

## Journal de bord Transat retour 2025 2<sup>ème</sup> étape, Horta – Port-la-Forêt

**Vendredi 06 juin**

On ne part pas aujourd'hui car c'est vendredi, et on ne part pas un vendredi ! Donc nous mettons à profit cette journée pour faire nos derniers achats au supermarché du coin.



Naturellement, nous remplissons généreusement notre caddie. Nous nous retrouverons avec un peu (beaucoup) trop de victuailles et de boissons, comme toujours.

De passage au Peter Café Sport, nous rencontrons le patron, à qui nous demandons si nous pouvons laisser un fanion de notre club. Et c'est avec un grand sourire qu'il prend la chose très au sérieux, et, en nous offrant le pavillon du café, il organise une photo de l'événement. La photo sera diffusée sur le réseau des deux salles du restaurant, et dans la vitrine du trottoir (et probablement aussi sur les réseaux sociaux).



Dans l'après-midi, nous cherchons où réaliser notre peinture sur les quais du port. L'emplacement du passage de 2018 est encore un peu lisible, mais l'intense activité du port en ce moment fait que des véhicules sont souvent stationnés, ou de passage sur cet endroit. Nous cherchons une surface, sinon



libre, du moins où plus rien n'est encore identifiable. Ce n'est pas facile à trouver ! Finalement, une petite surface rectangulaire – mais en format « portrait » (plutôt qu'en « paysage ») – nous paraît convenir. Du coup, nous optons pour un format « paysage », mais orienté à 90°. Ce sera notre parcours sur un fond bleu. Le choix des couleurs nous est un peu imposé par le fait que nous avons récupéré les restes de peinture des équipages qui sont déjà repartis (merci les gars !). Nous ajouterons un peu de rouge pour le drapeau suisse.

**Samedi 07 juin**

Après un petit café à notre boulangerie, nous préparons le bateau pour une navigation. Il s'agit surtout de prévoir ce qui peut tomber à bord. Et, pendant que Cédric va visiter la boutique de Peter, je me dirige vers la capitainerie pour les formalités de check-out. Dans chacun des trois bureaux (capitainerie, police, douanes), on nous adresse un « *bon voyage !* », même en français.



Peu avant midi, nous quittons FOLLIGOU, le bateau avec lequel nous étions à couple depuis notre arrivée, et nous nous dirigeons vers la station-service, devant la capitainerie. Vite, il n'y a personne au quai ! Une fois le plein fait, tout l'équipage de FLORES nous fait signe depuis le quai (David a immortalisé), tandis que nous quittons l'enceinte de la marina au moteur. Nous pouvons hisser les voiles dans l'avant-port, et prenons notre route au

près. Un voilier (MMSI 228 201 510, ORENOL) nous emboîte le pas à une vitesse similaire à la nôtre, mais en faisant moins de cap. Il ne suit pas notre route lorsque nous virons pour nous diriger NNO selon notre routage. Il se dirige vers Sao Jorge.

Partis avec un soleil relativement dominant, le ciel se couvre dans l'après-midi, et le soir est carrément maussade. Notre routage nous fait progresser NE vers Graciosa, dans un flux de NNE d'une douzaine de nœuds. Il fait relativement froid. Le ciré n'est pas de trop ! Pour le repas du soir, Cédric nous prépare des pâtes au pesto.

Ce soir, à 21h20 (GMT), le loch indique 6689 milles (distance parcourue : 50 milles). Il reste 1169 milles à parcourir.

### **Dimanche 8 juin**

En début de nuit, à une petite dizaine de milles sous notre vent, à tribord, on voit défiler les lumières de Graciosa, et on devine encore certains phares dans le sud (Sao Jorge ?). En accord avec le dernier GRIB, le vent se maintient entre 10 et 15 nœuds pendant toute la nuit. Le ciel, couvert au début, laisse à peine la lune apparaître, mais se dégage ensuite pour quelques étoiles, puis donne lieu, vers 4h, à un joli coucher de lune, toute rouge. Avec ce flux de vent de secteur NE, la température a bien chuté, surtout la nuit. Jusqu'à notre arrivée aux Açores, nous avons progressivement quitté les alizés de NE, mais nous avons terminé avec des vents de secteur sud, et une température nettement plus chaude.

Au petit matin, à 6h (GMT et local), le ciel est couvert. Et toute la matinée oscille entre un vent 'fichier' relativement constant à 11-13 nœuds, et des nuages de pluie fine, où les rafales avoisinent les 17 nœuds. Vers 10h45, en compagnie d'un groupe de dauphins, on débride un peu pour envoyer le code zéro en anticipant une gauche qui permettra(it) de



mieux suivre le routage. Nous gagnons immédiatement un bon nœud de vitesse (entre 7 et 8 nœuds), mais la gauche ne vient pas vraiment, et le vent est un peu trop appuyé pour tenir le cap. On affale après une petite heure.

À la mi-journée, le soleil perce timidement la couche nuageuse, en même temps que le vent faiblit. Mais un petit « front » nuageux nous apporte de nouveau un peu de vent bienvenu ! Mais ce n'était qu'un épisode passager, d'où les guillemets. En guise de repas de midi, avec Cédric, nous finissons les pâtes au pesto d'hier. Froides.

Et le soleil finit par (presque) s'imposer une bonne partie de l'après-midi. Mais c'est une journée monotone. Caroline souffre de nouveau un peu du mal de mer, et Cédric s'efforce de faire marcher le bateau en peaufinant les réglages, dans des vents relativement constants en direction (N-NNE), mais

fluctuants entre 6-7 nœuds par moment, et 12-15 à d'autres moments. Les GRIBs du jour nous laissent prévoir ce type de conditions au moins pour les 36 prochaines heures.

Ce soir, le chef Bonbag nous propose un « Effiloché de Canard et son Ecrasé de Pomme de Terre » pour moi, et un « Petit Salé aux Lentilles Beluga » pour Cédric. Notre Caroline, du fond de sa couchette, ne veut rien d'autre

qu'une petite compote de pommes. Vivement qu'elle retrouve son pied marin.

Mais ne voilà-t-il pas que Caroline émerge soudain de sa couchette. Les odeurs de repas chauds l'ont mise en appétit. Et que voilà une bonne nouvelle !

Ce soir, à 21h00 (GMT), le loch indique 6826 milles (distance parcourue : 187 milles). Il reste 1071 milles à parcourir.

## Lundi 9 juin

Peu avant minuit, le vent est très faible. Après trois sorties sur le pont dans l'intention d'affaler les voiles (qui ne battent pourtant pas), un petit vent revenait à chaque fois pour animer le bateau dans la bonne direction. Toutefois, finalement, décision est prise de mettre au moteur car le vent est vraiment très, très faible. Dans l'obscurité, au loin, nous croisons MMSI 368 330 830. Ses feux ne permettent pas de l'identifier formellement ; s'agit-il d'un plaisancier, d'un pêcheur, d'un cargo, ... ?

Au lever du jour (6h), nous pouvons remettre à la voile, dans les mêmes conditions que précédemment, c'est-à-dire toujours au près, mais les GRIBs de ce matin (GFS et ECMWF) prévoient du portant... bientôt.

Pour l'instant, c'est une journée maussade qui commence, avec un peu de pluie, et un vent de 12 à 15 nœuds de NNO. Et, il n'y a pas de doute, quand Cédric est aux réglages, on va plus vite !



Quant à notre espoir d'avoir bientôt du portant, des deux derniers GRIBs (plutôt contradictoires), le ECMWF nous le prédit pour avant midi demain, sur notre route actuelle. Le GFS aussi, mais sur une route très au sud, et dans du vent très faible. Nous gardons notre confiance au premier modèle.

Ce soir, à 18h00 (GMT), le loch indique 6943 milles (distance parcourue : 304 milles). Il reste 956 milles à parcourir.

## Mardi 10 juin

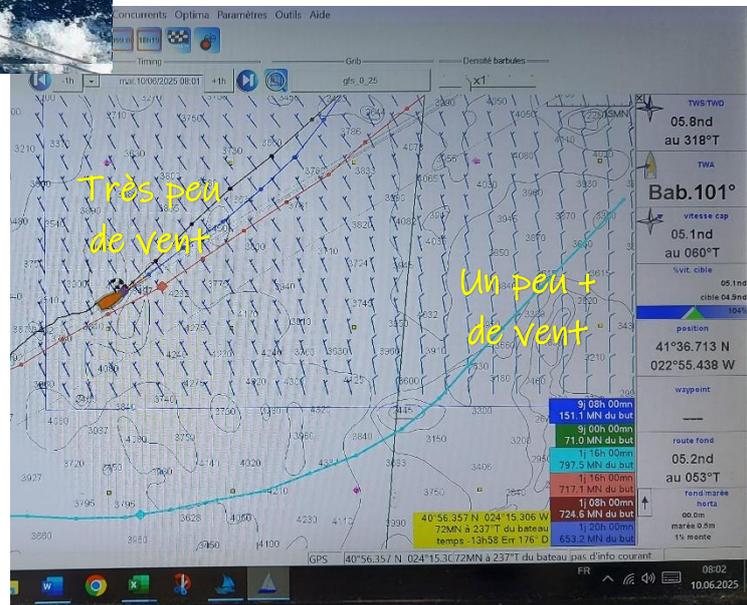
Hier soir (19h30), avec un soleil partiellement revenu, plusieurs groupes de dauphins sont venus nous rendre visite... Caroline réussit une prise de vue magistrale d'un dauphin jaillissant. Du travail de pro !



C'est aujourd'hui qu'on devrait pouvoir débrider (!?), mais la nuit a été laborieuse : entre minuit et 3h du matin au moteur, puis à nouveau sous moteur depuis 7h. Tout cela est relativement cohérent avec les GRIBs, mais on es-compte toujours un peu sur la chance pour que les fichiers se trompent...

Si, hier, les modèles ECMWF et GFS n'étaient pas d'accord, il y a de nouveau une parfaite similitude entre eux ce matin. Mais on peut maintenant se demander si on n'aurait pas dû faire confiance à GFS hier soir...(?). En dé-zoomant sur la situation d'hier soir, on voit qu'on aurait peut-être bien dû le suivre (photo de l'écran à l'appui).

Mais, mais, mais... les choses ont l'air de s'arranger pour nous. Il est aux environs de 8h, quand un dauphin solitaire vient nous tenir compagnie. Vient-il nous annoncer que le vent revient ? Et dans le bon sens ? Je le crois volontiers. Vers 8h30, la gauche tant attendue se dessine, en même temps que la mer d'huile se ride petit à petit. Le vent monte progressivement jusqu'à un petit 10-11 nœuds, qui nous permet même d'envisager le spi (merci le dauphin !). Avec Caroline, nous le préparons, et Cédric nous rejoint, réveillé par l'arrêt du moteur (qui tournait depuis bientôt deux heures). On dirait que les affaires reprennent !



Vers 11h, Caroline est pensive. Elle réfléchit : « *je crois que j'irais bien prendre un bain...* ». L'idée même semblait appartenir à un souvenir (pas si ?) lointain, mais notre équipière amphibie québécoise ne craint pas l'eau froide. Elle semble tout à fait sérieuse. Même que nous sommes sous spi, et qu'il ne fait pas vraiment beau.



Avec Cédric, on se regarde, et, à tout hasard, un cordage est préparé à l'arrière, ainsi qu'un volumineux pare-battage, au cas où. Je crois qu'on n'y croit pas trop, mais Caroline se met à l'eau. Et son exemple fera des émules puisque, chacun à son tour, tout le



monde prendra un petit bain dans le bassin des grands. Il y a 3736 mètres sous nos pieds (41°43N et 22°37W).

Et, pour revenir aux comparaisons des modèles ECMWF et GFS, il semble que le premier est en train de montrer que c'était bien celui qu'il fallait suivre. Avant midi, nous avons bien eu la bascule à gauche, et c'est aussi lui qui annonçait la montée du vent aux alentours de 10 nœuds. Pas de regrets donc de ne pas avoir suivi la route plein est proposée par le GFS hier soir.

Et, entre 13 et 14h, plusieurs groupes de baleines. C'est ma-ges-tu-eux. Il y en a de tous côtés, devant, derrière, au loin, tout proche. Bien sûr, on sort de quoi photographier ou filmer, mais on (je)<sup>1</sup> rate toujours le moment où un dos émerge lentement, où une queue immense se lève avant de disparaître. Spectacle hallucinant et merveilleux ! Et, tout au long de l'après-midi, plusieurs fois le même scénario, sous le soleil ou sous un fin crachin.



<sup>1</sup> (j'espère que Caroline aura fait mieux !)

Aujourd'hui, aura été une journée à marquer d'une pierre blanche (c'est comme ça qu'on dit ?). Il y aura eu la bascule à gauche tant attendue, qui nous a permis, dès le matin d'envoyer le spi, puis la baignade (toujours sous spi), puis une tripotée de groupes de baleines (cachalots ?) de tous les côtés. Maintenant, vers 18h30, le vent est retombé en dessous de 10 nœuds, et la mer est « lacustre ». Le ciel nuageux nous a tout de même offert quelques belles percées de soleil, mais aussi un épisode de crachin, nous permettant une petite pointe de vitesse sous 18 nœuds de vent pendant une quinzaine de minutes.

Après un petit apéro ensemble, Caroline est en train de nous préparer un petit couscous de sa composition. La vie en mer n'est pas toujours si pénible que ça !

Ce soir, à 19h00 (GMT), le loch indique 7064 milles (distance parcourue : 425 milles). Il reste 838 milles à parcourir.

### Mercredi 11 juin

Une bonne partie de la nuit se passe au moteur, nous remettons les voiles au petit matin, dans une dizaine de nœuds de vent. Mais les GRIBs sont formels (et cela fait plusieurs jours qu'ils le disent), nous aurons une journée de mercredi plutôt tonique (!).

C'est un passage de front archi classique qui s'annonce, comme dans les livres, avec une baisse régulière du baro (qui affiche : « RISQUE DE VENT FORT »), et une couverture nua-



geuse qui descend, qui descend, pour finir en nimbostratus, avec la bruine qui ... qui va avec !

Le vent d'ONO prend de la droite et passe rapidement à NNO en forçant (weering, pour les fans de météo). Il monte progressivement à 14-15 nœuds, puis à 16-17, et ça monte encore. Il est temps de s'équiper en conséquence (ciré et brassière) et de prendre un ris. Tout de suite, le vent

monte encore à plus de 20 nœuds. Nous sommes sous pilote, mais Cédric prend la barre, et le plus gros du vent fort (du moins c'est ce que nous croyons) se fera sous spi, à la mode 505. Nous enregistrons des pointes de vitesse à plus de 13 nœuds (et plus de 16 sur la tablette Navionics). Il ne fait pas beau, mais ça fait plaisir quand-même.



Tout cela aurait été trop simple si nous n'allions pas si vite. En effet, l'arrivée du front s'est bien déroulée comme prévu, et on espérait le voir nous dépasser rapidement. Et quelques percées dans les nuages nous laissaient croire au passage à un ciel de traîne, dégagé et limpide. Toutefois, notre vitesse fait que nous nous déplaçons avec lui. Le vent fort reste globalement du NO, avec une mer qui grossit à vue d'œil. Il faudra attendre pour se retrouver derrière le front. Nous y avons cru un moment.

Avec le passage du front, notre route s'oriente plein est. Nous décidons d'affaler le spi au moment d'une petite molle à 22 nœuds. Nous constatons que notre route s'oriente plein

est, et, pour ne pas trop s'éloigner de notre routage, nous décidons de serrer un peu le vent sous génois et GV. Il est 10h du matin.

Et c'est là que la journée prend une autre tournure. Alors que le ciel se rebouche – mais vraiment ! –, le vent se renforce encore autour des 30 nœuds établis, avec des rafales à plus de 33 nœuds. Et ce sera comme ça tout le reste de la journée. C'est du reaching un peu débridé si nous voulons suivre le routage. Par une mer forte et croisée, nous nous retrouvons en mode « shaker », tel que ce que nous avons connu avec Caroline sur la première étape. Toutefois, sans que le bateau ne tape, cette fois.



Ce passage de front, qui semblait ne devoir durer que quelques heures, vers midi, ce mercredi, va donc se prolonger. Alors que nous rafraichissons nos GRIBs, c'est le modèle GFS qui donne les va-



leurs qui correspondent le mieux à ce que nous observons. Et, selon ce modèle, la baston devrait encore durer jusqu'à jeudi, à 2h30 du matin.

Pour le repas de midi, ce sera le couscous de Caroline, et, le soir, nous partageons deux BonBag « bœuf-carottes » pour avoir un repas chaud. Un peu dépités, nous n'avons pas très faim. Le reste de la journée se passe sur nos bannettes à attendre que « ça se passe ».

Il fait gris, et ça bombarde, ça bombarde ! C'est aussi pour cette raison que ce journal de mercredi n'est paru que le jeudi.

Ensuite, pour ménager notre monture, nous laissons encore un peu le bateau aller avec le vent pour la nuit. Cela a l'inconvénient de nous écarter encore davantage, très au sud de notre routage.



Ce soir, à 20h45 (GMT), le loch indique 7234 milles (distance parcourue : 595 milles). Il reste 689,5 milles à parcourir.

## Jeudi 12 juin

Vers 2h50, en effet, le vent retombe à une quinzaine de nœuds, mais reste très irrégulier en force. Au petit matin, le front est bien passé devant nous, mais, après une accalmie (qui a permis à la mer de se ranger un (tout) petit peu, des pointes de vent à 27 nœuds reviennent encore. Ciel couvert, il fait froid. Ce n'est pas cool !

Vers 9h30, le ciel se dégage, mais la mer demeure très cassante. On envoie le spi bâbord amure, avec Cédric à la barre. Au grand large, on enregistre des pointes de vitesse à plus de 12 nœuds dans les surfs – trop courts en raison d'une mer non établie – mais c'est

beau à voir. Et une houle de NO vient encore se mêler aux vagues du vent, et cela fait des talus impressionnants !

Les conseils reçus nous incitent à faire du nord pour éviter une fin de parcours au près. Ça tombe bien car nous filons sur un cap aux environs de 050°.

Après quelques heures où le soleil dominait, le ciel

se couvre à nouveau depuis le début de l'après-midi. Et, à 14h30, un rideau de pluie nous rattrape et se déverse en averse tropicale. Le vent monte brièvement à 27 nœuds. Mais le tout ne dure qu'une *cinquaine* de minutes. Drôle de journée, avec des nuages par moments, du grand soleil à d'autres moments. Mais, dans l'ensemble, le vent se maintient aux alentours des valeurs du GRIBs : 15 à 20 nœuds.

Toutefois, c'est parfois la direction du vent qui varie le plus, et, en fin d'après-midi, notre route prend de la gauche, et nous filons très nord. Du coup, nous empannons. La nuit tombe dans 3 heures environ, et il faudra décider du moment d'empanner à nouveau, si possible de jour. Donc soit dans quelques petites heures, soit demain matin.

Ce soir, à 18h00 (GMT), le loch indique 7391 milles (distance parcourue : 752 milles). Il reste 550,9 milles à parcourir.

## Vendredi 13 juin

Vendredi 13 ! ça tombe bien, nous, les marins, on n'est pas superstitieux.

Au petit jour, un peu avant 6h, un nouveau GRIB confirme le dernier d'hier : il va falloir empanner pour repartir bâbord amure. Selon le routage d'hier, on devait empanner pendant la nuit, mais il y a eu quelques heures où, en tribord amure, nous faisons quasiment la même route que le routage préconisait en bâbord amure. Une gauche pas prévue qui

nous a permis de faire une 'bonne affaire' tactique, et qui nous a permis de passer une nuit à roupiller tranquille (juste un petit « biip, biip » toutes les heures).

Il y a eu juste un moment où Cédric est venu me réveiller car le vent était monté à 27 nœuds. En mettant la tête dehors, nous constatons quelques nuages en train de nous dépasser. Le vent est redescendu aussitôt. Mais il faut dire que ce JPK se comporte admirablement, surtout lorsque la mer est bien rangée (comme cette nuit), même sous spi avec plus de 25 nœuds de vent. Toute la nuit se passe donc tranquillement, avec un pilote qui bosse sans se plaindre, et qui corrige les emardées avec précision. De temps en temps, avec Cédric, nous échangeons un regard par-dessus la table du carré, dans la lumière en veilleuse de la table à carte. Tout va bien !



Vers 7h30, nous effectuons un empannage, et prenons un peu de nord en serrant le vent à 155° du vent réel. Il y a 17 à 20 nœuds de vent, et nous marchons entre 8 et 9 nœuds,



sous spi, au 045° (tous ces chiffres, c'est surtout pour René), sous un ciel parsemé de nuages. La journée devrait être plutôt ensoleillée. Et il faut que nous profitions au maximum de ces conditions, car le vent devrait faiblir inexorablement vers la fin...

La matinée se passe en petites siestes, et petits réglages de la route à suivre. Une pluie est venue perturber la tranquillité de ce long bord vers le Golfe de Gascogne. Le baromètre est en train de remonter. Il était à 1004.6 durant la nuit de mercredi à jeudi (vent de 30 nœuds), et, aujourd'hui à midi, il est remonté à 1009.1, et il monte encore.



nœuds de vent, toujours sous spi, à 160° du vent réel, et avec des vitesses constantes comprises entre 9 et 11 nœuds, et de fréquentes pointes à plus de 12. Cédric en démonstration !

Pour le repas de midi, tous les trois dans le cockpit, nous partageons une salade de pouces de haricots « mungo » (?) et de maïs, alors que le bateau – sous pilote – prend des surfs à plus de 10 nœuds. L'après-midi qui suit se passe en mode locomotive : une bonne vingtaine de



Cette journée du vendredi 13 pourrait bien devenir notre journée record... Nous ferons encore des comptes détaillés plus tard, mais, sous pilote ou avec Cédric à la barre, nous avons tenu des moyennes par moments bien au-dessus des 8 nœuds. Avec 289 milles en 33h35, nous pouvons afficher 206,5 milles en 24 heures. Et nous avons franchi à de nombreuses reprises les 13 nœuds. Ce fut une belle et bonne journée.



Pour notre arrivée à Port-la-Forêt, nous pouvons articuler un premier ETA : si nous faisons tout à la voile, ça nous mènerait à la nuit de lundi à mardi. Mais nous utiliserons le moteur lorsque le vent sera trop faible. Une arrivée un peu plus tôt est donc possible. À voir...

Ce soir, à 21h00 (GMT), le loch indique 7608 milles (distance parcourue : 969 milles). Il reste 349,5 milles à parcourir. Le baro est à 1012.5 HPa.

### **Samedi 14 juin**

Au tout petit matin (5h05), on se retrouve avec Cédric (505 !) pour photographier le soleil qui se lève. La nuit a été tranquille, mais un clapot du vent de la veille nous a enquinés une bonne partie (au début) de la nuit, sans compter le traitement infligé aux voiles. Le vent a bien diminué (12-13 nœuds), et nous continuons, sous spi, sur la même allure qu'hier, à 6-7 nœuds, bâbord amure, à 150° du vent réel.

Du thé pour Cédric, et du café pour moi, nous téléchargeons un GRIB jusqu'à l'arrivée. Les conditions générales ne changent quasiment pas d'avec les précédentes prévisions. Et notre arrivée possible à Port-la-Forêt pourrait bien se faire dans l'après-midi du lundi, car nous utiliserons le moteur dans la pétrole annoncée pour la journée de dimanche.





Un groupe de dauphins nous rend une petite visite, tournoyant aux alentours du bateau. Cédric est allé se recoucher, et Caroline dort encore. Je ne les dérange (on en a vu d'autres). Je leur enverrai de bonnes salutations de la part des cétacés. En milieu de matinée, nous commençons à prendre de la droite. Nous serrons un peu le vent, à 138° du vent réel.

Aux alentours de midi, il n'y a pas beaucoup de changement : un 13-15 nœuds très régulier, avec une mer bien rangée et une longue houle. Nous marchons entre 7 et 8 nœuds, sous beau soleil. L'hydrogénérateur et le panneau solaire remplissent les batteries sans difficulté. Assis à l'arrière du bateau, les pieds dans l'eau, les milles défilent dans le sillage.



Vers 14h30, nous décidons de remplacer le spi par le code zéro. L'opération est menée tambour battant, mais Caroline – qui nous filmait/photographait – perd dans un courant d'air sa casquette typiquement québécoise, avec la forêt, en noir sur fond bleu-nuit. Trop dommage ! Notre bord de spi aura duré 52 heures  $\frac{3}{4}$ , et nous avons parcouru 406 milles à la moyenne de 7,7 nœuds.

Un après-midi tout en douceur, sous code zéro. Avec Cédric, nous avons l'impression de s'être, peut-être, un peu précipités pour affaler le spi, mais cela semble quand-même profitable : nous avançons 6-7 nœuds, à 120° du vent réel. Le ciel est bleu, avec juste quelques cumulus au loin. C'est du velours, ou du sirop, ou ... C'est trop bien !

Profitant des conditions, nous faisons un petit exercice au sextant. Il s'agit de « descendre le soleil » pour une droite de hauteur. Il nous reste encore un peu de travail pour rendre l'opération fonctionnelle, mais c'est déjà un bon aperçu.

Après un petit apéro tous les trois dans le cockpit, nous préparons (enfin... Caroline prépare) un repas pâtes au pesto. Malgré le soleil, et le faible vent, nous mangeons à l'intérieur. Il est vrai que, depuis les Antilles, le climat s'est bien rafraîchi.

Aurons-nous un beau coucher de soleil ? Nous restons un peu frustrés sur ce plan. Les couchers/leviers de soleil sont généralement, sinon fréquents, du moins occasionnels, et, parfois, à tomber par terre. Mais, là, non, aucun « feu d'artifice » de l'aube ou du crépuscule depuis notre départ de la Martinique, le 10 juin. Bizarre, non ?



Il est temps d'aller faire dodo. Nous venons de croiser un cargo (MMSI 358 007 864), dûment signalé par l'alarme AIS de l'ordinateur. Et nous continuons en mode solitaire (c'est-à-dire qu'on dort !) pour cette nuit. Mais, par la suite, avec le passage du plateau continental dans le Golfe de Gascogne, et le trafic des cargos entre le Cap Finistère (Esp) et Ouessant (Bretagne), et les pêcheurs, nous serons beaucoup plus vigilants.

Ce soir, à 20h30 (GMT), le loch indique 7768 milles (distance parcourue : 1129 milles). Il reste 194,2 milles à parcourir. Le baro est à 1019.1 HPa.

## Dimanche 15 juin

Vers 3-4 heures du matin, on croise déjà beaucoup de monde, dont les navires qui descendent en provenance du DST de Ouessant. Le trafic s'intensifie déjà.

Vers 4h30, alors que nous allons croiser le pétrolier MMSI 215 935 000, une multitude de dauphins se regroupent autour du bateau. Il en vient de partout. Depuis l'intérieur de la coque, Caroline et Cédric les entendent communiquer intensément (mais PAS moi !), et de plus en plus tandis que nous approchons du navire dans une route de collision. L'AIS mentionne : « *passé devant* », puis « *passé derrière* », puis « *passé devant* » (il passera à 0,12 mille)<sup>1</sup>.



Il est difficile de ne pas faire une interprétation – peut-être un peu anthropocentrique – de ce comportement, mais cela semble évident qu'il y avait un rapport entre leur présence et la proximité de notre bateau avec ce tanker. Voulai-ils nous avertir ? En tous cas, dès que le croisement a eu lieu, tous les dauphins se sont éparpillés. Magique ! Nous avons mitraillé le phénomène. J'ai du mal à y croire.

*(<sup>1</sup> Ma tentative de l'appeler pour le remercier d'avoir modifié légèrement sa route est resté sans réponse (mais, était-ce un tanker ? car c'est ainsi que je l'ai appelé).*

Et le scénario se répète deux heures plus tard avec un autre pétrolier en route de collision, le SEAWAYS SABINE (MMSI 538 004 033)<sup>2</sup>. Plusieurs groupes (les mêmes ?) de dauphins se mettent à nouveau près de nous, manifestement entre le pétrolier et nous. Là, on ne peut plus douter : il y a bien un rapport entre notre route, celle du navire, et la présence des dauphins. C'est sidérant !

*(<sup>2</sup> Lui me répond que : « c'est normal pour un voilier ... »)*

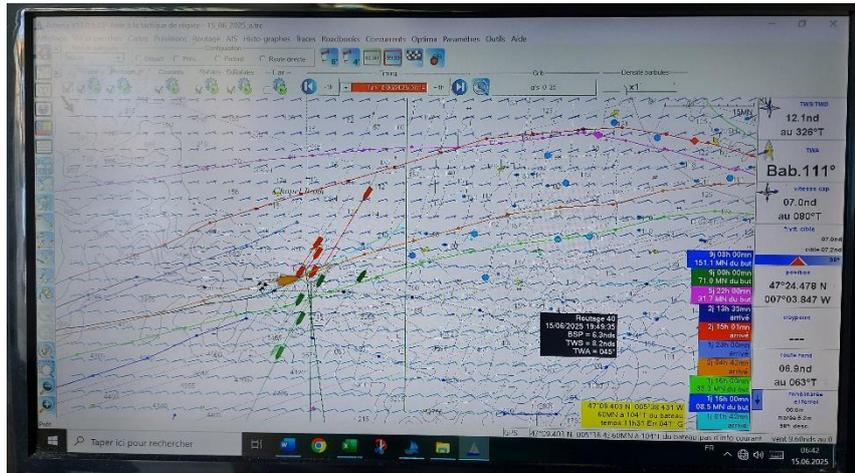
Ce passage des deux rails – montant et descendant – aura été très animé. Des navires de toutes tailles, et de tous genres (pétroliers, cargos, porte-containers, vraquiers, etc...) se suivent de près, ou se dépassent.



Un bateau a particulièrement retenu notre attention (MMSI 413 576 970), car il était très large, et totalement conçu pour effectuer des transports particuliers. En l'occurrence, il s'agissait de 3 cylindres de plus de 100m de

long. Ça ressemblait un peu à des éléments de plateforme de forage ... ou de fusées (?). On aimerait bien en savoir davantage.

Peu après 12h, nous étions sortis de ce « couloir » de trafic maritime. Avec le festival des dauphins, tous les trois, nous avons fait une orgie de photos et de films. La fraîcheur du matin a fait place à un après-midi d'une grande douceur. La mer est à peine formée d'un petit clapot, avec toujours une longue houle pour nous bercer paisiblement. C'est du caviar cette fin de traversée ! Et, histoire de ne pas arriver à terre sans avoir passé par la douche, nous organisons une fois encore une baignade hauturière. Décidément, le Québec a une influence hydraulique sur l'équipage !



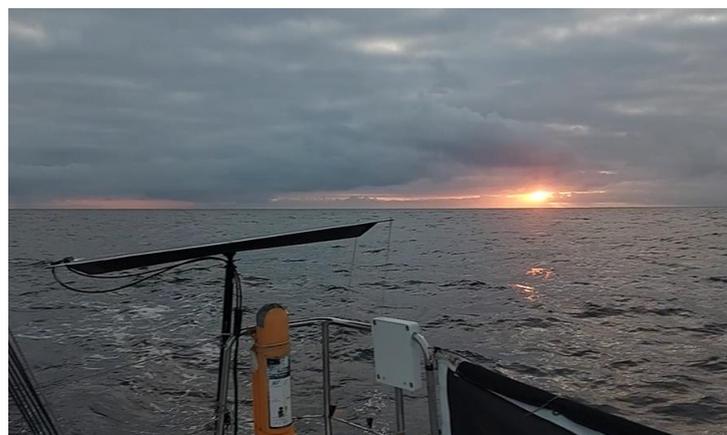
Vers 16h, après notre bain de mer, nous avons remis en route. Et, alors que les GRIBs – et les conseils à terre

– annonçaient de la pétrole, le vent se maintient à une bonne *onzaine* de nœuds, et tourne légèrement vers la droite, nous amenant (à une soixantaine de milles tout de même) pile poil sur la pointe de Penmarc'h. Le littoral de ce bout de Finistère sud ne se laisse pas facilement découvrir du large, et notre premier repère sera probablement un des phares emblématiques de cet endroit. Et je ne peux m'empêcher de repenser à ce moment, il y a sept ans, où Jean-Philippe s'était écrié, soudain, au même endroit : « *c'est l'phare d'Eckmühl !* ». Nous allons retrouver le même paysage.

Au moment de l'apéro, un paquebot (MMSI 311 001 141) fait un "S" pour passer à côté de nous, à petite vitesse (nous sommes à 7 nœuds, lui à 9). On imagine un commentateur en train d'expliquer aux passagers combien la voile est un sport respectueux de l'environnement, et que les plaisanciers sont respectueux de la nature...

Après un petit souper – à l'intérieur parce qu'il fait un peu frais –, nous mitraillons notre DERNIER coucher de soleil, avant d'aller dormir. Dès minuit, nous organisons un régime de quarts de 2 heures afin de sécuriser notre approche de la côte du Finistère, et notamment du port de Guilvinec, avec ses nombreux bateaux de pêche.

Ce soir, à 20h15 (GMT), le loch indique 7908 milles (distance parcourue : 1269 milles). Il reste 56,2 milles à parcourir. Baro à 1024.8 HPa.



## Lundi 16 juin

Peu avant minuit, avec Caroline et Cédric (oui, tout le monde s'est réveillé pour l'occasion), nous remplaçons le code zéro pour le génois en même temps, qu'une demi-lune à peine rouge se lève devant nous. Nous pouvons apercevoir les éclats (à 4 secondes) du

Le phare d'Eckmühl



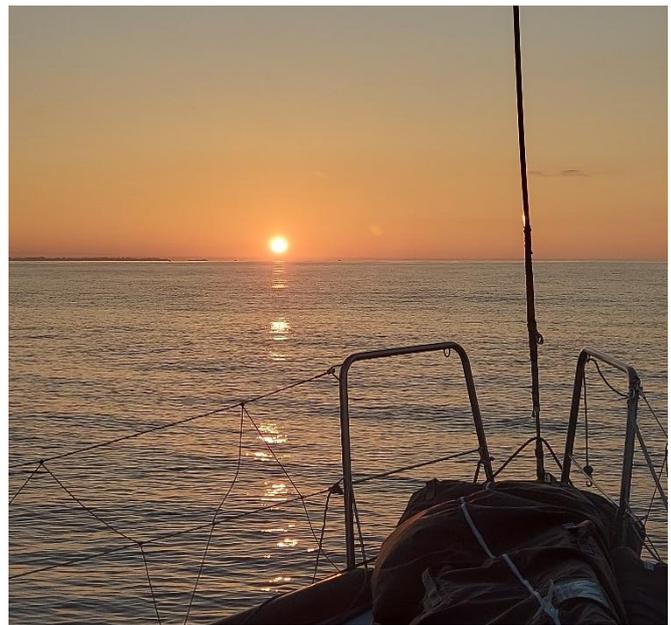
phare de Lervily (près d'Audierne), à notre gauche, et ceux (à 6 secondes) de celui d'Eckmühl (pointe de Penmarc'h), dans notre direction.

Vers 3h30, alors que les premières lueurs du jour se fauillent derrière les nuages, la vitesse du bateau tombe en dessous de 3 nœuds. Nous mettons au moteur. Au moment de passer dans l'alignement du chenal du Guilvinec, Caroline (qui termine son quart) me dit

que les pêcheurs sont tous sortis en même temps, à la queue-leu-leu. Et, en effet, il y en a beaucoup aux alentours.

Une demi-heure plus tard, devant notre étrave, un point lumineux émerge d'un horizon, barré sur notre gauche de la fragile ligne littorale de ce bout de Finistère sud. Un discret « croissant » de soleil s'arrondit peu à peu pour se détacher et s'élever au-dessus d'une mer d'huile.

Bientôt, le profil des îles de l'archipel des Glénan, et le phare de l'Île aux Moutons, apparaissent dans la fraîcheur du matin. Nous passons d'une cardinale à l'autre dans ce « champ de mines » des environs de Lesconil et de Bénodet.



Par un petit détour, nous laissons la cardinale ouest « Rouge de Glénan » à bâbord pour nous engager dans le Chenal de Concarneau, et nous diriger vers la Baie de la Forêt.

Avec l'accès aux réseaux téléphoniques, les messages commencent à crépiter. Nous laissons la silhouette familière du Sémaphore de Beg Meil à notre gauche pour passer la cardinale est « Linuen ».



À la hauteur de Cap-Coz, à l'entrée du port, nous sommes accueillis par la capitainerie de Port-la-Forêt, qui nous dirige vers le ponton i, tout au fond du bassin.

Il était 8 heures GMT (mais 10h légales en France) lorsque nous lançons les amarres, tout près des IMOCA du dernier Vendée Globe, notamment ceux de Jean Le Cam, d'Oliver Heer et de Violette Dorange.

La boucle est bouclée. Avec Caroline et Cédric, nous n'échappons pas à un moment d'émotion, d'autant plus que Véronique et Jean-Paul nous font la surprise d'un accueil au Champagne !

*« Bravo à Caroline pour ta résilience dans les moments difficiles, bravo à Cédric pour ton talent à la barre et aux réglages, et bravo à tous les deux pour votre très agréable compagnie ! ».*

Olivier



**Ce lundi matin, le loch indique 7973 milles  
(distance parcourue : 1334 milles).  
Depuis Horta, nous avons navigué 8 jours, 20 heures  
et 4 minutes, à la vitesse moyenne de 6,2 nœuds.**

