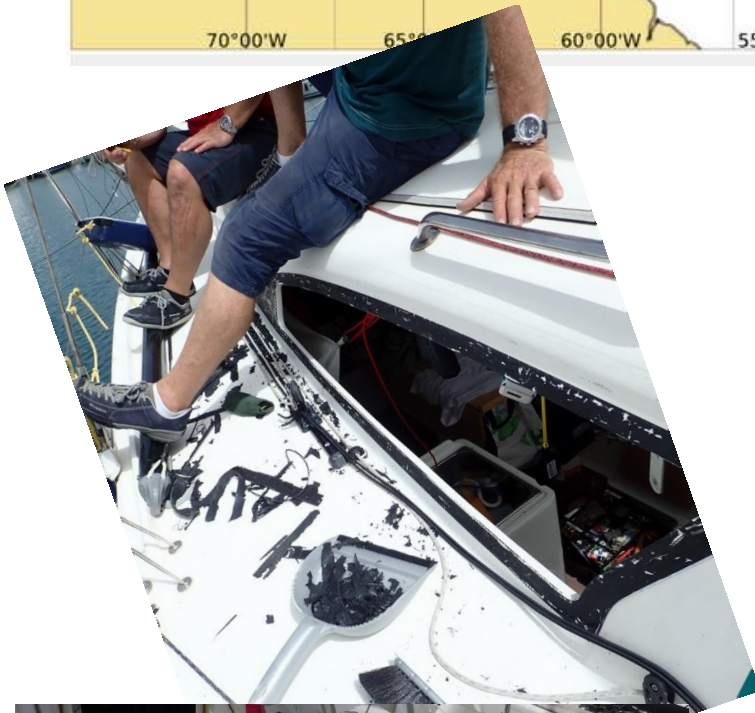
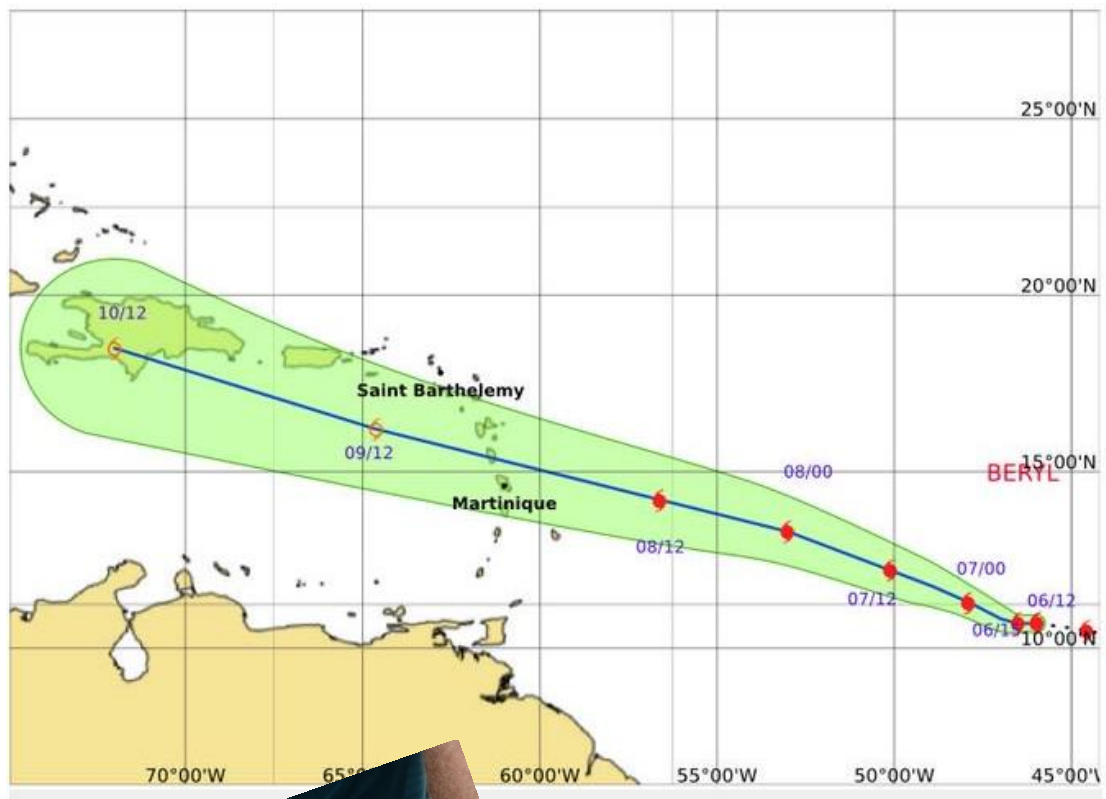


Un retour des Antilles en JPK 1010

Juillet – août 2018

Le Marin – Horta – Lorient





C'est l'ouragan Beryl qui nous a accueillis en Martinique ce samedi soir 7 juillet 2018. Heureusement, son intensité est restée modérée (catégorie 1), et aucune « réplique » ne se profilait à sa suite. Nous en avons été quittes pour un ciel couvert et de la pluie abondante. Avec une chaleur humide quasi insupportable, il y a de quoi rendre la préparation du bateau carrément inconfortable.

Après la mauvaise surprise d'un hublot de roof largement décollé à bâbord (à réparer impérativement dans les règles de l'art), et pendant que nous étions occupés à la réinstallation de la bôme (brisée lors de la Transquadra), nous avons eu la frayeur de voir nos provisions réexpédiées en Métropole. Notre commande de ravitaillement pour 4 semaines devait être retirée à la Poste du Marin jusqu'au samedi de notre arrivée. Le lundi, une buraliste quelque peu rigide nous annonçait : « *c'est trop tard, votre colis a été retourné à l'expéditeur !* ». Il nous a fallu l'aide de la Capitainerie, en la personne d'une adorable et efficace Corinne (!), pour récupérer les 3 cartons qui étaient heureusement encore là...

Il n'y a donc pas eu trop de temps pour que le bateau soit prêt à reprendre la mer. Et nous ne pouvions pas nous attarder indéfiniment. Vers 17h locales (21h GMT), nous larguons les amarres, ce jeudi 12 juillet.

Jeudi, vendredi et samedi, 12, 13 et 14.07.20018

Voici 48 heures que nous sommes en mer. Une entrée en matière un peu difficile avec alizé 15-20 nœuds et beaucoup de grains à 25-30, tout ça au près serré, dans une mer désordonnée, et dans une chaleur moite étouffante. Impossible de garder quelque chose de sec à bord. Mais nous progressons.

Côté bonshommes, Jean-Philippe a été un peu malade jusqu'ici (mais ça va mieux), et j'ai toujours le dos en compote. Le plus sportif de nous trois, Dominique, tient la forme. Moralité : faites du sport !

Samedi, en fin d'après-midi, chacun a pris le rythme à sa façon, mais sans trop de rigueur pour les quarts et les repas. Cela doit changer, et cela a même commencé à changer avec notre premier repas pris en commun à 21h30 GMT (ça ferait 17h30 locales, au large de la Barbade).

Position au moment du message : 18°04,9 N ; 059°23,8 W



C'est sous un alizé bien soutenu que nous nous éloignons rapidement de la Martinique, et des Antilles que nous laissons à notre gauche...

Dimanche et lundi, 15 et 16.07.2018

Tout le monde semble maintenant (dimanche) amariné, mais un constat – qui avait peut-être été sous-estimé – s'impose : pour aimer la voile, il faut, quelque part, aimer souffrir (un peu). Et, non, nous ne sommes pas des masochistes pour autant. On pourrait plutôt dire qu'il ne faut pas avoir peur d'avoir mal. En dehors de la chaleur moite, ce sont les petites blessures douloureuses aux mains, aux pieds, les diverses contusions aux jambes, aux bras (on se cogne beaucoup dans un bateau au près), la fatigue musculaire, etc... C'est dur la voile, parfois, même dans les alizés ! Et, pour reprendre les mots de Tabarly : *« Le bateau n'est pas, contrairement à ce qu'imaginaient certains, la liberté. Naviguer c'est accepter des contraintes que l'on a choisies. C'est un privilège »*.

Mais il faut bien reconnaître que les conditions météo sont, pour l'instant, très favorables, avec cet alizé de 15 à 20 nœuds en moyenne, maintenant très régulier. La mer s'est aussi mieux rangée, avec de longues vagues, pour des creux ne dépassant pas 2m à 2,50m.

Dans l'après-midi (lundi), l'alizé commence (déjà ?) à mollir. Grand soleil. Au quatrième jour, on est toujours au près, tribord amure.

Position au moment du message : 21°22,5 N ; 057°20,6 W (il est 15h GMT)



L'alizé a beau avoir bonne réputation, lorsqu'on doit naviguer contre lui, c'est du près, et c'est fatigant ...



... et ça va durer plus d'une semaine !



Mardi et mercredi 17 et 18.07.2018

La fin de journée d'hier nous a donné un premier aperçu de la pétrole tant redoutée. Après avoir pu enfin naviguer GV haute, et changer le génois lourd contre le léger, on a fait une heure de moteur (mais c'était aussi pour charger les batteries). Ensuite, une petite brise (toujours de l'alizé puisque les poissons volants sont encore bien là, mais beaucoup moins nombreux) très régulière nous a fait partir dans la nuit avec une vraie locomotive sous les fesses : la vitesse n'est jamais descendue en dessous de 8 nœuds, pour un vent de 13 à 15 nœuds archi constant, et le bateau très stable. Agréable. Curieusement, de nuit, l'impression de vitesse n'est pas la même, mais les performances aussi car, pendant la journée, nous avons souvent davantage de vent pour moins de vitesse (... !). La densité de l'air nocturne y est peut-être pour quelque chose (?).

Côté nature, ici au large, c'est pas très animé. Néanmoins, 3 pailles-en-queues sont venus piailler autour de nous ce matin. Hier, c'était un fou de Bassan, et, un peu plus tôt, des pétrels ou des frégates (j'ai pas bien vu). Et de moins en moins de Sargasses. Sinon, « rien », et très peu de plancton la nuit. Mais, un beau ciel : nous sommes en début de phase lunaire, et on se régale du fin croissant de lune, de Vénus, de la Voie lactée, de la Grande Ours, et tout le toutim. Et des étoiles filantes. Et on comprend – ici mieux qu'ailleurs – pourquoi Mars est appelée la Planète rouge.

Pour le moment, on peut se déclarer même Horta à la toute fin de juillet, Ce mardi matin, notre routage prévoit un petit recalage de 2 heures au moteur vers 18h GMT. Et ça aura été vrai.



satisfaits de notre progression, mais ça met quand-voire début août. Et les molles sont plutôt à venir (!!?).

Dans l'après-midi, un souci électronique : une panne d'afficheurs Nexus nous prive des informations « vent ». Les données des capteurs sont néanmoins reçues par Adrena (par le système NKE). Sans afficheur au mât, il faudra se souvenir – au moins jusqu'à la résolution du problème – comment on faisait avant pour savoir d'où vient le vent (hum, hum... !).

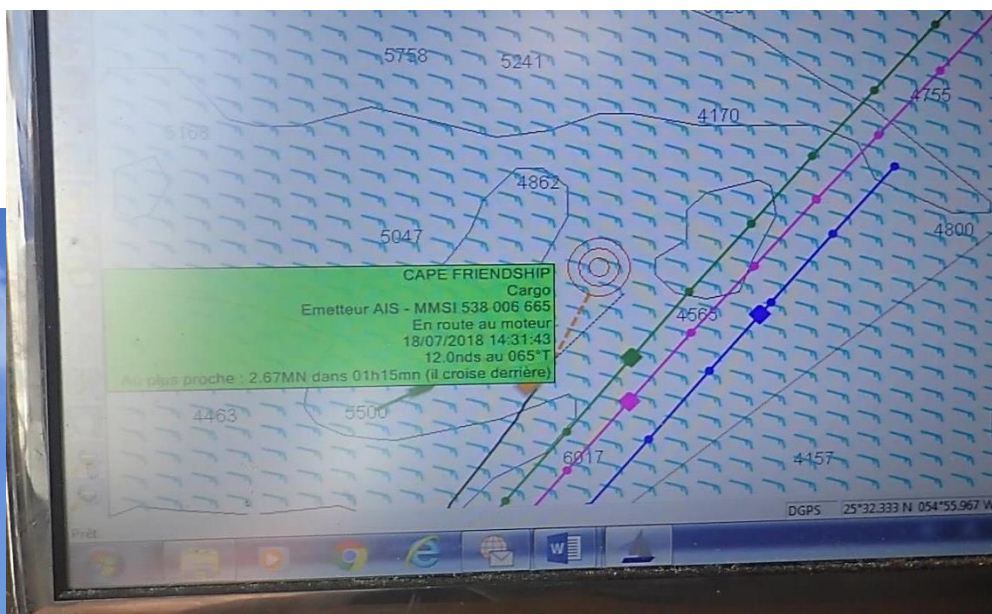
Côté météo, c'est donc finalement vraiment la pétote qui s'est installée pour la journée de mardi. Ça nous change de notre quotidien : baignade-toilette corporelle, bricolages électroniques et moteur.

Durant la nuit, le vent monte progressivement. Nous re-passons au génois médium, et le bateau se remet à nouveau sur des rails, comme une locomotive !

Cette journée de mercredi aurait été d'une grande monotonie pour le profane : vent très régulier de 25 nœuds, soleil, et rien d'autre. Ah, oui, quelque chose : notre troisième rencontre (et cette fois de jour) avec un navire, le CAPE FRIENDSHIP. Mais, bon, même si on aime la mer, nous en sommes à 6 jours de près, à « planter des piquets » ; ça commence un peu à taper sur les nerfs... (!).

Pour l'électronique, on attend toujours une solution avant d'improviser...

Position au moment du message : 25°52,5 N ; 054°29,3 W (il est 17h50 GMT, soit 21h50 à la maison)



Jeudi, vendredi, samedi et dimanche 19, 20, 21 et 22.07.2018

Jeudi, début de journée ensoleillée, et vent mollissant. Et le routage qui nous prévoit de la gauche, c'est-à-dire que nous allons reprendre un cap plus Nord, car le centre anticyclonique s'est décalé vers l'Ouest des Açores. Ce n'est pas une très bonne nouvelle. Le reste de la journée de jeudi se passe avec un vent qui, finalement, se maintient. Côté météo, quelques problèmes de grib, mais, comme on a une bonne journée de météo en avance, ce n'est pas un souci immédiat. Au moment du souper, dans le cockpit, un paille-en-queue nous tourne autour avec insistance (y veut bouffer lui aussi?).

Après une nouvelle nuit « locomotive », la journée de vendredi se passe très bien, avec la « monotonie » du grand large : on est bien seuls. A bord, il y a celui qui se bronzent au soleil pendant qu'un autre lit, ou dort. A tour de rôle. Le soir, projection de « Astérix et Obélix : Mission Cléopâtre ».

Vendredi, la mer devient agitée, cassante et complètement désordonnée par les nombreux grains tout autour de nous. Ensuite, c'est le pilote qui se met à décrocher de plus en plus souvent, et la mer et le vent redoublent de « méchanceté ». Côté météo, toujours pas de nouveau grib, et nous arrivons au bout du dernier valide. Doit-on se préparer à naviguer à l'ancienne (observations et baromètre) ? Heureusement, Christian nous envoie un grib de dépannage. Un peu plus tard, nous parvenons à obtenir un grib de remplacement.

Ensuite les afficheurs Nexus tombent complètement – et définitivement ? – en panne. Nous n'avons plus de données chiffrées au mât, mais on décide de se passer de cette aide, qui n'affecte heureusement ni Adrena, ni le pilote. Mais nos problèmes s'épaississent encore : le pilote devient progressivement vraiment hors service (!). Et cette panne n'est manifestement pas en rapport avec celle du système Nexus, mais plutôt d'ordre électrique ou mécanique. Ça commence à faire beaucoup.

Avec un barreur en permanence, nous revoyons notre système de quarts sur le principe d'une heure de barre pour deux heures de repos. Une longue nuit s'annonce. Et des grains à plus de 35 nœuds font qu'il faudra bientôt être deux sur le pont. Parfois, devant le bateau lancé à ses 8 nœuds, les vagues se combinent pour former un mur d'eau, que l'étrave transperce franchement. C'est la douche. Et le début de la journée de dimanche est sur le même « modèle ». On est usés, lassés !

14:20	14	099	grib	"	1023.7	8,4	
12:00	18	091	"	"	1022.7	8,5	
13:00	21	092	"	"	1024.0	8,3	
17:35	20	105	"	"	1024.5	8,4	
23:00	23	103	forte	"	1025.7	8,2	
dim 22:00	19	110	"	"	1027.3	8,1	
18:25	20	120	"	"	1028.3	8,8	
30°16.6	51°57.7	fin jour de grib, mer devenue plus agitée, sac en hamac					
30°41.2	51°26.2	jour de m... , pilote qui décroche, mer et vent merdiques					
23°20.3	50°21.0	grib hs(?) Nexus hs(!); pilote hs(!) → les de Murphy					
33°00.4	50°00.9	au la fatigue le moral baisse un peu, grib de nouveau ok					
33°36.5	49°35.9	nuit tombe, se va à l'extérieur (?) traduisant chagrin					
34°44.9	48°34.8	se devient vraiment dur, grib 20-25 nd sans pilote					
34°58.1	48°15.4	on est usés, lassés, mer dure, obs, gg rugies, rien!					

Et, comme si ça ne suffisait pas, nous constatons que le centre anticyclonique s'est, non seulement, déplacé vers l'Ouest, mais aussi vers le nord. Cela signifie que nous risquons de terminer au près jusqu'au bout, et même en tirant des bords...(?).

Ce n'est que dans l'après-midi de dimanche que les choses se calment, avec le retour à un ciel dégagé. Peu à peu, le vent faiblit. Nous croisons notre 4^{ème} navire (MMSI 259 138 000) avec un bon dîner-souper (et déjeuner pour certain !), car on a été un peu négligents sur ce plan ces dernières heures... Les sourires reviennent quelque peu, et, à cette allure, avec une mer redevenue docile, le bateau marche assez bien sans pilote, barre amarrée. Nous sommes toujours sur le même bord (tribord amure), au près, depuis notre départ de la Martinique. Ça fait 10 jours !

Position au moment du message : 35°18,4 N ; 047°45,1 W

Lundi et mardi 23 et 24.07.2018

Après plus de 10 jours dans le dur, au près dans une mer désagréable, de la moiteur chaude, des grains fréquents, parfois violents, voilà enfin une navigation de rêve dans la nuit, sous une lune aux 2/3 pleine. Cette journée de lundi avait pourtant commencé dans l'inquiétude : nous n'arrivions plus à envoyer et recevoir des mails (raison inconnue), et nous n'étions pas sûrs de pouvoir disposer d'un pilote automatique pour la deuxième étape. Et encore des problèmes de routages récalcitrants (mais passons ce détail).

Quand, enfin, un mail a passé, TEEM-Lorient nous suggérait que notre problème de pilote provenait peut-être d'un encrassement du moteur électrique par la poussière de charbon. Restait à démonter ce moteur. Et, avec Jean-Philippe, la chose a été réalisée de mains de maître dans la matinée, alors que nous naviguions sous la conduite de Dominique. Conditions idéales. Et c'était bien ça. Après remontage du moteur électrique, le pilote s'est remis à collaborer sans hésitation. Yesss !

Pour la journée de mardi, que dire ? La routine. Après une nuit de glisse rapide, le vent est progressivement tombé. Vers midi (GMT), nous avons mis le moteur pour 5 heures. Batterie pleine, après un bon petit souper (pâtes bolognaises), préparé par un Dominique imperturbable de bonne humeur, et la 5^{ème} rencontre en haute mer (un navire de guerre), nous entamons une nouvelle nuit de navigation tranquille.

Position au moment du message : 35°53,1 N ; 042°49,5 W (il est 21h50 GMT)



Barrer en permanence ; ça compliquait quand-même un peu les choses...

Mercredi et jeudi 25 et 26.07.2018

Et revoilà les grains. L'approche des Açores alterne le beau temps, les calmes et, maintenant, les grains. Cette nuit, ça a soufflé parfois à plus de 25 nœuds. Ça faisait longtemps que nous n'en avions plus eus de pareils. Et la matinée de mercredi est un peu du même modèle, avec une mer bien formée, un peu chaotique.

« Un emmerde par jour », c'est un peu la devise dans le Vendée Globe. Je ne sais pas si on en a eu un par jour, mais on en a eu beaucoup sur cette traversée (on en reparlera autour d'une bonne bouteille plus tard avec vous). Et là, l'« emmerde » porte bien son nom puisqu'il s'agit des toilettes qui se sont bouchées. Ça devait arriver une fois ou l'autre. Eh bien, c'est aujourd'hui. Démontage des clapets, tuyaux, colliers, ... et le bouchon est découvert à la sortie à la mer. Il s'agissait d'une lingette pour bébé (oui, oui, on en a à bord !). Après remontage, on se soulage (comprenez ce que vous voulez !) de pouvoir à nouveau utiliser les commodités, comme on dit.



Puis, progressivement, le beau se réinstalle, et la mer se calme. Quel contraste : en une demi-journée, on est passé d'un ciel plombé, avec des talus de plus de 2 mètres, à un océan fainéant, écrasé sous le soleil. Et toujours le « désert » : pas un oiseau, pas un poisson-volant, encore moins de mammifères... Pour le biologiste, on a encore vu, hier, quelques vaisseaux-de-guerre portugais, et on a retrouvé un petit poisson-volant et deux calamars morts sur le pont, mais c'est maigre. Et, à propos d'oiseau, le paille-en-queue qui nous suivait depuis la Martinique, a disparu depuis 2 ou 3 jours. Il aura été fidèle celui-là !

Mais tout arrive ; il suffisait que je m'en plaigne, et on a eu la visite d'un groupe de petits dauphins, avec leur peau mouchetée de gris et de brun. Ils sont venus tourner quelques minutes autour du bateau. On ne peut pas s'en lasser !...

La fin de l'après-midi de mercredi se profile comme un nouvel épisode de pétrole. Et le grib ne nous laisse guère d'illusions : c'est pour toute la nuit, voire davantage. Notre moyenne risque de dégringoler, et la jolie avance (de quasi une semaine) que nous avons par rapport aux prévisions initiales fond comme neige au soleil.

Un emmerde par jour disions-nous ? Eh bien, la journée de jeudi (celle de notre 14^{ème} jour de mer) commence – en pleine nuit – par un nouveau souci. Alors que nous naviguons au moteur pour cause de pétrole persistante, ce dernier se met à peiner bizarrement. Après une tentative de marche arrière, une forte vibration indique qu'il y a un sérieux problème d'hélice. Il faudra attendre le jour pour analyser. Au mieux, elle est entravée par des algues (il y a encore des sargasses par ici), au pire, on a perdu une pale.

Le reste de la nuit se passe à essayer d'exploiter (sans pilote) les petites variations d'un « vent » de 0 à 4 nœuds. On se croirait sur le lac. Et ce n'est qu'au petit jour que nous pouvons enfin comprendre : nous avons attrapé le reste d'un filet de chalut.

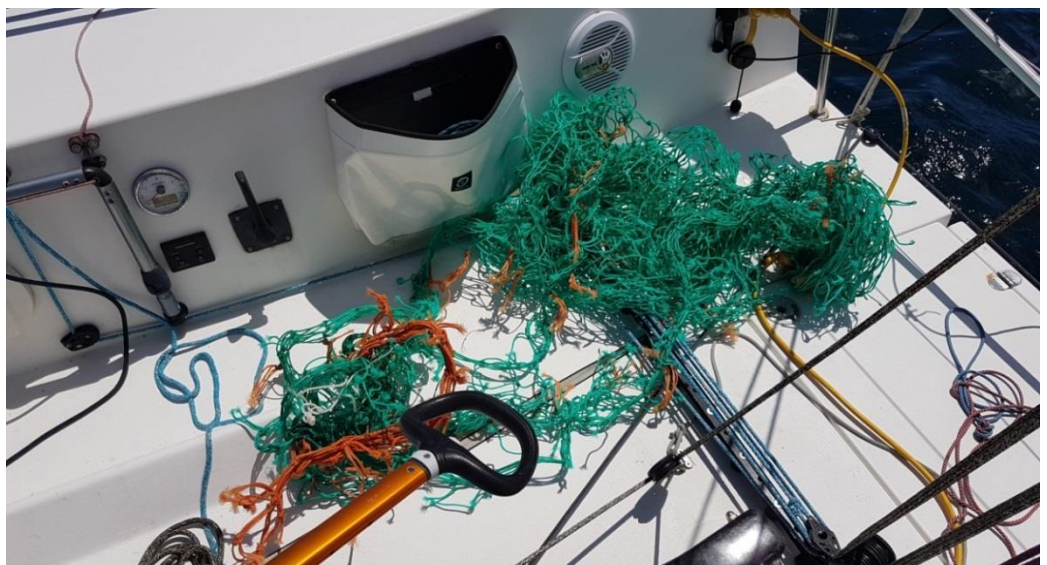


Une petite plongée – avec un groupe de dauphins, quand-même ! – sera nécessaire pour dégager le filet de l'hélice, et notre route peut se poursuivre. LENTEMENT. Au moteur !

Après un « calvaire » de presque 20h de moteur, vers 15h GMT, ce jeudi, un petit vent, toujours mollasson, nous permet d'envoyer le spi médium (le léger est trop bien rangé).

A 21h30 GMT (23h30 en Suisse), nous terminons notre 14^{ème} jour de traversée (nous avons quitté la Martinique à 21h45 GMT) sous spinnaker, avec un petit vent de 10 à 14 nœuds, et un soleil qui se couche en même temps que la lune se lève. Ce n'est pas encore la nuit de la pleine lune, mais on en est proche. Si nous avons perdu un peu de temps ces dernières heures, on dirait que les affaires reprennent...(!?).

Position au moment du message : 38°15,8 N ; 037°50,7 W (il est 21h35 GMT)



Vendredi et samedi 27 et 28.07.2018

Une nuit (de jeudi à vendredi) commencée sous spi, avec un clair de presque-pleine-lune, s'est progressivement couverte de nuages pluvieux, « grincheux ». On affale avant minuit GMT. Le reste de la nuit voit le vent tourner à droite, et nous devons progressivement serrer le vent. Le spi va rester dans son sac.

Au matin du vendredi, ciel gris et vent faiblissant. On se demande d'où Véro détient l'information suivante, adressée à Jean-Phi : « *Attention à la prochaine pétrole* ». Si elle a des infos que nous n'avons pas, il serait bien qu'elle se mette à table !!! Mais, le fait est que, en quelques heures, le décor change radicalement : soleil et plus (nicht mehr) de vent. Re-moteur et, encore une fois, le grib ne nous prédit pas de vent de sitôt.

Pour voir le côté positif, avec le soleil (et la pétrole), les choses s'annonçaient plutôt bien pour l'observation de l'éclipse de lune. Trop bien ! Vers la fin de l'après-midi, la nébulosité s'est installée, et, en début de soirée, le ciel était complètement couvert... L'éclipse n'était pas pour nous ! Pour se consoler, ou pour faire passer le temps, un petit film ; ce sera un James Bond : « Quantum of Solace », et puis dodo (enfin, pas pour celui qui reste de quart).

A travers les nuages, la pleine-lune donne à la nuit une lueur bizarre. Ce coup-ci, le vent est complètement absent, et l'océan est d'huile. On se croirait sur le lac s'il n'y avait pas ces petits restes de vagues lointaines, de reliquats de houle à peine perceptible. C'est beau et étrange à la fois.

L'éternité c'est souvent long, surtout vers la fin. C'est tellement vrai pour nous ici. Ces derniers milles sont IN-TER-MI-NABLES.

Au petit matin de samedi, le vent se remet à souffler un peu, et dans le bon sens pour l'envoi du spi. Ça file même bien, avec un 12-13 nœuds de vent au début, qui devient 16-17. Le bateau chevauche gaillardement des vagues en accord avec le vent. C'est trop beau !

D'ailleurs, Dominique (qui vient de terminer son quart), sur sa couchette, ressent le bateau de l'intérieur : « *Naviguer au près, on prend des paquets de mer au visage, et sur tout le corps. Ceci est de loin préférable au ronron du moteur, qui mine le moral par temps calme. Allongé sur ma bannette, un membre de l'équipage est de quart, j'aime écouter le clapotis de l'eau contre la coque. J'adore entendre la petite musique du vent dans les voiles. Les accélérations du bateau me font ressentir des sensations jusqu'à l'intérieur de moi. Ce sont des moments de grâce* ».

« *La mer est belle. Le ciel presque sans nuages. Sous spi, le bateau glisse comme une étoile filante...* ». « *Tiens, tiens, une étoile filante ! Eh Dom, viens vite, il y a une étoile filante !* » Eclats de rire général.

A 19h GMT, l'après-midi se poursuit sous spi, avec un peu de gauche, ce qui nous remet sur notre destination : Horta-la-Douce....

Position au moment du message : 38°12,7 N ; 032°35,7 W (il est 19h GMT)



Dimanche 29.07.2018

La fin de la journée de samedi et le début de la nuit nous a permis de garder le spi. Toutefois, pour pouvoir se reposer un peu tranquillement, nous affalons vers 2h GMT. Mais c'était une sage décision car le vent est monté en même temps que la mer s'est creusée de façon chaotique. Nous ne sommes pas en course, et, si on peut éviter un départ au tas, c'est pas plus mal !

Au matin du dimanche, le soleil a fait place à un ciel voilé, puis carrément couvert. La visibilité s'est aussi réduite à une dizaine de milles, ou guère plus. Les Açores demeurent pendant longtemps noyées dans une brume d'été ; un peu comme chez nous quand on ne voit même pas les Préalpes depuis Neuchâtel.

L'approche des Açores est maussade au possible, quasi désespérante : crachin (breton ?), ciel bouché, gris, visibilité de moins de 1 mille. Et dire qu'il y a peut-être des baleines à voir, nous sommes tous les trois dans la cabine en attendant une accalmie. Vent entre 20 et 25 nœuds, et des vagues bien formées mais, heureusement, pas trop cassantes (mais quand-même un peu !). Par contre, beaucoup d'oiseaux nous tournent autour.

A un moment donné, l'approche s'est révélée véritablement détestable. Le crachin s'est transformé en averse, et le vent est encore monté. La mer, qui avait des creux d'à peine 2 mètres, s'est raccourcie avec le vent ; c'était toujours 2 mètres, mais des vagues beaucoup plus courtes, abruptes. Un vrai jeu de massacre pour les voiles (retour du moteur). Tout ça dans la grisaille. Horta se fait désirer (ou détester !).

Il était 20h20 (18h20 locales) lorsque nous avons pu voir émerger – avant de disparaître à nouveau – le sommet du Mont Pico, sur l'île éponyme. Il se situait à 57 milles de nous. En revanche, l'île de Faial, où se trouve Horta, à 40 milles, reste noyée dans les brumes. Ça fait penser à l'arrivée sur l'île de King Kong.

Les derniers petits milles ont duré des siècles. Et, voir enfin les lumières de Horta dans la nuit – redevenue lumineuse d'une lune encore très pleine – était un véritable supplice. Il restait encore 17 milles jusqu'au coin sud-ouest de l'île pour nous mettre à l'abri d'un vent de NNE encore soutenu (18-20 nœuds), puis encore 7 milles jusqu'à Horta, lorsque nous décidons que nous ferions le dernier « quart » tous les trois ensembles. Mais ce quart allait durer plus de cinq loonnngues heures.

C'est à 3h55 GMT (1h55 en local), accueillis par un agent de sécurité d'un port déjà endormi, qui nous prend gentiment les amarres, que nous pouvons enfin mettre pieds à terre. Et le quai se dérobe sous nos pieds, devenus davantage marins que terrestres (!). Nous sommes tous les trois stupéfaits par la sensation. Nous remontons rapidement à bord pour retrouver un environnement « stable ». Je crois que nous n'avions jamais ressenti un tel mal de terre ! Il nous aura fallu 17 jours, 6 heures et 10 minutes pour effectuer le trajet depuis Le Marin à Horta. C'est presque 4 jours de mieux que les 3 semaines prévues.

Au début, j'ai souvent pensé à cette phrase d'Olivier de Kersauson : « *L'océan te dit « fous le camp », et tu y vas quand-même* ».

Une fois à terre, c'est une autre phrase : « *Le regard d'un homme qui revient de la mer est plus beau, plus humble* », du même Olivier de Kersauson.



Position au moment du message : port de Horta, quai de la Capitainerie, et de la station-service.

Mercredi, jeudi et vendredi 01, 02 et 03.08.2018

Après une soixantaine d'heures de « repos » (il a fallu quand-même un peu travailler pour préparer le bateau au re-départ), et après avoir arboré le Grand Pavois pendant la journée de la Fête Nationale suisse, nous avons repris la mer mercredi vers 16h GMT (qui est, en fait, 16h locales !*).

Dès la sortie du port, après avoir allumé les instruments, nous constatons qu'il y a un problème : pas d'information « vent ». Une panne similaire à ce que nous avons déjà rencontré, mais, cette fois, ça affecte le pilote, qui ne peut plus travailler en fonction du « vent apparent » ou du « vent vrai ». Nous tentons une réparation en route, mais les choses se sont révélées être trop épineuses, car de nombreuses (autres) incohérences affectaient aussi les fonctions de base du pilote. Retour à la case départ après un va-et-vient d'une dizaine d'heures.



Le lendemain, jeudi, après de nombreux contacts sur place et moult téléphones avec nos amis de TEEM à Lorient, nous parvenons à remettre en fonction notre pilote en mode (dégradé) « compas magnétique » seulement. Ça a l'air de rien mais, quand on prend goût aux avantages de la technologie électronique de pilotage, c'est dur de s'en passer. A méditer !!?

Vers 17h, c'est donc un nouveau départ sous une petite (très petite) brise du nord, dans le nez. Toutefois, un vent assez soutenu et régulier se lève quand-même, mais à 90° à droite des prévisions du grib ; ce qui nous permet de faire une bonne avance jusqu'à l'île de Sao Jorge. Nous croisons quelques « ministres » de la Les Sables – Les Açores – Les Sables, puis re-molle. Ensuite, le vent du grib se met enfin en place, et la nuit se passe façon locomotive, avec une vitesse-fond de 8 nœuds en moyenne. Ça fait plaisir ! Côté pilote, on est rassuré, le mode « compas » fonctionne maintenant normalement. Le bateau ne suit donc plus le vent, et il faut juste être un peu plus vigilant pour adapter notre route à ses variations.

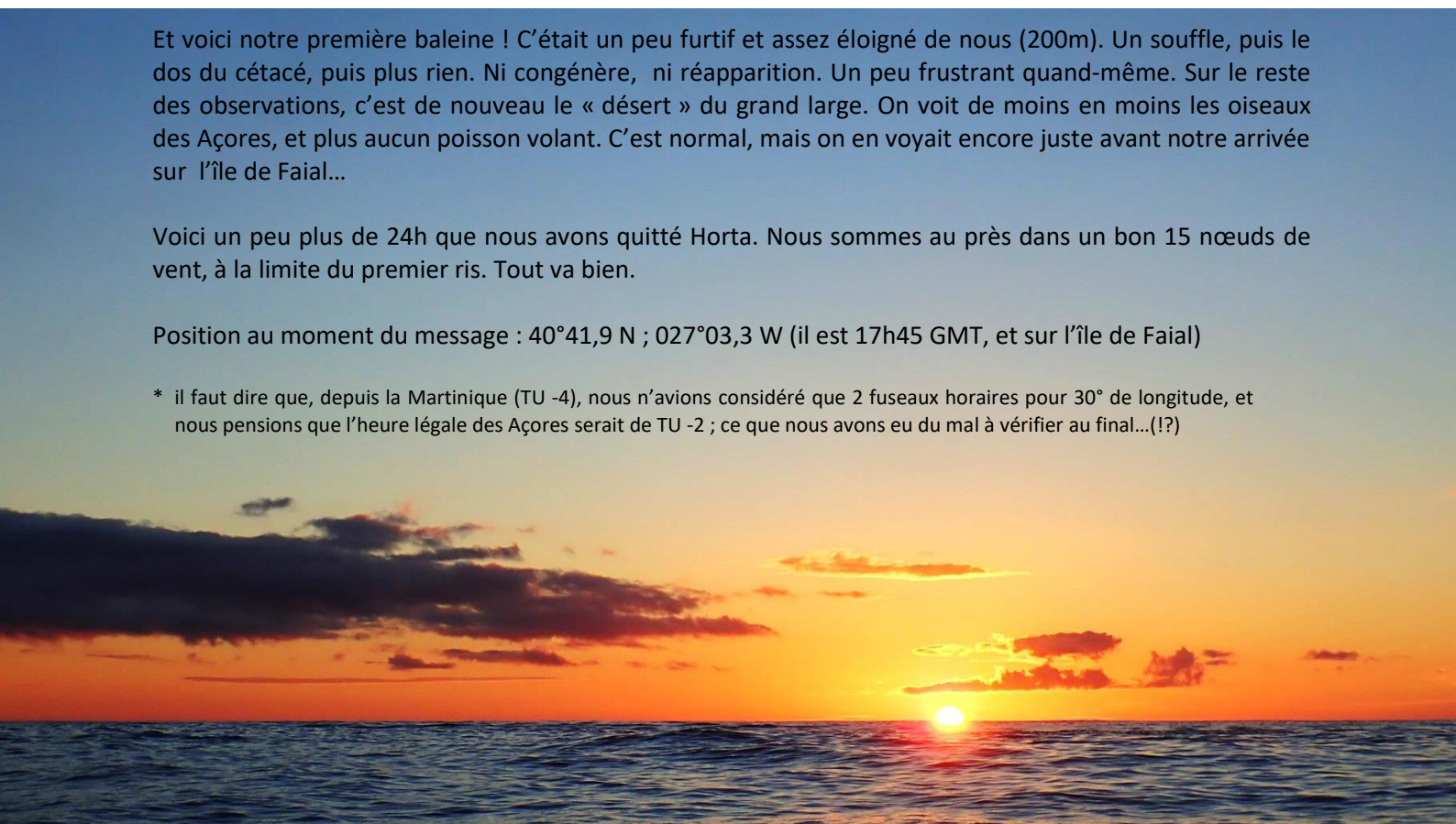
Et la journée du vendredi se passe à merveille. Le vent, de 10 à 15 nœuds (estimé au pif), est très régulier et la mer bien rangée. C'est du près, mais c'est bonheur !

Et voici notre première baleine ! C'était un peu furtif et assez éloigné de nous (200m). Un souffle, puis le dos du cétacé, puis plus rien. Ni congénère, ni réapparition. Un peu frustrant quand-même. Sur le reste des observations, c'est de nouveau le « désert » du grand large. On voit de moins en moins les oiseaux des Açores, et plus aucun poisson volant. C'est normal, mais on en voyait encore juste avant notre arrivée sur l'île de Faial...

Voici un peu plus de 24h que nous avons quitté Horta. Nous sommes au près dans un bon 15 nœuds de vent, à la limite du premier ris. Tout va bien.

Position au moment du message : 40°41,9 N ; 027°03,3 W (il est 17h45 GMT, et sur l'île de Faial)

* il faut dire que, depuis la Martinique (TU -4), nous n'avions considéré que 2 fuseaux horaires pour 30° de longitude, et nous pensions que l'heure légale des Açores serait de TU -2 ; ce que nous avons eu du mal à vérifier au final...(!?)



Samedi et dimanche 04 et 05.08.2018

Tout comme la nuit, la journée de samedi s'est déroulée sous un ciel couvert, du crachin (breton) et un vent soutenu. Seule différence avec la nuit, c'est qu'il fait jour (enfin presque !). Il y a aussi la température, qui a nettement baissé, et, d'après le grib, on en a encore pour un moment à « planter des piquets »... Le pire, avec ce mauvais temps, c'est qu'on est en train de quitter les Açores et son anticyclone, et qu'on se trouve juste au sud d'une vaste haute pression centrée sur l'ouest de la Manche.

On ne va pas faire de comparaisons avec les concurrents du Vendée Globe, mais quand ils parlent du « Pays de l'Ombre » (*), je trouve que le qualificatif décrit assez bien notre environnement depuis plus de 24 heures. Pas un rayon de soleil, pas une étoile, pas une présence. C'est le « Pays de l'Ombre de l'Atlantique Nord ».

Et les nuits se suivent comme des sœurs ! Celle de samedi à dimanche est comme la précédente : nuit noire, crachins, froid, le bateau tape, les paquets de mer déboulent de la proue au cockpit, rien ne sèche à bord, on est chahuté comme dans les autos tamponneuses. C'est long ! Et la journée suit sur le même mode.



Cette journée de dimanche maussade, après quelques apparitions du soleil, a été un retour au « Pays de l'Ombre ». Comme le grib n'annonce rien de nouveau (seulement une tendance à la baisse du vent depuis 2h GMT), ce sera encore une longue nuit qui nous attend, dans le froid et l'obscurité. C'est pas gai, mais, au moins, on avance vers notre destination (le VMG est plutôt bon, pour ceux qui connaissent).

Position au moment du message :
42°34,7 N ; 022°07,3 W (il est 18h GMT)



* la formule est de Titouan Lamazou

Lundi et mardi 06 et 07.08.2018

La nuit de dimanche à lundi s'est montrée, au début, tout aussi brutale que les précédentes. Néanmoins, le ciel a commencé à se déchirer, nous gratifiant brièvement, entre les nuages, d'une intense Voie Lactée. Entre Cassiopée et la Grande Ours, l'Etoile polaire est maintenant beaucoup plus haut sur l'horizon. Nous rentrons à la maison !

Comme la fin d'une longue nuit, ce lundi matin est une sorte de « réveil » après 3 jours passés au « Pays de l'Ombre ». Le ciel est encore nuageux, surtout vers le sud, mais le lever du soleil perce progressivement cette couverture. Il est environ 7h GMT. Conformément au grib, le vent s'est aussi assagi pendant la nuit, et il ne souffle plus qu'à une quinzaine de nœuds ; de quoi relancer toute la voilure. Et, enfin, le routage nous permet d'ouvrir un peu l'allure. Nous ne sommes donc plus au près serré, mais ce n'est pas encore du portant !

UT, UTC, GMT, TU, qu'est-ce que c'est ? Eh bien, si on veut répondre brièvement, c'est très simple : on dira que c'est la même chose. Mais, si on y regarde de plus près, on peut préciser que le Temps Universel, ou Temps Universel Coordonné (en français ou en anglais, ou en dialecte moldo valaque) correspond au temps officiel, sur lequel les pays se sont entendus pour synchroniser leurs horaires (essentiellement pour les transports). Il prend pour référence minuit, ou 00h00.

Pour les marins, GMT (pour Greenwich Mean Time) a une signification plus concrète, nautique et historique. L'heure solaire moyenne du méridien de Greenwich prend pour référence l'heure de midi à ce méridien, et il est en relation avec le calcul de la longitude. Il faut comprendre que la longitude a longtemps été une grande difficulté de la navigation. Depuis Christophe Colomb, et même bien avant, on savait établir une latitude en observant l'angle que fait l'Etoile Polaire avec l'horizon. Mais on ne disposait que de moyens très peu précis pour savoir où on se trouvait en longitude.

En 1707, plusieurs voiliers de la flotte britannique, de retour d'une campagne victorieuse en Méditerranée, se sont fracassés sur les côtes de la Cornouaille, entraînant la mort de la plupart des hommes d'équipage de ces navires. A l'origine de ce naufrage, une erreur dans le calcul de la longitude. C'est alors que la reine Anne d'Angleterre décida d'offrir une récompense substantielle à quiconque développerait le moyen d'établir une longitude avec précision. Une course s'est alors engagée, mais c'est, là-aussi, toute une histoire (pour une prochaine fois !).

Pour déterminer une longitude, on a donc pris l'heure du midi astronomique (c'est-à-dire établi en fonction du passage du soleil au zénith) sur un méridien de référence, celui de Greenwich (ce sera celui de Paris pour les Français). A partir de là, il fallait développer des horloges « garde-temps » suffisamment précises pour connaître le décalage du midi astronomique à un endroit du globe. Ce décalage permet de convertir un temps horaire avec les 360° d'une rotation terrestre. En divisant 360 par 24, on obtient 15° ; c'est-à-dire que 15° correspondent à une heure de décalage...

Il y aurait encore beaucoup à dire sur le sujet, mais voici pourquoi l'heure GMT a davantage de signification pour un marin que l'heure TU. Mais, au final, encore une fois, c'est du kif (et si vous voulez quelques informations supplémentaires, vous pouvez consulter la rubrique « navigation astronomique, première approche » sur <http://prendrelarge.ch>).

Et si on reparlait de notre traversée ? Après l'abondance, la pénurie : le vent nous laisse tomber. Sous un ciel redevenu complètement gris, ce lundi voit la pétrole se réinstaller. Pourtant, la journée semblait s'annoncer favorablement, avec l'allure qui passait au reaching (vent de travers), permettant d'établir le code zéro. Mais, après une petite accalmie, et avec le moteur en appui, le vent reprend avec la régularité d'une montre suisse en force et en direction, et nous pouvons établir le spi pendant une bonne partie de la journée. Un petit départ au lof nous fait remarquer une bizarrerie au niveau de la barre : elle semble

entravée par quelque chose sous le pont. C'est le bib qui s'était détaché et qui se coinçait sur la bielle de de la barre. Ouf, ça aurait pu avoir des conséquences dramatiques si on avait laissé faire... (!).

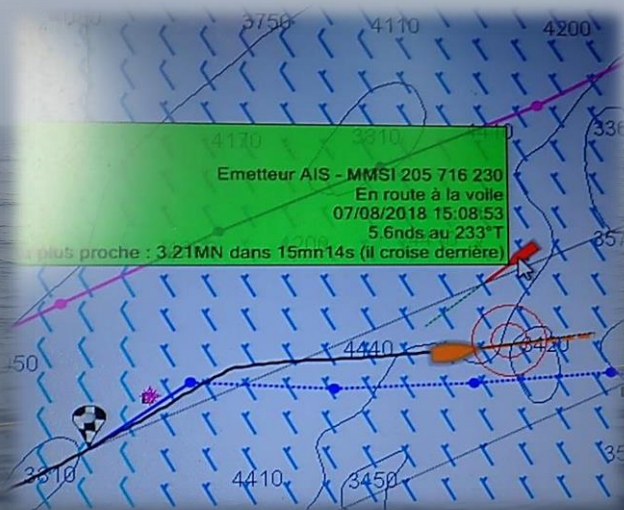
Depuis le milieu de la nuit de lundi à mardi, le moteur nous berce en appui aux voiles. Au petit matin, c'est la petite bruine d'un ciel couvert qui nous accueille. « *Ça sent la Bretagne !* », s'écrie Jean-Philippe, jovial, à son réveil. Le grib du jour nous annonce la reprise du vent vers 16h GMT. Mais nous pouvons remettre par moments à la voile en attendant.

Dans cette solitude étrange, et une visibilité réduite à moins de un mille, un bateau s'approche à l'AIS : vitesse 5,5 nœuds. Est-ce un pêcheur ? Un cargo ? Sa vitesse est trop faible pour un cargo, mais la perte de notre réflecteur radar n'est pas pour nous rassurer d'être bien localisés. Puis l'AIS précise : « en route à la voile ». Petit contact VHF : ils sont en route depuis la Manche vers les Açores. Sympa de parler à quelqu'un d'autre dans cette solitude ! Apparemment, c'était réciproque.



Avec une baisse barométrique (1023 à 1014 hPa en 24 heures), le vent se remet à souffler. Les affaires reprennent, mais il fait froid ! Et même un peu trop bien, qu'elles reprennent, nos affaires : la pétrole fait place à un 10, puis 15, puis 20 nœuds, et probablement davantage. Un ris, puis deux. Ce n'est pas ce que le grib prévoit, mais bon. Et, en effet, après une heure environ, le vent est retombé aux quelque 10 nœuds prévus au moment où nous préparons ce compte-rendu...

Position au moment du message : 44°38,7 N ; 016°03,7 W (il est 19h45 GMT)



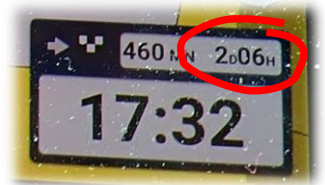
Mais il est où ... ?

Mercredi et jeudi 08 et 09.08.2018

Commencée sous la grisaille et le froid, la nuit semblait annoncer un retour à des conditions de vent modéré et régulier. Quelques étoiles apparaissent furtivement vers 23h, mais, progressivement, le vent rentre. Un ris, puis deux. Et il commence à vraiment faire froid : la sensation fait penser à 15°C, voire moins (?), mais le thermomètre du baro intérieur annonce 20°C.



Après une nuit un peu « musclée », et alors que le grib annonce une baisse de la force du vent, cette journée de mercredi commence – fraîchement – par un joli 15 nœuds bien établi, au débridé, et avec un soleil qui semble vouloir se frayer un passage entre les nuages. Le baro, lui aussi, s'accorde avec une amélioration du temps. Notre ETA, très provisoire, proposé par Navionics, nous place à deux jours et quelques heures de notre destination : Lorient. Ça nous placerait dans la journée de vendredi. C'est peut-être un peu tôt pour faire des pronostics aussi optimistes, mais ça encourage. En tous cas, le bateau file ses 7 à 8 nœuds « fond » sans problème (images et vidéo en témoignage).



A la mi-journée, le ciel a de la peine à se dégager vraiment. Par contre, côté vent, alors que le grib annonçait une diminution à 10 nœuds depuis 8h, ça dégage aussi : c'est du 15 à 20 nœuds au reaching. Avec la GV à un ris et le génois médium, nous filons entre 7,5 et 8,5 nœuds constants de vitesse fond (nous avons même du 10,9 nœuds enregistré au GPS). Ça décoiffe ! Et on a la mer du vent, c'est-à-dire bien rangée et relativement docile. C'est un de ces bords « locomotive » qui nous fait aller tout droit dans la bonne direction ! Mais, bon, tout cela reste relativement inconfortable sur un bateau « de caractère ».

Le soir (mercredi), un groupe de dauphins nous accompagne quelques minutes. Un joli message de bienvenue à l'approche de la Bretagne (?). En tous cas, c'est toujours drôlement sympa, et ce sont les premiers de ce côté-ci de l'Atlantique.

Pour la nuit, le grib du jour nous annonçait des conditions similaires à ce que nous avons eu tout l'après-midi jusqu'en fin de nuit. Et le ciel s'est ouvert sur une voûte étoilée – sans lune, puisqu'elle accompagnait le soleil ce matin (nous ne sommes pas loin de la nouvelle lune) – et une « avalanche » d'étoiles filantes. Au petit matin (jeudi), le vent était très faible. Les deux ris avaient été relâchés successivement, mais notre moyenne sur le fond était tombée bien bas, repoussant d'autant notre arrivée à Lorient...

Mais, au final, la journée de jeudi se déroule plutôt bien, sous des airs un peu irréguliers (et la mer qui va avec), et sous code zéro et GV haute. Le ciel hésite entre « nuageux » et « peu nuageux », mais ça a décidément de la peine à tourner au beau et chaud (contrepèterie belge bien connue). Et il semble que, du côté de chez nous, la canicule se prolonge... (et là, ne cherchez pas la contrepèterie !).

Fin d'après-midi sous un grand soleil, mais une mer toujours désordonnée (un vrai champ de bosses), avec des vents irréguliers, surtout en force. C'est un peu pénible pour les voiles...

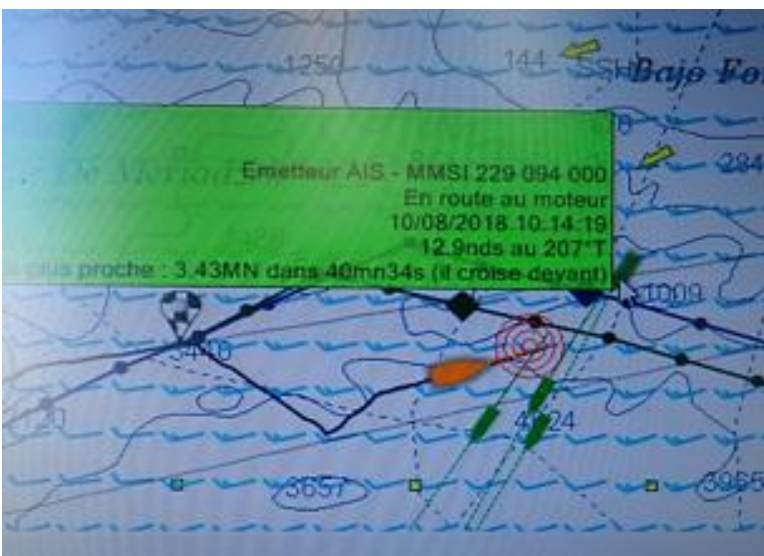
Position au moment du message : 46°41,4 N ; 009°12,7 W (il est 18h15 GMT)

Vendredi et samedi 10 et 11.08.2018

Vent faiblissant, puis forçant, et mer chaotique : nous mettons le moteur pour épargner les voiles, puis re-voiles, puis re-moteur... ; ça a été le menu du début de la journée de vendredi. Un ciel à nouveau bas, et du froid. Il est difficile de se dire que la journée pourrait devenir autrement. Et pourtant. Vers la fin de matinée, le ciel se dégage. Sous le soleil, la mer est toujours un peu désordonnée, mais ça nous permet d'établir un peu plus franchement les voiles.

Nous nous préparons à passer les deux « rails » (montant et descendant) qui rejoignent les deux DST de Ouessant et du Cap Finistère, en dégustant un petit repas lyophilisé. Je dis 'déguster' car Dominique et moi n'avons pas fini notre sachet, peu emballés que nous étions de notre taboulé à l'indienne...

Et les choses continuent de s'arranger. Après le passage du rail « descendant » – très chargé –, nous envoyons le spi. Contrairement au routage, nous choisissons d'empanner pour prendre le rail « montant » perpendiculairement. Précaution inutile puisque, sur la voie sud-nord, nous ne croisons, et de loin, qu'un seul cargo. Et un autre encore plus loin. Pour ceux que ça pourrait intéresser, ils s'appellent CMA CGM GOYA, pour l'un, et NAVIN HARRIER, pour l'autre. Je peux aussi fournir les MMSI. Bref, c'était pour meubler, et/ou pour les amateurs de bateaux (on a encore l'identité de tous ceux qui descendaient).



Nouvel empannage pour retrouver le routage et c'est le vent qui mollit. Et la houle commence à changer au fur et à mesure que nous entrons sur le plateau continental. A 16h30 GMT (18h30 à destination), nous avons passé, en deux heures, de 4000 mètres de fond à 130 mètres. C'est bien joli, mais ça met les voiles à rude épreuve. Nous affalons avant que ne le préconise (de toute façon) le routage(*). Voilà de quoi passer un dernier repas du soir à bord au son du moteur. Pour le coucher de soleil, malgré le bel après-midi, le ciel s'est chargé de nuages à l'horizon.

* il faut savoir que le programme de navigation utilisé permet de choisir de calculer un routage 100% voile, lorsqu'on est en régate, ou en autorisant l'utilisation du moteur, lorsque on est en convoyage.

C'est assez magique et émouvant d'arriver « de l'autre côté ». Sous un beau soleil matinal, et sous spi médium envoyé tôt le matin, nous approchons de la Bretagne. Mais elle met du temps à se laisser découvrir (la côte n'est pas très élevée). Jean-Philippe scrute l'horizon aux jumelles sous notre vent, puis : « c'est le phare d'Eckmühl ! », en même temps qu'un long filet de côte se laisse deviner. Terre ! Un peu plus tard, en enfilade, on distingue aussi le phare de La Vieille, à l'entrée du Raz de Sein. Puis, ce sera Le Guilvinec, et il faudra affaler le spi et lofer pour passer les Glénans encore un peu plus tard.

Et, soudain, des voiliers autour de nous. Ça fait aussi un peu drôle de se dire qu'ils sont là pour la journée, alors que, nous, nous revenons de la Martinique. C'est pas de la fierté, mais un sentiment étrange où se mêle humilité, gratitude, fraternité. Je ne sais pas trop comment décrire.

Mis à part le passage des Glénans, nous aurons passé toute la journée sous spi, avec une mer presque sans vagues. Un vrai bonheur pour terminer en beauté. Et ces côtes qui défilent. En même temps que nous les (re)découvrons, nous avons l'impression de ne jamais les avoir vraiment quittées. Et, déjà, le chenal d'entrée de Lorient, le Fort Saint-Louis, La Base.

Temps du parcours entre Horta et Lorient : 8 jours, 23 heures et 50 minutes.

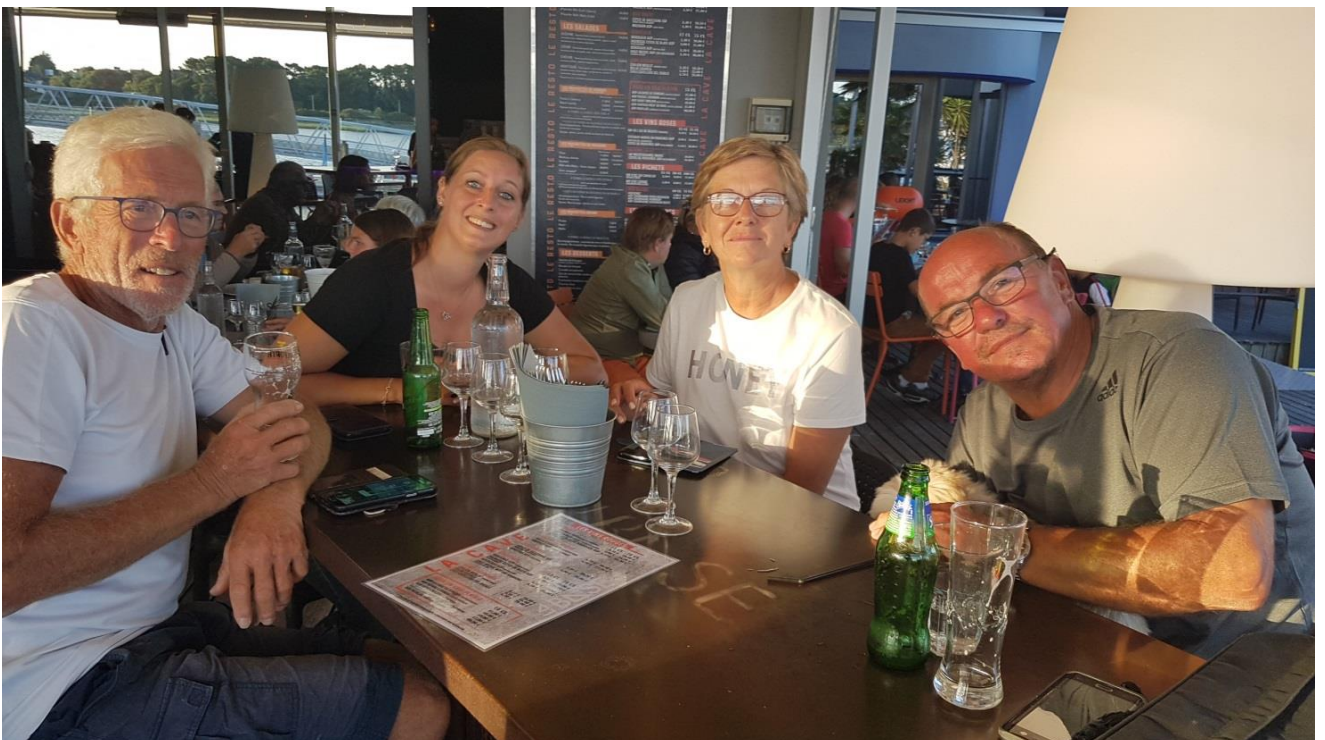
Et, là, surprise – surtout pour le principal intéressé – un comité d'accueil formé de Véronique et de sa fille Julie. On pète le Champagne sur le ponton D, avant d'aller se faire un vrai repas à La Base (le restaurant).



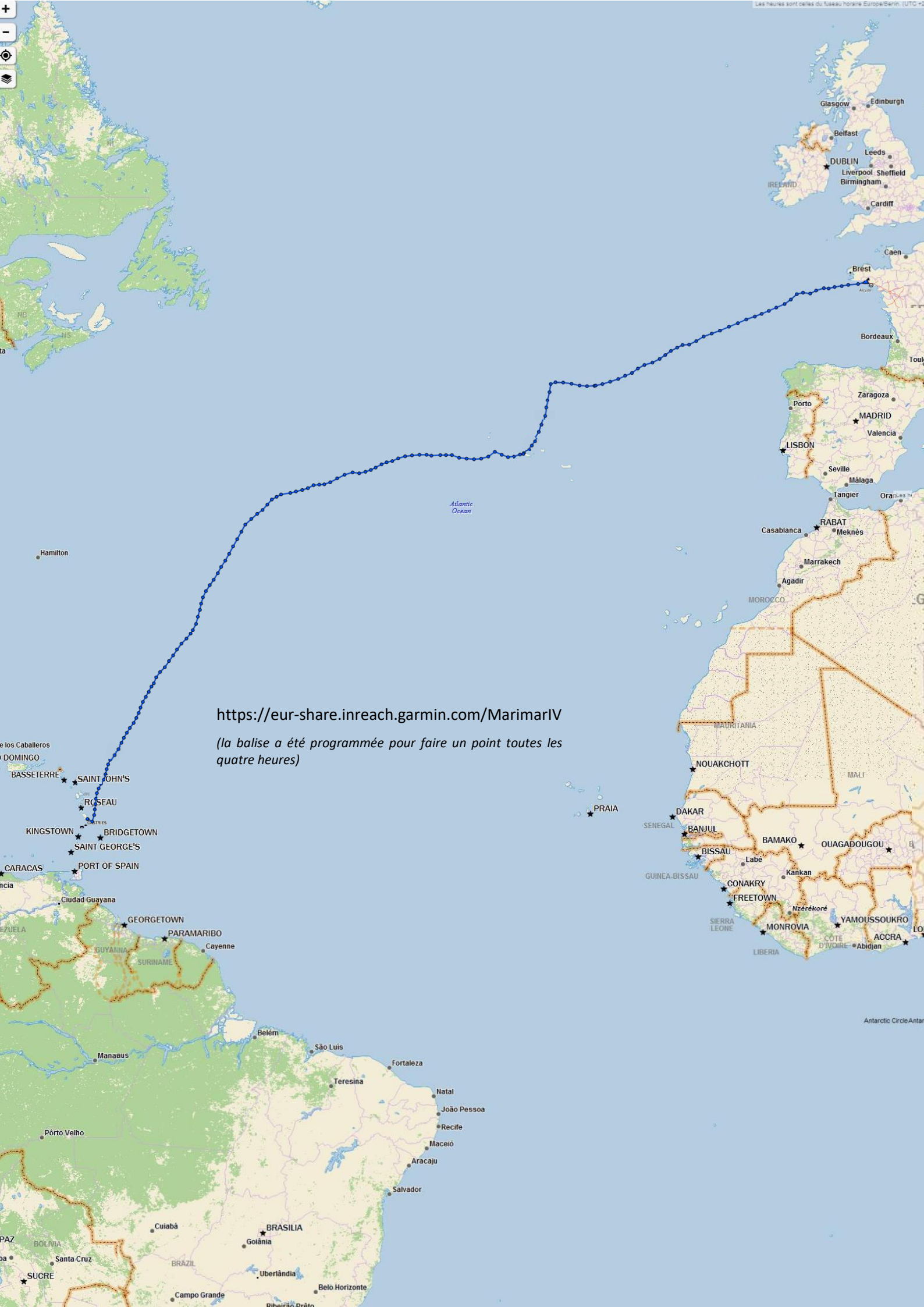
Les derniers milles sont menés tambour battant !

Nous venons de traverser l'Atlantique !

Position au moment du message, en tailleur sur un – vrai ! – lit, à l'Hôtel de la Perrière.



Dominique, Julie, Véronique et Jean-Philippe au restaurant « La Base », à Lorient.



<https://eur-share.inreach.garmin.com/MarimarIV>

(la balise a été programmée pour faire un point toutes les quatre heures)