

Étape 2 : Madère – La Martinique -- Tome III

Journal de bord Tome III

Le webmaster avait créé trois fichiers contenant les jours du Livre de Bord d'Olivier, cela pour des raisons de longueur et de vitesse de chargement.

Les heures sont données en GMT (=UTC)

Table des matières

Lundi 17 février	1
Mardi 18 février	2
Mercredi 19 février	2
Fin de la Transquadra 2024-2025.	3

Lundi 17 février

La fin d'après-midi du dimanche est marquée par l'apparition de sargasses de plus en plus abondantes. Le passage du crochet sur les safrans permet de les retirer, mais cela ne tient que quelques secondes avant que de nouvelles touffes ne s'y accrochent.

Et ce ne sont plus des touffes, ni des nappes, mais de véritables tapis de sargasses au travers desquels le bateau essaye de se frayer un passage. Les safrans, eux, perdent de leur efficacité lorsqu'ils sont investis pas ces algues... Et en début de soirée, avec un ciel qui se couvre, ce sont les vagues désordonnées qui reprennent de plus belle. De quoi rendre la préparation du repas du soir plus amusante encore.

Début de nuit par fort vent, et de longs surfs. Il y a nettement plus de vent que les 20- 21 nœuds que prévoit le GRIB. Toutefois, ça se calme par moment, mais la nuit reste assez agitée. Le point positif, c'est que ça va vite, et dans la bonne direction. Mes routages de ce matin me font passer sur la position (dernière position) estimée de WABI, et je ne veux pas prendre le moindre risque : j'attends le jour pour empanner, bien avant que le préconise le routage. Et, sur la base de ces derniers routages, mon ETA se précise : ce sera une arrivée de nuit, vers 2h20 GMT à l'îlet Cabrits, donc vers 3h30 sur la ligne. Ça devrait faire peu avant minuit en heure locale.

Ce matin, je retrouve une latte (génois ?) cassée sur le pont avant.

13h20. À la suite (ou à cause) d'un empannage, je constate que l'œillet de premier ris¹ s'est arraché. Je peux peut-être continuer un peu comme ça maintenant, mais, si ça forcit, il faudra rester sur le 2ème ris. Et je me demande comment ça se passera pour le près jusqu'à la ligne...(?). Et si la GV haute sera éventuellement utilisable, bien qu'affaiblie sur la chute...(?).

Encore une mauvaise nouvelle : les torons d'un bas-hauban (bâbord) sont cassés. J'ai mis des drisses pour soulager, mais je risque le démâtage ! Je navigue bâbord amure au

¹ Ndlr : je pense que c'est celui sur la chute.

portant, avec 2 ris dans la GV, et le génois tangonné. Il y a des grains continuels, avec rafales. J'espère pouvoir continuer sur ce bord aussi loin que possible. J'ai averti le PC course.

J'envoie ce journal comme ça...

Mardi 18 février

Après une journée de lundi plutôt stressante à cause des avaries, et une météo toujours difficile (mer infecte, grains presque en continu dès l'après-midi. La nuit s'est relativement bien passée. Très secouée au début, la mer s'est aplatie pendant quelques heures en milieu de nuit. Maintenant (9h45), on est retourné dans la machine à laver. Les premières lueurs du jour annoncent un lever de ... du jour sans soleil !

10h15. Et la pluie redouble. Et la mer des mauvais jours. Et merde !

15h (midi local). Cette journée se passe avec un ciel nuageux – donc du soleil quand-même, généralement filtré par les nuages – et avec de nombreux grains aux alentours. La mer est très creusée (3-4m) et très désordonnée. Le vent souffle en rafales un bon 20 nœuds établi (20 à 25 selon le GRIB). Je croise les doigts pour que plus rien ne puisse encore arriver de fâcheux. Je suis toujours, et encore, bâbord amure, sous GV à deux ris et génois tangonné au vent.

Dans 3 heures environs, je devrai empanner pour rejoindre l'îlet Cabrits. Passé l'îlet, il faudra progressivement serrer le vent et j'espère pouvoir remettre toute la GV. La perte de l'œillet de 1^{er} ris ne devrait pas trop affaiblir la voile, car le renfort est bien là, et le nerf de chute intact (mais cela est vrai, bien sûr, seulement par vent modéré). Petite inconnue : comment se comportera le pilote au près sans l'information 'vent' ? Jusqu'ici, ce pilote a été irréprochable.

À 18h40, j'empanne pour me diriger vers l'îlet Cabrits, distant de 57 milles, quand-même. Selon les derniers routages, je devrais y arriver vers 3h20. Ensuite, je devrai serrer le vent de plus en plus pour me diriger vers la Passe du Marin.

Du côté du ciel, les choses se sont bien arrangées puisque les nuages de grains ont pratiquement disparu à 360° autour de nous. Le vent souffle encore assez fort (20 nœuds), mais sans les rafales. Quant à la mer, il faudra encore attendre un peu pour la voir se ranger.

Pour les bilans, et les grandes questions philosophiques, on verra un peu plus tard.

Texte brut. Je ne fais pas de relecture (encore moins !) pour la cohérence temporelle du récit... *Il n'y a eu que très peu à corriger, dit le petit lutin de service.*

Mercredi 19 février

Après mon empannage, hier à 18h40 (14h40 locales, car je passe presque en même temps le méridien 60° W, donc je suis en GMT-4), il me reste une soixantaine de milles à parcourir au 270.

Durant cet après-midi (local), la mer s'arrange et le vent se stabilise à une petite vingtaine de nœuds. J'aimerais bien envoyer le spi, mais toutes les drisses disponibles ont été consacrées au maintien du mât. Par dépit, je ressens cette situation comme un dernier pied-de-nez de Poséidon (ou de ses sbires) à mon égard. Alors que la mer croisée m'avait incité à ne pas utiliser de spi ces derniers jours, maintenant que les conditions sont idéales, je ne peux pas le faire (!).

Pour le reste du parcours, tout se passe au mieux. J'hésite à relâcher le (2^{ème}) ris, mais j'ai des craintes pour la solidité de la chute en raison de l'œillet de ris arraché. J'y renonce, et c'est tant mieux car, à la tombée de la nuit, le vent se renforce, avec quelques rafales.

Juste dans la direction de la Martinique, le soleil m'offre un joli dernier clin d'œil. Sympa !

Mes derniers routages me font passer l'îlet Cabrits vers 3h20, et je passe l'îlet Cabrits à 3h20. Depuis une bonne heure, sous un ciel étoilé, quelques lumières me permettent de distinguer les rivages de la Martinique. C'est le retour à la civilisation. Vénus brille aussi juste dans ma direction.

La remontée vers la Passe du Marin se fait en serrant de plus en plus le vent. Pour la première fois, je vais savoir si le mode vent apparent (sans la force du vent) me permettra de naviguer au pilote, et, surtout, si les virements de bord automatiques seront possibles. À l'approche de la marque rouge MA1 – à laisser à tribord –, et alors que je navigue maintenant au près serré, j'effectue un double virement pour m'en assurer. Ça marche !

Le semi-rigide de Patrice (Overlapprod) me rejoint et on échange quelques mots. J'essaie de rester concentré car le vent est assez soutenu, et les virements dans la passe se font autour de bancs de sable et de récifs de corail. À part un petit 'manque à virer' le long du Banc De La Crique (un petit relâchement de vigilance !), il me faut 6 virements pour atteindre la ligne d'arrivée, que je franchis à 4h23 (donc minuit 23 locale). Après un dernier virement, je peux mettre en marche le moteur et affaler les voiles. Il reste 1,5 milles pour rejoindre le Ponton d'honneur, avec son tapis rouge !

L'accueil au ponton est très chaleureux, avec Jean-Yves et Benoit, et tous un joyeux comité. Patrice est là pour recueillir mes premières impressions.

Fin de la deuxième étape de la Transquadra 2024-2025.

Fin de la Transquadra 2024-2025.