

Propolis autour de l'Atlantique 2014-2015



4^{ème} épisode : La grande traversée

21 Février-22 Février : Traversée vers la Gomera

Rappelons la composition de l'équipage :

- Régis, dit le Capitaine, responsable technique
- Vincent, dit le PDG, responsable de la propulsion vélique
- Christian, dit le Chef, responsable de la cambuse et de la cuisine (assisté d'Ina).

Comme prévu, nous partons le samedi 21 février, direction La Gomera, pour une navigation, à priori modeste, en vue de l'amarinage de l'équipage.

Cette fois-ci, Propolis contourne la Grande Canarie par le Sud, c'est une première. Le temps est moyen, un petit vent de nord-est nous emmène au large vers le sud en passant devant l'aéroport. Quelques ondées mais rien de méchant. A la nuit nous arrivons devant les stations balnéaires illuminées du sud de l'île et le vent tombe complètement.

Abandonnée l'idée de faire une halte dans une marina du sud, nous progressons au moteur vers le canal qui sépare Grande Canarie de Tenerife et le vent se lève brusquement. Je suis seul à la veille, l'équipage semblant dormir profondément. Je prends mes 2^{ème} et 3^{ème} ris tout seul. La mer est assez forte. Pour un amarinage, c'est un amarinage musclé. Je ne pense pas que l'équipage puisse véritablement dormir.

Au petit matin, nous approchons de la pointe sud ouest de Tenerife (aéroport Tenerife sud et las Galletas). Cette pointe paraît très longue à contourner. Le vent s'est un peu calmé, mais le temps est médiocre et la vue un peu bouchée tant sur Tenerife que sur la Gomera que nous ne distinguons que tardivement. Le Teide est dans les nuages. Cependant à l'approche de San Sebastian, le temps s'éclaircit et un vent puissant se lève.

Comme nous aurons souvent l'occasion de l'observer, les alizés sont vraiment très perturbés par les îles.

22 Février-23 Février : Séjour à San Sebastian



La petite marina de San Sebastian est très accueillante sous le soleil. Et si on restait ici trois semaines au lieu de se faire b... comme la nuit dernière (Vincent) !

Dernières courses : pain brioché un peu sucré qui fera l'affaire jusqu'au cap vert, crème solaire, etc...

La ville est peu animée, mais il semble faire bon vivre ici. Gageons qu'elle soit plus animée à d'autres périodes de l'année.

24 Février-1er Mars : de la Goméra à Sao Vicente (Cap vert)



Plein de gasoil et c'est parti, pointes de vent à 40 nœuds au départ. Vers 10h30, nous passons devant le port de Vueltas et j'active un waypoint sur Mindelo ; distance jusqu'à Mindelo, 792 milles.

Le vent tombe vite et nous n'aurons plus grand chose de la journée, si ce n'est 5 nœuds de SO ! Rien à voir avec les alizés ! Mise en marche du moteur dès le départ, ce n'est guère encourageant. Par contre, en voulant puiser de l'eau, Christian se trouve en face d'une tortue. Malheureusement j'ai loupé la scène.

Un alizé de 25 à 30 nœuds s'installe enfin et nous mettons en place un système de quart pour la nuit.

Nous ferons un point tous les jours à 10h30.

Le 25/02, nous n'avons parcouru que 119 milles en 24 heures, pas étonnant avec cette panne d'alizé au départ.

Le 26/02, ça va déjà plus vite, nous aurons parcouru 153 milles, ce qui donne une moyenne de 6,4 nœuds. Ça va fort et en franchissant le 25^{ème} parallèle, nous croyons franchir le tropique du cancer. En fait, le tropique se trouve à la latitude 23° 26' environ et ne figure pas sur notre carte.



Le 27/02 nous aurons parcouru 157 milles. Dans la nuit l'alarme de batterie faible s'est déclenchée et nous devons mettre le moteur à 1500 tours pendant 1h15 afin de recharger la batterie. Le panneau solaire ne suffit pas pour assurer l'alimentation du pilote automatique. Il faut dire que nous sommes le plus souvent sous pilote automatique.

Le 28/02 nous aurons parcouru 153 milles. Le vent est toujours bien présent et nous porte bien. Nous commençons à recourir à la lecture pour passer le temps : après avoir digéré 'Limonov' de Emmanuel Carrère d'Encausse, Vincent se régale avec les 'Carnets de l'été indien', tandis que j'attaque à mon tour 'Limonov'.

Le 1/03 nous aurons parcouru 143 milles. Souvent au pilote automatique, il n'y a qu'Ina et moi-même qui prenons de temps en temps la barre, pour une durée significative. A quoi bon prendre la barre puisque le pilote barre mieux que nous autres humains.

Après avoir scruté l'horizon tout l'après-midi pour tenter d'apercevoir une terre, la nuit tombe. Il paraît que les îles du cap vert sont le plus souvent dissimulées derrière un épais rideau de brume, si ce n'est de sable volant. Ce sont les quelques lumières de Sao Antao que finissons par apercevoir, puis celles de Sao Vicente. Nous arrivons à Mindelo vers minuit dans la nuit du 1 au 2 Mars, après moins de 6 jours de navigation soit un peu moins que la durée moyenne qui

est de 7 jours.

Nuit du 1 au 2 Mars : Arrivée mouvementée à Mindelo

Vincent, inquiet par ce premier atterrissage, se demande si on ne ferait pas mieux d'attendre le jour. Pour ma part je ne vois pas trop où est le problème...

Nous n'avons comme carte que le plan de Mindelo, du guide Imray. Avec un waypoint au milieu de la baie de Mindelo nous essayons de maintenir un cap constant vers ce waypoint. Nous identifions aussi rapidement les 3 éclats du phare de l'îlot qui se situe devant l'entrée du port. Bientôt nous devinons également l'ombre de la côte ainsi que celle de l'îlot, imposant par sa hauteur. Il s'agit de passer entre les deux, pas sorcier, sauf que l'imprévu arrive toujours au mauvais moment.

Damned ! Voici que la barre à roue lâche à nouveau, comme en arrivant à Nazaré. Et mon mécano et ami portugais qui me garantissait qu'avec sa réparation c'était reparti pour 30 ans ! Cette fois-ci nous sommes encore plus près de la côte mais le safran n'a pas l'air bloqué. Bien sûr je monte la barre franche immédiatement, sans appeler à l'aide. N'étant plus loin du port nous affalons la voile. La manœuvre est plus ou moins réussie, car nous avons perdu l'habitude de toucher aux voiles. Nous finissons par être manœuvrant au moteur et à la barre franche.

Mais on n'est pas encore couchés... Nous partons à la fouille systématique des parages pour trouver la marina. Au moins une heure à passer et repasser là où nous croyons devoir la trouver. Vincent avait raison il fallait poursuivre vers l'est, passer devant le vrai port de commerce pour trouver le ferry Armas avec la marina juste après. Nous avions confondu le chantier naval avec le port de commerce. Je n'aurais pas dû faire l'impasse sur la carte Navionics du lieu (Afrique).

Quand nous nous amarrons, enfin, à la marina, il est déjà minuit. Malgré l'heure, les mariners sont bien là pour nous aider.

2 Mars-7 Mars : Séjour à Mindelo

Nous devons passer une semaine au Cap vert pour le repos et la visite.



être 30 ans ! Le prix payé est tout à fait raisonnable par rapport au prix payé à Nazaré. Il faut dire que, cette fois-ci, c'est moi qui ai assuré la maîtrise d'œuvre.

C'est bien le temps que nous y resterons. Mais, pour ma part, j'ai été complètement pris par la réparation de la barre à roue. Pas de temps à perdre, dès lundi j'attaque le démontage de la barre à roue et prends cheville avec César et son équipe pour la réparation. Selon eux impossible de trouver à Mindelo du câble de 5mm, ils me proposent donc du câble de 6mm. Je fais faire une drosse sur le modèle de celle qui n'est pas cassée. Elle semble convenir parfaitement, alors je fais faire une seconde afin de repartir avec une paire de drosses neuves de 6 mm. Il faut dire qu'à Nazaré, ils avaient simplement récupéré l'ancienne drosse cassée. Là je pense qu'on sera mieux. Vendredi, la 2^{ème} drosse arrive enfin. Je vais pouvoir attaquer le montage avec le soutien moral de Vincent et Christian. Tout se passe bien. La tension nerveuse aura été forte toute la semaine avec relances et contrôles permanents de l'équipe de César, réputé pour devoir être 'marqué à la culotte', avec l'incertitude du résultat. Le résultat est bien là et cette fois-ci ça tiendra peut-



Vincent et Christian ont pu aller un jour en ferry à San Antao, avec un tour organisé.

Mindelo n'est pas désagréable. Ambiance très particulière dans cet ancien comptoir colonial portugais sur la route du Brésil. On se demande de quoi vit la population sur ces îles très arides.

La marina gérée à l'allemande est assez agréable avec son bar flottant, ses sanitaires luxueux, et ses mariners et hôtesse sympas. Il y a beaucoup de Français à passer ici. Les bateaux ne restent jamais longtemps (la nuitée est plutôt chère).

C'est si facile de se procurer les cartes Navionics, par

internet, que je ne résiste pas et que j'achète finalement la carte d'Afrique qui englobe le Cap Vert. Achat trop tardif car nous n'en aurons plus besoin.



Nous prenons l'habitude de faire un restau presque chaque soir, sans notre jeunesse, finances obligent (de toutes façons, pendant ce temps, elle est bien occupée). La cuisine est bonne et pas chère et le service impeccable. Ce qui attriste Vincent, c'est que seuls les Français n'ont pas laissé de trace de bonne éducation, dans leurs ex colonies.

Ambiance culturelle tendance Che Guévara pour notre premier restaurant à Mindelo, rue de Lisboa. La salle à l'étage du Chave d'Ouro fait très 'colonial', mais sans ambiance car nous sommes presque les seuls clients. Nous ne manquons pas la soirée musicale chez Loutcha : après avoir dégusté une énorme 'Cachupa', place à la danse. Enfin, petite déception chez Gaudi, c'est moins bon et plus cher, mais la musique est bonne !

8 Mars-25 Mars : Transatlantique, 17 jours

Le capitaine doit donner le tempo ! après une semaine de farniente il faut se bouger. Mon objectif, partir avant l'Ovni. C'est pas bon pour le moral de partir les derniers.

Faire le plein d'eau, déplacer Propolis jusqu'à la pompe de gas oil.

Ina, qui 'découche' depuis trois nuits, reprend son sac à dos et nous quitte pour embarquer sur 'Lapin', avec un jeune capitaine peu superstitieux. Elle complètera un équipage de 3 jeunes français, style 'routards', à bord d'un petit voilier. Lapin doit se rendre au Brésil. Ils naviguent plus ou moins de conserve avec un jeune couple, de même style, qui sont à bord d'un 'Chatam', entièrement retapé pendant trois ans par son propriétaire.

Nous partons de conserve avec un Ovni 365 battant pavillon français et qui se rend à la Martinique. Leur stratégie : descendre en latitude pour éviter la houle. Nous, notre stratégie, c'est plutôt au plus court vers la Guadeloupe par la route orthodromique. Ce qui signifie que le cap de 272° au départ doit finir à 268°. C'est grossièrement ce que nous essaieront de faire en longeant la route tracée sur la carte.



mer.

Nous appareillons vers 11h avec encore un peu de vent dans les voiles. L'Ovni nous suit immédiatement. Très vite le vent tombe. Surprenant pour Vincent et Christian qui sont passés là en ferry pour aller à San Antao, alors que le vent frisait plutôt les 40 Nœuds. L'Ovni met le moteur et nous distance en prenant une route carrément sud. Nous finissons par faire de même mais en longeant de plus près la cote de San Antao. Vincent me demande si on a assez de gasoil pour traverser. D'après mes calculs on n'a tout au plus du gasoil pour 2 jours de moteur ! est on trop tard dans la saison ? J'assure mes équipiers, que d'après mes infos, le mois de mars est encore un mois optimal pour les alizés.

Un fois passée la point de San Antao, l'alizé n'est toujours pas là, mais vers 17h, branle bas de combat, accéléré par l'obstacle que représente San Antao, il nous prend par surprise. L'Ovni qui était devant nous s'enfuit et à notre tour nous touchons le vent et sommes tous trempés par les paquets de



4^{ème} jour, 136 milles : première prise, pas bien grosse, au petit matin. S'agit-t-il d'une petite dorade ? Il y aura tout de même à manger pour trois. C'est confirmé il s'agissait bien d'une petite coryphène. J'en ai vu de semblables, en plus gros, avec des écailles tirant sur le vert et le jaune et une queue en V bien caractéristique, au marché de Point à Pitre. On appelle ce poisson aussi Mahi mahi.

La ligne de traine épaisse en nylon, achetée à la Corogne, semble faire l'affaire avec les petits poulpes flottants en plastique bleu et rouge qui se montrent très résistants. Malgré nos efforts répétés, nous ne pêcherons rien d'autre de toute la traversée. Nous serons gênés, en permanence, par les algues dérivantes qui viennent se prendre systématiquement dans les hameçons, obligeant à remonter la ligne sans arrêt. Les 'Rapala' plongeurs venus remplacer les poulpes, ne nous apporteront rien de plus.



5^{ème} jour, 133 milles : avec ce vent arrière continuel, je propose de monter le tangonner le génois croisé. En bordant l'écoute de génois, au winch, Christian, qui est, je précise, un ancien rugbyman, va faire éclater le tangon. Dépités on abandonne le tangon à son triste sort sur le pont.

6^{ème} jour, 125 milles : je me bouge pour tenter une réparation du tangon. Il faut d'abord scier la parie déchirée. Heureusement il n'y a tout au plus que 5 cm à couper. La scie à métaux que j'ai rapportée d'Arradon lors de mon dernier retour à Las Palmas, va bien me servir. Le tangon déjà trop petit pour tenir le génois entièrement déroulé, est encore plus petit, mais il fera son office.

7^{ème} jour, 115 milles : le génois est mis en place, et la réparation de fortune semble tenir bon, malgré l'absence de rivets. Ce grément, voiles croisée, nous sauve la mise, car le vent faiblit et s'obstine à venir de l'arrière. En fait il vient tantôt légèrement babord, tantôt légèrement tribord, ce qui oblige à de fréquentes manœuvres pour changer de bord, à moins de rallonger la route en suivant le vent, comme l'explique Deniau dans la 'Mer est ronde'.

8^{ème} jour, 141 milles : on peut considérer que l'on est à la mi-traversée en distance.

9^{ème} jour, 124 milles : je commence à me faire du souci pour le pilote automatique, car si celui-ci nous lâchait on serait mal. En fait ce qui m'impressionne, ce sont les mouvements de la paroi sur laquelle le vérin prend appui. J'installe une barre entre deux parois pour limiter ces mouvements, mais ce n'est pas très efficace. Je me dis qu'il faudra consolider tout cela avant la prochaine traversée.



10^{ème} jour, 116 milles : il faut gérer le temps ; pour ma part j'attends chaque après-midi pour me consacrer deux bonnes heures à la lecture. Après 'Limonov' il y a 'La chambre' de F. Chandernagor. Un livre que je n'aurais sans doute pas lu à terre, mais qui dépanne bien (merci Serge de l'avoir laissé à bord).

11^{ème} jour, 105 milles : Le speedo bloqué depuis le cap vert, se débloque enfin.

12^{ème} jour, 117 milles : Mise en place du spi, un vrai bonheur. Sauf que le pur vent arrière ne lui convient pas non plus. La poulie de pied de mat du hale bas de bôme a éclaté dans la nuit. Je soupçonne Vincent d'avoir étarqué le hale bas à donf, comme tout bon régatier.

13^{ème} jour, 123 milles :

14^{ème} jour, 108milles : Le vent tombe (moins de 10 nœuds), on est obligé de mettre le moteur. Même le spi ne tient pas.

15^{ème} jour, 112 milles : Il semble que Vincent ait eu quelques problèmes durant son quart de nuit, car la bosse de bordure est cassée. Il a fait une réparation de fortune. Pour la deuxième fois nous retardons nos montres d'une heure. Il suffira de les retarder encore une fois d'une heure à l'arrivée, pour

être à l'heure des Antilles.

16^{ème} jour, 109 milles :

5/03 Arrivée à Pointe à Pitre



Mindelo, un marinero nous aide à nous amarrer au ponton visiteur de la marina de Bas du Fort.

Après la photo, l'équipage se retrouve au bar restaurant 'La Route du Rhum' pour déguster une première gorgée de bière fabuleuse.

26 Mars- 30 Mars : Pointe à Pitre

Chacun vaque à ses occupations et finalement le 30/03, à l'aube, l'équipage quitte le navire. Chacun prend un vol différent, Vincent via la République Dominicaine et Christian via la Guyane.

Commence alors pour moi le 5^{ème} épisode, à savoir la navigation dans les îles.

Dernière nuit, nous marchons tellement mieux sous spi que nous tentons de le laisser pendant la nuit. Durant mon quart, grande frayeur quand des oiseaux viennent se poser sur le portique : dans la nuit ils paraissent agressifs et je tente de les chasser à la manivelle de winch, peine perdue.

Vincent voit les phares apparaitre : celui de la Désirade, puis celui de Petite Terre.

C'est donc sous spi et de nuit que nous dépassons la Désirade et la Petite Terre. Néanmoins après Petite Terre, la route vers Pointe à Pitre oblique vers le nord et il faut affaler le spi. Le jour se lève et nous approchons de Pointe à Pitre. Cette approche est assez irréaliste. Ca y est donc on arrive ! Par un beau soleil, les couleurs éclatantes, notamment le bleu vert de la mer, sont bien là.

17 jours, heure pour heure, après notre départ de