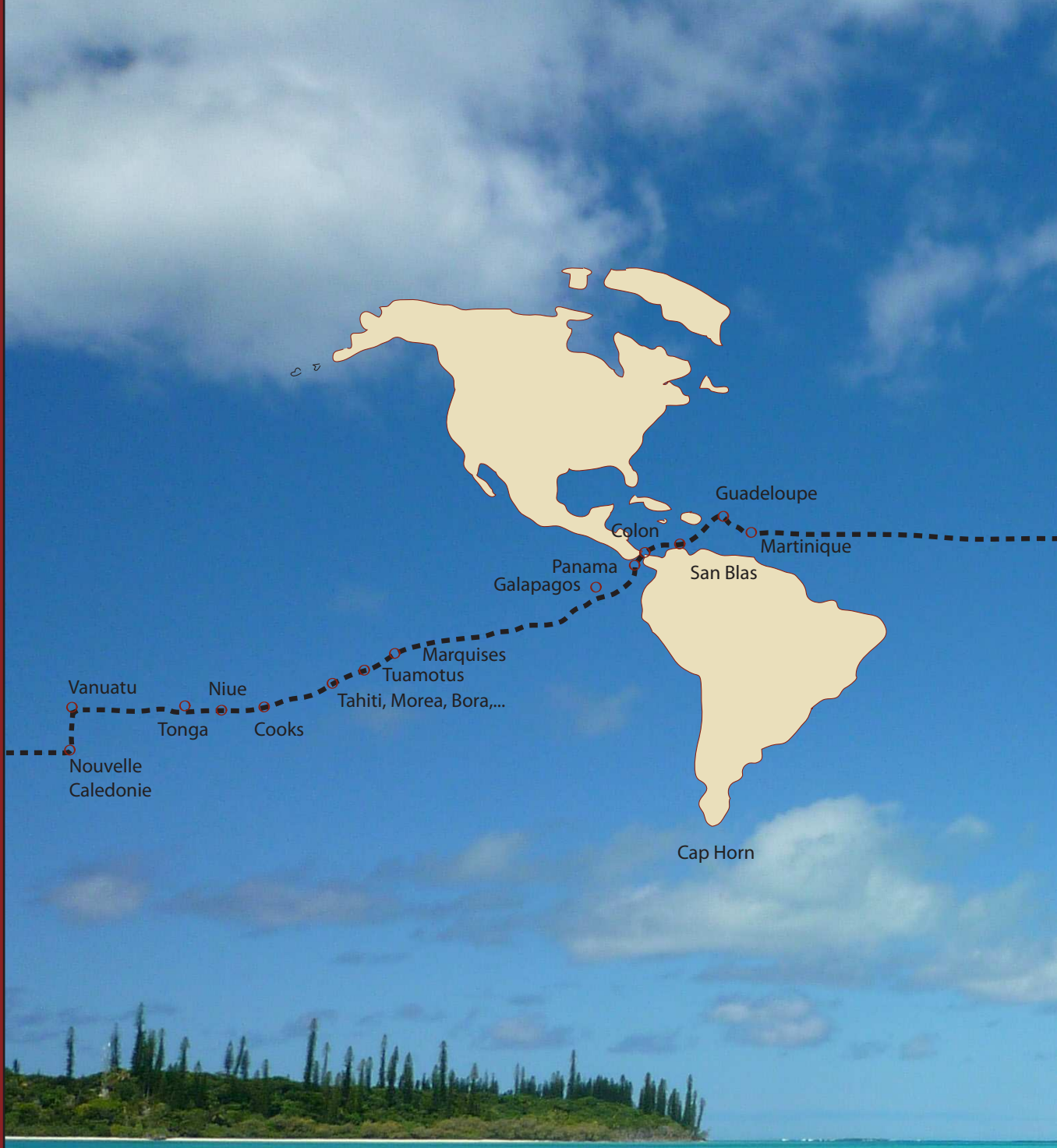
TOUJOURS PLUS A L'OUEST

DANS LES COULISSES D UN TOUR DU MONDE A LA VOILE

SEBASTIEN JOSSET
GABRIELLE PEUBE

- 1ERE PARTIE -
DE CHERBOURG A PANAMA



SOMMAIRE

PREPARATIFS 8
- Choix du parcours
- Un bateau de voyage
- Premiers travaux
- Baptême
- Londres
- Carteret
- Chausey

LES CANAUX 42
- La Seine
- Paris
- Les canaux du Centre
- Le Rhône

MEDITERRANEE 54
- Marseille
- Minorque
- Gibraltar

ATLANTIQUE 66
- Maroc
- Canaries

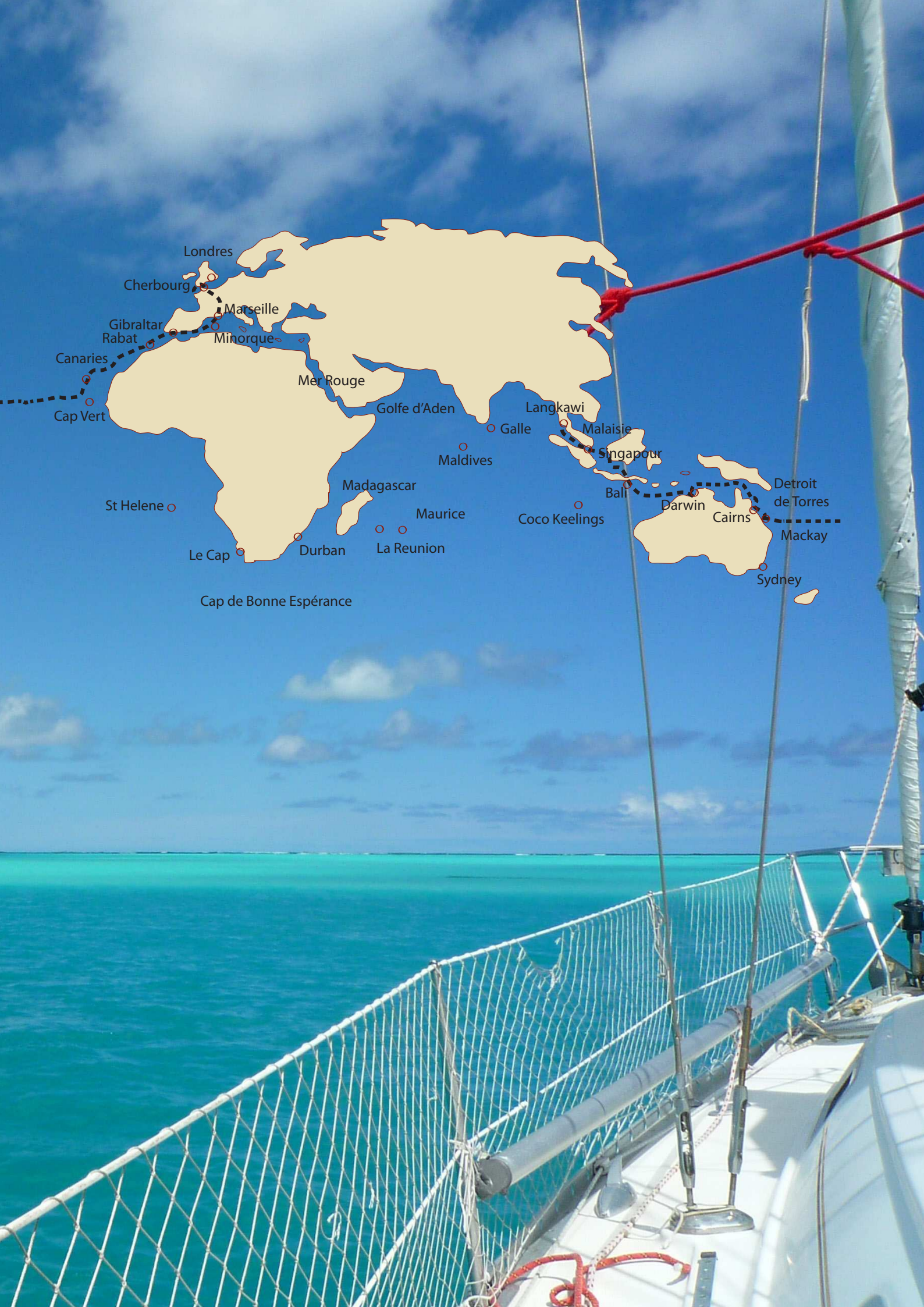
TRAVERSEE DE L'ATLANTIQUE 76

LES ANTILLES 84
- Martinique
- Guadeloupe
- Mer Caraïbe

PANAMA 98
- Colon
- Les San Blas

PASSAGE DU CANAL 108

LEXIQUE 114


Londres
Cherbourg
Marseille
Gibraltar
Rabat
Minorque
Canaries
Cap Vert
Mer Rouge
Golfe d'Aden
Langkawi
Galle
Malaisie
Singapour
Maldives
Madagascar
Bali
Detroit
de Torres
Darwin
Cairns
Mackay
St Helene
Maurice
Coco Keelings
Le Cap
Durban
La Reunion
Sydney
Cap de Bonne Espérance

Entrée du bassin de St Katharina' s Docks

Pourquoi se contenter d' en rêver ?

Avril 2009.

Assis sur un banc de la marina St-Katharina au cœur de Londres, je regarde mon voilier amarré au ponton...

Des années à rêver cet instant.
Des préparations qui m'ont pris tous les week-ends et toutes les soirées depuis un an.

Cette fois ça y est, un sentiment d'ivresse un peu folle, une liberté totale m'envahit. Plus de chef, plus de comptes-rendus de réunion à rédiger à 23h, plus de salaire non plus, il faudra faire avec ce que j'ai mis de côté.
Me voici capitaine, et dorénavant seul maître à bord.

A cet instant, je ne sais pas encore jusqu'où je vais aller. J'ai simplement décidé de m'offrir du temps, et d'en profiter pour réaliser un rêve d'enfant. Je n'imagine même pas qu'un jour je vais rencontrer un cyclone et remonter Bornéo à la voile.

Je repense à tout ce qui m'a amené là. Les heures passées à rêver en lisant les classiques, regardant les photos d'Antoine. Tout ce que j'ai fait ces derniers mois, les travaux sur le bateau, les heures passées à me former. Avec du recul, je partais vraiment de zéro, et en quelques mois je suis devenu électricien, diéséliste, plombier, cuisinier, couturier, pour parfois un peu naviguer...

Ce livre, c'est celui que j'aurais voulu lire avant de partir pour rêver sur des cartes, des mouillages, des parcours, des traversées. Sentir les embruns depuis mon bureau parisien. C'est celui que j'ai envie d'écrire pour partager avec ma famille, avec les amis qui débarquaient aux escales, ceux qui préparent leur voyage et me contactent par e-mail, pour rendre un peu concret le quotidien sur l'eau, et répondre enfin à la question ultime qui est systématiquement posée :

“ En traversée, la nuit, comment arrêtez-vous le bateau avant d'aller vous coucher ? “

Cherbourg 1975

Gros travaux à Carteret

PREMIERS PREPARATIFS

Quel programme ?

C'est le premier pas qui compte.

EN BREF

Parcours possible en 2 ans:
Juillet: les canaux
Octobre: Traversée de l'Atlantique avec les Alizés
Novembre à Février : Arc Caraïbe
Février: Panama
Mars: Traversée du Pacifique
Avril à Novembre: Tahiti, Nouvelle-Calédonie, La Reunion
Janvier: Passage du Cap de Bonne-Espérance
Mars: Antilles
Juin: Açores
Mai: France

Planifier sa route:
Routes de Grande Croisières, Jimmy Cornell

Infos locales:
http://www.noonsite.com

Pilot charts:
http://www.nga.mil

Le fameux congé sabbatique

Nous sommes en janvier 2008. Je viens juste d'annoncer à mon chef de service que j'aimerais prendre quelques années pour faire un tour du monde à la voile... Suivent quelques rendez-vous avec le service des ressources humaines, et je me retrouve avec une solution sur mesure entre les mains. Onze mois de congé sabbatique, suivi de deux ou trois années de congé sans solde pour raisons personnelles. Que demander de plus ? Après toutes ces années à y penser, sans jamais franchir le pas, c'est enfin lancé. Il faudra un an pour boucler l'avenant au contrat, trouver un bateau, l'équiper et être prêt à partir, ce qui laisse le temps de réfléchir au trajet. Entre le canal de Panama et le mythique Cap Horn mon coeur balance…

Au bon endroit à la bonne saison

Il n'y a concrètement pas tant d'options que cela pour un tour du monde. Du moins pas tant d'options confortables. Il suffit de lire les classiques, Moitessier, Antoine, Jimmy Cornell, et les centaines de blogs sur Internet pour s'en convaincre.
De novembre à avril les cyclones sont dans l'hémisphère Sud. D'avril à novembre ils sont dans l'hémisphère Nord. Le principe est simple, il faut changer d'hémisphère tous les six mois, et ainsi profiter d'un été sans fin : avoir tous les jours du beau temps, pouvoir savourer un ti-punch au mouillage et naviguer par vent arrière les hublots grand ouverts…

Au vent arrière

Les pilots charts nous confirment que sous les tropiques, le vent et les courants soufflent vers l'Ouest. Et comme il est plus agréable de glisser à plat, poussé par le courant, au vent arrière sous spi en bullant dans le cockpit, plutôt que de taper dans les vagues, secoué, trempé, se trainant avec le courant dans le nez, la majorité des navigations se font vers l'Ouest en suivant les Alizés.

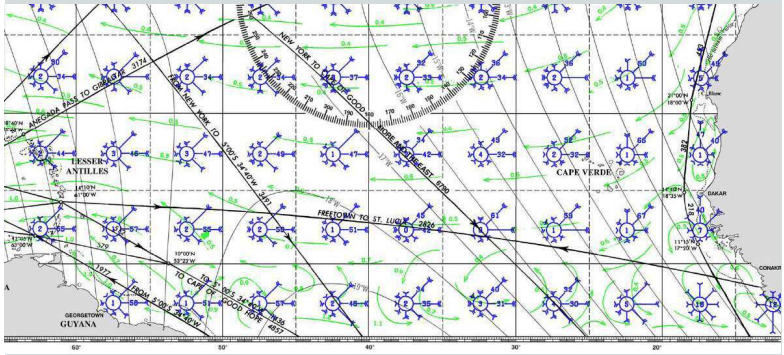
Un tour du monde... ou d'Atlantique

Il est possible de faire un tour du monde rapide en deux ans, tout en se gardant sous le coude la possibilité une fois aux Antilles de se rabattre sur un tour de l'Atlantique en un an si la vie en bateau n'est pas aussi fun que prévu… Voire de rallonger sur trois ans et profiter de longues navigations en Australie et en Asie du Sud-Ouest pour vraiment savourer les escales.

Les Canaries en Octobre

Les alizés s'établissent vers octobre en Atlantique et fixent la date du départ des Canaries. Le calendrier est donc simple : l'été sur les côtes Européennes, les Canaries

LES PILOTS CHARTS



Les pilot charts sont mis à disposition par la marine américaine. Elles font la moyenne des conditions météos des années précédentes et donnent mois par mois les statistiques de vents et courants sur la planète. On les trouve au format électronique ou sous forme d'un grand Atlas papier.
Elles servent à calculer la meilleure route statistique.

Sous spi derrière la Grande Barrière de Corail Australienne

PROGRAMMES CLEFS EN MAIN

1/ Le classique tour d'Atlantique
Départ des Canaries en novembre, remontée des iles des Antilles, jusqu'en avril. Puis retour en France en passant par les Açores.

2/ Mouillages en famille
Pour une année sabbatique avec des enfants, le programme idéal consiste à prendre l'avion jusque Tahiti, acheter un voilier sur place, faire le tour des îles de la Société pendant un an, et revendre le bateau en partant. On profite ainsi au maximum des mouillages de rêve de Tahiti, des Marquises et des Tuamotus sans avoir de longues traversées océaniques à réaliser. C'est le choix de la famille Motte, que nous rencontrerons à Papeete.

3/ Routard américain
Le grand classique pour un américain consiste à acheter un vieux bateau pas cher sur les côtes de Floride, le remettre en état, traverser le Pacifique en profitant de ses îles, et revendre le bateau en Australie avec une légère plus-value qui finance les neuf mois de navigation.

4/ Le tour du Monde
Un tour du monde complet au départ d'Europe, en passant par Panama, peut se faire au pas de course en deux ans. Plus calmement en trois ans. Idéalement en dix, au rythme idéal de six mois sur l'eau, six mois en France, qui est souvent adopté par les retraités.

en septembre, et traversée de l'Atlantique confortable avec les alizés en novembre.

Les Antilles de novembre à février
Arrivé en novembre, il est possible de profiter des îles de l'arc Caraïbe jusqu'en février avant de continuer vers le Pacifique, ou jusqu'en avril si on prévoit de rentrer en Europe. Ceux qui veulent rester une année de plus dans les Antilles devront descendre vers le Venezuela pour éviter les cyclones.

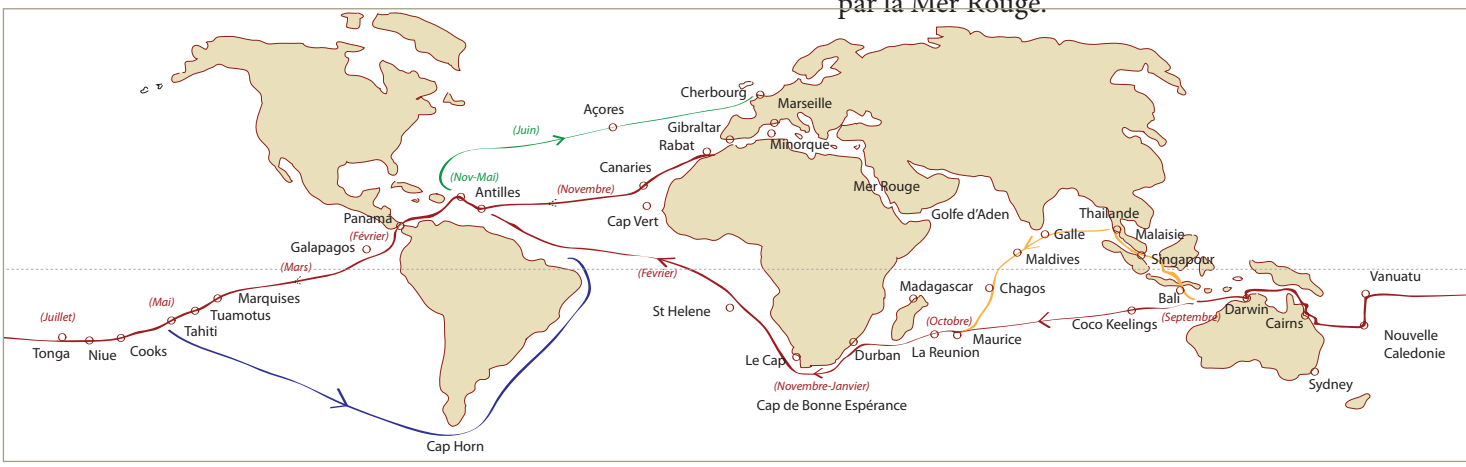
Le Pacifique de mars à septembre
Le canal de Panama se passe en février, le Pacifique se traverse en mars. Une fois aux Marquises, on peut profiter de six mois sans cyclones dans l'hémisphère Sud.

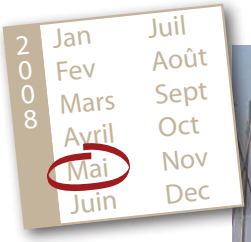
Le tour en deux ans
Pour boucler le tour en deux ans, il faudra être en Atlantique sud en janvier. Pour cela, deux options à partir de Tahiti. Foncer vers l'Ouest, passer le cap de Bonne Espérance et remonter l'Atlantique, direction les Antilles, puis l'Europe. Ou revenir vers l'Est, passer par le Cap Horn, et revivre la Longue Route de Moitessier.

Ou en trois..
Le rythme à suivre pour faire un tour en deux ans est vraiment élevé et permet peu d'escales. Il est possible de prendre un an de plus, profiter du Pacifique et faire un petit détour par la Thaïlande, avant de rebasculer dans l'hémisphère Sud en avril, plonger aux Chagos, visiter La Réunion, Madagascar, l'Afrique du Sud et l'Atlantique en janvier.

Quand à la Mer Rouge..
Les risques de piratage dans le golfe d'Aden étant trop élevés, nous exclurons tout retour par la Mer Rouge.

Parcours classiques:
Rouge: tour en deux ans
Vert: retour Atlantique
Bleu : retour par le Horn
Orange: un an en asie





Quel bateau ?

Simple... et robuste.

EN BREF

N'importe quel voilier de série avec un peu d'équipement est un bateau de voyage.

Plus c'est simple moins ça tombe en panne et plus c'est facile à remplacer une fois en panne.

De toute façon ça va casser... Alors autant le prévoir dès le départ.

Partir avec des voiles renforcées en bon état, des batteries et des étais neufs.

Une fois le congé sabbatique en main, et le programme globalement défini, il ne reste plus qu'à trouver un bateau et partir !

Quelle taille ?
A partir de 10m un voilier peut embarquer plusieurs centaines de kilos de matériel et naviguer en sécurité dans du gros temps. Même s'il est possible de faire le tour du monde sur un 6m, on est plus à l'aise entre 10m et 12m.
Petit bateau, petit soucis, petits frais... Je cherche donc le plus petit des gros bateaux.

Dériveur ou quillard ?
Grand lecteur des récits des années 70, le dériveur, et plus précisément sa version dériveur lesté me tente, mais je m'arrête sur un quillard avec une quille courte (1,60m) avec bulbe. Au final, je n'ai jamais regretté cette décision. Nous ne sommes plus en 1950, les cartes sont extraordinairement bonnes, le GPS nous positionne à 10m près, il y a des guides nautiques détaillés pour toutes les régions du monde, les moteurs sont fiables et il y a généralement plus de 2m de fond dans les mouillages. De toute façon, on ne s'approche pas trop des berges pour passer des nuits tranquilles sans moustiques.

Acier, alu ou plastique ?
A moins de prévoir hiverner dans la glace, se manger des cargos de face ou jouer à touche-récifs, une coque en plastique, ou plus exactement en fibre de verre, n'a que des avantages. Elle est plus habitable à longueur égale, demande moins d'entretien qu'une coque acier, se nettoie avec une éponge et du Cif, reste légère dans les petites tailles et avance plutôt bien dans les petits airs. Le pont ne brûle pas les pieds au soleil. Et franchement, quand on est dans les récifs ou dans un rail, et on y a passé du temps, on ouvre l'œil. Ce serait à refaire, en pensant aux copains traquant la rouille, mouillant leurs anodes, et cherchant de possibles courants de fuite dans leurs coques en aluminium, je reprendrais sans hésiter une coque plastique.

Quel gréement ?
En tour du monde, on fait surtout du vent arrière et on a très souvent du gros temps qui arrive sans prévenir. Un gréement en tête, un étai avec génois sur enrouleur avec une grosse bande anti-UV, un étai largable constamment à poste avec une petite voile prête à être lancée, une grand-voile avec prise de ris automatiques et son lazy bag, un spi symétrique. Et c'est tout ! On oublie les bastaques qui gêneraient une grand-voile ouverte pour faire du vent arrière. Toutes les manœuvres doivent pouvoir se lancer à partir du cockpit.

Un bateau récent
Un bateau récent aura un peu moins de soucis techniques que les vieux mais surtout sera moins spartiate. L'aménagement intérieur sera plus confortable, plus lumineux, facile à aérer. C'est important quand on y passe deux ans. Un grand cockpit spacieux sous un bimini avec une jupe arrière, ce n'est pas indispensable, mais c'est un vrai bonheur au mouillage.

Mais qu'est ce qu'un bateau de voyage ?
Après avoir visité quelques bateaux dits 'de voyage' datant un peu, dont l'état général me laissait plutôt dubitatif, et dépassait largement mes capacités de bricoleur, j'ai commencé à loucher sur les bateaux de série. Au final j'avais surtout besoin d'un voilier capable de subir du gros temps en mer ou au mouillage, et autonome en eau et en électricité sur de longues durées. En fait, avec un peu d'équipement supplémentaire, n'importe quel voilier de série peut devenir un bateau de voyage.

De l'équipement récent ?
L'électronique, les batteries, les cordages, et les voiles s'usent vite en milieu humide, salé et chaud surtout quand on s'en sert tous les jours. Leur durée de vie si on en prend grand soin est d'environ cinq ans. Les années en plus sont du bonus... De fait, à part la coque, le mât et le moteur, tout peut être considéré comme du consommable et doit être changé ou au moins révisé avant de partir. C'est une bonne idée d'avoir de l'électronique, des batteries, des voiles et des haubans neufs ou au moins récents, nous avons régulièrement rencontré des voiliers avec des problèmes de batteries ou ayant démâté : Pierre sur Crazy Bee a démâ-

Au ponton à Cherbourg lors de la première visite.

té après Panama, les Mottes ont démâté au large de Moorea, un Ovni a démâté lors de la traversée de l'Atlantique et enfin Marc a plié son mât à Bornéo suite à une rupture de hauban.

Entre un voilier de voyage usé qu'il faut retaper, et un voilier de série qu'il faut adapter, il n'y a au final pas tant de différence que ça. Il y a de la casse à chaque traversée, et quand on a tout monté soi-même, au moins, on part en connaissant son matériel.

L'Oceanis 331

Je fais le tour des pontons et visite des bateaux lors des salons nautiques français et anglais. Aucun ne me convainc vraiment, ils sont trop petits, trop grands, mal aménagés ou hors budget. Puis en visitant un Océanis 331 Clipper sur Cherbourg, je tombe enfin sur un agencement qui me plait.

L'Océanis 331 en version deux cabines offre énormément de place pour seulement 10,36m de long. Je tiens debout partout, il y a 1,90m dans toutes les cabines. Le coffre du cockpit permet de ranger les jerricans, les mouillages, des voiles, des amarres, la bouteille de plongée et l'annexe. La cabine arrière offre un vrai lit. La cabine avant permet de ranger tous les sacs et est facile d'accès. Le carré peut être converti en lit double. La cuisine en U est grande et pleine de rangements. La salle de bain offre une vraie douche.

Il a quatre ans, est en parfait état et il n'y a pas de place perdue. Chaque centimètre cube est optimisé. Il me plait, et je me retrouve propriétaire et capitaine en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire.

Il est alors prêt à naviguer dans la rade de Cherbourg et faire le tour de îles Anglo-normandes, mais nécessite encore un peu de préparation avant de partir pour faire un tour du monde.

Premiers travaux

Premiers trous dans la coque...

EN BREF

Une liste à la Prévert:
- Mouillage
- Gréément
- Electricité
- Electronique
- Eau et gasoil
- Portique
- Etai largable
- Fixation du radeau de sauvetage

Les préparations
Je n'y connais rien, mais tout le monde autour de moi est enthousiasmé par le projet et prêt à donner un coup de main. Nous allons passer un an à tout apprendre et à en faire le plus beau des bateaux de voyage.
En un an, nous allons renforcer le gréement et le mouillage, refaire complètement l'installation électrique, installer de l'électronique, souder un portique... Sans oublier d'en profiter un peu et fêter tout ça !

L'accastillage de série de l'Océanis 331 est un peu léger. Comme nous désirons pouvoir étaler un coup de vent au mouillage sans arracher les taquets, nous les renforçons avec des contre-plaques bien larges. Nous préparons deux gros mouillages et un mouillage léger. Nous faisons renforcer les voiles et nous installons un vrai étai largable.

L'étai largable
L'étai largable d'origine était en deux parties, reliées par une manille qui bloquait la voile à un mètre du pont et empêchait de la laisser à poste. Il est remplacé par un étai d'un seul tenant, la voile prête à être lancée au moindre coup de vent.

Trois jours d'électricité en stock
Nous désirons avoir une autonomie en électricité de trois jours. Les deux batteries de 80Ah sous-dimensionnées et en fin de vie sont donc remplacées par une batteries de 105Ah pour le démarrage et un parc de servitude de trois fois 105Ah. Un contrôleur de batterie BMV 602 sera là pour veiller au grain.

Des sources d'électricité
Pour charger les batteries, je me lâche un peu et me fais plaisir avec des panneaux solaires, une éolienne, un hydro générateur

Vue globale des travaux

et un petit groupe électrogène.

Electronique
Pour voir et être vu, nous nous équipons d'un émetteur/récepteur AIS, et d'un radar.
Pour recevoir la météo, nous installons une BLU, un téléphone satellite Iridium et un PC.
Pour connaître la force et la direction du vent, régler le cap, sans avoir à aller à la barre, nous ajoutons une télécommande de pilote. Et puisque nous y sommes, nous refaisons entièrement les panneaux électriques.

Eau et gasoil
Nous embarquons un désalinisateur à main, au cas où, qui ne sortira jamais des coffres. Pour faire les pleins d'eau, et de gasoil on s'équipe de jerricans, et de filtres à eau et à gasoil.

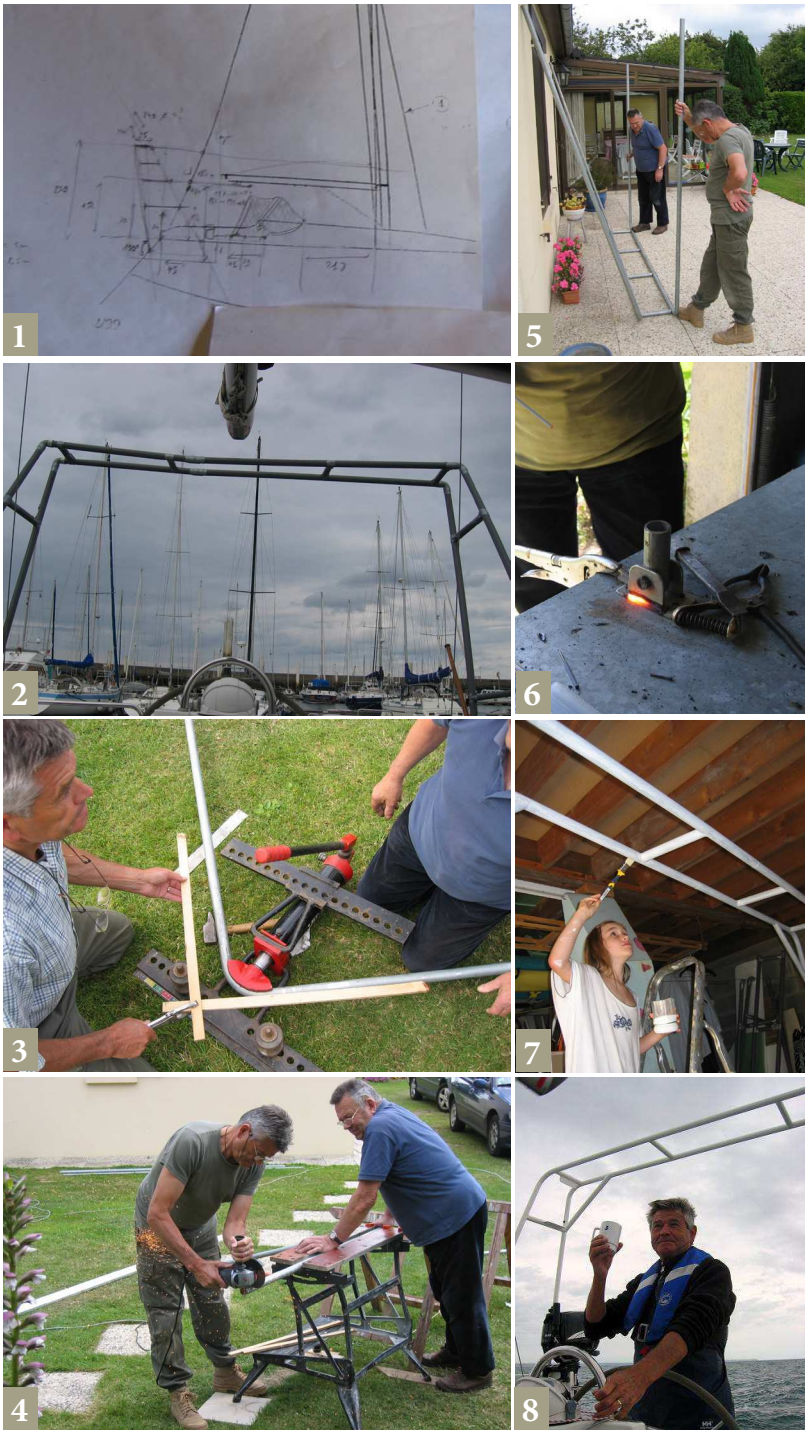
Le portique
Pour accrocher le drapeau français, suspendre le hamac, mettre l'éolienne, les panneaux solaires, le radar, les antennes AIS, et même remonter l'annexe ou y accrocher un régime de banane, nous décidons d'installer un portique.

Après plusieurs séances de brainstorm et un tour des voisins de ponton nous savons ce qu'il ne faut pas faire. A savoir mettre trop de poids sur le tableau arrière, avoir des pieds mal orientés qui forcent, ou sous-dimensionner le portique qui se mettrait à vibrer au vent.
Nous retenons au final une forme assez classique, deux tubes en U et des entretoises, relativement haute pour pouvoir tenir debout dessous sans se faire décapiter, les pales de l'éolienne et les panneaux étant hors de portée de doigts.
Les devis des professionnels tournant autour de 4 000 €, nous allons le faire en famille. Ma fille Marine, mon père affectueusement surnommé Papi Loulou, mon oncle Michel, pour ne citer qu'eux, seront de tous les travaux.

Réalisation en 10 jours :
Jour 1 :
Prise des cotes du voilier et réalisation d'un plan papier.

Jour 2 :
Achat de tube en PVC, d'un gros rouleau de scotch et réalisation d'une maquette grandeur réelle sur le bateau.

Jour 3 :
Achat des tubes acier de 6m de long chez le grossiste. Nous avons pris des tubes en acier galvanisé et des baguettes de soudure inox simple. Le bilan financier est imparable.



Réalisation du portique

1/ Prise des cotes
2/ Maquette en tubes PVC
3/ Ceintrage des tubes
4/ Découpe à la disqueuse
5/ Pointage puis soudure
6/ Réalisation des pieds
7/ Peinture
8/ Un ti-punch bien mérité

Les falaises de Douvres

perte de vue. Nous prenons le temps d'un rapide tour en ville, pour tester un 'fish and chips' et nous repartons.

Calme plat

Une fois sortis du port, c'est pétole et mer d'huile. Nous déballons donc les cannes à pêche, et Florent nous sort trois maquereaux qui passent directement de la Manche à la poêle. Les hublots sont grands ouverts pour ventiler, et même si le cockpit sentira la friture pendant deux jours, ce maquereau frais sur une tartine de pain au beurre salé sonne comme un avant-goût du paradis. La prochaine fois on pensera à embarquer une petite bouteille de muscadet.

Nous passons l'après-midi au moteur. Rien à signaler, si ce n'est un bon gros paquet d'algues dans l'hélice… Et un petit grain qui passe. Puis de nouveau une mer de mercure, pas une vaguelette à l'horizon. Nous suivons le vol des mouettes devant les falaises blanches de la côte anglaise. Le blanc passe au rose puis vire au rouge profond, et c'est déjà le soir.

Des algues dans l'hélice

Une nuit au mouillage près de Douvres

La nuit est tombée. Échaudés par notre cargo de la veille, nous décidons d'un commun accord de ne pas passer Douvres et sa circulation de ferries en pleine nuit. Comme la mer est calme, nous jetons l'ancre dans douze mètres d'eau vers 22h, et nous nous préparons pour une nuit tranquille en pleine mer.

Nous nous levons peu avant l'aube. Et une tasse de café à la main et un grand sourire de gosse aux lèvres, nous regardons tous les trois le soleil se lever. Doucement les falaises blanches de la côte se couvrent de couleurs éclatantes.

Un petit vent nous pousse ce matin et Douvres se passe tranquillement. De jour les ferrys sont beaucoup moins inquiétants.

Ramsgate

Nous filons sur Ramsgate à la pointe Sud-Ouest de l'Angleterre. Pour accéder au petit port de plaisance, il faut traverser le grand port réservé aux ferries. Encore et toujours des ferries.

Un système de feux rouge/vert autorise l'entrée du port après deux appels en VHF. Le premier au port Authority pour l'entrée dans la rade, le deuxième à la marina pour obtenir une place de parking. Essayez de négocier une place, comprendre où elle se situe dans le port, repérer la lettre du ponton et le numéro de place, quand vous êtes dans la cabine, que le moteur vous explose les oreilles, que la VHF crachote avec des parasites dans tous les sens, et que votre interlocuteur a un accent so british de folie. Challenge relevé et remporté même si nous avions chacun entendu trois numéros de places différentes. C'est l'occasion de prendre à Ramsgate un vrai 'English Breakfeast' avec des saucisses et des beans qui nous apparaît comme un véritable trophée durement gagné.

Ramsgate

Le lendemain, nous nous levons de bon matin, frais et dispos pour une nouvelle belle journée de voile. Il est un peu tôt, et bien que la barge qui fait office de station essence ne soit pas encore ouverte, deux voiliers font déjà la queue et tournent en rond devant la pompe. Nous nous mêlons donc à la danse, en nous guettant mutuellement du coin de l'œil pour ne pas nous faire griller la politesse. Nous ferons le plein du réservoir à notre tour, après nous être dégagé du banc de sable qui a pris possession du milieu du port et dans lequel nous n'avons pas manqué nous planter en douceur.
Nous demandons par radio la permission de quitter le port et traçons vers le large. Nous avons l'estuaire de la Tamise à traverser aujourd'hui.

Y a du Mayday dans l'air

C'est en pleine discussion sur la route à suivre, que nous entendons un MayDay sur la VHF. Le capitaine d'un voilier s'est pris la bôme en pleine figure, est tombé dans la descente, a le nez cassé et ne peut plus marcher... Il demande aux garde-côtes de venir ramener le bateau au port. Certains jours, il vaut mieux rester au lit.

L'estuaire de la Tamise

L'estuaire est extrêmement étendu, mais peu profond et découpé en quelques canaux par de larges zones de haut-fonds et bancs de sable. L'amplitude des marées y est de quatre mètres et par endroit le courant peut atteindre huit nœuds.
Dans le calcul de marée, il faut prendre en compte l'heure française de nos montres, l'heure anglaise locale, l'heure UTC de l'almanach des marées, et les différences locales avec les ports de références. Je referai donc tous mes calculs deux fois. Nous devons en effet passer par quelques endroits peu profonds, et il vaudra mieux avoir le courant avec nous, et suffisamment d'eau sous la quille.
Ca commence mal, la dérive constatée sans être dramatique, n'est pas exactement celle prévue, et le banc de sable que nous longeons devrait être un peu plus Nord d'après la carte.
Heureusement, l'estuaire est très bien balisé, et la navigation s'avère moins compliquée que prévue. Nous longeons les bancs de sable et passons à côté d'une énorme ferme éolienne en pleine mer, puis de séries de cabanes. Nous croisons régulièrement des cargos. Il y en a partout, toujours aussi gros, et ils ne passent pas loin, mais les canaux sont larges et rectilignes. Il suffit de se ranger sur le côté bien à l'avance et de les laisser doubler.

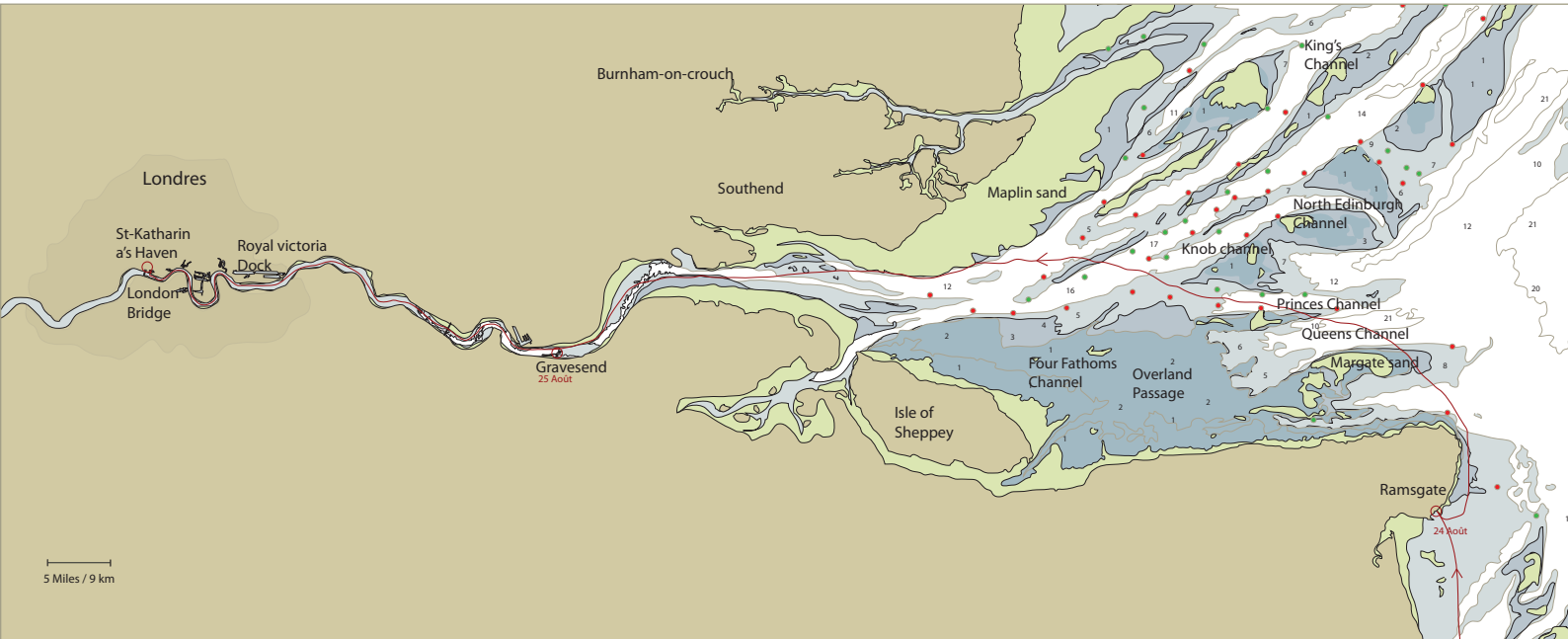
Remonter la Tamise

Une fois l'estuaire traversé au près serré à la voile, avec parfois à peine 1m d'eau sous la quille, il ne reste plus qu'à ranger les voiles et remonter tranquillement la Tamise au moteur.
Les rives rappellent un paysage de friches industrielles désertes. Béton, hangars, ferraille rouillée, super-tanker, détritus, usines, cargos à quai... C'est tout simplement laid, il faut vraiment être motivé pour passer par là.

Cabanes et ferme d'éolienne en pleine mer

Paysage industriel à l'entrée de la Tamise

L'estuaire de la Tamise



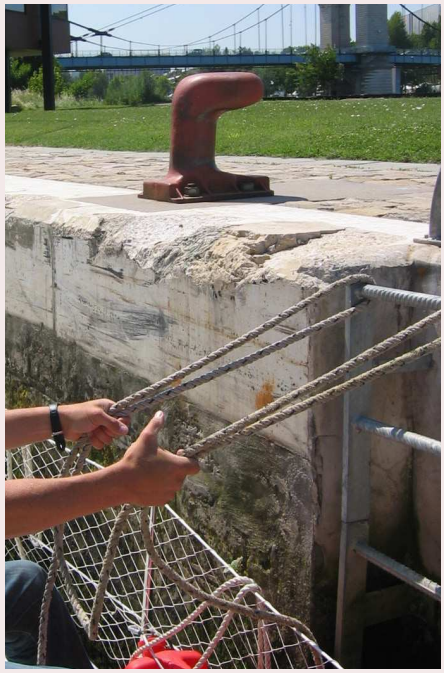
Le pont-canal de Briare

coque sur le côté en déplaçant les poids. A la quatrième tentative je pousse un peu le moteur, nous raclons le fond et ça repart... Le soulagement est immense, nous sommes passés, le canal se resserre et il redevient plus facile de rester au centre. Cette fois nous sommes passés mais il suffirait de peu pour que la prochaine fois nous restions bloqués...

Le créneau du soir

La profondeur est de 1,80m au centre, mais sur les bords, le fond remonte franchement, nous ne pouvons donc pas approcher des rives facilement. Le soir nous nous garons le long d'une des berges en effectuant une manœuvre sympathique. Nous mettons le bateau en travers, visons franchement l'herbe, plantons la quille, l'étrave la plus proche du bord possible. Il faut ensuite débarquer par l'étrave avec une aussière avant et une arrière, et l'utiliser pour faire pivoter le bateau planté sur sa quille et le mettre parallèle à la rive. Les aussières sont ensuite amarrées à deux piquets enfoncés au maillet. La planche-

CA VA FROTTER



Quand nous entrons dans l'écluse, l'arrêt n'est jamais franc. La coque frotte toujours un peu. Si le quai est bas et que l'eau est haute, les pare-battages passent au-dessus du quai et ne servent à rien.

Lors de l'éclusage, le courant entrant ou sortant créé des remous qui vont coller le voilier contre une paroi, ou l'autre. Parfois violemment.
A la montée et la descente, nous frottons parfois franchement.

Il faut donc tout protéger. Le mât est enveloppé dans une grosse couverture, et on cale une longue planche sur les pare-battages. C'est elle qui va glisser le long du mur.

Dans les petites écluses, on se contente parfois de tenir le bateau à la main en passant juste une amarre dans les barreaux de l'échelle.
Les grosses écluses sont souvent équipées de bollards flottants. Dans ce cas, il n'y a rien à faire d'autre que profiter de la descente.

passerelle est installée pour permettre de débarquer le vélo et aller faire les courses, acheter du pain frais et remplir un jerrican de diesel à la pompe du village le plus proche.
A ce rythme nous dépassons doucement Digoin et rentrons sur le Canal du centre. Les journées passent rapidement rythmées par les heures d'ouverture des écluses.

Atteindre la Basse-Saône
La dernière écluse du canal est immense. Elle présente le dénivelé exceptionnel de 10,76m et nous laisse sur un bras de rivière peu engageant qui semble à l'abandon. Le bout de rivière ne fait pas 500m mais il est suffisamment large pour que nous ne puissions pas savoir où se trouve le chenal. Et en effet, à peine quelques dizaines de mètres et nous plantons la quille.
La Saône est à portée de vue, mais il faut s'extraire de ce cloaque. Nous recommençons la manœuvre qui nous a bien réussi la dernière fois, et nous labourons joyeusement le fond pour enfin passer !

Installés pour la nuit le long du canal

LE RADAR

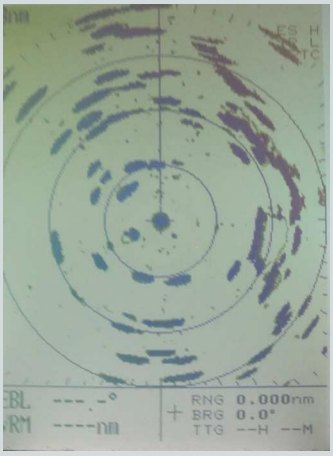
Furuno 1623
2,2kW
Ecran 6’’ LCD

Sans radar le passage de Gibraltar en solitaire aurait été beaucoup plus stressant. De nuit, les cargos sont tellement éclairés qu’il est difficile de distinguer leurs feux pour connaître leur sens de marche, et à vue nous sommes incapables d’estimer les distances. Le radar nous donne alors la taille du navire, sa position exacte et son cap.
Il peut faire office d’équipier supplémentaire en sonnant l’alarme s’il est réglé pour surveiller une zone autour du voilier.

Il m’a fallu quelques heures pour savoir le régler et interpréter correctement l’affichage. Il faut prendre en compte la taille des vagues, l’atténuation de la pluie, la présence d’autres radars. Réglé trop sensible, il affiche les mouettes et les grosses vagues. Pas assez, il ne détecte rien.

Ces informations ont un coût. En marche il consomme autant que le pilote. En navigation côtière de nuit, je l’active à la main deux minutes toutes les quarante minutes, voire j’utilise le mode Watch-dog : il s’éteint et se réveille automatiquement toutes les trente minutes et bippe s’il détecte quelque chose.

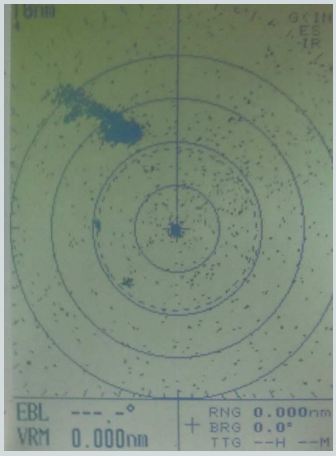
SLALOM ENTRE LES CARGOS



Que ce soit à Gibraltar pour détecter et éviter les cargos ou à Singapour pour slalomer de nuit entre les porte-containers au mouillage, le radar apporte un confort inestimable.

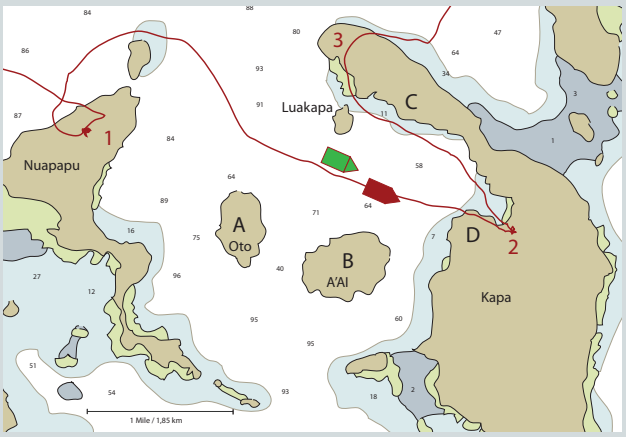
Sur l’écran radar nous pouvons voir :
- le tracé de la côte que nous longeons, matérialisé par des zones verticale un peu plus denses dans la partie droite.
- les nombreux cargos, représentés par les petits spots allongés.
Le Gwen est au centre de l’écran. Le haut de l’image radar correspond à l’avant du bateau.

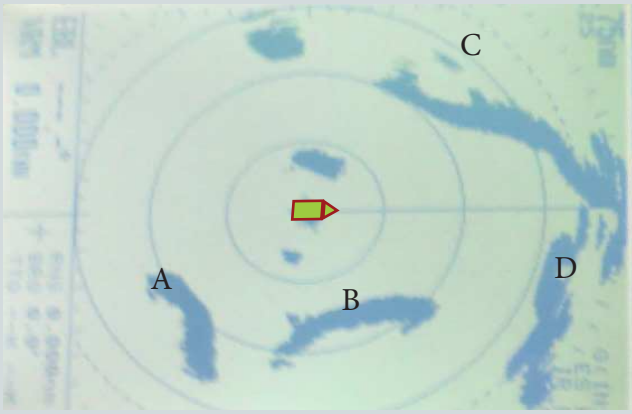
DETECTION DES NUAGES DE PLUIE



Au nord de l’Australie et jusqu’à Singapour nous utilisons les gros nuages de mousson pour avancer. Ils sont précédés d’un front froid qui génère des vents qui vont forcissant au fur et à mesure que le nuage se rapproche, puis laissent place à des trombes d’eau et de la pétole.
Le radar permet de nous situer par rapport au nuage dont nous détectons la pluie et virer de bord au dernier moment pour le contourner ou rentrer les voiles et lancer le moteur pour passer au travers.
Sur l’écran radar nous pouvons voir:
- le nuage et sa trombe d’eau en haut à gauche
- la pluie révélée par les petits points sur l’écran

RECALAGE D UNE CARTE





La carte est décalée. La trace du bateau passe sur la terre en 1, 2 et 3.

Les cartes sont fiables. Les profondeurs et les dangers sont très détaillés. Mais une fois numérisées sur le logicel du PC, elles présentent parfois un décalage qui peut atteindre plusieurs centaines de mètres.

Aux Vava'u, dans les Tonga, nous devons trouver un mouillage à la tombée de la nuit. Nous traçons la route sur la carte, et la suivons ensuite au radar. Le radar nous permet de nous positionner précisément par rapport à la côte.
Pour vérifier si la carte n'est pas décalée, nous comparons la distance à la côte indiquée sur la carte et celle indiquée au radar.
Le radar nous positionne à 0,3 miles de B et 0,6 miles de D. Le GPS nous positionne à 0,2 miles de B et à 0,5 miles de D. Nous avons déjà la position GPS (bateau rouge), nous ajoutons la position radar (bateau vert), et nous en déduisons le décalage de la carte qui est de 0,2 miles vers le nord-ouest, ce qui fait quand même un décalage de 360m.
Ce que l'on peut confirmer à postériori en regardant la trace du bateau qui passe sur la terre à plusieurs endroits. Si nous ne nous étions basés que sur la carte et le GPS, nous nous serions échoués.

L'AIS

Un émetteur AIS est un transpondeur radio qui diffuse des informations sur le navire émetteur: position, cap, vitesse, nom, destination... Les cargos ont l'obligation de s'équiper d'un AIS dans certains passages comme le Détroit de Torrès, ou le canal de Panama. Il permet aux autorités de contrôler le trafic plus facilement.
Pour les voiliers avoir un récepteur AIS à bord, c'est voir de jour comme de nuit les cargos. Etre équipé d'un émetteur AIS ça veut dire être vu par les cargos.
Les cargos utilisent un AIS classe A, un équipement relativement complexe et cher. Pour les plaisanciers, il existe l'AIS classe B, qui offre les mêmes services, avec moins de subtilités au niveau de la gestion des fréquences.
Nous avons à bord un AIT 250 qui est un émetteur-récepteur AIS de classe B, totalement autonome. Il possède son propre GPS interne et sa propre antenne radio.

Guadeloupe

Et encore un ti-punch...

EN BREF

Le numéro du département est le 971.

C'est un archipel de l'arc des Caraïbes.

L'ancien nom de la Guadeloupe est Karukera, ce qui signifie l'ile aux belles eaux

La rivière salée, profonde de 2m, sépare la Grande-Terre de la Basse-Terre. Les deux ponts s'ouvrent le matin pour laisser passer les voiliers.

Fuseau horaire:
UTC -4h

Traversée Martinique - Guadeloupe

18 décembre 2009 :

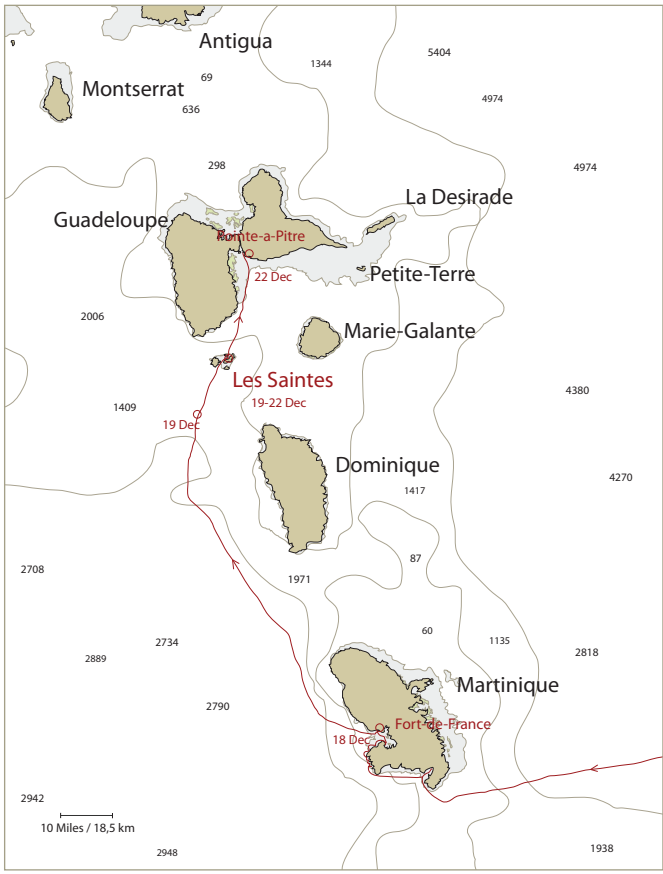
C'est par un beau lever de soleil que je quitte la Martinique pour une navigation plein nord. Je longe les côtes abruptes de la Dominique. L'île est encore sauvage et couverte de forets vierges. Je songe que je m'y arrêterais bien volontiers, pour découvrir ses chutes d'eau, ses sources d'eaux chaudes et ses lacs en ébullition quand la ligne de traîne se tend violemment. Tout le bas de ligne est arraché et ne reste que le leurre du haut, un petit poulpe, auquel est accroché un petit thazard. Il semble petit, mais il dépasse du plan de travail de la cuisine, et je dois le découper sur la table du cockpit. Mariné avec du citron et des herbes, il résume à lui seul le pur régal des sens d'une belle traversée.

Je passe une nuit splendide à la barre, à regarder le ciel rempli d'étoiles. Il est tellement clair et net que j'ai du mal à distinguer Orion et Cassiopée tant les autres étoiles sont brillantes.

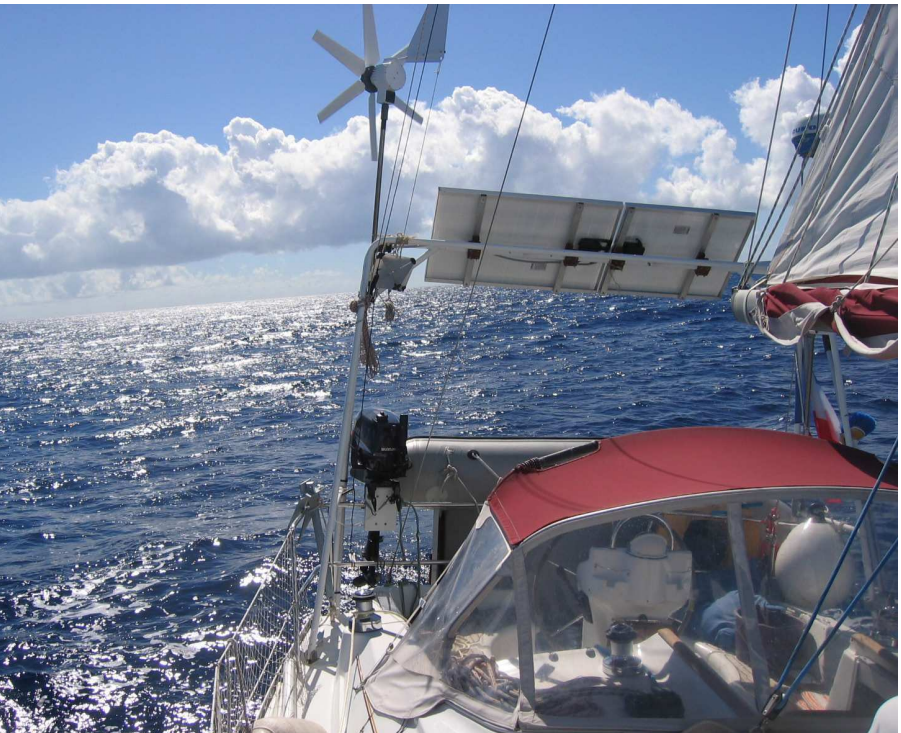
19 décembre 2009 :

Au matin, je mouille aux Saintes devant la maison du docteur. Il est impossible de la manquer, avec sa forme de bateau. La baie des Saintes est classée comme faisant partie des plus belles baies du monde, et au coucher du soleil, quand l'horizon rougit, personne ne se demande pourquoi.

Mes voisins de mouillage sont des restaurateurs de Granville. Ils ont loué un voilier pour la semaine et songent à un grand départ dans quelques années. Pour l'instant ils sont en train de se battre avec le moteur de l'annexe qui refuse de démarrer. Le pointeau du carburateur est collé par des impuretés dans l'essence. Un grand classique. Un bon coup de marteau et le moteur repart. C'est souvent simple la mécanique.



Trajet Martinique - Guadeloupe



Configuration typique d'une navigation entre deux mouillages. L'éolienne au repos, les panneaux solaires orientés vers le soleil et l'annexe posée sur la jupe.

Pointe-à-Pitre

Je quitte Les Saintes pour aller mouiller à la sortie du port de Pointe à Pitre, face à l'ilet Cochon, faire mes formalités d'entrée. Le mouillage n'est pas fantastique. Il est relativement loin de la marina et il faut traverser le chenal en annexe.

Au moment de partir, le vent est fort et

Arrivée sur Les Saintes

Maison -bateau du docteur

souffle dans le nez. Je règle le moteur en marche avant très douce, et me place à la proue pour pouvoir remonter l'ancre un peu plus facilement. Alors que l'ancre vient de quitter le fond, le bout de l'annexe arrive à passer sous la coque, s'enrouler autour de l'hélice et faire caler le moteur.
Doucement poussé par le vent, le Gwen se met alors à dériver vers le plateau de corail qui n'est qu'à 20m.
Le temps de redescendre l'ancre en comptant sur le poids de la chaîne pour retenir le voilier et je suis sous l'eau, masque sur le nez, couteau en main pour nettoyer la ligne d'arbre et l'hélice. J'ai eu de la chance, ça aurait pu mal finir.

Bienvenue en Guadeloupe

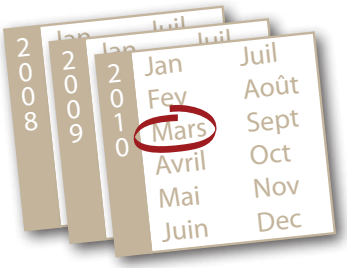
En arrivant j'ai envoyé un sms à Arnaud que j'ai rencontré en août à Sanary pour lui proposer de prendre un verre. Prendre un verre... C'était mal connaitre l'hospitalité en Guadeloupe. Le sms était à peine parti, mon téléphone sonnait et Arnaud me proposait de venir passer les fêtes avec eux. Moi qui pensais faire un passage rapide et continuer à remonter vers Cuba en flânant le long des îles, je vais passer deux mois sur l'île et j'aurai bien du mal à partir...
Pour l'instant, je fonce donc mouiller à Sainte Anne, en face du Club Med, où je laisserai le bateau le temps de passer Noël chez Arnaud et Sandra.
L'accueil est incroyable, et j'ai droit à une dégustation en règle des spécialités guadeloupéennes. Je tiendrai jusqu'au septième ti-punch avant de finir la nuit sur le canapé, en me disant que pendant ce temps-là certains font des heures sup à La Défense.

Au loin, l' ilet à Cabrit

La baie des Saintes vue du Fort Napoléon

Le Canal

Six écluses avec les panamax.



EN BREF

Avoir à bord:
- 4 lignes de 38m
- 4 équipiers qui feront office de linehandlers dans les écluses, ou des linehandlers professionnels
- Des pare-battages en suffisance. Généralement des pneus.

Il faudra assurer des boissons et repas chauds au pilote qui montera à bord.

Webcam en live sur http://www.pancanal.com

Arrivée du pilote

Lanceur de touline

Récupérer les aussières...
Après une semaine aux San Blas, nous remouillons le mercredi matin à Colon. Nous avons rendez-vous vendredi après-midi avec le pilote pour le passage du canal et avons pris quelques jours de marge pour laisser à Tito le temps de nous livrer les aussières de 40m, les pneus qui serviront de pare-battages, et le zarpe, notre permis de navigation pour le Pacifique. Contacté sur son mobile il nous annonce qu'il passe dans la soirée. Le soir personne. Jeudi, nous le contactons plusieurs fois, il promet de passer à midi, l'après-midi, le soir…

Vendredi 6, jour du passage, il est 10h, Greg, Catherine, Karen et Jonathan embarquent comme linehandlers, ils seront chacun en charge d'une aussière dans les écluses... Aussières que Tito ne nous a toujours pas livrées alors que nous avons rendez-vous avec le pilote à 16h00… Bien remonté, il a fallu que j'aille en taxi à son 'bureau' au beau milieu du bidonville pour récupérer moi-même le matériel. Une fois sur place, il me faudra parlementer avec le chauffeur pour qu'il me laisse sortir du taxi. Trop dangereux ici, 'muy peligrosso' dans le texte… Tito n'était pas là, mais j'ai tout de même pu récupérer les aussières et prendre des vieux pneus après avoir négocié avec trois gorilles. Le zarpe n'était bien sûr pas prêt et il me faudra donc le refaire à Panama city. Une fois de retour, le responsable de la marina m'apprendra que Tito est interdit de séjour sur ses pontons. Il a déjà laissé quelques bateaux en plan et n'est pas considéré comme un agent fiable. Ca fait un peu brouillon.

L'équipier linehandler doit maintenir son haussière en tension durant la montée ou la descente de l'eau dans l'écluse

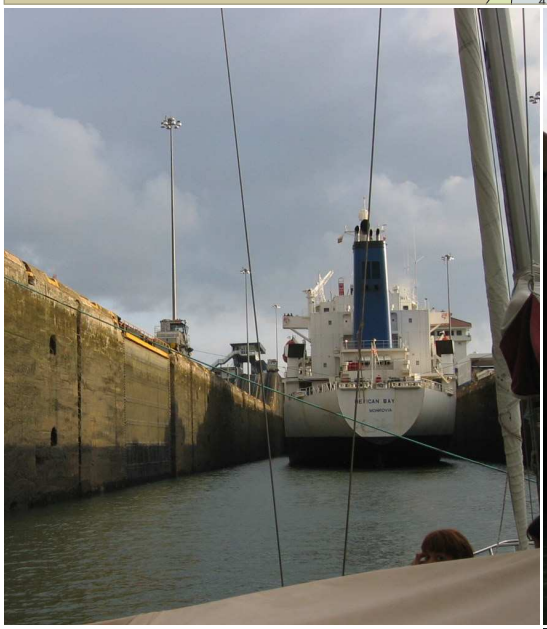
En compagnie à l'entrée du canal

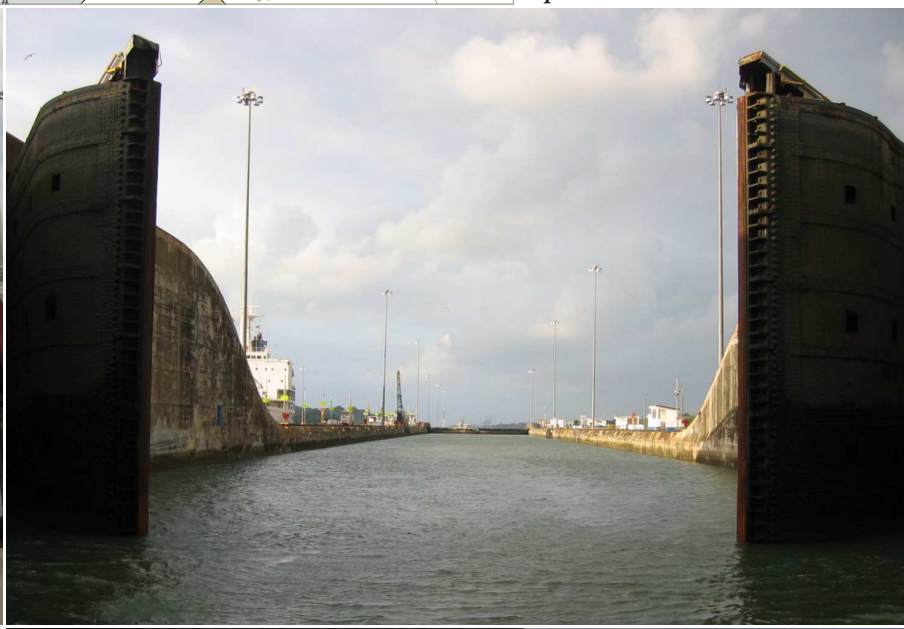
Les écluses de Gatun
A 16h, nous sommes au mouillage dans les Flats. Une vedette du canal vient déposer le pilote à bord. Il commence par vérifier nos papiers, la qualité des aussières, pose quelques questions sur le moteur, la vitesse du bateau et nous partons direction l'écluse de Gatun. Cette écluse est en fait composée de trois écluses consécutives qui vont nous faire monter au niveau du lac de Gatun.

Nous allons passer à couple d'un gros monocoque australien. Nous vérifions les pare-battages et les pneus et attachons les deux voiliers ensemble. Il va maintenant falloir gérer un simili-catamaran composé de deux coques de tailles différentes, deux hélices de puissance différentes, deux barreurs et deux pilotes qui ne sont pas forcément en phase sur ce qu'il convient de faire. Chaque voilier a son pilote, notre pilote est plus ancien et donc estime décider des manœuvres, mais l'autre voilier est plus gros et son pilote estime que c'est à lui de prendre le lead. Nous avons appris de nouveaux mots en espagnol...

Le Mexican Bay, cargo de 140m entre dans la première écluse devant nous. Quand

Canal de Panama





Eclusage dans une des écluses de Gatun

Sortie de la première écluse de Gatun

Le pilote repart en fin de journée, nous laissant pour la nuit sur la bouée

nous entrons à notre tour, quatre éclusiers lancent chacun une touline, une ligne légère munie d'une balle à son extrémité. Nous y attachons les quatre aussières qui serviront à maintenir les voiliers bien au centre du bassin. Les éclusiers remontent les lignes et attachent nos aussières sur d'énormes bittes. Sur chaque voilier, les linehandlers, équipiers en charge d'une aussière doivent en permanence les garder bien tendues pour que nous n'allions pas embrasser une des parois. Quand l'eau entre dans l'écluse, le courant et les remous sont forts, et le pilote donne en permanence des directives sur les aussières à tendre, le régime moteur

TOUJOURS PLUS A L'OUEST

De Cherbourg à Panama... Première étape d'un tour du monde sur le Gwen Ru un petit voilier de 10 m.

Le choix du bateau, les préparatifs, les formations, les premiers bords, la traversée de la France par les canaux, la Méditerrannée, Gibraltar, le Maroc, les Canaries, l'attente des Alizés...

pour enfin se lancer dans la mythique **traversée de l'Atlantique** !

Après avoir profité du soleil des Antilles et goûté à l'eau turquoise des îles San-Blas, nous sommes fin prêts pour attaquer les formalités...

et passer le célèbre **Canal de Panama**, porte d'entrée du Pacifique...

ISBN 978-2-9543420-0-9

9 782954 342009

www.gwenru.fr