

## Transat retour 2025

### Journal de bord

Samedi 10 mai

Après un petit-déjeuner avec Caroline, quelques rangements, nous passons à la Capitainerie pour les formalités douanières (clearance) et régler les dernières factures d'eau et d'électricité.

En compagnie de Pascal, Ann-Pascale et Yvan, qui naviguent sur VEGA PRIMA, nous quittons les pontons au milieu de la matinée.

Mon voisin de ponton, Martin, est là pour nous larguer les amarres, et Jean-Claude (bateau FLORES) nous rejoint pour faire quelques photos. Au moment de contourner le bout du ponton, le chien Loba court pour nous regarder fixement nous éloigner. Jean-Claude fait des photos, et Martin qui nous fait des signes. Émotion.

Nous retrouvons VEGA PRIMA à la station-service, et nous prenons brièvement leur place pour effectuer le plein de gasoil : 6 bidons de 10 L, et 2 de 20 L, et compléter le (petit) réservoir du bateau.

Caroline prend la barre pour repartir aussi sec, car d'autres bateaux font le pressing. Nous gréons tranquillement la GV à un ris, et le génois médium dans la passe du Marin. Au moment de sortir, Ann-Pascale nous appelle sur la VHF pour nous dire qu'ils faisaient des zigzag devant Sainte-Anne pour nous attendre.



Un premier bord bâbord amure vers le large dans le canal de Sainte-Lucie, nous virons ensemble devant une grosse barrière grains qui nous barre la route. Sur tribord amure, avec la Martinique sous notre vent, à gauche, nous progressons dans un alizé d'une quinzaine de nœuds. Avec Caroline, nous papotons assis sur le plat-bord au vent. C'est une entrée en matière assez tranquille.



Le soir, néanmoins, nous ne sommes pas très motivés pour de la cuisine...

Un début de nuit tout aussi tranquille, mais le vent rentre petit à petit.

### Dimanche 11 mai

On rentre subitement dans le dur. La « baston », avec un 25 nœuds bien tapé au près serré, dans une mer courte et désordonnée. Le bateau tape énormément. Mode « survie », on ne cuisine pas, et on dort un maximum. Le bateau tape et tape encore, à planter des piquets, dans une mer forte, complètement dérangée.

### Lundi 12 mai

Aucun changement. Seule distraction, le croisement d'un navire avec risque de collision (l'AIS mentionne : « passe devant », puis « passe derrière », puis « passe devant »). Je constate qu'il

incurve sa route vers son tribord pour passer devant nous à un bon 1/2 mille. Son nom n'apparaît pas sur l'écran, mais je constate qu'il s'agit d'un tanker. Je l'appelle pour le remercier de se dérouter. « *No problem* » me répond l'homme de quart du tanker STALAG.

Le soir, tentative d'un repas chaud : *red curry thai*. Caroline semble un peu mieux, mais elle souffre encore du mal de mer. Ça rappelle un certain Jean-Philippe, qui a mis trois jours pour enfin émerger de sa couchette. C'était il y a 7 ans.



### Mardi 13 mai

Pendant la nuit, le vent dépasse de plus en plus souvent les 25 nœuds, et, après un 2<sup>ème</sup> ris dans la GV, je pense à réduire le génois. Dans un premier temps, je l'affale. Je prépare le point d'amure au ris et transfère l'écoute de même, puis je roule la bavette du génois pour refermer le zip. Toutefois, les fortes rafales à plus de 27 nœuds me dissuadent de hisser à nouveau. Il est environ minuit local. La mer est forte.

Une heure plus tard, je fais une tentative. Mais les « couilles de chat » ne résistent pas à la tension au moment de hisser, et la ralingue sort de l'étai creux. Il me faut batailler ferme pour ramener le tout et réparer l'envoi. Je choque encore un peu l'écoute de génois, et je hisse depuis l'étrave, en essayant de guider la ralingue. Rebelotte. Et, cette fois, en affalant, le génois part dans l'eau, et chalute. C'est la grosse merde. Tout en maugréant, je parviens à ramener le tout sur le pont, et, épuisé, je retourne me coucher.

Au petit matin, je parviens – après avoir démêlé la voile qui s'était torsadée lors de la récupération, avec les lattes dans tous les sens – à hisser le génois arrisé. L'impression que ça me laisse : épuisant et dangereux !

En milieu de matinée, nous avons un voilier sous notre vent (MMSI 227 510 090, AN DISTRO). Nous le contactons par VHF : « *tu viens d'où ? on va au même endroit ! bonne route !* ». Rencontre sympa de Dominique et Myriam.



La journée se poursuit dans un 20 à 25 nœuds établi, et le mode « survie » reste de mise : pas de cuisine, et Caroline ne se sent toujours pas bien. Je laisse un peu tout en suspens (communication, rangements, lectures) pour dormir par tranches d'une heure.

### Mercredi 14 mai

Durant la nuit, un couinement étrange se fait entendre. De mon côté, j'essayais de comprendre, mais c'est Caroline qui s'est inquiétée car le bruit venait clairement de l'endroit où elle dormait. Le couinement provenait du système de barre, et, à chaque mouvement de barre par le pilote, on voyait que ça coinçait quelque part. Le fait est que, lorsque nous coupons le pilote, la barre est très dure à actionner. Là, c'est alerte rouge car plusieurs scénarios se présentaient dans ma tête : pilote défectueux (le pire des scénarios), mèches de safrans endommagées, axe principal de la barre grippé. De nuit, nous tentons de cerner le problème en déconnectant en premier le vérin du pilote. Ouf, il a l'air hors de cause. Comme nous sommes tribord amure, nous découplons (Caroline me passe les outils) la bielle du safran tribord (au vent), et je constate qu'il travaille librement. C'est pas ça non plus. À grandes giclées de WD-40, je badigeonne l'axe principal de la barre en me disant que, peut-être, la bague en nylon (?) s'était grippée à la longue. Ce n'est pas ce qu'il y a de plus cohérent, mais je préférerais que ce ne soit pas le safran bâbord, celui qui travaille, qui soit en cause. Le dégrippant semble apporter un léger mieux, mais c'est peut-être juste le fruit de mon imagination. Avant d'aller se recoucher, on essaye encore de localiser le couinement : est-ce au niveau de la barre, ou faudra-t-il chercher du côté du safran bâbord, celui qui est sollicité en permanence depuis notre départ ?



Au petit matin, j'observe un cordage flotter derrière le bateau. En voulant le rentrer, je constate qu'il fait une boucle, et il semble solidement crocher quelque part sous le bateau, du côté bâbord.

C'est donc ça ! C'est un cordage de petit diamètre qui doit s'être pris autour de la mèche du safran. Ouf, encore une fois, car une petite trempette sous le bateau devrait permettre de régler l'affaire. Je profite d'une molle pour réveiller Caroline. Nous baissons les voiles et le cordage est rapidement délogé.

Après une nuit qui a été plutôt mouvementée par les grains, cette journée de mercredi s'annonce plutôt tranquille. Ce n'est pas encore la molle qu'on attend, Caroline et moi, mais c'est du 12 à 15 nœuds, et une mer enfin bien rangée.

Après un petit repas de midi salades variées, Caroline me dit : j'ai encore faim ! Mais que voilà un bon signe !

Le bateau encore un peu penché, l'après-midi se passe tranquillement, avec petites siestes, rangements (on est parti un peu comme des voleurs), et on termine avec un souper cassoulet au confit de canard, devant un coucher de soleil moyen (pas de quoi sortir l'attirail photos !). Et je me permets un petit ti'punch (mais chuut, faut pas le dire).

#### Jeudi 15 mai

Une nuit de rêve(s), dans tous les sens du terme, donc : la lune, les étoiles, un alizé de 8-9 nœuds, une houle toute en douceur ; que demander de plus ?

Cette journée du jeudi commence de la même manière. Je me demandais quand il faudra mettre le moteur, mais le bateau avance toujours entre 5 et 6 bons nœuds. La météo prise ce matin nous prédit le même traitement jusqu'à vendredi. Ça fait vraiment du bien après les premiers jours musclés que nous avons eus !

Au petit matin, sous un ciel parsemé de petits cumulus, et un vent qui se maintient aux alentours de 8-10 nœuds, le bateau fait sa route sans descendre au-dessous des 5 nœuds.

En fin de matinée, nous frôlons une barre de (3) grains. Le vent passe, des 8-10 nœuds de ces dernières heures, à 17 nœuds dans les pointes pendant une dizaine de minutes, avec quelques misérables gouttes de pluie. Puis, il retombe à moins de 4 nœuds. Caroline se sent tout de suite les nageoires la démanger. On organise le bateau pour une baignade, avec un bout flottant de sécurité à l'arrière. Et, à tour de rôle, c'est un « plongeur » dans l'océan, avec 6000 mètres de fond sous nos pieds. Nous sommes par 25°52N et 55°41W.



Vers midi, le vent demeure trop faible pour les voiles. Nous mettons au moteur pour quelques heures, entrecoupé d'un bref épisode où nous remettons les voiles. Mais, après le passage d'une ligne de grains, la pétrole se réinstalle. Moteur !

Deux heures plus tard, après un petit apéro – avec une bière bien fraîche – sur la « terrasse », un petit alizé se remet en place. Caroline propose un couscous-poulet. Il est bientôt 22h GMT (19h à notre fuseau local), et John Coltrane en fond sonore.

## Vendredi 16 mai

Une nouvelle nuit sans souci. Juste un clapot fort désagréable, qui faisait taper le bateau alors que les vagues étaient modestes, et le vent compris entre 12 et 14 nœuds. Avec la lune qui se



lève chaque soir un peu plus tard, le ciel du début de nuit était somptueux. Les étoiles d'une luminosité intense...

En fin de matinée, un Paille-en-queue tourne autour – très près ! – du bateau.

Le près continue de caractériser notre progression (normal !). Par rapport à hier, le vent rentre un petit peu cet après-midi pour se situer à une quinzaine de nœuds. Pour les prochains jours, nous essayons d'anticiper un peu. Faut-il suivre les routages, qui restent très cohérents l'un après

l'autre, ou définir une autre stratégie ? VEGA PRIMA a suivi, ces derniers jours, une route plus à l'ouest (pas beaucoup) que nous, et il est repassé devant dans la foulée. Nos fichiers grib montrent, à notre NE, l'entrée dans un centre anticyclonique (ou une dorsale ?). La question est de savoir où se trouve le centre, et comment il se déplace.

En début de soirée, nous mobilisons nos contacts à terre pour tenter d'en savoir un peu plus. Pour Caroline, ce seront Sylvain et Jean-François, au Québec, et, pour moi, ce sera Christian, en Suisse. Grâce à leurs contributions – qui ne se contredisent pas ! –, nous avons une meilleure compréhension de la situation générale. Il en ressort que les routages successifs proposés par Adrena sur des surfaces de grib correspondant à environ 2 jours de navigation sont un peu trop directs. Christian préconise de quitter l'allure du près, pour privilégier une route plus nord, cap au 018° depuis notre position (alors que nous étions plutôt sur du 050°). Reste à adapter cette analyse à la réalité sur l'eau, mais, pour l'instant, nous ouvrons d'une bonne vingtaine de degrés pour du 110°-115° de vent réel. Tout cela est donc plutôt pour nous rassurer : on devrait enfin toucher du vent portant dans 2 ou 3 jours.

## Samedi 17 mai

Depuis les alentours de minuit, le vent a subitement tourné vers la gauche, puis des grains sèment la confusion la plus totale : pluies intenses, vents erratiques, puis absence totale de vent. On passe au moteur. Et le peu de vent qui revient est à l'exact opposé de la direction prévue par le grib. Tout cela dure deux bonnes heures.

Le matin, nous nous retrouvons au bon plein. Vers 11h, un choc (mou) contre la coque se fait entendre. Un coup d'œil vers l'arrière me permet de voir, dans le sillage du bateau, un objet de forme carrée, jaune de 80 à 90 cm de côté. Mystère !

En début d'après-midi, nous envoyons le code zéro. Par cet alizé d'une petite quinzaine de nœuds, au reaching un peu ouvert, nous gagnons instantanément un bon nœud de vitesse. Pourquoi ne pas l'avoir hissé plus tôt... (?).

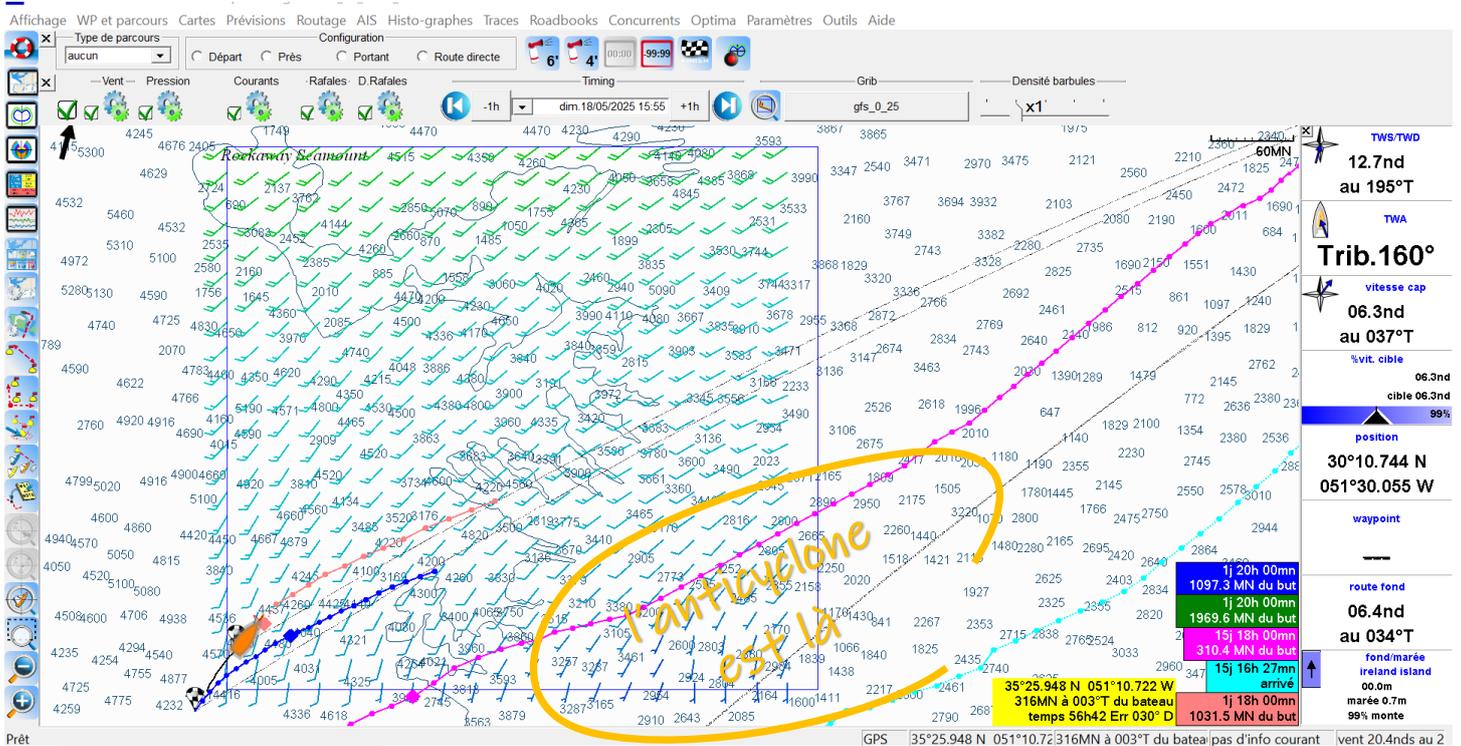


Un après-midi étrange, sous un ciel filtré par une couche quasi continue d'altocumulus, l'alizé faiblit peu à peu. Heureusement, le code zéro permet de garder la vitesse du bateau au-dessus des 6 nœuds, par une dizaine de nœuds de vent.

Ce soir, le Chef Bonbag nous propose un « *Effiloché de Canard, sur son Écrasé de Pomme de Terre* ». Un peu trop salé à notre goût, avon-nous conclu, Caroline et moi, sur la terrasse, devant un joli coucher de soleil.

### Dimanche 18 mai

La nuit a été d'un calme olympien. La lune de moins en moins présente laissait mieux voir les petites étoiles lumineuses du sillage du bateau, alors que le bateau avançait résolument ses 4-5 nœuds dans une mer de velours. Le code zéro est resté en place jusqu'après le lever du jour. Il a fallu se résoudre à l'affaler lorsque le vent, qui tourne à droite, nous faisait retourner sur l'orthodromie. Il faut encore gagner du nord pour contourner un peu mieux cet anticyclone. Moteur !



Pour la petite histoire, j'ai laissé mes pieds dans l'eau à l'arrière du bateau, et on sent clairement que ce n'est plus l'eau des Antilles. Et, pour la première fois, j'ai pris une couverture pour dormir.

Vers 9h30 (local) nous pouvons hisser le spi dans 10-11 nœuds de vent, et 160° du vent réel.

Vers midi, nous recevons le premier message de Jean-Claude (FLORES), qui a quitté Le Marin le 15 mai. Ils sont bien secoués en ce moment (on s'en doute), et ils disent avoir fait 360 milles depuis leur départ. Pour les rassurer (?), je leur dis que, pour nous, ça avait duré 5 jours. Ensuite, c'était toujours du près, mais avec, comme accompagnement, un peu de tout : des grains, des rafales, des averses, de la molle, de beaux ciels, ... J'ajoute que nous avons passé les 1'000 milles hier, et qu'il en restait 1'240 (en ligne droite) jusqu'à Horta.

Notre petite régata interne avec VEGA PRIMA a tourné en sa faveur ces derniers jours. Pour être soigneusement restés plus à l'ouest – en serrant un peu moins le vent que nous –, ils ont mieux géré l'approche de l'anticyclone. Petit à petit, de 30 milles sur notre travers arrière, ils sont maintenant à une quarantaine de milles DEVANT nous.



À une échelle plus globale, nous sommes en train de passer le centre anticyclonique, et les vents portants devraient dominer maintenant.

Quelle navigation paisible, ce dimanche après-midi. Un ciel un peu filtré, comme hier, mais aucune formation nuageuse de grains à l'horizon. Le vent monte un petit peu à 13-14 nœuds. Le bateau avance ses 6-7 nœuds avec régularité.

Soirée un peu nuageuse, mais nous persistons pour l'apéro-souper sur la terrasse au coucher du soleil (qq photos). Nous pensons garder le spi pour la nuit, mais ciel un peu chargé derrière nous. On verra.

### Lundi 19 mai

Après un début de nuit en veille attentive (quarts de 2h avec Caroline), la nuit se passe paisiblement. Vent constant autour de 13 nœuds. Maintenant (environ 6h local), des grains nous entourent, sous un



ciel tout gris. Un navire est en train de nous rattraper (MMSI 247 585 000, un porte-containers). Une petite pluie fine en fait de même.

Drôle de matinée, commencée dans la grisaille, puis redevenue ensoleillée, et le vent qui rentrait petit à petit. Avec des rafales à 22 nœuds, nous prenons un ris dans la GV afin de garder un peu de stabilité au bateau sous spi, dans une mer en formation.

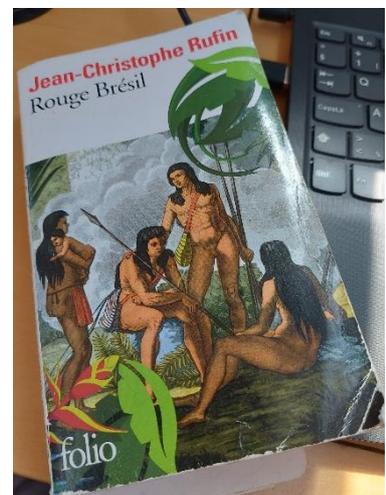


Les sargasses sont à nouveau plus abondantes, et il faut régulièrement débarrasser les safrans. En même temps, l'hydrogénérateur s'est soudain mis à vibrer anormalement lorsque le bateau prenait de la vitesse. J'ai d'abord pensé à des touffes de sargasses dans l'hélice, comme cela s'est déjà produit, mais c'était l'hélice elle-même qui avait perdu une pale. Est-ce le maniement à proximité de la perche-crochet qui aurait touché l'hélice, ou un « objet flottant non identifié », je ne le saurais pas. Heureusement, une hélice de remplacement se trouve à bord. Encore faut-il que je puisse déloger l'hélice cassée...(?). On verra plus tard, si les conditions se calment un peu.

En début d'après-midi, le vent est revenu à ses 15 nœuds, conformes au grib, et avec un soleil revenu.

Vers 15 heures, une rencontre AIS (à moins de 5 milles). La vitesse est similaire à la nôtre, et le MMSI (227...) me laisse penser qu'il s'agit d'un bateau français. En effet, aux jumelles, il s'agit bien d'un voilier, et l'AIS me donne enfin son nom : WOODY. Je cache pas que j'avais un secret espoir (peu probable) qu'il puisse s'agir de VEGA PRIMA.

Je viens de terminer la lecture de « Rouge Brésil », de Jean-Christophe Rufin, un livre que m'a offert Martin – mon voisin de ponton au Marin – avant notre départ. Lui et son père me l'ont chaudement recommandé. J'ai particulièrement apprécié cette histoire (vraie !) d'une tentative d'implantation française dans la baie de Rio au milieu du XVIème siècle. Dans le contexte d'une traversée, j'ai été naturellement captivé par le début du livre, où les protagonistes s'embarquent au Havre sur trois navires pour le Brésil. Mais le récit est passionnant de bout en bout (prix Goncourt 2001).



En fin de journée, avec Caroline, nous effectuons un premier routage Adrena quasi complet jusqu'à Horta. Il confirme largement les commentaires que nous avons reçus ces derniers jours depuis le Québec et depuis la Suisse. Il s'agira de monter progressivement vers le nord jusqu'à mercredi-jeudi, avec un vent qui devrait être le plus fort (et favorable !). Toutefois, il semble que nous n'échapperons pas à de la pétrole en arrivant à proximité de Faial. À voir.

Nous échangeons encore avec Sylvain (un ministre Québécois) pour gérer au mieux le front qui nous accompagne. Sur son analyse météo, nous choisissons de garder le spi pour essayer de rester devant le front en gagnant un peu de nord.

Et, à propos de Sylvain Karpinski, une anecdote amusante. Lorsque Caroline – qui devait effectuer un autre convoi vers le Québec – s’est intéressée à « transater » avec moi, elle en a parlé avec lui, et il se trouve que Sylvain connaît bien Nicolas Schmid, un autre ministre neuchâtelois que je connais aussi fort bien. Que le monde du 6.50 est ... mini !

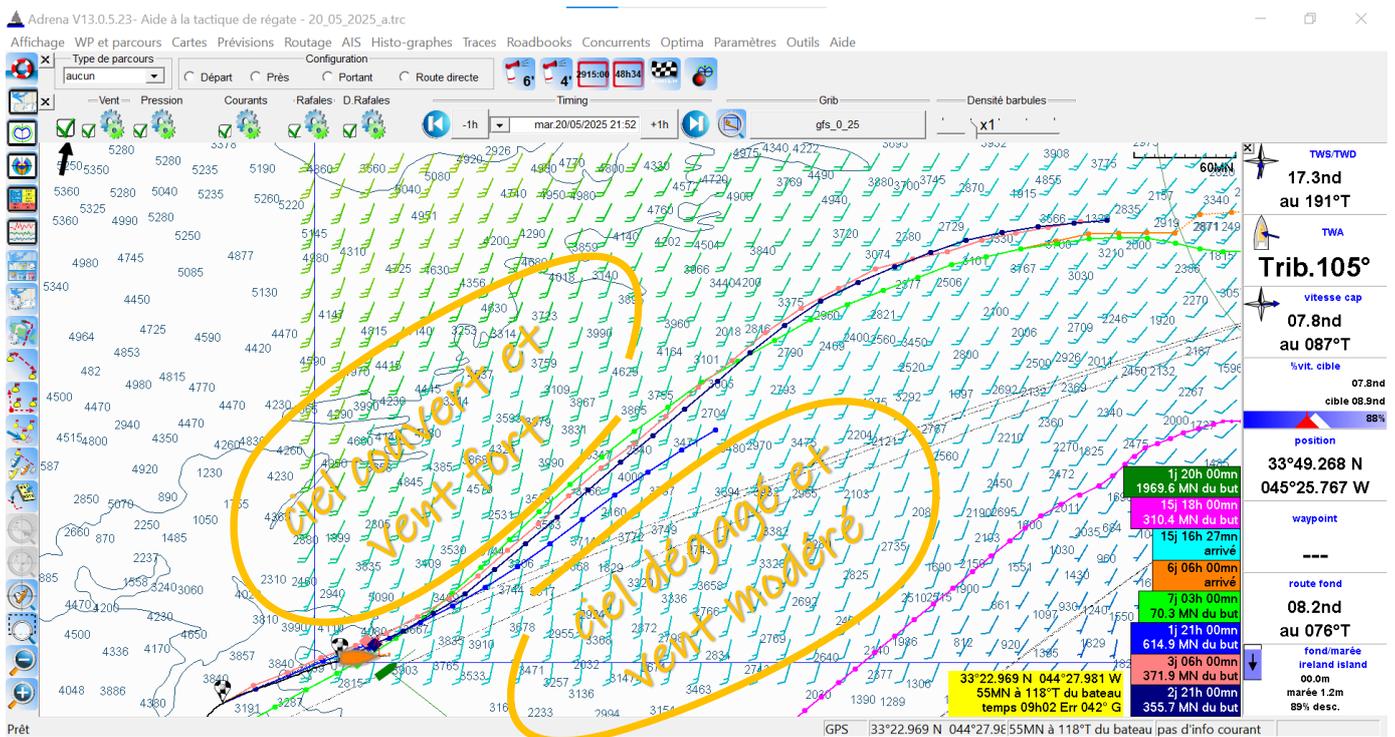
## Mardi 20 mai

Comme annoncé, le vent est rentré progressivement (de 14-18 nœuds à 18-22), et il a tourné à gauche (de 206° à 188°) pendant la nuit. Aux premières lueurs du jour (il fait tout gris), par 20 à 22 nœuds de vent, j’affale le spi (après un bord de plus de 64 heures, quand-même !). Comme le vent devrait encore forcer dans les heures qui viennent, je préfère envoyer le génois que le code zéro, pour pouvoir lofer d’une vingtaine de degrés.

La journée de mardi s’annonce donc musclée, avec un renforcement du vent pour les prochaines 36 à 48 heures. Ce sera du petit large, et des rafales annoncées de 30 nœuds pour jeudi ! On se fait bien secouer !! Et ça ne fait que commencer !!!

La position que VEGA PRIMA m’a donnée ce matin montre qu’ils sont quelque 60 milles plus au sud que nous. Ont-ils choisi ce retour sur l’orthodromie pour éviter ce vent ? pour rester devant le front ? Avec toutes les recommandations que j’ai reçues d’aller au nord, je me demande si j’ai bien fait de me laisser influencer ainsi (?).

Météorologiquement, la situation est, visuellement, assez intéressante. En effet, au milieu de l’Atlantique, en dessus de nos têtes, nous pouvons clairement observer le front (froid) qui barre le ciel dans un axe SO-NE. Du côté SE, à notre droite, on voit très bien le ciel bleu, où se trouve VEGA PRIMA. Nous, sous le front, on aura les nuages et le vent fort. Depuis des mois que je suis sous les tropiques, on pourrait dire : « Bienvenue de retour dans les systèmes frontaux ! ».



Ce soir, pour souper, un curry rouge à la façon Thaï (de la Migros).

## Mercredi 21 mai

En début de nuit passée, une rencontre AIS un peu étrange. Le SAPHIR AF STOCKHOLM semble nettement plus lent que nous, mais sa trace AIS demeure longtemps – c'est-à-dire plusieurs heures ! – à notre côté à faible distance. Mais nous ne le verrons jamais, et puis, soudainement, comme il est apparu, il disparaît (!!?). Pendant la nuit, le vent commence à rentrer, avec des rafales à plus de 25 nœuds.

Au lever du jour (de mercredi, donc), avec un soleil qui se faufile sous les nuages du front. Nous croisons un pétrolier (MMSI 477 735 200). Les rafales (très fréquentes) atteignent les 30 nœuds. Ça ne m'amuse pas du tout.



Petite chance (ce matin ?), la mer n'est pas (encore) trop formée puisqu'on est à la limite du front, donc au début de la zone ventée. Et, comme on est au petit large, le bateau ne tape pas. Vers 9h du matin (local = GMT-2)\*, c'est établi à 25 nœuds, avec de très fréquentes rafales à 30-33 nœuds. Ça bombarde, ça bombarde !

Vers midi, une petite accalmie nous laisse un peu souffler. Nous nous regardons, avec Caroline : « *il est bientôt midi, tu veux manger quelque chose ?* » ; réponse en chœur : « *non !* ». C'est quand-même éprouvant le bateau dans ces conditions.

En serrant un peu plus le vent que le prévoit notre routage, on a pu rester à la bordure du front. De part et d'autre de l'axe du bateau, c'est très net, il y a le ciel bleu à droite, et la grisaille à gauche. Depuis le début d'après-midi, avec un vent autour de 20-23 nœuds, il n'y a quasi plus de vagues qui traversent le pont. Après cette matinée tonique, ça donne un peu le sentiment de musarder, mais le bateau marche toujours presque tout le temps à plus de 8 nœuds. Et, quand on met le nez dehors, ça décoiffe encore !

Il est bientôt 18h local et je viens de faire la météo : pas de surprise, le front reste le chef d'orchestre jusqu'à demain au moins. Durant la journée de vendredi, ce sera un décroscendo, qui va tourner à la pétrole dans la nuit de vendredi à samedi.

Ce soir, Caroline se sent un peu barbouillée. Souper biscottes pour elle, et je me fais des nouilles asiatiques de la Coop sans appétit. Nous sommes un peu « zombiesques » après une nuit et une journée tous deux confinés à l'intérieur du bateau.

\* on a changé notre fuseau horaire-solaire local selon la longitude de la façon suivante :

TU-4 de 75° à 60° (Martinique)

TU-3 de 60° à 45°

TU-2 de 45° à 30°

TU-1 de 30° à 15° (Açores)

TU-0 de 15° à 0° (Greenwich)

Jeudi 22 mai

Encore une nuit en mode shaker. Un début de nuit vers les 20-25 nœuds, mais ça a périodiquement forcé jusqu'à du 28-33 nœuds établis. À 9h local, ça a un peu baissé, il n'y a plus que 25-26 nœuds. J'ai beau avoir confiance dans ce bateau, il y a des fois où je me dis qu'on lui demande beaucoup. J'espère qu'il n'est pas rancunier.

Les prévisions (qui n'ont pas changé depuis plusieurs jours) de ce matin donnent une diminution du vent dans la journée.

C'est comme la sortie d'un long tunnel. Depuis le lever du jour, il fait gris, et le vent diminue très lentement. En début d'après-midi (14h), il n'y a plus que 22-23 nœuds. Nous marchons toujours au petit largue, à 118° du vent réel.

Depuis ce matin, nous nous sommes croisés quelques fois avec Caroline, et avons échangé des regards un peu désolés. Ni elle ni moi n'avons vraiment dormi. Et on se rattrape comme on peut maintenant. Grignotages en guise de repas de midi.



L'après-midi est un peu sur le même modèle. Le vent peine à vraiment s'adoucir, et la mer est toujours un peu brutale (heureusement de travers).



Un groupe de dauphins ! Les premiers (que l'on voit !) de cette traversée. J'espère qu'il nous reste quelques belles journées où on mettra un peu plus le nez dehors. Car, pour l'instant, c'est encore et toujours la grisaille.

Et, à propos de jours, le premier routage complet, jusqu'à destination,

nous donne un premier ETA à Horta : le mardi 27 mai, à 11h45 (13h45 chez vous).

Ce soir, à 20h25 (GMT), le loch indique 6083 milles (distance parcourue : 1862 milles). Il reste 527,6 milles à parcourir.

## Vendredi 23 mai

Lever du jour, ciel pommelé, soleil timide (  peine levé). Cette nuit a été d'un calme qu'on ne connaissait plus depuis quelque temps. GV haute, le bateau marche ses 7,5-8 nœuds, toujours au petit largue, par une mer enfin redevenue amicale.

Je prépare le code zéro sur un pont encore tout trempé de rosée (le climat a vraiment changé), et j'attends le réveil de Caroline pour l'envoyer. Par 14 à 18 nœuds de vent, il est rapidement envoyé, à 115  du vent réel. Et roule ma poule !



Bien s ur, la p tole nous attend. Nous en avons un peu marre du mode « shaker » de ces deux derniers jours (et surtout nuits), et nous attendions avec gourmandise un temps plus léger. Mais il n'est pas s ur non plus que les caprices de la p tole ne nous fasse pas regretter les vents plus soutenus. Ya pas à dire, on n'est jamais contents !

A midi, ce sera salade niçoise pour Caroline, et mexicaine (+tabasco) pour moi. Ensuite, petite sieste. Nos amis de VEGA PRIMA sont (ce matin) par 66 milles à notre SE. Ce serait sympa que nous nous retrouvions bientôt à portée de VHF.

Dans l'après-midi, on commence à avoir de la droite. Le spi devient une alternative au code zéro. Il est préparé et bientôt envoyé, en équipage. Mais le vent baisse, en même temps que le baro monte. Normal !

  l'heure de l'apéro, ce sera terrine de canard à l'Armagnac, chips, et pain grillé. Avec une petite bière. Nous contemplons notre sillage qui défile – doucement – derrière nous. Quelques vaisseaux de guerre portugais (physalies) montrent leurs jolies couleurs irisées



dans une lumière de fin de journée, avec un soleil qui peine à montrer sa présence derrière la couverture nuageuse. Par-ci, par-là, de petits trous dans les nuages ouvrent des ronds de lumière à la surface de l'océan. Mais c'est quand-même étonnant de se retrouver maintenant sous l'anticyclone et d'avoir un ciel bouché. Il y a même eu quelques gouttes de pluie.

Les voiles commencent à battre dans le petit clapot. Si nous avons pu commencer au spi avec 135° du vent réel, nous sommes maintenant à 160°, et la vitesse chute. Moteur ?

Ce soir, c'est pâtes au pesto, avec fromage râpé et poivrons grillés. Et un groupe de dauphins nous fait une petite visite !

À la tombée de la nuit, le vent reprend un peu de la gauche, et nous pouvons serrer le vent (132° du vent réel) pour redonner au spi un peu de puissance. La vitesse passe instantanément de 3,5-4 nœuds à 5,5-6 nœuds. Pourvu que ça dure.

Ce soir, à 22h25 (GMT), le loch indique 6'251 milles (distance parcourue : 2'030 milles). Il reste 360,4 milles à parcourir.

### Samedi 24 mai

Pendant la nuit, nous avons pu faire un super bord de spi. Je n'y croyais pas trop au début, mais, en serrant de plus en plus le vent, jusqu'à 110° du vent réel, le tangon contre l'étai, et avec 8 à 10 nœuds de vent, le bateau a marché entre 6 et 7 nœuds la plupart du temps.



Et, à propos de nuit, j'ai un certain plaisir à voir leur durée diminuer. Entre les 12 heures interminables des nuits tropicales, cette nuit aura duré une huitaine d'heures, voire moins. C'est une approximation, car, à 6h du matin, le jour est levé depuis belle lurette (à préciser plus tard ?).

Ce matin, un petit vent se maintient (7-8 nœuds). Le pilote sur 112° de consigne (vent vrai), on

continue sur le même modèle que pendant la nuit. Tant qu'on peut serrer le vent, le spi fait son boulot impeccablement. Mais la tendance est à la baisse. Il fait tout gris bien que nous soyons entrés dans l'anticyclone des Açores. Je m'attendais à un grand soleil. Bizarre ou normal ? En tous cas, j'ai demandé la couverture nuageuse dans les derniers grib, et ça prévoit un ciel couvert pendant quasi tout le weekend.

Alors que le vent baisse (avec un spi toujours efficace), nous avons la visite successivement de deux groupes de dauphins. Petite orgie de photos dans une matinée où un soleil timide traverse la mince couche nuageuse. Sans oublier les oiseaux et les vaisseaux de guerre portugais (physalies), toujours aussi irisés – et urticants ! Des filaments seront trouvés sur l'hélice de l'hydrogénérateur. NE PAS TOUCHER !

Vers 10h, nous devons nous résoudre à enclencher le moteur. Probablement pour la journée (?). Un autre bateau (MMSI 316 015 560, ROAD TAKEN) nous rattrape avec une vitesse de 7,8 nœuds. Un voilier au moteur ? À la jumelle, ça a l'air d'être un gros voilier.



Une petite hirondelle vient presque se poser sur la filière. Elle se réfugie ensuite dans les plis de la GV ferlée. Et, plus tard, c'est dans la cabine (mais où ?) qu'elle se repose.

Petite (grosse) galère : notre pilote tombe en panne. Le bateau fait des embardées totalement incontrôlées. Pas de solution sur place. J'organise par mail une réparation/dépannage avec TEEM à Horta, où nous devrions arriver mardi. Il n'y aura plus beaucoup de communication car nous nous relayons à la barre.

Ce soir, à 20h45 (GMT), le loch indique 6364 milles (distance parcourue : 2'143 milles). Il reste 251,7 milles à parcourir.

### Dimanche 25 mai

Après 15 heures de moteur, et 2 heures de repos (à l'arrêt), nous repréparons les voiles pour remettre en route. Par 126° du vent vrai, on avance de nouveau (Caroline à la barre) à plus de 8 nœuds.



Et, si on revient à la dernière nuit, le fait de barer à tour de rôle nous a récompensé d'un spectacle magique : le plancton luminescent était plutôt intense, et de nombreux groupes de dauphins sont venus jouer les torpilles lumineuses autour et en dessous du bateau pendant toute la nuit. Fa-bu-leux !

Et, à propos du bateau qui nous rattrapait hier, le ROAD TAKEN, il faut que je raconte quelque chose. Il se trouve que c'est à ce moment-là que notre panne de pilote est venue compliquer un peu l'affaire. Nous avons échangé avec le ministre québécois Sylvain Karpinski pour essayer de trouver une solution, jusqu'à ce que nous nous rendions à l'évidence que c'était le fameux capteur de barre qui était en défaut. Ensuite nous avons continué au moteur, et nous avons appris plus tard par VEGA PRIMA qu'un bateau avait essayé de nous appeler. Eh bien, c'était « notre » Sylvain qui connaissait quelqu'un qui se trouvait à bord du ROAD TAKEN, un

dénoté Damien. Sylvain a dû voir (MarineTraffic ? VesselFinder ? autre ?) que ce bateau était dans nos parages, et il doit avoir contacté son pote Damien, qui a essayé de nous appeler. Nous, nous n'avons rien entendu en raison du moteur.

Tout cela avec le fait que, lorsque Caroline cherchait un embarquement pour un convoi, et qu'elle en avait parlé à son pote Sylvain, une boucle s'est refermée sur le Neuchâtelois Nicolas Schmid. Tous deux ont largement sympathisé ces dernières années, car naviguant sur le même type de mini-6.50, un Vector. Mais ça fait quand même un paquet de coïncidences !

En début d'après-midi, nous nous résignons à remettre le moteur en route. D'après le grib de ce matin, il y en aurait jusqu'au milieu de la nuit. Côté carburant, on est trop court pour faire le reste au moteur, mais il devrait y avoir suffisamment de vent depuis cette nuit jusqu'à l'arrivée, toujours prévue dans la matinée du mardi 27. Croisons les doigts.

Jusqu'au soir, de nombreux groupes de dauphins sont venus nous tenir compagnie quelques minutes. Également une multitude de Vaisseaux de guerre portugais, avec leurs reflets irisés. Et on pourrait encore citer : un poisson lune, un groupe d'orques (au loin), un groupe de baleines (leur souffle énorme sur notre arrière), et des oiseaux. Et une pauvre petite hirondelle, qui est venu rendre son dernier souffle à bord (grande tristesse).



### Lundi 26 mai

Que dire ? Nous sommes le mardi 27 mai, et je commence la rédaction de ce dernier volet

de la première étape tandis que nous sommes arrivés hier en fin d'après-midi à Horta. Alors, commençons par la fin. Caroline et moi, à minuit et demi (local) bien passé, nous sortons de la terrasse du « Peter Café Sport » pour retrouver notre annexe et rentrer au bateau (!).

Un peu plus tôt, nous y avons retrouvé les équipages de NETRA LEUSKEL (Philippe et famille) et CHAAC (les Méditerranéens, avec Lydie, Antoine, Emmanuel et Nicolas). Nous apprenons que les équipages de Hugues (MASCARPONE) et Alexandre (COHESION INTERNATIONAL) viennent de repartir. Nous retrouvons aussi le fameux Damien (du ROAD TAKEN), qui a pris une photo de notre arrivée, sur recommandation de Sylvain Karpinski (?). Il y a aussi Ann-Pascale, Pascal, et Didier (VEGA PRIMA), avec

qui nous avons navigué depuis la Martinique, mais nous ne les retrouverons que le lendemain.





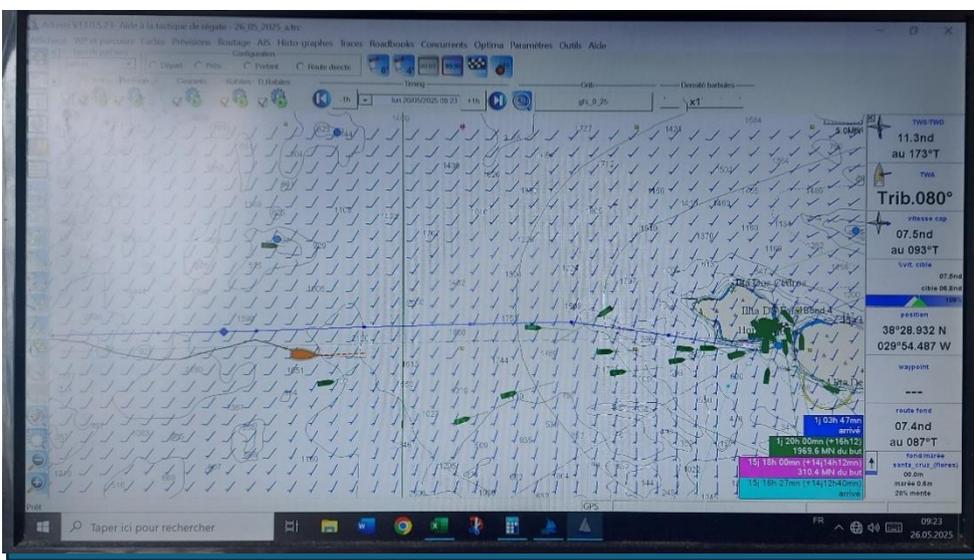
Malgré le fait que nous n'avons pas pu utiliser les douches (fermées à 19h30), après presque trois semaines de bourlingue, nous passons une excellente soirée à se raconter nos expériences avec les équipages des autres bateaux, mais aussi avec des équipages de bateaux qui ont emprunté le même parcours. Ça bouillonne, ça bouillonne chez Peter !

Quant à nous, nous sommes donc arrivés lundi à environ 18h « local » (GMT-1, mais il est 19h sur place, car c'est aussi l'heure légale adoptée aux Açores). Le quai de la Capitainerie était déjà occupé de tout son long par trois rangées de bateaux à couple. Nous nous sommes mis, en 4ème rang, à côté d'un Oceanis 40 et quelques pieds, où le propriétaire nous offrait son aide pour se mettre à son côté. Voilà une bonne chose de faite, pensions-nous, et une traversée qui prend fin (bien-tôt, car nous n'avons pas encore mis pied à terre !) sans trop de complications. Vite, allons à la douche ! Mais le soulagement n'aura été que de courte durée. Un agent de la Capitainerie nous ordonne d'aller nous mettre dans la baie, à l'ancre. Nous nous exécutons, et, après avoir ancré, sorti l'annexe, l'avoir gonflée, sorti le moteur, et laissé le bateau en vrac ...

... nous nous dirigeons vers les pontons en dessous de chez Peter. Nous pouvons enfin prendre contact avec la terre ferme, sur le quai, mais c'est la terre ferme qui se dérobe sous nos pieds. Nous éclatons de rire avec Caroline, alors que nous essayons dignement de suivre une ligne droite sur les pavés. Non, nous n'avons pas (encore) bu ! Le lendemain, alors que nous effectuons les formalités légales (clearance, police, douane), la capitainerie nous attribue une place au ponton C.



Notre dernier bord, cap plein Est, au 090°, se fait au près, dans une bonne quinzaine de nœuds de vent. Nous étions remontés un peu plus Nord que le grib ne le prévoyait, car nous pensions que ce serait mieux pour faire du spi sur une allure un peu plus serrée que plein vent arrière. Toutefois, le vent, que nous attendions, au 200° à 220°, a pris de la gauche, au 165°-170°. C'est donc quasi tout le temps au près que nous passons cette dernière journée. Heureusement, à cette allure, le JPK se comporte très bien barre amarrée. Je pourrai ainsi laisser Caroline se reposer un peu. Je me contenterai de border un peu plus la GV lorsque je veux remonter un peu le vent, ou de choquer de quelques cm pour laisser le bateau ouvrir un peu l'angle. C'est du tricotage de précision, mais j'ai les mains libres, par exemple, pour aller surveiller la route à l'ordi. Vers 10h déjà, l'île de Pico se dégage des nuages. Faial est juste devant, mais beaucoup plus petite. En même temps, les échos AIS se multiplient à l'écran, sur Adrena. Tous convergent entre les deux îles, vers notre destination : Horta sur Faial.



Et, cette dernière journée de lundi, elle avait commencé pendant la nuit, après une douzaine d'heures de moteur. Nous attendions le retour d'un vent annoncé par le grib, qui devrait nous permettre d'envoyer le spi. Vers 2h du matin (local, à GMT-1, car nous sommes à l'est du

30° de longitude ouest), je me réveille pour prendre mon quart, et nous organisons avec Caroline l'envoi ... du spi ? Ça semble un peu trop serré, alors ce sera le code zéro. Mais, à peine déroulé, ça reste encore serré, et plus fort que prévu. Il faudra rouler – non sans difficultés – le code zéro, l'affaler, et envoyer le génois. Tout ça dans une nuit noire, et sans pilote. De nuit, tous les repères visuels sont perdus, et nous galérons un peu pour établir les voiles. Je devrai encore appeler plusieurs fois Caroline pour des petits détails (ran-



gement du pont avant, surtout) que j'ai du mal à faire tout seul sans pilote, avant qu'elle puisse enfin aller se coucher.

\* \* \*

À suivre, si vous le voulez bien, sur la 2<sup>ème</sup> étape.

Pour cette première étape, je propose un concours. Il s'agira d'estimer – à 10% près – les proportions, en **distance parcourue**, sur tribord-amure et bâbord-amure sur le parcours suivant :

- sortie du Marin, devant Sainte-Anne (14°26N et 060°54W) ;
- entre les îles de Pico et Faial (38°31N et 028°36W).

Le livre de bord Excel sera la référence (que je publierai avant de prendre le départ pour la 2<sup>ème</sup> étape), et sous le contrôle d'Adrena (trace enregistrée) dans le rôle de l'huissier de justice. Celui qui sera le plus proche se verra récompensé, ... par une récompense !

Ce mardi, près de 1h du matin (GMT), le loch indique 6'626 milles (distance parcourue : 2'405 milles). En considérant 16 jours, 9h et 45 minutes (lorsque nous sommes à l'ancre)\*, cela fait une moyenne de 149 milles par 24 heures, et une vitesse moyenne de 6,2 nœuds.

\* ces chiffres seront affinés plus tard