité au moteur par absence de vent y compris dans la traversée du canal entre la Dominique et les Saintes. L'arrivée se fera au GPS par nuit noire les nuages des grains nous cachant la lune.

Le lendemain 19 avril, nous passerons une journée magnifique à nous baigner et nous promener dans l'archipel.



Dans l'archipel des Saintes

Le 20, nous vogueons vers le Bas du Fort en Guadeloupe où nous ferons les pleins de tout ce qui manque.

La consultation des fichiers Grib nous pousse à prévoir deux bidons de 20 l de fuel en complément de notre réservoir de fuel de 190 l. En effet de nombreux calmes sont présents au départ et sur la route directe des Açores. Nous choisirons donc



plutôt la route classique vers le Nord jusqu'à la latitude des Bermudes avant de faire route directe sur Horta. Notre ami Claude Boitard et sa fille Domitille nous quittent là. Claude sera notre correspondant à terre via l'Iridium du bord et nous communiquera la météo. Il nous rejoindra à Horta pour aller jusqu'à Lisbonne.

Lors de la vérification moteur, j'ai la mauvaise surprise de voir une flaque d'huile sous le moteur. J'ai l'impression que cela vient de l'inverseur fraîchement réparé, mais après investigation je constate que la durite d'air venant du turbo est mal rebranchée et l'huile semble fuir juste au-dessus de l'inverseur. Rassuré, je la rebranche. Je rachète par précaution un bidon d'huile d'inverseur et peste contre le mécanicien pour son mauvais remontage.

Guadeloupe - Faïal : une indigestion de près et un record de lenteur

Le 22 au matin nous quittons Pointe à Pitre pour Horta au moteur. La pointe des Châteaux passée le vent se lève et nous déroulons les voiles par une brise de NE : nous sommes au près et y resterons à quelques heures d'exception près jusqu'à Canet en Roussillon où la Tramontane se lèvera pour saluer notre retour !

Nous voilà donc partis pour une bonne quinzaine de jours du moins le croyions nous.



La pointe des châteaux à l'Est de la Guadeloupe face à la Désirade

Le 22 en fin d'après-midi après le passage de la pointe des châteaux, nous remontons laborieusement à bord une énorme dorade coryphène dont j'abrège instantanément les souffrances en lui faisant boire un verre de pastis. Trop lourde pour être déplacée, je découpe en gros le tiers des filets, ce qui devrait nous nourrir pendant trois jours et le reste de cette pauvre bête est rejeté à la mer pour les oiseaux et les requins. C'est une pitié d'avoir pêché un aussi bel animal pour le rejeter en aussi grande partie.

Nos recettes de la dorade coryphène :

Le jour de sa pêche au dîner : découper les filets en morceaux de la taille d'une bouchée. Mariner dans l'huile d'olive et poivres. ½ heure avant de servir ajouter à la marinade du vinaigre balsamique (de Modena) et un jus de citron vert.

Accompagné d'un tee punch avec du rhum blanc de préférence JM ou Habitation Saint Etienne, c'est un délice.



Enorme dorade Coryphène de 1.50 m ramenée à bord, un délice mais quelle pitié !

Le lendemain poêlée de filet à la béarnaise : préparer une amorce de mayonnaise à l'huile d'olive, ajouter du beurre fondu décanté dans lequel on aura confit des échalotes en tournant la sauce. Poêler les filets sans trop les cuire, accompagner de pommes de terre sautées. C'est une merveille à oublier les jours de régime qui devront suivre obligatoirement.

Le surlendemain coryphène à la vapeur sur curry de riz : préparer un curry de riz, ajouter du safran et les filets de dorade coupés en morceaux. Couvrir pour cuire le poisson à la vapeur.

Finalement la dorade se conserve très bien dans le frigidaire du bord, car c'est encore un plaisir.



Mais nous avons oublié les risques de ciguatera et c'est une chance car nous étions dans les conditions idéales pour l'attraper : gros poisson carnivore dans les eaux de la Guadeloupe.

Mais revenons à notre périple atlantique.

Le 22 avril, cela fait 36 heures que nous naviguons au près serré par NE 22 à 25 nœuds, sur une embardée, on voit Martine s'éjecter de la salle de douche accompagnée par la porte arrachée de ses gonds. Ma réparation, par cette allure inconfortable, sera acrobatique mais plus solide que l'original avec l'ajout d'une charnière supplémentaire prélevée sur la porte de cabine du malheureux propriétaire que je suis.

Le 23 avril : nouvelles flaques d'huile sous le moteur. L'explication de la durite ne tient plus.

Le 24 avril : l'inverseur est coincé en marche arrière. Le mécanicien n'avait pas réglé le levier de commande de l'inverseur après son remontage ! Un incident de ce type s'était produit dans l'étroite marina de Gibraltar et s'était soldée par la collision avec le plus beau bateau du port...Heureusement pour mon assureur cette fois-ci c'est en pleine mer.

Le 27 avril, cela fait 4 jours que le vent est de NE force 6 au près avec 50 % de grand-voile et 50 % de génois. Vers 14h30, alors que René Lamoureux est « à la barre » sous pilote automatique, sur un départ au lof, il reprend à tort la main en empêchant le bateau de lofer. Sous la force de la

rafale, l'enrouleur de grand-voile dérape et lâche toute la voile qui surgonfle et se déchire tout le long de la bôme à 1m au-dessus. La voile est irréparable. Après réflexion, je décide de continuer la traversée sous génois seul. Sous ce régime de vent fort on compensera les m2 de grand-voile par davantage de génois déployé...

Cela dit, un enrouleur de grand-voile dans le mât sans sa voile, fait un bruit de claquement de l'axe d'enrouleur sur la partie interne du mât qui est insupportable. Nous le supporterons tant que nous n'aurons pas bricolé la grand-voile pour l'enrouler proprement dans le mât, c'est-à-dire pendant plus de 24 heures.

Le 29 avril la mer se calme et le vent passe de NE 25-30 nœuds à E 20-25 nœuds. Nous infléchissons notre route un peu plus vers le but. Au lieu de faire 120 milles par jour sur le fond et 60 vers le but, nous passons à 130 sur le fond et 100 à 120 vers le but.

Le 2 mai, nous sommes à mi-chemin, il ne nous reste « que » 1200 milles par la route directe à l'ENE après 10 jours de navigation. Nous espérons pouvoir faire route directe puisque les pilot charts nous promettent 90 % de chances d'avoir des vents portants et seulement 2 % de vent d'Est comme ce que nous avons aujourd'hui.

Le 3 mai : pétrole et moteur car nous avons encore beaucoup de carburant.

Le 4 mai au soir, le vent monte orienté à l'Est, le baromètre chute fortement.

Le 5 mai c'est la piaule. La mer est très grosse et fume. Nous faisons une route Nord par 42 nœuds sous pilote et descente fermée. Nous croisons un moment un cargo allant comme nous vers le Nord et je me sentais plus confortable à mon bord, me surprenant à avoir de la pitié pour ces marins endurent de terribles coups de butoir dans des gerbes d'écume, le bulbe d'étrave se soulevant par moments largement au-dessus de l'eau avant d'enfourner violemment. Le coup de vent durera jusqu'au 8 mai compris durant lequel il ne passera pas en dessous de 30 nœuds. Les manœuvres multiples que nous ferons avec l'enrouleur de génois pour optimiser la marche au près du bateau vont le fatiguer au point qu'il sera irrécupérable à l'arrivée. Même chose pour l'étau qui se détachera durant cette épreuve.

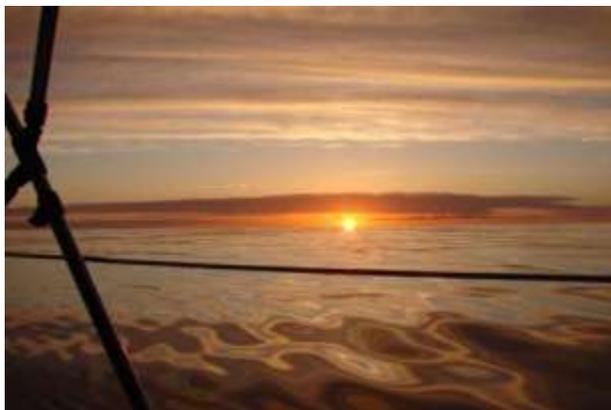
Le 9 mai, le vent se calme et reste orienté à l'Est, là où nous voulons aller. Nous en profitons pour vider par siphonage nos deux bidons de réserve de fuel.

Jusqu'au 14 mai nous avancerons en moyenne à 40 milles par jour vers le but en nous aidant par moment du moteur à petite vitesse. C'est très lent mais nous n'avons encore rien vu.

La météo : les contenus des fichiers grib qui nous sont transmis par Claude Boitard via l'iridium nous



donneront en permanence des informations exactes sur la force et la direction du vent du jour même. Par contre les prévisions des jours suivants seront toujours entachées d'une erreur soit en direction soit en force. Si bien que nous avons choisi fréquemment le mauvais bord pour toucher un vent plus fort ou plus favorable et cela nous conduira au cœur d'une zone de calmes à l'approche immédiate de Faïal.



Les calmes c'est beau quelques minutes mais c'est lassant quand ça dure

Les rencontres :

- **le 11 mai** après-midi une baleine genre rorqual commun d'à peu près 20 à 25 mètres nous rend visite en nous suivant sur babord à 10 mètres. Cette présence impressionnante et bruyante me fait mettre le moteur pendant 1h30 à bonne vitesse perpendiculairement à notre route pour

tenter de semer cet animal affectueux. Au petit matin la baleine était toujours là et a fini par nous quitter.

- **Le 15 mai**, je sursaute en entendant un bruit de souffle puissant différent de celui de la baleine mais très proche, dans la plage arrière. Je regarde et me trouve face à une tête émergente au pied de l'échelle, me regardant d'un oeil cruel. Suit une masse que je trouve énorme en largeur, noire et blanche, un orque. S'il touche le safran dont il est tout proche on sera mal. Je profite de son éloignement d'une dizaine de mètres pour mettre le moteur et lui montrer que nous ne sommes pas une baleine. Eh bien ! Il revient pour inspecter l'hélice, le dos effleurant le safran et finalement s'en va. Ouf !

- **Le 22 mai**, 24 heures après avoir aperçu Faïal à 45 milles devant, nous sommes toujours à 12 milles de l'arrivée ! A cinq heures ce jour là, je suis réveillé par des cris indescriptibles qui me font penser à une engueulade qui vient du dessus du bimini top. C'est un pétrel qui s'est posé sur la toile et qui interpelle son congénère qui, gêné par l'éolienne (pourtant désespérément immobile) n'arrive pas à atterrir à côté de son compagnon malgré plusieurs « stop and go ». Finalement il réussira son atterrissage et calmera instantanément les engueulades de l'autre excité. Les deux amis resteront se reposer une vingtaine de minutes avant de repartir pas gênés du tout par

la présence de Martine au poste de barre tout proche.

Finalement, ce même matin toujours à 12 milles de l'arrivée, par calme plat et bien que le réservoir soit au zéro de la réserve, nous décidons de mettre le moteur en route pour rejoindre Horta. Si nous tombons en panne sèche, on mettra l'annexe à l'eau et on poussera Tsarabanjina jusqu'au port avec notre hors-bord de 2.2 CV ou les pagaies s'il le faut. A 15 heures une brise imprévue se lève contre toute attente et nous finirons la dernière heure de traversée sous génois et sans moteur. A 16 heures nous accostons à la capitainerie qui est aussi le ponton de fuel où notre ami Claude Boitard nous rejoint après trois jours passés à nous attendre. A 16h15 le capitaine du port nous donne une place en nous disant qu'il n'y a plus de fuel dans les cuves car tous les bateaux qui arrivent ont leurs réservoirs vides et sont de plus équipés de 10 à 15 bidons de réserve vides aussi, ce qui a provoqué une consommation excessive imprévue par le port.

Nous avons donc mis **30 jours et 9 heures** pour faire **2791 milles** soit une **moyenne de 3.8 nœuds**, le tout au près ! Il me semble que cette performance est digne de celle des voiliers d'il y a 5 siècles.



Comme c'est la tradition, nous avons réalisé ce graffiti (ex-voto) naïf retraçant la poursuite par la baleine d'un Tsarabanjina dépourvu de grand-voile.

Sur l'île de Faial la visite des Caldera vaut vraiment la peine. Cela dégourdit les jambes après une traversée aussi longue, même si en mai les hortensias ne sont pas encore en fleur.



Voilà Tsarabanjina après sa traversée...le guidon de l'UPF est parti en lambeaux mais il reste l'inscription sur la coque pour montrer son appartenance à ce brillant club de marins que je salue au passage.

Horta sur l'île de Faial - Ponta Delgada sur San Miguel.

Nous faisons réparer le cabriolet et le bimini top qui ont souffert de la tempête, par un artisan du port, rapide et pas cher. Nous nous approvisionnons dans les boutiques et le marché et repartons le 25 mai avec une prévision météo favorable (vent de NE quand même donc du près mais de force 3 à 4). Nous aurons bien du NE mais de force 6 levant une mer très dure qui va altérer l'étanchéité des hublots de roof. Claude Boitard a un sévère mal de mer résistant à nos drogues du bord. A l'arrivée il utilisera des patchs de Scopoderm (la bombe atomique contre le mal de mer) qui s'avèreront hyper efficaces durant la traversée vers Lisbonne.

En fin de traversée, l'enrouleur de génois, très sollicité par l'absence de grand-voile, commence à poser des problèmes, nécessitant d'affaler la voile avant l'arrivée faute de pouvoir enrouler.

A Ponta Delgada on trouve un remarquable marché couvert où je m'approvisionne d'un joli bouquet de fleurs que je compte offrir à une charmante dentiste locale qui m'avait gracieusement soigné une dent cassée lors de mon

escale il y a quatre ans. Malheureusement, elle avait fermé son cabinet pour une semaine de vacances et j'ai donc offert ce bouquet de fleurs inutile à la serveuse du bar d'à côté, dans l'hilarité générale.

Le « London », qui est mon restaurant favori est aussi fermé. Décidément je ne suis pas chanceux.

Ponta Delgada - Lisbonne (mais où sont passés les alizés portugais ? à l'Est !)

Le 28 mai, nous appareillons pour Lisbonne à 773 milles sur la foi d'une météo annonçant pour les jours suivants des vents de NNE de 10 à 20 nœuds. Encore du près en perspective mais au moins une route directe pour Lisbonne. Eh bien ! pas du tout, car nous aurons bien du NE de 18 à 25 nœuds pendant presque deux jours, puis un calme et enfin pour la majeure partie de l'étape nous aurons un vent très rare de ENE variable nous obligeant à louvoyer. L'arrivée dans l'embouchure du Tage, le passage devant la tour de Belém et le pont suspendu du 25 avril sont grandioses. Nous arriverons le 4 juin à l'Alcantara doca, choisi pour sa position au pied de la ville et pour la disponibilité de la capitainerie. Mais il n'y a pas de poste de fuel et il y a le bruit de la circulation du « pont du 25 avril » sur le Tage lorsque le vent porte du N ou NW, ce qu'il fait évidemment dès notre arrivée. Lisbonne est une ville très sympathique et il ne faut pas hésiter à prendre un taxi pour se



déplacer. Le monastère des hiéronymites (jeronimos) et la tour de Belém sont accessibles à pied et méritent la visite. Les restaurants du bord du Tage et du quartier des pentes sont très sympa.

Lisbonne - Cartagena : animé le détroit de Gibraltar...

Le 7 juin, nos amis Boitard nous ont quittés et nous restons à deux à bord. A 7 heures nous demandons l'ouverture du pont tournant d'Alcantara et allons faire le plein de fuel au doca da Bom Sucesso. Nous descendons le Tage par marée descendante et touchons un vent portant de 25 à 30 nœuds et une mer très agitée et très désordonnée. Le cabo Sao Vicente est passé peu après minuit et la mer se range, puis le vent tombe complètement.

Le 9 juin, le courant portant (chance !) est déjà sensible à 15 milles dans l'ouest de Tarifa puis nous passons le détroit de Gibraltar à 9 nœuds établis grâce aux courants que nous allons chercher. En cas de marée inverse nous aurions été obligés de rechercher le contre-courant très près de la côte sud de l'Espagne par des fonds de 10 mètres. La navigation dans la partie Est du détroit demande une attention constante, il y a des bateaux rapides partout et dans tous les sens malgré le rail, car il y a un trafic Nord-Sud important qui croise le rail Est-Ouest des cargos et des bateaux de plaisance.

Au large du rocher, nous voyons débouler pleins gaz, un semi-rigide des douanes britanniques avec deux commandos à bord. S'ensuivra tout un questionnaire de bateau à bateau sans qu'ils ne montent à bord.



Le temps déjà passé sur Tsarabanjina depuis la Martinique, nous oblige à sauter l'escale de Gibraltar. Dommage.



Le trafic à Gibraltar est impressionnant et semble désordonné



En voyant ça débouler de l'horizon on a une autre interprétation des priorités



On voit aussi de drôles de bêtes dans le rail



Enfin... depuis la Martinique nous attendions ce moment de navigation sous spi. Quelle joie !

Le 10 juin vers 11 heures se produit l'évènement incroyable depuis la Martinique : le vent s'établit WSW à 6-10 noeuds pile au vent arrière. Le spi est à poste à 11h15 jusqu'au cabo de Gata après 4 heures de récréation. Affaler le spi sous les rafales du cap s'avèrera beaucoup plus difficile que nous ne pensions à cause de l'absence de grand-voile, qui empêche le spi de se dégonfler durablement sur un bateau passant d'auloffées et en abattées. Le spi s'en sortira dans la mauvaise humeur de l'équipage fatigué par cette bataille.

Evidemment, le vent tourne rapidement au NE. Pour nous ce sera encore du près serré et du louvoyage jusqu'à Cartagena, le 11 juin, où nous nous installerons au premier ponton à l'entrée du bassin W, ponton réservé aux visiteurs. Si ce ponton est complet, on peut s'amarrer au quai situé au nord du bassin avec des pendilles. Ce quai

est ouvert au public et se trouve moins tranquille et moins surveillé mais on est au cœur de la ville.

Finalement cette étape aura été rondement menée en 4 jours. 5,5 noeuds de moyenne, ce n'est pas le record du siècle mais c'est celui de notre périple.

Cartagena - L'Estartit : Ah... les tapas !

Le 12 juin, après un petit plein de fuel, cap sur l'Estartit sur la costa brava. Vent très faible pendant 3 jours orienté E à NE, en plein dans le nez. Nous ferons près de 250 milles au moteur avec un inverseur qui relargue de l'huile en permanence par son joint spi mal remonté en Martinique. La côte espagnole entre Cartagena et le cabo de Palos est belle et sauvage. Après, c'est le royaume du béton. Dommage.

Nous arrivons à l'Estartit **le 15 juin** à 15 heures par 0 vent. A partir de 16h30, un vent du Sud de 15 noeuds soufflera toute la nuit !

Heureusement à L'Estartit, il y a les meilleures tapas d'Espagne, dans l'hotel-restaurant de la rue piétonne à 200 m du port vers l'intérieur de la ville, à droite de la rue. Là, les couteaux grillés à l'ail, les chipirons, les choquitos et autres anchois méritent d'y consacrer un repas complet accompagné d'un vin blanc sec (non pétillant). L'Estartit c'est aussi un très bel endroit pour faire de la plongée sous les falaises des îles Medes. Le tout vaut le voyage.

L'Estartit - Canet en Roussillon : une fin tardive

Le 16 juin nous quittons ce port catalan par mer d'huile et au moteur pour la dernière étape de notre périple. Nous passons en rase cailloux devant Cadaquès, Port Lligat patrie de Salvador Dali, le cap Creus et ses superbes calanques, le Cap Béar où nous serons survolés en vol stationnaire par l'hélicoptère des douanes qui nous prend en photo, remplit son formulaire et s'en va. Je me demande si les douanes anglaises de Gibraltar et les françaises communiquent, et ce qu'il en reste ? L'hélicoptère parti, une bonne brise de sud se lève. Le spi est établi immédiatement. Une heure plus tard, le vent tombe et passe au NW en quelques minutes. C'est la tramontane qui nous souhaite la bienvenue, au près bien entendu. C'est la conclusion de notre très long périple. Ouf !

Au total

- Périple de **deux mois**
- Une météo mal prévue et statistiquement improbable sur ce parcours à cette époque.
 - 5 jours de frais à grand frais au près (22 à 35 noeuds)
 - 1 nuit de grand frais au portant
 - 4 jours de coup de vent à fort coup de vent au près (35 à 45 noeuds)
 - 7 jours de calmes (vents de 0 à 5 noeuds) toujours au près
 - Une quinzaine d'heures de vent portant
- **4887 milles** parcourus dont 800 au moteur.



- 489 l de fuel pour 387 heures de moteur soit 1.26 l/h pour avancer et recharger les batteries (en gros 2l/h pour avancer à 4.5 nœuds et 0.6 l/h pour recharger les batteries)
- 190 hommes jours
- En moyenne 1l d'eau minérale par personne et par jour (1.5 les premiers jours) soit 21 packs de 6 bouteilles d'1.5L.
- Quelques bouteilles (3 ?) de Rhum blanc agricole de Martinique (Neisson et JM) pour assurer les doubles rations de Rhum attribuées à l'équipage les jours de record (de vitesse et surtout de lenteur).
- Autant de Whisky et pas mal de bouteilles de bon vin, de la bière, du coca et du Perrier en canettes.
- Des choux blancs, chinois et autres salades sous emballage à feuillage serré.
- Des œufs conservés dans un filet, à température ambiante, limites inconsommables au bout de 4 semaines.
- De la farine pour le pain à faire à bord avec de la levure. Des baguettes précuites sous azote à finir au four.
- De bonnes recettes (confits de canard, pommes de terre sautées, couscous, salades...)
- Sans doute une soixantaine de parties de yams avec un gobelet pour les dés.
- Quelques parties de scrabble et beaucoup de sudoku.
- Une grand-voile à changer.
- Un enrouleur de génois à changer.
- Un étai à changer.

- Un joint spi d'inverseur à réparer.
- Une panne et un dépannage de pilote automatique.
- Un bimini top à réparer.
- Un cabriolet à recoudre.
- Des transparents de cabriolet à remplacer.
- Un câble coaxial d'anémomètre à ultrasons coupé dans le mât à remplacer.
- Un chargeur de batteries de quai tombé en panne le jour de l'arrivée à remplacer.
- Des étanchéités de hublots de pont à reprendre.
- Une carte électronique d'électroscan à réenclencher.
- Une porte de salle d'eau à refixer ...



Au sud les points journaliers de notre transat aller en novembre-décembre 2010. Au nord nos très nombreux points de retour en avril-mai-juin 2011 !

Au total la météo de cette année 2010-2011 n'aura pas été très favorable à la voile.

Mais quelle épopée !... à refaire ?

Jacques Berthet

La voile transatlantique : Une passion à expliquer

La motivation d'abord

Avant de prendre ma retraite, je consacrais systématiquement deux semaines par an à naviguer en famille avec un voilier loué. C'est génial pour faire des croisières côtières et visiter des pays vus depuis la mer. Mais certains jours, lors d'une traversée de nuit vers la Corse par exemple on rêve à des espaces plus amples et on se demande comment c'est, la traversée d'un océan.

Dans les années 80, j'ai connu comme médecin du travail chez Roussel-Hoechst un de nos amis ancien président de l'UPF Olivier Stern-Veyrin. Nous passions en revue très rapidement les bobos de mes collaborateurs puis j'écoutais longtemps ses anecdotes de marin. Il m'avait dit que dans les années 60 lorsqu'on traversait l'Atlantique, on écrivait un livre (en oubliant de me dire que c'est ce qu'il avait fait en 1968 avec « Solitaire ou pas, l'Atlantique par deux fois »).

Aussi en prenant ma retraite je me suis dit, loues donc un voilier pour aller aux Antilles. Bien entendu sans skipper puisque c'est ce que j'aime. Ne trouvant pas le bateau à louer, bingo (enfin le



contraire !) j'ai trouvé le bateau à acheter pour ça : Tsarabanjina ou plutôt Salomé au moment où je l'ai acheté. Mais comme c'est un nom de danseuse et que mon épouse commençait à trouver que c'en était une, je l'ai rebaptisé Tsarabanjina, du nom d'une île corallienne au NE de Madagascar où j'étais allé. Je pensais alors que je le revendrai à la fin de mon périple atlantique. Après quatre traversées j'ai toujours Tsarabanjina et j'ai envie de refaire encore ce périple, idéalement en compagnie d'autres bateaux.

Je voulais raconter ici comment je m'y suis (mal ?) pris pour faire ces traversées.

Le bateau : Tsarabanjina

C'est un Voyage 12.50 de chez Jeanneau, datant de 1989, version 4 cabines, 2 cabinets de toilette, grand-voile sur enrouleur dans le mât, acquis en fin 2004.

Après des croisières en Corse et aux Baléares, j'ai converti une cabine composée de deux bannettes superposées en cambuse avec des caisses en plastique disposées et calées sur les bannettes sans matelas pour contenir le ravitaillement par thèmes. J'ai posé au-dessus un filet pour les fruits.

J'ai converti aussi le cabinet de toilette situé au bas de la descente en placard à cirés, à équipement de sécurité et en soute à spi.

J'ai remis à niveau les éléments faibles du bateau :

- Remplacement du gréement dormant (obligatoire pour les assurances)
- Remplacement du palier de safran qui avait un peu trop de jeu.
- Achat d'un spi symétrique de 118 m², préféré à un asymétrique, pour sa polyvalence. Il nous fera faire 1100 milles presque d'affilée entre la Martinique et Horta en 2007. Par contre c'est un spi léger comme on le verra lors de ma troisième traversée durant laquelle il ne servira que quelques heures avant d'exploser dans une survente. Si on peut avoir un spi léger et un lourd c'est mieux.
- Remplacement du pilote automatique par un pilote moderne à apprentissage
- Pose d'un anémomètre statique à ultrasons.
- Création d'un réseau NMEA pour passer les informations du GPS (position, vitesse GPS, distance au way point), de l'anémomètre (vitesse et direction du vent), du compas gyroscopique (cap suivi) ...vers le pilote et les indicateurs du poste de barre.
- Mise en place dans le cockpit, visible par tout le monde, d'un GPS portable étanche, fixé sur un support placé au niveau de la descente. Celui-ci, alimenté par l'électricité du bord, indique en particulier le cap à suivre sous la forme d'une flèche sur un compas. C'est fixé à

2 mètres du barreur au niveau de ses yeux et c'est beaucoup plus facile de suivre son cap avec cette information qu'avec le compas magnétique les yeux vers le bas surtout par temps difficile.

- Installation d'un electroscan qui est une station d'épuration électrolytique des eaux noires, agréé par les gardes côtes US et permettant de rejeter les eaux noires assainies dans un port ou un mouillage.



Un bon carénage pour Tsarabanjina avant de partir

Bref, l'état du bateau me semblait bien adapté à une navigation au long cours.

Voici une liste résumée des principaux incidents rencontrés au cours des 4 traversées :



- Usure des bordures de génois sur le balcon avant lors de chaque grande traversée (c'est lié au tambour d'enrouleur placé sous le pont pour placer le génois en ras du pont).
- Explosion complète du spi léger la nuit dans une survente en 2010. Il sera réparé à Lyon.
- Déchirure irréparable de la grand-voile au près par force 6 après dérapage de l'enrouleur en 2011 au 5ème jour de la traversée vers Horta.
- Fuite importante de hublots lors des quelques navigations musclées au près lors de la transat retour 2011.
- Panne de l'inverseur du moteur au début de la transat 2010 de Gibraltar au Marin, panne qui me vaudra de rayer profondément la coque du plus beau bateau du port de Gibraltar.
- Désamorçage du circuit fuel du moteur lors de 48 heures sans utilisation du moteur dans les grains en 2010 avant l'arrivée. J'ai donc appris que le réamorçage pouvait se faire en purgeant par dévissage un seul des 4 injecteurs. Le fonctionnement sur un cylindre du moteur pendant quelques secondes suffit à éliminer l'air des autres injecteurs.

L'équipage et la vie à bord

Encore plus que dans la vie à terre, les relations humaines sont les plus difficiles à gérer. En racontant mon projet à des amis que j'aimerais

voir à bord, j'arrive à les séduire. Tout le monde n'est pas partant mais ceux qui le sont semblent gonflés à bloc jusqu'à quelques jours avant le départ. Et là, on sent que la tension monte et pour finir il y en a un sur deux qui ne dort plus, dont la famille stresse ou tombe malade et plouf il faut trouver un remplaçant au dernier moment. Et malgré tout, je trouve un remplaçant dans mon entourage, même une semaine avant de partir !

Cela dit, mon équipage idéal pour une grande traversée est constitué de trois personnes, moi compris. Chacun a sa cabine double, c'est le confort et sans doute du luxe car dans les coups de vent, une cabine double à deux est vite inconfortable.

A trois, les quarts de nuit sont de 3 heures, c'est suffisamment reposant.

Sur les deux équipiers (tous différents) qui m'ont accompagnés au cours de mes quatre traversées, il y a toujours eu un marin expérimenté et presque toujours un néophyte à une exception près. Je trouve que c'est idéal pour mon confort qu'il y ait un marin, et aussi pour le néophyte qui se met plus rapidement dans le bain.

Bref, l'équipage n'est pas si facile à constituer mais j'aime beaucoup l'idée d'embarquer des non marins, ils ont l'enthousiasme, ils découvrent. Mis à part des amis de mes enfants très bons marins, la plupart de mes autres équipier(e)s sont des amis

de montagne lorsque j'étais encore montagnard c'est-à-dire dans les années 60 (!). Une traversée océanique c'est une expédition et c'est l'occasion rêvée de faire encore quelque chose ensemble 40 ans après. Cela régénère l'amitié.

• **Le pilote automatique (l'équipier fidèle le plus dur à la tâche) :**

C'est une pièce maîtresse du bateau. Il doit être efficace quel que soit le temps et pour cela, les réglages de voiles doivent être recherchés pour lui faciliter le travail. Les pilotes modernes dont l'algorithme est ajusté automatiquement à l'optimisation des trajectoires sont de vrais outils de confort. Sur Tsarabanjina, le pilote est un Furuno alimenté par un réseau NMEA (je sais que les NKE aussi sont excellents) pouvant fonctionner en mode vent, en mode compas ou en mode route GPS. Le mode compas est le plus utilisé. Ce pilote est associé à un vérin electro-hydraulique Lecomble et Schmidt monté sur le secteur de barre indépendamment de la barre à roue, si bien qu'il peut remplacer la barre à roue en cas de problème sur celle-ci.

Il nous est arrivé de faire des parties de tarot sous spi sans avoir aucune intervention à faire pendant des heures de suite. Les seuls reproches que je ferai c'est que lors du passage de manuel à automatique, le pilote remet la barre dans l'axe et corrige ensuite, ce qui fait qu'il se fait déborder d'emblée en particulier au près par fort vent. Il est



donc nécessaire de bien choisir son moment pour passer en mode automatique. En outre, le pilote consomme beaucoup d'électricité (davantage que le réfrigérateur) et il faut soit du fuel soit du vent pour que l'éolienne fournisse.

En deux occasions, le pilote se faisait régulièrement piéger par un virement de bord lof pour lof intempestif : dans un temps à grains violents deux jours avant d'arriver en Martinique et par vent très faible avant d'arriver aux Açores. Nous avons alors adopté la technique qui consiste à poursuivre la rotation du bateau sans rien toucher aux voiles (le foc est au début à contre) et à faire un 360° pour se retrouver sous la bonne amure. C'est plus rapide et moins fatiguant que passer le foc puis relancer le bateau au près puis virer de bord à nouveau et régler le foc.

- **L'organisation des quarts :**

En solo, c'est simple, si on est loin des côtes (comme en plein atlantique), on peut dormir en se fiant, comme le propose Antoine, à une probabilité quasi nulle de mauvaise rencontre. Par contre le long des côtes comme entre Lisbonne et Le Canet, ou entre les Baléares et la côte espagnole, il est indispensable de veiller et de surveiller au minimum toutes les vingt minutes pour éviter les collisions, en mettant si possible le radar en service.

A deux, je préfère les quarts de 4 fois deux heures à 2 interminables quarts de quatre heures. Le sommeil est plus réparateur et plus léger (on est immédiatement opérationnel). En plus c'était la recommandation médicale parue dans Voiles et Voiliers que j'ai immédiatement adoptée.

A trois ou davantage, il ne faut pas dépasser des quarts de 3 heures.

Et dans la journée, on laisse l'équipage s'organiser librement. Toute personne à la barre doit se faire remplacer quand elle le demande.

- **La cuisine :**

Tout le monde n'est pas aussi gourmand que moi mais je trouve qu'une bonne cuisine en mer donne une bonne ambiance, occupe une partie de l'équipage à autre chose que la conduite du bateau ou la surveillance du baromètre et la recherche de la météo locale.

Le petit déjeuner est important après les heures de veille, l'équipage se retrouve au complet autour d'une table avec du pain grillé, des jus de fruit, du café ou du thé, des kiwis...En navigation au long cours, nous faisons notre pain, ça sent bon et ça ouvre l'appétit. Nous prenons un apéritif accompagné de quelques préparations toutes faites ou réalisées par l'équipage (mini tartines de pâte – Hénaff forcément – ou sardines à l'huile mixées avec du beurre, ou tapenades...).

Les salades sont aussi soignées avec des sauces vinaigrettes au vinaigre de Modena, avec de la moutarde, des œufs durs, des carrés d'emmental, des lardons grillés ou du thon et autres cornichons et câpres.

Pour les plats principaux, les pâtes à la carbonara, les diverses préparations à base de riz, les filets de poulet, les conserves de couscous, de bœuf aux carottes, de pot dje vlees –préparation de viandes blanches en gelée comme en Belgique- de confit de canard pour les grandes occasions, les pommes de terre sautées, les omelettes etc....

Enfin des fromages qui se conservent bien et comme dessert des fruits mais ne pas hésiter à se lancer dans la confection de tartes aux pommes et réinventer la pâte brisée.

Pour les quarts de nuit, j'aime un peu de chocolat ou des crèmes en petites boîtes Mont Blanc ou riz au lait Nestlé ou baby bel...bref, on ne suit pas un régime amaigrissant sur un bateau en transocéanique.

J'oubliai que pour accompagner tout ça, un bon vin rouge même s'il vient du Portugal ou des Açores, c'est bon pour le moral !

- **Les jeux :**

La navigation est propice à la conversation et à la lecture. Des jeux sont cependant possibles même par temps difficiles. J'ai à bord un jeu de dés avec



un gobelet en cuir, qu'on agite et qu'on plaque sur la table du carré ou du cockpit sans les faire rouler. Nous avons ainsi fait des parties entières de yams à trois ou à deux ou de poker menteur. J'ai aussi le scrabble avec un damier alvéolé pour maintenir les pièces et son dictionnaire approprié et les jeux de cartes de bridge ou de tarot qui ont tous beaucoup servi selon les équipages et les traversées.

Le programme et le choix des escales, le gardiennage

• Choisir son arrivée...le gardiennage.

La première fois que j'ai loué un voilier aux Antilles c'était en 1985 au Marin en Martinique. Il y avait là deux ou trois bateaux à louer. Ils étaient ancrés le long de rives herbeuses et on accédait à bord par de simples planches car il n'y avait pas de ponton. Aujourd'hui le Marin est un port qui abrite plus de 600 voiliers sur des pontons et davantage sur corps morts. L'accueil y est sympa et j'aime beaucoup y retourner. Cela dit, quand on arrive d'une transat on aime bien pouvoir s'amarrer sur ponton pour retrouver la société. Lors de mes transats, j'ai prévenu 2 mois avant, la capitainerie de mon arrivée à quelques jours près. Les réservations n'étant pas admises, il est clair que malgré tout ils aiment bien nous soigner car je leur laissai mon bateau en pension pendant 3-4 mois avant de repartir. Donc, les deux fois, j'ai été placé le jour même de mon arrivée à une place définitive. Donc choisir son point d'arrivée fait partie du

projet et ce point doit faire envie, faire rêver pour se motiver dans les moments longs et difficiles. Le port des 3 îlets dans la baie de Fort de France est aussi très sympa et les prix y sont comparables. La marina du Bas du Fort en Guadeloupe est bien mais les places visiteurs sont rares et l'accueil est guadeloupéen c'est-à-dire rapidement tendu en raison de l'indolence et du manque de réactivité du personnel de la marina pour ne pas dire plus.

Pour information, les frais de port au Marin pour un Voyage 12.50 ont été de 1248 € pour 4 mois.

• Les escales...

Tout dépend du temps qu'on se donne pour le périple choisi. J'ai la fâcheuse tendance à limiter les escales à des pauses techniques et à ne pas profiter du tourisme local. J'aime bien m'arrêter le premier jour sur la Costa Brava à l'Estartit, haut lieu de plongée et où j'adore les Tapas.

Ensuite, j'hésite toujours entre Alicante dont je trouve les ficus géants et l'Esplanade d'Espagne superbes, mais les restaurants y sont vraiment trop des pièges à touristes, et Cartagena dont j'aime l'ambiance portuaire à la fois militaire, de commerce et de plaisance.



Alicante : l'Esplanade d'Espagne le long du port

Bien entendu Gibraltar vaut l'escale, l'accueil de Marinabay est très sympa, on paie l'électricité consommée ainsi que l'eau, on profite au pied des pistes des décibels des bombardiers anglais en route pour le Moyen Orient mais je n'y ai pas trouvé de pub digne de ce nom ! Il y a cependant un bon restaurant au casino d'Océan Village.

Après il faut choisir entre Madère et les Canaries. Je crois que je préfère Madère. L'escale à Porto Santo permet de disposer d'une place à un ponton. Après il faut aller dans les nouvelles marinas de Madère dont je n'aime pas l'ambiance. Je préfère de loin l'escale à Funchal. On sera avec de la chance en 3ème rang à couple ou à l'ancre dans la rade mais c'est un vrai port très vivant et sympathique.



Madère : il faut aller à Funchal

Aux Canaries, l'accueil dans le port de Las Palmas est déplorable, mais l'ambiance des voileux du port y est sympa. On sent que les gens veulent se lancer dans la traversée mais il y a toujours une dépression en vue ou un problème sur le bateau et certains restent des semaines à se décider à larguer les amarres.

Enfin, il y a les îles du Cap Vert où j'avais décidé de m'arrêter en décembre 2010. Nous étions trois à bord et peu de temps avant d'arriver, pendant une pétote, un de mes équipiers me dit qu'il n'a pas pris son passeport pourtant obligatoire au Cap Vert. Or nous mettions allègrement le moteur pour franchir ce calme en pensant faire le plein au Cap Vert. Après quelques hésitations, craignant d'être refoulé sans pouvoir faire le plein je décidais la mort dans l'âme de sauter cette étape en stoppant le moteur afin d'économiser le fuel en

vue de la traversée complète. J'ai appris plus tard que cette décision a été judicieuse car on ne peut acheter du fuel qu'avec le papier de la clearance que nous n'aurions pas eue. Ce sera pour une prochaine fois.

Au retour, Les Saintes sont obligatoires, Horta est la Mecque de la navigation hauturière et Lisbonne une merveille pour atterrir.



Horta, notre graal, est là tout près mais le vent de 2-3 nœuds nous fera louvoyer pour arriver 1jour ½ après cette photo



Horta : nous avons suivi la tradition par la confection d'un ex-voto en hommage à Tsarabanjina, à son équipage, à sa nationalité, à son absence de grand-voile et à sa fuite de nuit devant la baleine

L'avitaillement

Au départ de Canet, grâce à la voiture nous faisons le plein de tout ce qui est nécessaire pour deux mois (pommes de terre, pâtes, farine et levure, riz, eau minérale, boissons, vins et apéritifs, œufs, lait, crème, conserves de viande, de légumes, couscous, et quelques fruits frais qui se conservent –kiwis, pommes, oranges- etc....) sauf le frais que nous prenons pour une ou deux semaines. Dans le frais, nous incluons des choux (chinois ou blancs) ou des salades denses qui se conservent très bien au réfrigérateur ainsi que des viandes blanches ou des steaks hachés. Au Marin en Martinique, nous n'avions pas de voiture mais les taxis existent et un super marché jouxte les pontons récents où sont les flottes de location et les visiteurs. On peut



utiliser les caddys pour apporter les courses sur les pontons. Il existe aussi au moins une personne qui livre à bord une liste d'avitaillement moyennant finances.

La sécurité

J'ai à bord évidemment le matériel obligatoire pour la navigation hauturière. Je mets à disposition de mes deux équipiers des gilets harnais automatiques avec longes qui sont portés obligatoirement la nuit avec la consigne formelle de s'attacher. Ces équipements sont légers et confortables et ces consignes sont facilement suivies.

Nous disposons d'un iridium avec une carte SIM prépayée pour une durée de 75 minutes pendant un mois prolongée par le provider pour un mois supplémentaire et à nouveau 75 minutes. Le coût pour deux mois est de 300 à 350 US\$ selon le provider. Nous communiquons régulièrement à notre correspondant à terre notre position GPS et prenons les infos météo.

A ce sujet j'ai une anecdote que je n'avais pas anticipée. En décembre 2010, entre le Cap Vert et la Martinique, l'iridium me communique que je ne peux appeler que des numéros d'urgence. C'est justement le jour où se termine le mois d'abonnement qui doit être automatiquement prolongé par le provider. Sur le coup je me dis que la prolongation d'un mois a du retard à l'allumage et je réessaye le lendemain : idem. Là, je

m'inquiète car mon épouse sans nouvelles, est capable d'alerter le Cross et de déclencher un plan de recherche. J'essaie le numéro du provider qui paraît-il est joignable gratuitement et tout le temps, j'essaie tous les numéros d'urgence répertoriés dans les blocs marines, rien ne fonctionne. J'appelle à la VHF à tout hasard et je finis par tomber sur un catamaran allemand qui est à 25 milles de nous et qui est équipé pour envoyer des emails. Nous lui donnons le message à envoyer qui est transmis à mon épouse, qui voyant un message d'une origine bizarre s'empresse de le mettre dans la corbeille. L'allemand, tenace, insiste et finalement mon épouse voit dans un message anglais le nom de Tsarabanjina et se décide à lire le message et à réveiller le provider. L'explication est simple : à Gibraltar, 15 jours auparavant, je me suis fait chiper ma carte visa par le pompiste du port. J'ai donc fait opposition sans penser que le provider aurait besoin d'utiliser les données de ma carte pour prolonger le prépaïd. Voyant qu'elle était annulée, il s'est dit - j'ai affaire à des rigolos, je ne prolonge pas.

Il reste que ni le numéro d'appel direct ni les numéros d'urgence n'ont fonctionné car le provider a son propre numéro d'urgence qu'il ne m'avait pas communiqué. C'est donc un problème qui vaudrait d'être résolu par un numéro international polyvalent. Affaire à soulever auprès du Cross ?

• La pharmacie du bord

Elle a été constituée sur une ordonnance de mon médecin, le Dr Alain Monnier, navigateur au long cours, médecin à bord de Pen Duik VI lors de la whitbread. Elle comprend des antidouleurs, antibiotiques, anti-inflammatoires oraux et topiques, des corticoïdes, des fluidifiants sanguins, des crèmes pour brûlures et pour traumatismes, des pansements et atèles, des patchs de scopolamine...et du coca-cola pour les malades du mal de mer voulant se réhydrater etc.

La météo et les prévisions

Alors là, cette année 2010-2011 c'était la bérézina.

D'abord en méditerranée nous n'avons eu que très peu de vent pour rallier Gibraltar en novembre 2010 depuis Canet en Roussillon. Mais ce n'est pas si rare pendant 10 jours et les prévisions étaient bonnes en vitesse du vent mais pas du tout en direction.

Ensuite en Atlantique, nous n'avons rencontré un brin d'alizé qu'en descendant sous le 14ème parallèle. Idéalement il aurait fallu descendre entre les 11ème et 12ème, mais quel détour ! Là aussi les prévisions de direction du vent (par les fichiers Grib) n'étaient pas bonnes durant le mois de décembre 2010.

Enfin, lors de la traversée retour en avril et mai 2011, entre la Guadeloupe et Lisbonne, les prévisions de direction du vent étaient fantaisistes



et les orientations E à NE en permanence sont rarissimes pendant aussi longtemps. Il faudrait mettre à jour les pilotes charts d'avril et mai qui ne donnent que 2 à 4% de chance d'avoir des vents de E à NE. Enfin aux abords du Portugal, pays de l'alizé portugais de N à NW, nous avons eu du vent d'Est, c'est aussi très rare.

Enfin, les calmes de près de 7 jours que nous avons rencontrés aux abords des Açores à des latitudes pourtant assez Nord sont exceptionnels et les prévisions météo donnaient toujours davantage de vitesse de vent que la réalité. En outre les directions étaient fantaisistes.



Par manque de fuel en quantité suffisante, naviguer par moins de 5 nœuds de vent, au près, sans grand-voile, pendant sept jours, est éprouvant.

Et après ?

En 1984 (c'est déjà très loin) j'avais fait la transat des alizés entre Casablanca et Pointe à Pitre sur un bateau d'amis. J'avais eu beaucoup de plaisir à rencontrer Jacqueline et le Général Guy Lallia qui traversaient sur leur bel Espalmador. De cette course croisière je garde l'image de voiliers navigant vers le même but, et se retrouvant à l'arrivée dans une ambiance de fête. Pas besoin d'être 200 pour ça. J'aimerais refaire ce genre de périple à plusieurs bateaux, avec le même programme, en se retrouvant aux escales, en pouvant s'entraider en mer, régater un peu pour le plaisir, et partager l'aventure que nous offrent les îles et pays de Méditerranée ou de l'Atlantique, un peu comme ce groupe de bateaux américains qui se retrouvent régulièrement dans le golfe de Californie dans des mouillages sauvages...Une idée pour l'UPF ?

Repartir...



Croiser devant Port-Vendres, le Canigou enneigé puis le cap Béar pour l'aventure

Ah !oui, mais combien ça a surcoûté un aller et retour au port d'attache en 2010-2011 ?

Matériel du bateau à remplacer ou à réparer (tenant compte de la vétusté) 1600

Extension de l'assurance hors zone européenne 600

Téléphonie satellite 700

Fuel du moteur pour déplacement et surtout pour l'électricité du bord 1200



Frais de port (13 nuits d'escales + 4 mois au Marin)	1640
Voyages d'avion pour des équipages de 3 personnes	1875
Divers (la nourriture n'est pas incluse car on se nourrit aussi hors transat)	385
<hr/>	
Total	8000 €

Jacques Berthet

Ratafia



Au moment où le Journal de Bord met sous presse tombent les dernières nouvelles de Ratafia maintenant revenu à Tahiti, sachant que Marc va accompagner son ami Roger pour un retour Nouvelle-Zélande Tahiti sur un Ovni 455. Ne manquez surtout pas les pages de Marc et Jane sur [Les Nouvelles de Ratafia](#), n° 56 du 29 mars 2012 !

N'oubliez pas !....

- ⇒ De nous adresser, par mail, vos récits de croisière, vos impressions, des nouvelles du monde entier pour enrichir le **JOURNAL DE BORD**.
 - ⇒ De demander la nouvelle plaquette de l'Association qui est disponible en nous écrivant à : contact@upf.asso.fr
 - ⇒ De télécharger le bulletin d'adhésion pour les nouveaux adhérents sur notre site
- Toutes nos informations sont accessibles en nous écrivant à : contact@upf.asso.fr ou en consultant le site : www.upf.asso.fr ou [UPF Union des Plaisanciers Français](#) sur Facebook

