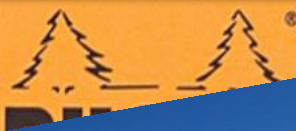


Journal de bord



Transquadra
2024-2025



Journal de bord *

Première étape



Glossaire

* *Des détails en dernière page*

Pour cette troisième participation à la Transquadra, j'ai la chance de pouvoir concrétiser un vieux rêve : m'élancer en solitaire au travers de l'Atlantique. Un vieux rêve que je n'aurais pas pu réaliser ... tout seul !

En effet, car il y a déjà le bateau, dont je partage avec Christian Zaugg la propriété, et que nous avons mené ensemble lors de la précédente Transquadra. Eh bien, ce bateau, un JPK 1010, Christian a bien voulu me permettre de l'utiliser seul, mais il assure aussi une bonne partie de l'organisation administrative à terre.



Cette année, c'est le petit port de La Turballe qui a été choisi pour le départ de la Transquadra. Situé en Loire-Atlantique, mais historiquement breton (!), ce port de pêche se développe aujourd'hui pour accueillir de la plaisance, mais aussi des régates d'envergure comme la Solitaire du Figaro ou le circuit des Class40, par exemple. Il possède aussi un important pôle d'entraînement de la classe Mini 6.50.

Basé à Port-la-Forêt, notre JPK a donc dû être convoyé jusqu'à La Turballe (une septantaine de milles). Conformément au règlement de course, le bateau doit être sur place une semaine avant le départ. Ce dimanche 30 juin, vers 15 heures, avec Christian, nous quittons « La Vallée des Fous » par un beau soleil et un vent d'Ouest de 15 à 20 nœuds. Des conditions idéales pour une descente sous spi, direction ESE. Nous laissons les Glénan à notre droite, l'île de Groix à notre gauche, puis, au moment de l'apéro, nous longeons Belle-Île-en-Mer, avec un magnifique soleil déclinant.



A la tombée de la nuit, nous passons le phare des Grands Cardinaux, au large de l'île d'Hœdic. Il nous reste une quinzaine de milles à parcourir, cap au 090.

Et si le plancton luminescent est une chose courante, ce soir-là, il était d'une intensité remarquable. Dans une nuit sans lune, dans le sillage du bateau, un festival de lumière, auquel venaient se joindre de nombreux dauphins, tournoyant tel des torpilles lumineuses. Il est difficile de se montrer blasé.



Il était 1 heure du matin, le lundi 1^{er} juillet, lorsque nous amarrions le bateau au quai flottant de l'avant-port de La Turballe. Il nous reste une semaine à peaufiner la préparation du bateau.

Semaine du 1^{er} au 6 juillet

Cette semaine turballaise a commencé par l'ouverture du « Village Transquadra ». Sous un ciel un peu, disons, breton (!), les stands s'animent gentiment, les groupes musicaux se succèdent, et un speaker donne des informations au public qui commence à affluer. L'ambiance des pontons donne toujours lieu à une certaine effervescence et permet de partager avec les médias locaux, le public, ou les visites scolaires.

Mais c'est aussi l'occasion d'échanger des expériences, ou des coups de main, avec les autres concurrents, et, surtout, c'est le plaisir d'avoir la présence des proches et de la famille.



Et, si la présence des bateaux à La Turballe est exigée une semaine avant le départ, c'est aussi pour effectuer les nombreux contrôles techniques et de sécurité. Il y a le timbrage de toutes les voiles (elles sont en nombre limité, et doivent être conservées jusqu'à la Martinique), le contrôle de la pharmacie, des appareils de sécurité, des réserves de survie, etc., etc. J'en profiterai aussi pour mettre en place et tester deux dispositifs essentiels pour le solo : un réveil puissant (100 db) et une box pour les alarmes AIS.

S'agissant de la pharmacie, l'assortiment du bateau datait de 3 ans, et il devait donc être renouvelé en quasi-totalité. Il faut dire que cette pharmacie, standardisée et étiquetée pour l'occasion, permet des interventions relativement sérieuses en communication avec le médecin de la course. C'est donc aussi un certain budget ! Mais j'ai eu la chance de faire la connaissance l'année précédente à Port-la-Forêt d'un marin breton qui préparait un tour du monde par les trois caps. Malheureusement pour lui, après son départ, il avait dû renoncer au large de Madère à la suite de plusieurs avaries. Eric Boulland, c'est son nom, m'a offert de reprendre la totalité de sa pharmacie. Un geste amical et généreux !

Dimanche 7 juillet

En tout début d'après-midi, il est temps de larguer les amarres. Je n'échappe pas au choc émotionnel de me retrouver brutalement tout seul, pour me diriger vers l'aire de départ. A 15h08, le coup d'envoi est donné aux solitaires (20 minutes avant les duos), au près, par 15 à 18 nœuds de vent. Sous un ciel un peu couvert, et une mer "belle à peu agitée", nous nous dirigeons vers le parc éolien de Saint-Nazaire. Une forêt de quelque 80 éoliennes nous barre la route. Nous devons passer une bouée au nord du parc, pour revenir en tourner une autre à l'extrémité ouest de ce même parc. Pour l'avoir touchée en raison d'un courant traversier, j'exécute un 360° – que personne ne sanctionnera... On ne se refait pas !

Vers 19h, après une quinzaine de milles, nous pouvons mettre le cap au large dans un vent mollissant. La nuit s'annonce dans des conditions très légères, voire de la pétrole.

Lundi 8 juillet

Comme prévu, un vent de NO forcé à 18-20 nœuds dès le matin. A défaut d'option stratégique claire, instinctivement, je m'installe au près, bâbord amure, dans un vent irrégulier. Seule distraction : quelques prises de ris lorsque le vent dépasse les 20 nœuds. A la mi-journée, je peux ouvrir de quelques degrés et, au bon-plein, je décide de mettre l'hydrogénérateur en fonction. Le ciel se découvre un (petit) peu.

En fin du plateau continental, je rencontre un groupe de bateaux de pêche, et ça me rappelle que le port de La Turballe est spécialisé dans la pêche à l'anchois, mais je ne cherche pas à en savoir plus. Le bateau tape énormément, et le ciel se couvre à nouveau, avec des pluies fréquentes. Une traversée du Golfe qui semble vouloir faire honneur à sa (mauvaise) réputation.

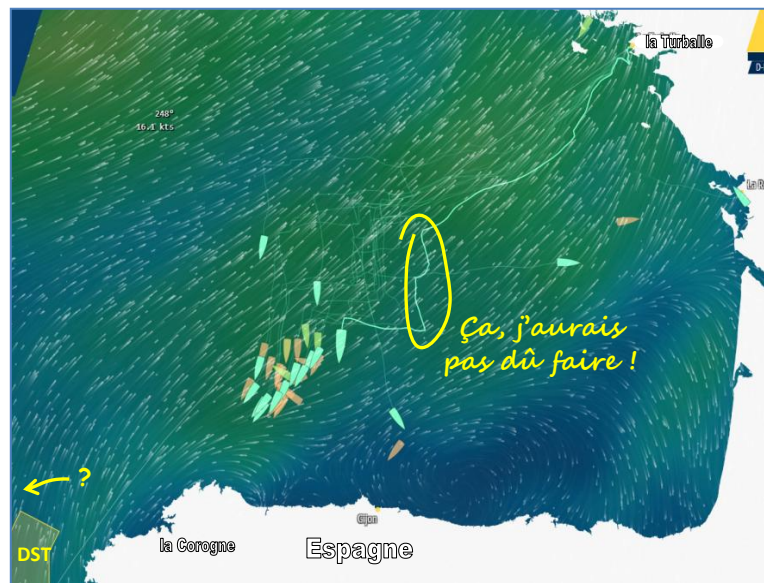
Peu avant minuit, j'envoie un virement, et je vais me coucher.



Mardi 9 juillet

Par tranches de 25', c'est une deuxième nuit sans problème grâce à une petite molle. Mais le vent forcé à nouveau dans la matinée. Sous une pluie battante, je prends un premier ris, puis un second, alors que le vent passe les 30 nœuds. Vers midi, retour à des conditions moins musclées. On est toujours au près.

Pendant cette journée de mardi, je fais un mauvais choix, à l'est de la flotte (ma trace en vert). Je ne sais pas trop où sont mes concurrents, et je tire des bords au plus près, sans faire de choix stratégique. Sur le moment, je ne m'en rends pas compte, mais cela me fera perdre beaucoup de "terrain". Comme on le voit ci-contre, le reste de la flotte, plus à l'ouest, semble bénéficier de meilleures conditions.



Les routages effectués aujourd'hui privilégient un passage à l'extérieur du DST du Cap Finistère ... (?). A voir, mais il y a encore du chemin à parcourir avant de s'approcher des côtes espagnoles. Au près, dans un vent fort et une mer bien agitée, le bateau tape toujours, à « planter des piquets ». Patience !

Mercredi 10 juillet

Le vent et la mer se sont calmés pendant la nuit. Au petit matin, bâbord amure, le vent adonne et je peux envoyer le spi médium pour gagner de l'ouest. Je me sens tout seul (et c'est vrai !), et le temps gris perdure... Mais, vers midi, deux bateaux apparaissent à mon nord, sur l'horizon. Je fonce à l'ordi pour consulter l' AIS : ce sont OBANE et EMEOP.

Petite digression : « Alors, EMEOP, il y a trois ans, avec Christian, c'est un bateau que nous avons accompagné un bon moment, et, OBANE, c'est Jean-Yves Bonsergent (qui faisait équipe avec Paul Cordon, dit Polo). Et c'est toujours un sacré plaisir ces rencontres au large, en plus avec des gens qui sont devenus de vrais amis ! Et, ici, il y a aussi Benoît Cornet, un peu plus à l'ouest, sur PROPAGANDA 3, dont il faut parler. Benoît était déjà en solitaire il y a trois ans. A Madère, puis à La Martinique, nous sommes devenus une sorte de "troïka", formée d'un duo suisse, d'un autre français, avec Jean-Yves et Polo, et d'un solitaire belge, avec Benoît.

L'idée avait probablement germé à La Martinique, en 2022, et, en janvier 2023, Jean-Yves et moi avons décidé de tenter l'aventure du solo, histoire d'accompagner Benoît (qui était déjà inscrit dans cette 11^{ème} édition de la Transquadra. »

Mais revenons à la course. Le vent refuse petit à petit, et j'échange le spi contre le code zéro, puis le génois, afin de pouvoir accompagner mes deux "adversaires". Nous communiquons abondamment par la VHF, et la journée s'écoule dans un vent faiblissant. Cette fois, le routage est clair, il faut faire du sud en passant à l'intérieur du DST. En début de soirée, nous croisons un paquebot maltais, le MSC VIRTUOSA, puis, en début de nuit, après une bonne heure de calme plat, une légère brise bascule à l'ouest.

En contradiction complète avec le grib, on se retrouve au bon plein, bâbord amure, pour descendre vers La Corogne. C'est plutôt cool !

Jeudi 11 juillet

Dans la nuit, un vent irrégulier est remonté à 15-25 nœuds. Ça tape de nouveau, surtout sur bâbord amure. Ce jeudi, ce sera la journée Cap Finistère ! Au large de La Corogne, il faut tirer des bords, dans des conditions souvent fortes, et un trafic intense. Nous croisons d'ailleurs aussi quelques concurrents de la Transquadra.

Dans une vague qui balaie le pont, la perche IOR se déclenche. Par chance, je parviens à la récupérer. Mais il y a aussi des épisodes de molle, parfois un brouillard épais, ou des averses, ou du soleil... (!?). C'est un peu toutes les saisons en une journée. Et il fait froid !

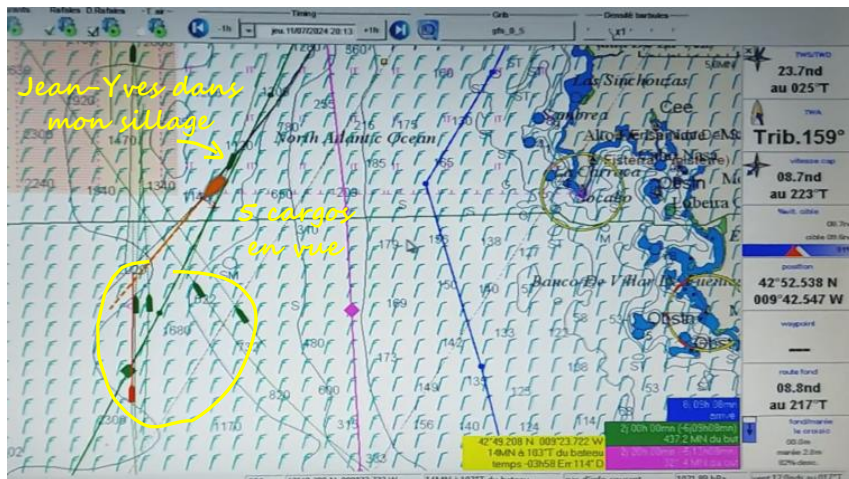


J'ai perdu de vue Jean-Yves, mais, par radio, il me dit vouloir rester plus près de la côte pour se protéger de la mer cassante. En fait, il restera dans mon sillage, et, au hasard d'une vacation radio, il me dit : « *Je suis tout près de toi !* ». En effet, je le vois soudain sur mon bâbord, à quelques dizaines de mètres de mon tableau arrière.

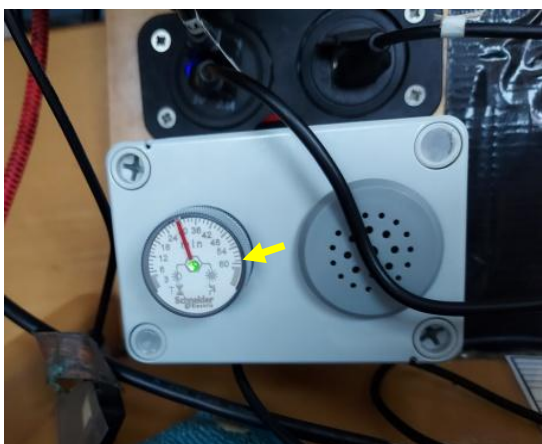
Vers 17 heures, le vent bascule de 180° en quelques minutes. Je peux envoyer le spi médium, tribord amure, pour me diriger vers le coin sud-est du DST (en rose). Jean-Yves, à mon vent, a déjà envoyé son code zéro, et serre un peu plus le vent. Et, comme pour marquer le passage à un autre régime météo, le soleil se montre enfin.

En début de nuit, au moment de croiser le trafic du rail entrant, on veille à tour de rôle avec OBANE pour prendre des moments de repos. De mon côté, sur le conseil de Jean-Yves, je change le spi médium contre le lourd, et je prends un ris dans la grand-voile. Il y a une vingtaine de nœuds de vent. Vais-je garder le spi toute la nuit ?

Vendredi 12 juillet



La nuit se déroule sans souci. Toujours sous spi, le bateau file du tonnerre. Dans ma couchette, je l'entends partir en surfs avec, parfois, une pointe d'angoisse. Si, au passage du Cap Finistère, je ne m'autorisais que 25 minutes de repos à la fois, là, j'ai réglé mon réveil sur 60 minutes pour la nuit. Et – alors que je ne le prévoyais pas forcément ainsi – je me rends compte que, à chaque réveil, après avoir vérifié mes instruments, et jeté un coup d'œil dehors, je peux aller ... me recoucher ! Et – autre surprise –, alors que j'ai souvent du mal à m'endormir, je sombre très facilement et rapidement dans un sommeil paradoxal, avec des rêves, parfois désopilants.



Le matin, après une quasi grasse-mat, j'essaie de me convaincre qu'un empannage serait indiqué. J'aurais bien voulu refaire mes expériences dans des conditions légères, mais c'est avec 20 à 25 nœuds de vent que je vais devoir me mettre au boulot ! Avec beaucoup de précautions, j'organise une solution à deux tangons. De nouvelles idées – motivées

par les conditions ? – me permettent de dédoubler les hale-haut et hale-bas de tangon, et l'empannage se passe en douceurs. Il y aura encore à affiner la technique, mais cela semble assez prometteur.

Par VHF, Jean-Yves m'indique sans précision qu'il a des problèmes. Quelques minutes interminables de silence défilent, et je m'imagine toutes sortes de scénarios plus dramatiques les uns que les autres. Mais, rapidement, il m'appelle pour m'expliquer qu'il n'avait pas trouvé le bon réglage du pilote, et que son bateau partait en embardées. Ouf, ce n'est que ça ! C'est vraiment sympa cette complicité.

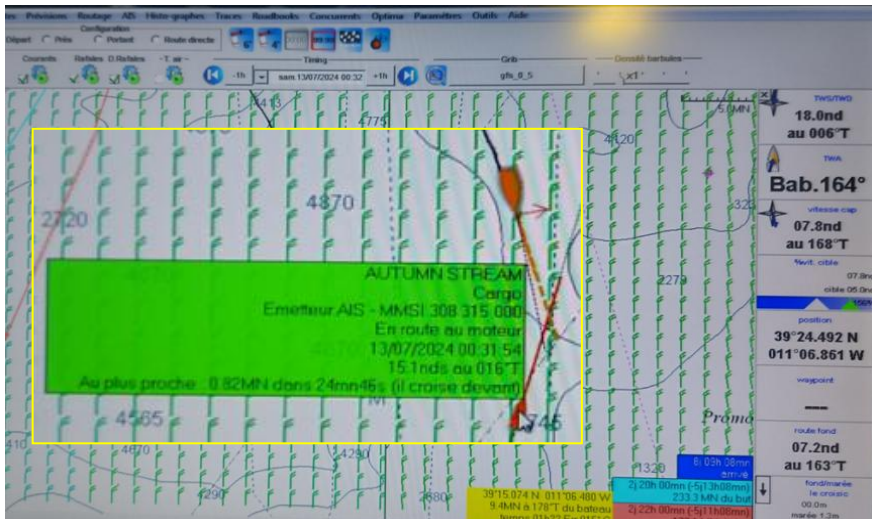
Pour le souper, un peu de "cuisine" (oui, je mets des guillemets !) : dans la casserole, je fais mijoter un riz casimir (apporté par Christian ; merci Christian !). Jusqu'ici, je n'ai guère eu le loisir de "cuisiner" (oui, toujours des guillemets), mais, avec le bateau sous spi, c'est quand-même beaucoup plus agréable. Ce JPK 1010 est décidément d'une stabilité remarquable.

A la tombée de la nuit, mon routage recommande d'empanner pour gagner de l'ouest. Nous échangeons avec Jean-Yves à ce sujet, et l'option de continuer sur ce bord finit par s'imposer. En effet, une dorsale anticyclonique se développe, et nous barre la route. L'alternative consiste à laisser la dorsale à notre bâbord, et se retrouver au près, ou à chercher du portant en passant de l'autre côté. Le choix de profiter encore de l'Alizé Portugais me rassure aussi, car je ne me sentais pas d'exécuter cet empannage de nuit !

Samedi 13 juillet

Au cours de la nuit, je me retrouve – avec Jean-Yves – à l'est de toute la flotte, mais l'opération semble favorable.

Vers 2h du matin, le croisement d'un cargo (MMSI 308 315 000) devient risqué (l'AIS indique : « passe devant », puis « passe derrière »). Je décide de l'appeler par radio, et on me répond instantanément de façon très professionnelle que je suis en vue radar. C'est rassurant. « *Good watch !* », ajoute mon interlocuteur pour terminer la vacation.



En fin de nuit, l'Alizé Portugais a donné de la gauche, vers Lisbonne, et il est temps (urgent) d'empanner, mais j'attends le lever du jour. Le deuxième empannage se passe aussi fort bien, et je commence à prendre confiance dans mes improvisations ! Les contacts avec Jean-Yves deviennent quasi impossibles car la distance qui nous sépare a augmenté à une quinzaine de milles. Il a empanné juste avant moi, mais nous continuons sur la même route. Et il est temps de commencer à penser à l'arrivée. Une première estimation nous situe dans la nuit de lundi à mardi.

L'option « est » de l'Alizé Portugais semble avoir été la bonne, car j'ai repris quelques places. Pour suivre le routage, je serre le vent de 20°. En début d'après-midi, dans un alizé faiblissant, je change le spi lourd contre le spi médium. Le soleil domine enfin, vraiment. C'est de la navigation de beau temps ! En fin de soirée, je peux encore troquer le spi médium contre le spi léger.

Dimanche 14 juillet

Vers 4 heures du matin (local), le vent donne de la gauche, et j'échange le spi pour le génois. Par ce petit temps, je fais la manœuvre un peu "à l'aveugle", mais je me rends compte au petit matin que j'avais hissé la voile sans l'étarquer. Zut ! Mais ce n'est pas grave pour autant. Progressivement, je serre un peu plus le vent au bon plein. Une mer de carte postale : une baleine souffle, il y a un petit clapot dans une douce houle résiduelle. C'est du velours !

Il est temps de faire ce que je m'étais promis de faire : de la pratique du sextant, dont je n'avais jusqu'ici appris que les rudiments, et sur terre ferme ! Je m'applique pour chronométrer ma mesure du soleil pour une droite de hauteur. Et j'ai l'impression de découvrir la puissance de cet instrument qu'est le sextant, et l'importance d'effectuer un relevé à la seconde près.

En début d'après-midi, une grosse masse se détache à l'horizon. L'AIS m'indique son MMSI : 477 943 300 ; il s'agit du OOCL SWEDEN, un porte-container tout neuf de 400m de long !



L'Alizé Portugais s'évanouit sous l'influence de la dorsale.

Lundi 15 juillet

Encore une nuit sans histoire au près bon plein, et un bon sommeil réparateur. Décidément, cette première étape tourne en cure de repos. Pour un solitaire, ça semble un peu contre-intuitif, mais c'est une réalité dont on m'avait déjà parlé : dans certaines conditions, les solos parviennent généralement plus reposés à l'arrivée que les équipages en duo !

En fin de matinée, je peux renvoyer le spi léger, sous un vent tout aussi léger de NO. Je profite de ces conditions pour filmer la manœuvre en vue d'un film à venir. Côté navigation, les routages convergent vers une arrivée dans la journée de mardi, ... si le vent se maintient ! Dans l'après-midi, le vent remonte à une quinzaine de nœuds, et passe au NE.

Mardi 16 juillet

Après une nouvelle nuit très paisible sous spi léger, je consacre la dernière journée à des captures vidéo d'empannages et de "descentes" du soleil au sextant pour le film.



La matinée se passe comme la veille, tranquille. Et, au début de l'après-midi, une île se profile à l'horizon : c'est Porto Santo ! Au loin, on devine Madère et l'Île Déserte – qui, comme son nom l'indique, est ... déserte.

C'est toujours une délivrance de voir qu'on approche au but. Toutefois, le vent faiblit peu à peu, et les derniers milles, qui sont toujours très longs psychologiquement, s'annoncent interminables !

Soudain, panique ! Un concurrent se pointe derrière moi. Je fonce à l'ordi : c'est WABI, un

proto à étrave ronde. Il est à moins de 3 milles, et je ne l'avais pas vu venir. Du coup, fébrilement, sans réfléchir (ce n'est pas un concurrent, puisque c'est un duo), je me remets à peaufiner les réglages pour ne pas le laisser revenir. Je parviens même à le distancer. Je saurai plus tard que, sous spi asymétrique, il devait tirer de longs bords pour garder sa vitesse.

Dans le soleil couchant, il faudra encore empanner plusieurs fois dans une pétéole instable, et avec une houle résiduelle fort désagréable. Et je redoute les courants de la pointe de Farol, qui nous ont fait tant de misères il y a trois ans avec Christian ! Il me faudra encore 5 heures pour parcourir les 15 derniers milles, et les dernières encablures se feront de nuit, à la vitesse de l'étoile de mer.

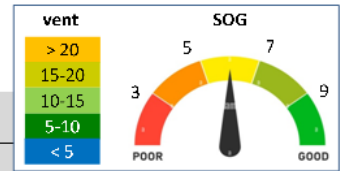
Je passe la ligne à 23h 36' 25" (heure française).



**Temps total (réel) de cette première étape :
9 jours, 8 heures, 28 minutes, 25 secondes
Classement solo : 9^{ème} (sur 17 bateaux).**

Départ de la
2^{ème} étape le
1^{er} février 2025

heure	date	vent	COG ¹	SOG ²	loch	allure	observations
11.20 h	07.07.24				9481		Préparation du bateau pour le départ
13.20 h	07.07.24	10,5	255	4,2		B 046°	Bon, ben ... c'est parti !
16.00 h	07.07.24	10,9	321	5,2		B 097°	code zéro envoyé (7ème à la bouée W Blanche)
17.40 h	07.07.24	7,6	252	4,6		B 050°	passé card. S Goué Vas du Four (360° pour avoir touché)
18.05 h	07.07.24	6,3	195	4,1		T 052°	virement pour aile de mouette :-)
20.10 h	07.07.24	6,6	200	2,7		T 049°	la pétrole s'est installée (pour la nuit?)
22.30 h	07.07.24	5,5	242	2,2		B 046°	lumières de la côte (éoliennes) tj visibles
00.50 h	08.07.24	4,3	215	2,4		B 040°	r.a.s.
02.15 h	08.07.24	8,2	203	4,4		B 050°	vitesse faible --> tentative de marche arrière --> mieux
03.45 h	08.07.24	14	205	5,4		B 043°	le jour se lève péniblement, gris, bruine; vitesse?
05.00 h	08.07.24	17	215	5,3		B 053°	prise d'un ris, pluie, vent irrégulier
06.25 h	08.07.24	10,2	167	5,3		B 048°	ris relâché, pluie a cessé, tj gris :-)
07.20 h	08.07.24	17,6	225	8,3		B 076°	repris ris (ptes à 22 nds)
10.00 h	08.07.24	20,3	240	8,4		B 079°	bon plein régulier à 20 nœuds, un peu de soleil
12.45 h	08.07.24	17,3	254	5,6		B 042°	on passe le plateau continental, qq bateaux (pêche)
14.15 h	08.07.24	15,3	241	5,1		B 046°	moteur + hydro pdt 20' --> alarme !? (surchauffe?), ris relâché
16.40 h	08.07.24	14,5	232	5,2		B 045°	une traversée du golfe à oublier :-)
21.25 h	08.07.24	21	168	6,9		T 045°	virement + un ris
04.50 h	09.07.24	17,5	264	5,3		B 040°	petite cure de sommeil pdt molle
08.05 h	09.07.24	15,4	151	5,8		T 047°	après épisode pluie (-->30 nds + 2ème ris), ça redevient gérable
09.45 h	09.07.24	11,1	263	4,9		B 042°	le soleil essaye de percer (?), routage par l'ext du DST !
12.55 h	09.07.24	19,3	265	6,1		B 040°	1 ris après petite sieste (30'); tj gris, pluie
15.20 h	09.07.24	15,4	284	5,8		B 044°	"il est où l'plaisir, il est où ?" :-)
17.30 h	09.07.24	14,5	201	6,8		T 049°	virement pour suivre le routage
07.20 h	10.07.24	6,8	216	4,1		B 052°	calme, une bonne nuit; mais où sont les autres
08.10 h	10.07.24	7,4	283	4,7		B 120°	envoi spi med
11.30 h	10.07.24	11,8	277	7,9		B 126°	le spi me fait gagner de l'ouest; temps gris, MINEA RITA 636 023 285 (tanker)
12.00 h	10.07.24	12,2	231	6,3		B 061°	appel l'OBANE ! Quel plaisir (il est avec EMEOP)
14.15 h	10.07.24	5,3	202	2,5		B 075°	envoi code zéro (sans grande conviction)
15.35 h	10.07.24	4,6	254	4,1		B 085°	on n'avance pas ! OBANE et EMEOP ont l'air d'aller plus vite
16.05 h	10.07.24	6,9	264	4,7		B 046°	code zéro rangé, réglé au près (30° AWA)
19.15 h	10.07.24	6	239	4,6		T 045°	paquebot (215 610 000); on discute stratégie avec J.-Yves
20.30 h	10.07.24	8,3	209	5,4		B 095°	après une heure de calme plat, ça reprend de l'ESE !?
04.00 h	11.07.24	15,4	249	5,4		B 046°	ça tape (de nouveau); passage Corogne (trafic)
04.35 h	11.07.24	22,3	170	7,6		T 048°	ça tape moins sur ce bord; dauphins
06.30 h	11.07.24	10,9	288	5,2		B 041°	la molle attendue est de retour :-)
08.55 h	11.07.24	22,3	271	5,4		B 038°	et c'est de nouveau la baston; perche IOR décrochée !
11.35 h	11.07.24	11,6	192	6,7		T 057°	relâché ris + virement vers le sud; il fait froid
13.00 h	11.07.24	10,2	264	6,7		B 040°	vent soutenu (15 nds) jusqu'à mtn; j'attends la bascule
16.35 h	11.07.24	8,5	195	5,2		T 138°	envoi spi med; J.-Yves avec code zéro
21.15 h	11.07.24	20,5	220	8,9		T 157°	à la tombée de la nuit, affalage spi med --> hissage spi lourd + un ris + dodo
23.55 h	11.07.24	18,1	224	8,1		T 160°	surveillance partagée avec OBANE pour passer les voies du DST
07.00 h	12.07.24	22	220	13,2		T 154°	enfin ! Après une nuit sans souci + grasse mat. --> j'aime !
10.00 h	12.07.24	22,4	190	10,2		B 160°	empannage à 2 tangons --> méthode à affiner !
12.15 h	12.07.24	20,6	179	9,7		B 165°	1ère prise de hauteur soleil; J.-Yves a des problèmes de stabilité sur ce bord
16.15 h	12.07.24	19,3	178	8,9		B 166°	appelé J.-Yves par VHF --> tout va bien, c'était le réglage du pilote
18.05 h	12.07.24	20,1	167	8,7	10190	B 158°	riz casimir pour souper; l'alizé se maintient :-)
19.55 h	12.07.24	18,6	165	8,1		B 161°	contrairement à routage, je continue sur ce bord --> demain (tj un peu froid)
00.20 h	13.07.24	17,4	163	7,4		B 157°	croisons un navire dans 40' (308 315 000), à 0,5 MN (appel VHF)
04.45 h	13.07.24	19,8	162	8,7		B 168°	arrive devant Lisbonne --> pressé d'empanner (j'attends le jour)
05.25 h	13.07.24	16,4	195	7,2		T 166°	2ème empannage à 2 tangons :-)
07.00 h	13.07.24	15,6	193	7,7		T 161°	1er ETA : 15.07 à 22h46 --> de nuit
07.20 h	13.07.24	18,1	221	9,1		T 144°	pour suivre le routage --> lofé de 20°
12.50 h	13.07.24	14,2	212	6,2		T 127°	chgt spi lourd --> spi med; croisons 311 002 900 (trsp voitures ?)
20.20 h	13.07.24					T	chgt spi méd --> spi léger
01.45 h	14.07.24	6,4	224	4,5		T 057°	affalage spi léger --> génois
06.35 h	14.07.24	6,7	186	4,9		T 051°	le génois n'était pas étarqué (j'avais pas vu pendant la nuit)
10.00 h	14.07.24	8,3	195	6,3		T 049°	une baleine :-)
14.40 h	14.07.24	6,8	171	5,2		T 058°	allons croiser 477 943 300 --> gros machin ! (droite de hauteur au sextant)
18.00 h	14.07.24	8,1	208	6,6		T 057°	on retouche un peu de vent (conforme grib)
19.00 h	14.07.24	9,3	218	6,7		T 051°	on croise de loin 256 482 000 --> ça va à 20 nds
06.05 h	15.07.24	7,3	220	6,3		T 060°	on a suivi rigoureusement le routage; nuit RAS
07.45 h	15.07.24	9,9	245	6,3		T 063°	un concurrent à mon vent (232 021 685) pas français ?
10.35 h	15.07.24	14,8	232	7,4		T 159°	envoi spi léger (vidéo)
18.45 h	15.07.24	15,2	235	7,1		T 162°	ts les routages convergent avec le même scénario; peut-être mardi ?
02.05 h	16.07.24	12,7	237	6,2		T 160°	vent un peu instable --> garder spi ?
05.40 h	16.07.24	8,7	247	3,3		T 149°	vent a faibli --> ça va à long
10.00 h	16.07.24	12,9	253	5,9		T 164°	il faudra peut-être 2 empannages (plus tard) pour se recaler
13.00 h	16.07.24	9,1	238	5,2		T 156°	empannage à 2 tangons (pour vidéo)
16.45 h	16.07.24	7,8	267	5,7		B 152°	idem; et un concurrent à 2 milles derrière moi
----	16.07.24						5h à essayer de ne pas me faire rejoindre par WABI (j'ai repris 3 milles)
21.36 h	16.07.24				10796		passage de la ligne



6,1 h sous spi

57,2 h sous spi

35,0 h sous spi

¹ COG = course over ground = route (cap) fond

² SOG = speed over ground = vitesse fond

