

Journal de bord

Transquadra 2024-2025

Olivier Hausheer sur JPK1010

Étape 2 : Madère – La Martinique

Les heures sont données en GMT

Table des matières

Samedi 1 ^{er} février	1
Dimanche 2 février.....	2
Lundi 3 février.....	2
Mardi 4 février.....	3
Mercredi 5 février.....	3
Jeudi 6 février	4
Vendredi 7 février.....	4
Samedi 8 février.....	5
Dimanche 9 février.....	6
Dimanche, 19h50	7
Lundi 10 février.....	7
Mardi 11 février.....	8
Mercredi 12 février	9
Jeudi 13 février	10
Vendredi 14 février	11
Samedi 15 février.....	12
Dimanche 16 février.....	12
Lundi 17 février.....	13
Mardi 18 février.....	14
Mercredi 19 février	15

Samedi 1^{er} février

Si le départ de La Turballe ne m'a pas beaucoup affecté, ici, je me sens un peu plus tourmenté. Il y a déjà mon option est – on n'est que 2 bateaux à la tenter (avec OXYGEN) – et j'ai du mal à ne pas pousser la barre pour aller rejoindre l'ensemble de la flotte qui file plein sud, avec Alex Ozon, tout seul en tête, à plus de 8 nœuds ! Mais il y a aussi le fait que je suis parti pour presque 6 mois.

Vers 18h, les traces AIS disparaissent, en même temps que les bateaux à mon vent disparaissent sur l'horizon. Petit coup de blues de se sentir un peu « abandonné » au moment du coucher du soleil

Le vent faiblit un peu dans la soirée, mais le spi peut encore attendre car on est toujours un peu trop serré.

Dimanche 2 février

Vers 1h30 (GMT), je peux envoyer le spi méd, par 15 à 20 nœuds de vent. Mais, vers 6 heures, alors que ça souffle entre 18 et 24 nœuds, le bateau se met subitement au près. De nuit, je ne comprends pas bien ce qui se passe, mais je vois que le spi flotte sous le vent. Je l'affale et constate que la bordure est complètement déchirée.

Mais ce n'est pas tout. En essayant de relancer le bateau, j'observe que le mode vent du pilote dysfonctionne. Je soupçonne un bug du calculateur NKE, et je fais plusieurs interruptions des instruments pour tenter de retrouver un pilotage cohérent. Rien n'y fait. Il fait nuit noire, et il pleut. J'informe la Direction de course de mon intention de me détourner vers les Canaries pour réparer.

Au lever du jour, je constate que c'est l'aérien qui est endommagé, sans doute en raison de la déchirure du spi. Je vais tenter de continuer en mode compas. Mais la mer est, en ce moment (14h00) très mauvaise (croisée, désordonnées, agitée). C'est démoralisant !

En milieu d'après-midi, j'envoie le spi lourd. Il y a peu de vent, mais la mer est très chaotique, et, après ce qui vient de se passer, je n'ai plus la même détermination.

Fin de journée avec un soleil revenu.

Lundi 3 février

Le ciel du (dimanche) soir, avec le croissant de lune et Vénus déclinants vers le couchant valait le coup d'œil. La nuit était la plupart du temps étoilée, avec une Grande Ours imposante.

La mer s'est bien aplatie pendant la nuit, et le spi lourd tire bien le bateau malgré le vent un peu faible. J'ai pu dormir sans interruption, par tranches de 55 minutes. Ça fait du bien car j'étais un peu en déficit.

Le jour levé, j'échange le spi lourd par le léger (avec mille regrets pour le médium !). En fin de matinée, les premiers grains (pas très actifs) font leur apparition. J'affale en vitesse le grand spi pour envoyer le génois. Le vent aussi bascule sur la gauche, et e dois lofer pour conserver ma route. C'est tout bénéf.

On marche bien, à environ 8 nœuds, pendant une petite heure. Vers 13 heures, je peux renvoyer le spi lourd, remplacé une heure plus tard par le léger.

-----*Petite digression horaire*

J'ai décidé de choisir mon fuseau horaire – local – pour faire correspondre l'heure GMT avec mon déplacement vers l'ouest. J'ai quitté Madère, qui est à 16° ouest (et qui est en heure légale sur le fuseau GMT+0 (mais qui, « solairement », devrait être en GMT-1 (vous suivez ?))), et, si je compte un décalage de 1 heure tous les 15° de longitude, mon heure solaire est maintenant, là où je suis (29° 53 N et 19° 58 W), en GMT-1.

Il est 13h10 GMT, donc midi. Bon appétit !

-----*Fin de la petite digression horaire*

Cette journée de lundi est la première avec un soleil qui domine. Mais c'est aussi une journée de vent faible. Au programme, un peu de rangements et vaisselle. En fin de l'après-midi, le soleil est encore frais, et une houle du NE fait « respirer » l'océan en vastes ondulations. J'écoute des émissions de la Radio Romande sur Jacques Brel. Ça colle bien avec la majesté de la houle et du soir qui tombe. À la tombée de la nuit, le

routage me recommande de serrer un peu le vent. C'est l'occasion de rentrer le spi et de hisser le génois. Il doit y avoir une douzaine de nœuds de vent et le bateau marche régulièrement à presque 7 nœuds. C'est du velours.

La nuit commence par le coucher de la lune et de Vénus devant nous. Sur l'arrière, la Grande Ours se lève, avec Orion qui lui fait face de l'autre côté.

Mardi 4 février

Après une nuit paisible sous GV et génois, la journée de mardi s'annonce plus venteuse. Un premier grib recommande un empannage et, en effet, avec ma trace qui s'incurvait vers la droite sur tribord amure, je commence une aile de mouette. Mais j'ai perdu de la confiance sans la lecture du vent. Il a l'air de souffler assez fort, et j'attends je sais pas quoi pour envoyer le spi...(?).

À part cela, j'ai remarqué une perte d'eau lorsque je mets en marche le moteur. Ça semble venir de l'impeller. Réparation de fortune au silicone et on verra bien. J'écoute « L'Ostendaise » de Jacques Brel... « ... il y a deux sortes de gens, il y a les vivants, et moi je suis en mer... ».

Aujourd'hui, la mer s'est vraiment creusée, et je renonce au spi. Mais quel spectacle ! Des creux de 3 à 4 mètres, sous un ciel qui se partage le soleil avec les nuages, et quelques crachins, comme pour nous rappeler que nous sommes partis de la Bretagne. C'est un peu la déprime de me dire que je n'ai plus entièrement confiance dans le pilote sans l'information 'vent', perdue la première nuit. Ici, la mer est courte, hachée, désagréable. Que me réserve la suite ?

Mercredi 5 février

Eh bien, cette deuxième étape commence bien mal. Ce mercredi ressemble (en pire ?) au mardi : il fait froid, la mer est complètement dérangée, des rafales de grains couchent parfois le bateau, un ciel nuageux. Dans ces conditions, et sans mes instruments en tête de mât, il n'est pas question de sortir un spi.

Il y a toujours des moments où on se demande que qu'on fout ici. Eh bien c'est maintenant. Ce matin, le 'plaisiromètre' est à zéro. Et, en regardant mon aérien estropié en tête de mât, je constate que ma Windex est sur le point de tomber.

Normal !

Il est où l'bonheur, il est oùùù... ?

Un point positif toutefois : le panneau solaire installé à Madère se montre très efficace. En association avec l'hydrogénérateur, je n'ai pas dû recharger les batteries au moteur depuis deux jours.

Durant l'après-midi, les grains ont diminué, mais la mer reste très agitée. Coté vent, il me semble qu'il y a une bonne vingtaine de nœuds (au pifomètre), au moins 5 nœuds de plus que le grib. Alors que, normalement, j'enverrais le spi, mais je reste paralysé. J'espère retrouver un peu de confiance. Quand ? Pour le ciel, c'est du 80% couvert, mais je n'ai plus eu de crachins depuis quelques heures, et la température s'adoucit peu à peu.

Pour le reste, je me programme un repas chaud par jour, en général le soir. À midi, c'est un peu pain fromage/charcuterie. Et j'apprécie le pain, le Conté et le demi-ananas

trouvés au Pingu de Funchal le samedi matin avant de parti. Et les fruits (bananes et oranges).

Au menu ces 3 derniers jours, il y a eu un bœuf parmentier, un riz casimir et des pâtes coréennes épicées (j'en ai rajouté). Ce qui me semble évident, c'est que j'aurai beaucoup trop à manger pour moi tout seul. J'inviterais bien quelqu'un, en tous cas. Pour ce soir, ce sera un 'Red Thai Curry Rice' de la Migros (ça devrait être un sponsor celui-là !).

Mais il faudra s'accrocher pour cuisiner. La mer est complètement dérangée, rageuse. Sous grand'voile haute et génois, le bateau part en surfs à plus de 10 nœuds. J'aimerais bien que cela s'aplatisse un peu !

Jeudi 6 février

Echangerait un peu de soleil et mer démontée contre grisaille et mer praticable. Ben, voilà, suffisait de demander. Il fait tout gris ce matin, mais alors tout gris. Et il pleut, et le vent souffle toujours un peu en rafales. C'est toujours un peu « graincheux ». Il est 8h30 (donc 7h30 solaire (voir explication de lundi (je suis à 28°01 ouest))) et je vais aller prendre un café avant de prendre une décision concernant le spi.

Vers 12h, le gros des grains semble passer plus au sud de ma position. Derrière, ça s'est dégagé, avec un soleil revenu (pour combien de temps ?). Je peux envoyer le spi. La mer est toujours chaotique, et, par manque de vent, le spi ballote beaucoup. Mais il faut bien que j'avance un peu. Deux heures plus tard, c'est une nouvelle ligne de grains qui me rattrape. J'affale le spi avant les rafales. Et la température retombe aussitôt.

Après le grain, c'est une espèce de grisaille, avec très peu de vent et des vagues désordonnées. J'avoue que, là, il y a un petit peu de lassitude qui me gagne, disons même de la déprime.

Mes routages m'indiquent d'aller à l'ouest (« quand tu ne sais pas où aller, vas à l'ouest », préconise Jean Le Cam. Je crois que je devrais suivre cette double recommandation, mais j'aimerais aussi bien descendre vers le sud... C'est dur de choisir, et les différents gribbs ne m'y aident pas vraiment. Finalement, la journée de jeudi se termine par un peu de vent et du soleil. J'ai pu envoyer le spi, et je vais essayer de le garder aussi longtemps que possible. Toute la nuit serait bien, mais je ne suis pas sûr. Pour l'instant, je fais du SO. Et pour me réconcilier avec ce début de deuxième étape, je me mets les Balades de John Coltrane, avant de passer à la cuisine.

Vendredi 7 février

Par prudence, j'ai renoncé au spi à la tombée de la nuit dernière. La barre de nuages qui me suivait m'a servi un joli grain peu de temps après avoir affalé, et je ne voulais pas me retrouver à gérer un départ au tas dans la nuit dans ces conditions. Mais, après coup, on se dit souvent qu'on aurait dû...(!?). Bref, je prends du retard et je vais devoir assumer. J'espère qu'il y aura encore quelqu'un à mon arrivée.

En l'absence de mesure de la force du vent, je constate que le mode 'vent apparent' donne des valeurs relativement constantes. Juste maintenant, il n'y a pas trop de vent (une quinzaine de nœuds ?), et je ne sais pas si je pourrai faire confiance à ce mode lorsque le vent sera plus fort. Mais, là, je teste. En tous cas, dans ces conditions, ça

semble permettre de suivre un peu mieux le vent qu'en mode 'compas'. Ma trace sur l'ordi n'est plus rectiligne (!).

Dans ma solitude tristounette, je lis les comptes rendus de Jean-Yves (OBANE), et ça me fait envie. Pour lui, tout semble normal, et il peut « cravacher », et j'aimerais tellement pouvoir l'accompagner, comme cela s'est déjà produit. C'est drôle, mais on pourrait croire que les bateaux se connaissent car on se retrouve souvent inopinément avec Jean-Yves sur cette édition de la Transquadra. D'ailleurs, la fameuse première nuit, alors que nous avons choisi des stratégies différentes au départ de Madère, nous nous étions retrouvés au beau milieu de la nuit – juste avant ma mésaventure. Cela s'était aussi produit lors de la première étape, dans le Golfe de Gascogne, trois jours après le départ de La Turballe. Pourtant il y avait d'autres bateaux à rencontrer ! Et nous avons continué ensemble jusqu'à Madère, dans une option Est audacieuse.

Une chose m'étonne depuis le départ de Madère, c'est l'absence de rencontre avec la faune aquatique. Juste un fulmar hier, et mon premier poisson volant (je devrais presque dire alvin volant), tout sec, sur le pont.

À défaut de faune marine, et de rencontre avec un concurrent, je croise avec un certain plaisir ... un tanker, le LIPARI. Ouais, bon, mais, des fois, ça fait du bien de sentir qu'on n'est pas tout seul sur mer...

L'après-midi se poursuit sous un ciel couvert de nuages bas, laissant néanmoins transparaître un soleil timide. Le panneau solaire fournit encore de l'énergie. C'est drôle, j'ai passé toute la journée sous cette couverture nuageuse, alors que, à ma droite, vers le nord, le ciel a l'air tout bleu !

Ce soir, à l'apéro, il y a du salami*, de la Tête-de-Moine*, des Kriss Prolls madérois, et un peu de charcuterie. Pour décor « musical », j'écoute un peu de l'Opéra du Pauvre, de Léo Ferré, avec le témoignage de la baleine. Pour rêver un peu. (*merci Christian !)

Et, pour souper, un Hachis Parmentier.

Samedi 8 février

Hier soir, juste avant la nuit, j'ai affalé le spi, empanné, puis j'ai mis les voiles en ciseau. Une opération que je trouvais dangereuse pour la manipulation du tangon, mais, avec une écoute de spi (plus longue que les écoutes de génois), cela s'est facilement déroulé. La mer était toujours (et elle l'est toujours) très désordonnée, avec un vent plutôt faible. Dans ces conditions, pas question d'essayer de garder un spi en place. De cette façon, je peux compter sur une nuit sans surprise, et les voiles seront moins martyrisées.

Nouveau réveil sous un ciel plombé, et il pleut à grosses gouttes ! C'est quand-même un peu étonnant cette météo. Voilà bientôt une semaine qu'on a quitté Madère, et on était un peu en droit d'attendre des conditions « alizéennes » après quelques jours. Eh bien non, c'est pas comme ça ! Juste avant le départ, les prévisions étaient effectivement plutôt légères pour la première semaine, mais nous avons peut-être un peu ignoré l'aspect nébulosité (?), parce qu'il y avait quelques indices, en y réfléchissant après coup...

Ce matin, sous une pluie battante, le vent est complètement tombé – mais pas la mer ! – et il y a 3 mètres de creux, avec des vagues qui vont dans tous les sens. Les voiles, toujours en ciseau, battent tristement. Je cherche à me consoler en calculant la

distance parcourue jusqu'ici : le loch indique 1940, et j'étais parti à 888, j'ai donc franchi la barre des 1000 milles. Il en reste 1800 jusqu'à la Martinique.

Sur le site de la Transquadra, on indique que le marin suisse « ferme la marche (...), mais reste proche du peloton ». Oui, je me cramponne !

Au sujet du décalage horaire, j'ai passé la longitude 30° ouest. Je passe donc en GMT-2 (si nécessaire, voir l'explication du lundi 3).

Après quelques heures de pétote – dans 2 bons mètres de clapot –, je retouche un peu de vent avec une pluie qui s'installe sur la durée. Il est où l'soleil, il est oùùù... ? Alors que je suis plus proche des îles du Cap Vert que des Canaries, il fait encore froid. J'ai troqué les shorts et le t-shirt d'hier contre un jeans et un pullover.

Mais je peux reprendre mes expériences en mode 'vent apparent'. Le comportement du pilote semble cohérent, et il devrait suffire de changer mes repères pour déterminer la consigne d'angle du vent (?). Restera la difficulté de déterminer la force du vent. Mais il est vrai que je n'ai plus que le choix entre le grand spi (que je ne garde pas au-delà de 15 nœuds), et le spi lourd pour la brise. Il ne devrait pas y avoir tellement d'ambiguïté.

Alors que mes routages de ce matin recommandaient de progresser plein Est, mon dernier routage ECMWF privilégie une route au SO. Je prends ! Allons voir dans le sud s'il y a peut-être un peu de soleil. Ce samedi aura été une journée bien maussade !

Dimanche 9 février

Encore un matin couvert. J'ai dû empanner en fin de nuit car ma route s'incurvait vers l'ONO. Le routage de ce matin prévoit encore du SO, mais avec un angle de vent un peu trop serré pour spi, et je veux gagner du sud. J'envoie donc le code zéro (10h15).

Petite surprise : ce matin, la GV était toute molle le long du guindant. C'est la manille du point d'amure qui est partie. La dernière fois que cela était arrivé (au large durant la première étape), j'avais retrouvé la manille ET le manillon sur le pont. Cette fois-ci, je n'ai pas cette chance, mais je ne manque pas de manilles à bord. Et je me souviens que j'avais pensé à resserrer le manillon à la pince quand j'ai hissé la voile à Funchal. Mais seulement pensé...

Et, comme si ma plainte de ce matin avait eu un effet, le ciel se découvre, et fait place à des petits flocons de cumulus. Il est un peu plus de 11h (9h en solaire local) et le bateau file bien, et dans la bonne direction. Seul souci (récurrent), l'estimation de la force du vent. Mais, selon le grib, je suis dans la tranche 15 à 20 nœuds, et, au pif, on devrait être proche des 20 nœuds. Le code zéro se comporte bien, à 135 du vent apparent (?). Cette valeur de 135 étant à mettre entre guillemets. Je suis un peu tendu, mais ça a l'air de tenir, et la vitesse s'en ressent : entre 7 et 8 nœuds, et des pointes à plus de 10. Pourvu que ça douré.

Petite séance atelier de voilerie pour réparer le génois lourd North. Il commence à être très fatigué, et de nouvelles déchirures sont apparues là où il frotte contre la filière. Mais, avec seulement 2m de toile « heavy duty » (à 19€ !), je ne peux pas faire grand-chose. La « réparation » est très sommaire, et je n'ai pas pu recoller toutes les déchirures. J'espère ne pas avoir vraiment besoin de cette voile par fort vent.

Vers 15h GMT (13h solaire), tous les petits cumulus ont disparu. C'est un ciel bleu de chez bleu. C'est fou ce que le moral peut passer d'un extrême à l'autre. Ce matin, j'avais juste envie de pleurer, et maintenant, je voudrais pouvoir faire savoir combien c'est

beau ! Le vent est régulier, et je marche bien sous code zéro. Et si ça peut me rapprocher du peloton, ce sera encore mieux.

L'océan est juste SPLENDIDE aujourd'hui !!! J'observe les premières touffes de sargasses, et quelques « vols » d'exocets. Un calamar est venu se sécher sur le pont en laissant une longue tache d'encre noire.

Il est 18h, et je me demande quelle configuration adopter pour la nuit. Je vais garder le code zéro autant que je peux sur ma route SO. Il faudra ensuite (pendant la nuit) abattre (ou empanner) pour reprendre de l'Ouest.

Dimanche, 19h50

Départ au tas sous code zéro au soleil couchant. Je roule et j'affale pour hisser le génois médium. C'est la configuration sécurité. Je vais tangonner le génois au moment d'empanner pour passer la nuit.

La lune déjà haut dans le ciel, avec un petit point un peu orange juste à côté. Et il y a des gens qui pensent qu'il faut aller s'installer là-bas. Vénus vers le couchant... et Jupiter... Quel beau ciel !

Lundi 10 février

En travaillant sur l'ordinateur, j'ai une pensée toute spéciale pour Eric Boulland. J'ai fait la connaissance d'Eric à Port-la-forêt à l'été 2023. De mon côté, je me préparais et m'entraînais pour la Transquadra, et, lui, il préparait son bateau pour un projet magnifique : faire la Longue Route. Nous avons sympathisé autour de discussions qui portaient naturellement sur la mer et la voile, mais aussi sur la politique, l'Afrique, la guerre, les voyages, la Bretagne, la tauromachie (!), ... Bref, une personne riche et ouverte. Un Brestois fort sympathique. Malheureusement pour lui, à l'automne, son départ pour le Grand Sud a tourné court du côté de Madère en raison de problèmes techniques. Et il y a dû revenir à Port-la-Forêt.

Mais, si je parle de lui ici, c'est que, au printemps 2024, nous nous sommes revus et, alors que je faisais l'inventaire de la pharmacie de bord pour la course (un certain budget !), Eric m'a spontanément proposé de reprendre la sienne, qui datait de l'année précédente. Et l'ordinateur alors... ? Oui, eh bien, le mien datant de plus de 10 ans, il me proposait aussi de reprendre le sien, beaucoup plus récent. Toutefois, sur le moment, j'avais renoncé à cette proposition car le départ de la Transquadra approchait et la préparation d'un nouvel ordinateur me semblait trop problématique dans ce délai. Mais, à l'automne, entre les deux étapes, j'ai eu tout le temps de le faire. Restait à l'installer à bord, ce que j'ai fait au début du mois de janvier à Madère. Merci, merci, merci, Eric, ton ordinateur fonctionne à merveille (et il est beaucoup plus rapide que mon ancien PC !).

Je souhaite que son projet de Grand Sud puisse se reconstruire, et j'ai hâte de le retrouver en Bretagne cet été pour en parler.

Cette journée de lundi est la deuxième dans des conditions vraiment alizéennes. Le vent de NE pousse bien, mais la mer reste très désordonnée. J'estime le vent à un bon 25 nœuds établi, mais l'absence de mesure précise me fait redouter davantage. À regret, je renonce au spi pour garder les voiles en ciseau. La mer est vraiment creusée et les réactions du pilote ne me semblent pas précises. Le bateau part souvent en embardée.

C'est vraiment dommage car les conditions sont bonnes. Mais, malgré ces conditions, en ce moment, la vitesse reste modestement entre 7 et 8 nœuds.

Vers 17h30, je reçois l'info que Jean-Paul (PHANTASM II) m'a en visuel, et qu'il a publié une photo. Quel plaisir ça fait ! Non pas de rattraper un concurrent, mais de retrouver un pote. Je précise que Jean-Paul, accompagné de Philippe (NETRA LEUKSEL), m'avaient rejoints à Quinta do Lorde depuis le 11 janvier. Nous avons passé de nombreuses soirées dans son carré tous les trois, bientôt rejoints par d'autres concurrents...

Mais c'est trop frustrant car je ne parviens pas à le voir aux jumelles, ni à l'AIS, ni à l'appeler à la VHF. Pourtant, lui, a une trace AIS. Et il a essayé de m'appeler. Difficile à comprendre. Est-ce que mon antenne a des soucis ? Je ne crois pas dans la mesure où le bateau que j'ai croisé une heure plus tôt (l'ancien yacht d'Aristote Onasis) était, lui, parfaitement visible sur mon ordinateur. Il est vrai que les AIS des grosses unités sont plus performants, mais je peine à comprendre.

À 18h25, fausse « alerte ». Jean-Paul avait confondu un autre bateau dans les parages. Ce n'était pas moi, mais je me rapproche, semble-t-il. Je vais être particulièrement vigilant ce soir.

Cette fin de journée est aussi un peu frustrante car l'alizé est là – il a même un peu baissé en intensité – mais je n'aurai pas sorti le spi. Je ne sais pas si le pilote est moins efficace sans la force du vent, ou si c'est l'état de la mer, mais le bateau part souvent en embardée. Je ne me sens plus l'énergie d'aller rattraper des départs au tas sous spi toutes les 45 minutes... L'alizé a l'air de vouloir se maintenir ainsi encore plusieurs jours. On verra demain, car, pour la nuit, je garde cette configuration !

Il est bientôt 20h. Devant nous, le soleil décline dans un ciel sans nuage, et, derrière, la lune est presque pleine. « *Le soleil a rendez-vous avec la lune...* », disait le Fou Chantant. En attendant ce futur contact avec Jean-Paul, j'écoute The Wall, de Pink Floyd, et je commence un petit apéro biscottes, jambon Serrano, fromage, et une petite salade de thon. Ensuite, ce sera une omelette et un petit taboulé. Il est vrai que, à Quinta, Jean-Paul nous a donné une petite leçon de 'bien vivre' sur un bateau de croisière, et il convient de lui faire honneur. Et je boirai une petite bière à sa santé !

Mardi 11 février

Un scénario qui se répète durant la nuit : après avoir empanné pour prendre un cap dans le 270, je constate, vers 3h, que ma route s'incurve vers le 280, voire davantage. Il y a beaucoup de vent, et je m'équipe pour aller empanner. En même temps, je prendrai un ris dans la GV.

Au petit matin, le ciel est assez nuageux. La dernière ligne de grains est devant moi, et s'éloigne, mais c'est assez chargé tout autour, et derrière. Pour l'instant, je reste en ciseau pour les mêmes raisons invoquées hier. Si les conditions le permettent, je mettrai le spi cet après-midi.

Et je me prépare pour affronter les vents forts annoncés pour mercredi, jeudi et vendredi. Comme voile d'avant, je vais garder le génois médium à ris. Avec les deux ris de la GV, et le ris du génois, ça devrait aller.

Je ne sais pas si Jean-Paul (Foret, First 405S) est toujours dans les environs. Dans ces conditions, son 40 pieds devrait facilement aller plus vite que moi¹. Je reste attentif.

Vers 13h (11h local), j'envoie le spi. Il doit y avoir entre 15 et 20 nœuds, mais, comme hier, la mer est chaotique. Ça ballote un max, et le gain en vitesse n'est pas spectaculaire. Le ciel s'est bien dégagé par rapport à ce matin, mais il y a une ligne (de grains ?) au loin derrière. C'est pas le moment d'aller faire la sieste. J'affale un peu avant 16h car le front de nuages m'a rattrapé.

Et la fin d'après-midi se charge de nuages de grains. De jolis arc-en-ciel apparaissent brièvement, et, pour l'instant, les vents associés ne sont pas trop violents.

Mercredi 12 février

La nuit (de sommeil) a été courte. J'avais programmé le réveil sur 55 minutes, et j'ai pu dormir tranquillement. Vers 5h, j'ai commencé à ressentir les premiers surfs, et je me suis équipé pour pouvoir intervenir rapidement sur le pont (brassière, frontale, télécommande du pilote). Le bateau se comporte très bien pour l'instant. La mer est bien formée, dans le sens du vent, et le ris (préventif) que j'ai pris avant d'aller dormir n'est, maintenant, pas de trop.

10h30. Pour le moment, le bateau se comporte assez bien. On n'est pas encore au maximum de ce qui est prévu (?), mais c'est plutôt rassurant.

Ce qu'il y a de flippant, dans ces conditions de vent arrière, c'est que, si le bateau part au tas, on ne peut rien choquer. Il faut reprendre la main, et, éventuellement, prendre encore un ris...

Là, je suis content d'être en ciseau, mais je parie qu'il y en a qui sont sous spi...(!?).

J'ai tapé les 15 nœuds, plusieurs fois ! Ça bouge beaucoup, mais quel spectacle ! Il y a bien 4 mètres de vagues (13h50).

Et, après la collation de midi, j'ai même pu m'accorder une petite sieste (15h20).

Un paille-en-queue me tourne autour (16h), un signe qu'on approche des Antilles.

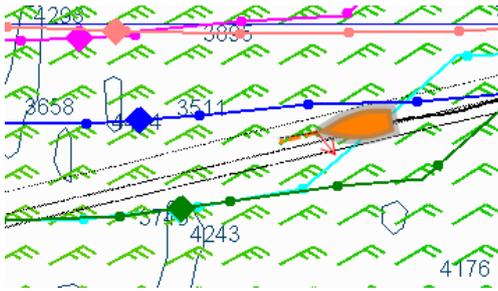
C'est un peu inconfortable pour faire du texte, alors je vais me contenter de quelques observations, et on rédigera plus tard.

Il est 18h, et j'écoute Amparo Sanchez, dans le vacarme ambiant.

Depuis ce matin, d'après le maillage des GRIBs², je suis principalement dans la fourchette 25-30 nœuds. Parfois, lorsque c'est un peu plus « calme », je vais regarder sur l'ordi, et on est dans la fourchette 20-25. Comme quoi, le GRIB est assez fiable et précis (et on sait aussi que la réalité est toujours dans les 5 nœuds en dessus des valeurs du grib). Et c'est ce qui m'inquiète un peu car il y a de la fourchette 30-35 sur ma route pendant la nuit. Je vais probablement prendre le 2^{ème} ris (préventif) ce soir avant d'aller me coucher. Mais on verra encore ce que donnent les GRIBs du soir...(?)

¹ Ben non ... ndlr.

² Voir le glossaire sur www.prendrelelarge.ch/glossaire.html



Dans mon retard, je privilégie maintenant de rester au plus près de l'orthodromie. Si je peux encore gagner quelque chose, c'est en essayant de minimiser la route à faire. Et ça tombe bien car mes routages (surtout les GFS³) coïncident avec la route directe. Je prends !

Jeudi 13 février

Les conditions se sont encore durcies. Le 2^{ème} ris pris hier soir dans la GV est justifié ! La nuit a été très difficile (bruit, shaker, pleine lune). Réduire encore ? À part affaler la GV, il n'y a pas de grand choix (j'aurais aussi un ris dans le génois). Mais je continue ainsi pour l'instant, et, dans ces conditions, il n'est plus guère possible d'atteindre de grandes vitesses. Dommage. Ne réduisons pas davantage, donc !

Vers 8h30, il me reste moins de 1000 milles jusqu'à la Martinique.

9h : la lune se couche et le soleil se lève. Premières lueurs.

Quasi pas de soleil ce matin, et les conditions sont carrément rudes. On se sent tout petit, et je pense aux autres concurrents. Est-ce que Jean-Paul (PHANTASM II) est encore dans mes parages ? Est-ce que Philippe (NETRA LEUSKEL) va mieux ? Est-ce que Jean-Yves (OBANE) déroule toujours à la poursuite de Ann-Pascale (LA FAUVETTE) ? Est-ce que Hugues (MASCARPONE) a trouvé une solution pour son pilote ? Où en est Benoît (BOLDMOVE NATION) ? ... Et les premiers, où en sont-ils ? Est-ce que Alex (TEAM 2 CHOC) tient sa première place ? Et Henri (SAILGRIB) est-il toujours 2^{ème} ? Où en sont-ils du but (moi, je suis, à 12h, à 970 milles de l'îlet Cabri).

Fatalement, je pense surtout aux solitaires. On est tous dans le même bain, et, quand c'est dur – comme maintenant –, on se sent encore plus proche des camarades. Est-ce que c'est dur aussi pour eux ? Je précise que, depuis mes problèmes de pilote, j'ai préféré ne pas connaître les positions des concurrents pour ne pas me saper le moral.

Vers 14h, une averse, précédée par de fortes rafales, est tombée durant 15 minutes. Le vent s'est subitement évanoui – mais pas la mer ! – pour reprendre 10 minutes plus tard. Ça ressemble à certaines descriptions de ce qu'on peut trouver dans le Pot au Noir. Cette fois, le grain m'est passé dessus. Tout est gris, partout.

Vers 15h, en préparant le casse-croute de midi à la cuisine, j'aperçois mes premiers dauphins par le hublot. Il fait un temps à hésiter de sortir. D'ailleurs je ne sors pas... Et hop, gros départ au lof.

J'ai passé le méridien 45, je vis donc depuis maintenant à l'heure GMT-3.

L'après-midi se partage entre soleil et grains. Le vent fluctue entre 20 à 25 nœuds dans les moments calmes, et 30 à 35 avec les grains (toujours au pifomètre, et selon le GRIB). La mer, elle, ne varie pas beaucoup. Comme il y a des grains partout, les vagues, courtes, viennent de tous les côtés à la fois, avec des creux de 3 à 5m. C'est très inconfortable. Alors que, dans un alizé bien établi, la mer est généralement formée en longues vagues, et le confort à bord est diamétralement différent ! Qu'est-ce qui m'a foutu un alizé pareil !

³ Un des modèles météo disponibles à la base du routage. Ndlr.

Par petites siestes, j'essaye de rattraper mon manque de sommeil de la nuit précédente. En toute fin d'après-midi du jeudi (19h20), le bateau part en embardée. Je regarde par les hublots latéraux, et je vois de l'écume partout. Je monte 2 marches sur la descente, et j'observe un spectacle étonnant : je suis au sommet d'une vague énorme, et le creux de la vague, derrière le bateau, me semble le fond d'une vallée. Elle devait faire au moins 6 mètres. Et le bateau se met à accélérer sur la vague. Il la rattrape. Je suis pétrifié et je n'ose bouger. Je voudrais pouvoir filmer, mais j'ai même un peu peur de ce qui pourrait se passer. Je regarde, médusé, le bateau partir en un long surf. Du coin de l'œil, je vois les afficheurs au mât qui indiquent une vitesse de plus de 15 nœuds⁴. Trois autres vagues suivent, décroissant. Était-ce ce qu'on pourrait les appeler « vagues scélérates » ; peut-être bien (?).

Vendredi 14 février

08h15 (il fait nuit, car il est 5h15 !). La mer s'est peu rangée pendant la nuit. L'idée de relâcher un ris a été vite balayée par une augmentation du vent à 30 nœuds (?). Je ne change rien, au moins jusqu'au lever du jour, et je continue sur l'orthodromie, alors que les routages de ce matin préconisent des bords un peu plus serrés, avec des empannages de part et d'autre de la route directe.

09h30. Le jour se lève. Le ciel est complètement couvert, et la mer reprends son inconfortable balais de vagues croisées. Il fait tout gris.

10h45. Il pleut. Je me demande si la déception n'est pas en train de prendre le pas sur la « fierté » de réussir cette traversée (?). Là, juste maintenant, si je tente de faire le bilan plaisir/déplaisir, j'en suis peut-être à 5/95. Il aura fallu une bonne semaine pour sortir de la météo perturbée de l'après départ. Les premières journées de 'Sud' n'ont pas été très franches non plus, avec, généralement, une mer croisée, souvent avec peu de vent, et du soleil qui jouait à cache-cache avec la nébulosité. Puis, il y a eu ces trois journées d'alizé « graincheux », très « graincheux » !

Tiens, c'est la Fête des Amoureux. Eh bien, ici, les amoureux de la mer sont bien mal fêtés !

À 12h (9h locales), le ciel se découvre. Est-ce de bon augure ? Mon coup de déprime de ce matin ne serait-il qu'un sentiment passager ? À voir.

Petit à petit, la mer s'arrange un peu. Mais le jeu combiné des trains de vagues croisées génère, par moment, une mer quasi plate, puis, 20 minutes plus tard, de nouveau des creux impressionnants de plus de 4 mètres. Les vagues étant des phénomènes ondulatoires, il arrive que deux trains de vagues présentent des ondes qui, soit se contredisent, et s'annulent mutuellement, soit se superposent, et additionnent leurs amplitudes. C'est comme ça que je m'explique ces deux visages de la mer aujourd'hui, ainsi que les 3 vagues « scélérates » d'hier soir. Le tout reste globalement très inconfortable.

Mais je dois bien reconnaître que ça fait du bien de se retrouver au soleil. Parce que, à l'exception des premières heures du matin, le soleil a régné en maître toute la journée.

⁴ Je n'ai pas de relevé de la vitesse max instantanée, mais Navionics (sur la tablette) indique une vitesse max de 18,4 nœuds ; la réalité doit se trouver entre deux).

J'ai pu améliorer un peu l'hygiène quotidienne par une douche dans le cockpit, et j'ai réalisé quelques petits bricolages qu'il me tardait d'entreprendre. Et les routages issus des derniers GRIBs (18h) semblent confirmer que les prochains jours devraient se présenter beaucoup plus favorablement. Je croise les doigts.

Samedi 15 février

Pendant la nuit, le ciel s'est chargé de nuages, avec quelques rafales de grains. Maintenant, à 7h30 (4h30), il est dégagé, et la lune donne une lumière étrangement atténuée (par rapport aux nuits précédentes où elle était visible). En fait, cette lumière « étrange » vient simplement du fait que – en fin de nuit – le cockpit se trouve à l'ombre de la GV (!).

Je viens de relâcher le 2^{ème} ris, que j'avais pris à la tombée de la nuit, à titre préventif.

10h. Le soleil se lève, derrière moi, sous un ciel un peu chargé au vent. Ces grains-là seront pour moi. D'ailleurs je reçois quelques gouttes de pluie, et un bout d'arc-en-ciel trace une petite touche multicolore sur l'avant.

Je viens d'apprendre que Alex Ozon (TEAM 2 CHOC) est arrivé vendredi. Il pulvérise aussi – je crois – le record de l'épreuve. Et quatre autres solitaires⁵. C'est un peu dur d'apprendre cela quand on est encore à 600 milles ! Les 600 derniers milles ! Et, normalement, je me fais cette réflexion - des 'derniers milles' – quand il en reste quelques dizaines au plus, et que je vois l'arrivée. Ces 'derniers milles' sont toujours pour moi interminables. Là, ce ne sont pas de longues heures, mais des jours sans fin qu'il me faudra pour avaler ces 'dernières CENTAINES de milles'.

J'espère arriver mardi ou mercredi, si ma vitesse ne diminue pas. Pour l'instant, je fais route directe, mais ça peut changer. La grosse mer croisée des 3 derniers jours est un (mauvais) souvenir, mais le ciel s'est couvert, et les grains restent fréquents. Ils sont seulement moins violents.

16h30. Un après-midi de grisaille, et le vent tombe. Mer chaotique. Pluies. Mon espoir d'arriver au Marin mardi est en train de prendre l'eau. Est-ce que ce sera mercredi ? ou jeudi ? Poh ! poh ! poh !

Mais cette grisaille molle ne dure que 2 bonnes heures, et le soleil revient avec du vent. La mer est toujours chaotique, mais on avance de nouveau, et dans la bonne direction.

Pour tuer le temps, je réalise les premiers routages depuis ma position jusqu'à l'îlet Cabrits. Et ces premières projections indiquent que l'arrivée pourrait être pour la fin de la journée de mardi. À voir. J'ai introduit seulement le 80% de la polaire. Reste à savoir si j'aurai encore l'énergie pour faire marcher le bateau aux 80% de son potentiel.

Dimanche 16 février

Une nuit sans problème, ponctuée d'un réveil toutes les 55 minutes. La grand-voile est haute. Il y a eu quelques grains peu actifs. Il y a bien eu quelques petits départs au lof, mais le pilote s'en tire admirablement. Il faudra que je lui fasse une petite fête à mon arrivée. On n'y est pas encore, mais, jusqu'ici, il a fait un boulot superbe sans les infos si importantes du vent.

⁵ Ndlr : je crois que ce sont des concurrents en double. Le deuxième solitaire est à ce moment près de l'île Cabrits.

J'observe davantage de sargasses. Petites séquences vidéo sous le bateau pour contrôle : tout va bien pour l'instant ! Et j'ai un indicateur sonore : l'hydrogénérateur Watt & Sea se met à vibrer quand il accroche des touffes. L'ennui, c'est qu'il vibre presque tout le temps. Je vais le relever et le rebaisser, et ça tient 5 minutes...

Au fur et à mesure de la journée, les touffes de sargasse font place à des nappes de sargasses. Pour l'instant (17h15), elles ne restent pas trop accrochées aux safrans. Ce soir, je remets l'hydrogénérateur, et, lui, va collecter !

Le bateau entre souvent dans de longs surfs. Et on veut toujours filmer, mais on est toujours hors contexte. Grrrr !

Petit souci lors d'un empannage : pour avoir trop relâché le hale-bas, le boom-kicker (Barton) s'est décroché, et pend lamentablement. Bien sûr, par un vent de plus de 25 nœuds (pifomètre, mais ça souffle !), impossible de faire remonter la bôme⁶ pour le remettre en place. Après plusieurs tentatives pour voir la bôme remonter à la faveur d'un mouvement du bateau, ou d'une saute de vent (je n'ai bien sûr pas de balancine), je me décide de frapper une drisse sur la bôme, aussi loin que possible du vit-de-mulet (c'est-à-dire au-dessus de l'eau !), et je winche. La bôme remonte, et il faut coordonner le relâcher de la drisse et présenter le bout du Barton en face de la fourche. Cela parlera probablement davantage à ceux qui ont déjà pratiqué le Barton.

Je viens d'apprendre par Jean-Yves (OBANE) l'abandon par son équipage du bateau WABI (Ace 30), sur rupture de safran. J'en suis écœuré pour les deux gars, Fabrice et Clément, et admiratif de leur sauvetage par Eric et Ronan (LOGODENN). J'espère de tout cœur qu'une récupération sera possible.

Cette 'fortune de mer' illustre aussi tellement cette solidarité du monde de la mer, et en particulier dans le monde de la course au large. Souvent, les premiers à pouvoir vous porter secours sont les autres concurrents. Démonstration !

Maintenant, il reste le souci de ne pas retrouver sur ma route le WABI à la dérive. Je vais mettre une veille particulière lorsque je serai à 200 mille de la Martinique. Ce sera pour la journée de demain.

Il y a de plus en plus de sargasses.

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 par 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

⁶ Le boom-kicker est une forme de ressort qui pousse la bôme vers le haut, cela permet de supprimer la balancine (un cordage réglable qui passe par le haut du mât et qui revient sur l'extrémité de la bôme).

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 ris⁷ s'est arraché. Je peux peut-être continuer un peu comme ça maintenant, mais, si ça forçait, 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 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

⁷ Ndlr : je pense que c'est celui sur la chute.

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 (Overlaprod) 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 et

fin de la Transquadra 2024-2025.