

Journal de bord Transat retour 2025

1^{ère} étape : Le Marin (la Martinique) – Horta (les Açores)

Samedi 10 mai

Après un petit-déjeuner avec Caroline, quelques rangements, nous passons à la Capitainerie pour les formalités douanières (clearance) et régler les dernières factures d'eau et d'électricité. Nous retrouvons Ann-Pascale, Pascal et Yvan, qui naviguent sur VEGA PRIMA, et avec qui nous avons convenu de partir le même jour. Nous quittons le ponton au milieu de la matinée.

Mon voisin de ponton, Martin, est là pour nous aider à larguer les amarres, et Jean-Claude (bateau FLORES) nous rejoint pour faire quelques photos. Au moment de sortir de notre emplacement, la petite chienne Loba court à l'extrémité du

ponton. Elle nous regarde fixement nous éloigner, Jean-Claude fait des photos, et Martin nous fait des signes. Émotion.

À la station-service, nous retrouvons VEGA PRIMA, et nous prenons brièvement leur place pour effectuer le plein de gasoil : 6 bidons de 10 L, et 2 de 20 L, et le (petit) réservoir du bateau à compléter.

Caroline prend la barre pour repartir aussi sec, car d'autres bateaux font le pressing. Nous gréons tranquillement la GV à un ris (avec une quinzaine de nœuds de vent), et le génois médium dans le Cul-de-Sac du Marin. Au moment de sortir de la passe, Ann-Pascale nous appelle sur la VHF pour nous dire qu'ils faisaient des zigzags devant Sainte-Anne pour nous attendre.

Aux environs de midi, avec VEGA PRIMA, nous nous engageons vers le large, bâbord amure, dans le canal de Sainte-Lucie. Une heure plus tard, nous virons ensemble devant une grosse barrière de grains sur notre route. Sur tribord amure, avec la Martinique sous notre vent, à gauche, nous progressons dans un alizé d'une quinzaine de nœuds. Conditions idéales !

Avec Caroline, nous papotons assis sur le plat-bord au vent. Nous ne boudons pas le plaisir d'une entrée en matière plutôt tranquille. Le soir venu, nous ne sommes toutefois pas très motivés pour cuisiner, et il est temps de penser à se reposer. Le début de nuit est tout aussi tranquille, mais le vent rentre peu à peu.



Dimanche 11 mai

On rentre subitement dans le dur. C'est la « baston », avec un 25 nœuds bien tapé, au près serré, dans une mer courte. Le bateau se montre brutal, il tape et tape encore, à planter des piquets. La mer est forte, complètement dérangée par de nombreux grains de tous les côtés. Malheureusement, Caroline n'échappe pas au mal de mer, et il vaut mieux qu'elle se repose. Un peu inquiet, je lui demande si ça va aller ; elle me répond avec autorité : « *il faut !* ».

Lundi 12 mai

Aucun changement. Seule distraction, le croisement d'un navire avec risque de collision (l'AIS mentionne : « *passe devant* », puis « *passe derrière* », puis « *passe devant* »). Je constate qu'il incurve sa route vers son tribord pour passer devant nous à un bon 1/2 mille.

Son nom n'apparaît pas à l'écran, mais je constate qu'il s'agit d'un tanker. Je l'appelle pour le remercier de s'être dérouter. « *No problem* » me répond l'homme de quart du tanker STALAG.

Le soir, tentative d'un repas chaud : *red curry thai*. Caroline semble un peu mieux, mais elle souffre encore du mal de mer. Ça me rappelle un certain Jean-Philippe, qui a mis trois jours pour enfin émerger de sa couchette. C'était il y a 7 ans.

Mardi 13 mai

Pendant la nuit, le vent dépasse de plus en plus souvent les 25 nœuds, et, après un 2^{ème} ris dans la GV, je pense à réduire aussi le génois. Dans un premier temps, je l'affale. Je descends le point d'amure au niveau du ris et transfère l'écoute de même, puis je roule la bavette du génois et je referme le zip. Toutefois, les fortes rafales à plus de 27 nœuds me dissuadent de hisser tout de suite. Il est environ minuit local. La mer est forte.

Une heure plus tard, je fais une tentative. Mais les « couilles de chat » ne résistent pas à la tension au moment de hisser, et la ralingue sort partiellement de l'étau creux. Agrippé tant bien que mal sur la plage avant transformée en lessiveuse, il me faut batailler ferme pour ramener le tout et repréparer l'envoi. Je vais choquer encore un peu d'écoute de génois, et je hisse à nouveau depuis l'étrave, en essayant de guider au mieux la ralingue. Rebelotte. Et, cette fois, en l'affalant, le génois part dans l'eau, et chalute. C'est la grosse merde. Tout en maugréant, à grand peine, je ramène le tout sur le pont, et, épuisé, je retourne me coucher.

Au petit matin, après avoir démêlé la voile qui s'était torsadée lors de la récupération, avec les lattes dans tous les sens, je parviens enfin à hisser le génois arriéré. L'impression que tout cela me laisse : avec un étau creux, c'est épuisant et dangereux !

En milieu de matinée, sous notre vent, nous rattrapons un voilier (MMSI 227 510 090, AN DISTRO). Nous le contactons par VHF : « nous, on va aux Açores, vous aussi ? bonne route ! ». Une rencontre sympa de Dominique et Myriam, que nous retrouverons à Horta trois semaines plus tard.



La journée se poursuit dans un 20 à 25 nœuds établi, et le mode « survie » reste de mise : pas de cuisine, et Caroline ne se sent toujours pas bien. Je laisse un peu tout en suspens (communication, rangements, lectures) pour dormir par tranches d'une heure.

Mercredi 14 mai

Durant la nuit, un couinement étrange se fait entendre. De mon côté, j'essaie de comprendre, mais c'est Caroline qui s'inquiète surtout, car le bruit provient clairement de l'endroit où elle dort. C'est le système de barre qui semble être en cause, et, à chaque mouvement de barre par le pilote, on sent que ça coince quelque part. Dans un premier réflexe, je coupe le pilote, et je constate que la barre est très dure à actionner. Et, là, c'est alerte rouge car plusieurs scénarios se présentent dans ma tête : pilote défectueux (le pire des scénarios), mèche de safran endommagée (par exemple par un choc avec un objet), axe principal de la barre grippé,

À la lumière de ma frontale, nous tentons de cerner le problème en déconnectant en premier le vérin du pilote (Caroline me passe les outils). Ouf, il a l'air hors de cause. Comme nous sommes tribord amure, je découple aussi la bielle du safran tribord (au vent), et je constate qu'il travaille librement. Ce n'est pas ça non plus.

À grandes giclées de WD-40, je badigeonne l'axe principal de la barre en me disant que, peut-être, la bague en nylon (?) s'est grippée à la longue. Ce n'est pas ce qu'il y a de plus cohérent, mais j'aimerais tellement que ce ne soit pas le safran bâbord, celui qui travaille, qui soit en cause. Le dégrippant semble apporter un léger mieux, mais ce n'est peut-être que le fruit de mon imagination. Avant d'aller se recoucher, on essaye encore de localiser le couinement : est-ce au niveau de la barre, ou faudra-t-il chercher du côté du safran bâbord, celui qui est sollicité en permanence depuis notre départ ?

Au petit matin, j'observe un cordage flotter derrière le bateau. En voulant le rentrer, je constate qu'il fait une boucle, et qu'il semble solidement accroché quelque part sous le bateau, du côté bâbord. C'est donc ça ! C'est un cordage de petit diamètre qui doit s'être pris autour de la mèche, entre le safran et la coque. Ouf, encore une fois, car une petite trempette sous le bateau devrait permettre de régler l'affaire. Je profite d'une molle, et je réveille Caroline. Nous baissions les voiles et le cordage est rapidement délogé. J'en profite pour vérifier les deux safrans.



Après une nuit qui a été plutôt mouvementée par les grains, cette journée de mercredi s'annonce assez tranquille. Ce n'est pas encore la molle qu'on attend, Caroline et moi, mais c'est du 12 à 15 nœuds, et une mer enfin bien rangée.

Après un petit repas de midi salades variées, Caroline me dit : « *j'ai encore faim !* ». Mais que voilà un bon signe !

Le bateau encore un peu penché, l'après-midi se passe tranquillement, avec petites siestes et rangements (il faut dire qu'on est parti un peu comme des voleurs). Vers le soir, on termine avec un souper cassoulet au confit de canard, devant un coucher de soleil moyen (pas de quoi sortir l'attirail photo !). Et je me permets un petit ti'punch (mais chuut, faut pas le dire).

Jeudi 15 mai

Une nuit de rêve(s), dans tous les sens du terme, donc : la lune, les étoiles, un alizé de 8-9 nœuds, une houle toute en douceur, et du sommeil paisible ; que demander de plus ? Au petit matin, sous un ciel parsemé de petits cumulus, le vent qui se maintient aux alentours de 8-10 nœuds, et le bateau fait sa route sans descendre en dessous de 5 nœuds.

Cette journée de jeudi commence de la même manière. Je me demandais quand il faudrait mettre le moteur, mais le bateau avance toujours entre 5 et 6 bons nœuds. La météo prise ce matin nous prédit le même traitement jusqu'à vendredi. Ça fait vraiment du bien après les premiers jours musclés que nous avons eus !

En fin de matinée, nous frôlons une barre de (3) grains. Le vent passe, des 8-10 nœuds de ces dernières heures, à 17 nœuds dans les pointes pendant une dizaine de minutes, avec quelques misérables gouttes de pluie. Puis, il retombe à moins de 4 nœuds. Caroline se sent tout de suite les nageoires la démanger. On organise le bateau pour une baignade, avec un bout flottant de sécurité à l'arrière. Et, à tour de rôle, c'est un « plongeur » dans l'océan, avec 6000 mètres de fond sous nos pieds. Nous sommes par 25°52N et 55°41W.



Vers midi, le vent reste trop faible pour les voiles. Nous démarrons le moteur pendant quelques heures, entrecoupé d'un bref épisode où nous remettons les voiles. Mais, après le passage d'une ligne de grains, la pétote se réinstalle. Moteur !

Deux heures plus tard, après un petit apéro – avec une bière bien fraîche – sur la « terrasse » du cockpit, un petit alizé se remet en place. Caroline propose un couscous-poulet. Il est bientôt 22h GMT (19h à notre fuseau local)¹, et John Coltrane (ballades) en fond sonore.

¹ Comme nous traversons l'Atlantique, il convient de faire un petit topo de la gestion des fuseaux horaires. Voir en dernière page.

Vendredi 16 mai

Une nouvelle nuit sans souci. Juste un clapot fort désagréable, qui fait taper le bateau alors que les vagues sont plutôt modestes, et le vent compris entre 12 et 14 nœuds. Avec la lune qui se lève chaque soir un peu plus tard, le ciel du début de la nuit a été somptueux : les étoiles d'une luminosité intense, et le plancton... !



En fin de matinée, un Paille-en-queue tourne autour – très près ! – du bateau.

Le près continue de caractériser notre progression (normal !). Par rapport à hier, le vent rentre un petit peu cet après-midi pour se situer à une quinzaine de nœuds. Pour les prochains jours, nous essayons d'anticiper un peu. Faut-il suivre les routages, qui restent très cohérents l'un après

l'autre, ou définir une autre stratégie ? VEGA PRIMA a suivi, ces derniers jours, une route plus à l'ouest (pas beaucoup), et il est repassé devant nous dans la foulée. Nos fichiers GRIBs montrent, à notre NE, l'entrée dans un centre anticyclonique (ou une dorsale ?). La question est de savoir où se trouve le centre, et comment il se déplace.

En début de soirée, nous mobilisons nos contacts à terre pour tenter d'en savoir un peu plus. Pour Caroline, ce seront Sylvain et Jean-François, au Québec, et, pour moi, ce sera Christian, en Suisse. Grâce à leurs contributions – qui ne se contredisent pas ! –, nous avons une meilleure compréhension de la situation générale. Il en ressort que les routages successifs par notre logiciel (Adrena) sur des GRIBs correspondant à environ 2 jours de navigation, sont un peu trop ... orthodromiques. Christian préconise de quitter l'allure du près, pour privilégier une route plus nord, cap au 018° depuis notre position (alors que nous étions plutôt sur du 050°). Reste à adapter cette analyse à la réalité sur l'eau, mais, pour l'instant, nous ouvrons d'une bonne vingtaine de degrés pour du 110°-115° de vent réel. Ce n'est pas encore vraiment du portant, mais c'est bon à prendre. On devrait enfin toucher du vent arrière dans 2 ou 3 jours.

Samedi 17 mai

Depuis les alentours de minuit, le vent a subitement tourné vers la gauche, puis des grains sèment la confusion la plus totale : pluies intenses, vents erratiques, puis absence totale de vent. On passe au moteur. Et le peu de vent qui revient est à l'exact opposé de la direction prévue par le GRIB. Tout cela dure deux bonnes heures, au milieu de la nuit.

Le matin, nous nous retrouvons au bon plein. Vers 11h, un choc (mou) contre la coque se fait entendre. Un coup d'œil vers l'arrière me permet de voir, dans le sillage du bateau, un objet de forme carrée, jaune, de 80 à 90 cm de côté. Mystère !

En début d'après-midi, nous envoyons le code zéro. Par cet alizé d'une petite quinzaine de nœuds, au reaching un peu ouvert, nous gagnons instantanément un bon nœud de vitesse. Pourquoi ne pas l'avoir hissé plus tôt... (?).

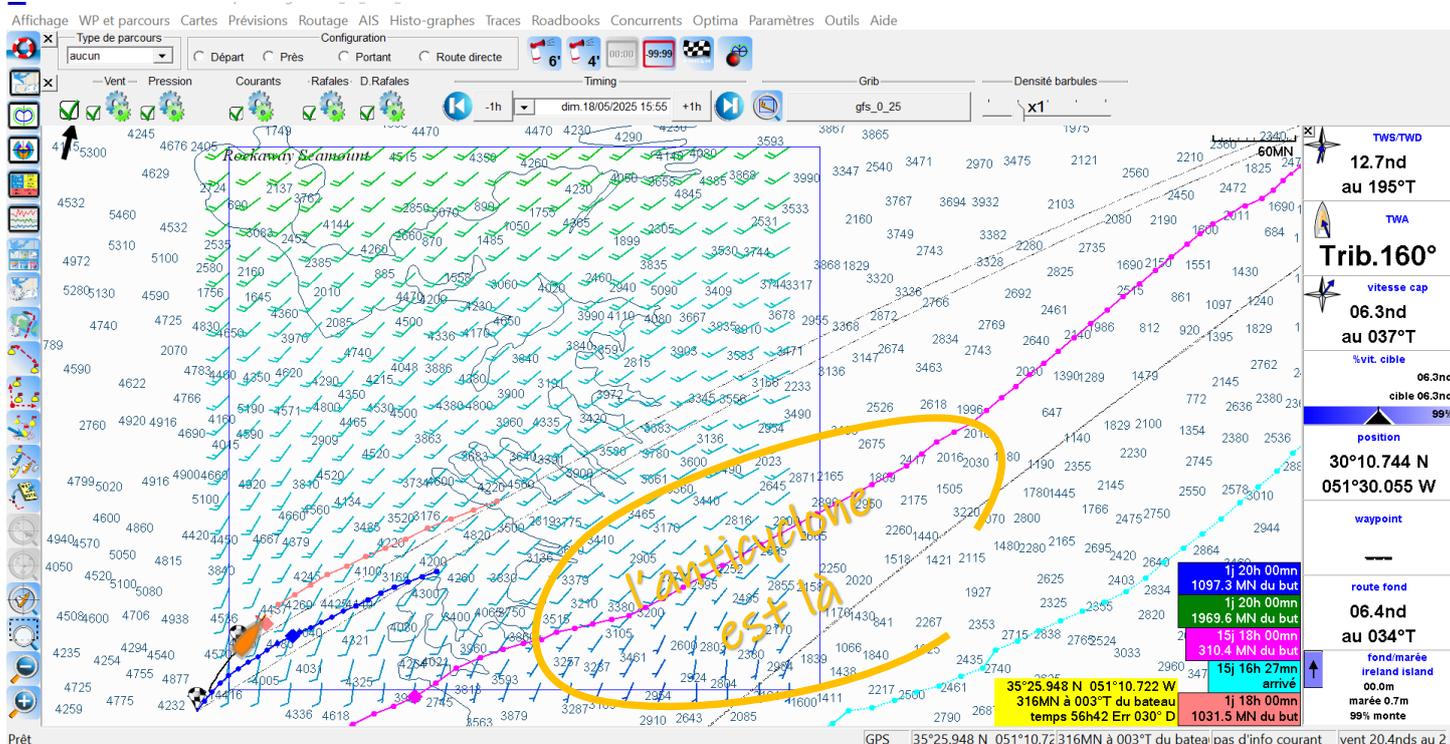


Un après-midi étrange, sous un ciel filtré par une couche quasi continue d'altocumulus, l'alizé faiblit peu à peu. Heureusement, le code zéro permet de garder la vitesse du bateau au-dessus des 6 nœuds, par une dizaine de nœuds de vent.

Ce soir, sur la « terrasse », et par un joli soleil couchant, le Chef Bonbag propose un « *Effiloché de Canard, sur son Écrasé de Pomme de Terre* ». Un peu trop salé, à notre avis.

Dimanche 18 mai

La nuit a été d'un calme olympien. La lune de moins en moins présente laissait mieux voir les petites étincelles lumineuses dans le sillage du bateau, qui filait ses 4-5 nœuds dans une mer de velours. Le code zéro est resté en place jusqu'au lever du jour. Il a fallu se résoudre à l'affaler lorsque le (faible) vent, qui tourne à droite, nous faisait repartir vers l'orthodromie (routage rose saumon). Il faut encore gagner du nord pour contourner un peu mieux cet anti-cyclone. Plutôt que d'abattre en grand, nous optons pour quelques heures de moteur.



Pour la petite histoire, j'ai laissé mes pieds dans l'eau à l'arrière du bateau, et on commence à sentir que ce n'est plus l'eau des Antilles. Et, pour la première fois, j'ai pris une couverture pour dormir.

Vers 9h30 (local), dans 10-11 nœuds de vent, nous pouvons hisser le spi à 160° du vent réel. Est-ce enfin le portant que nous attendons ?

Vers midi, nous recevons un premier message de Jean-Claude (bateau FLORES), qui a quitté Le Marin le 15 mai. Ils sont bien secoués en ce moment (on s'en doute), et ils disent avoir fait 360 milles depuis leur départ. Pour les rassurer (?), je leur dis que, pour nous, ça avait duré 5 jours. Ensuite, c'était toujours du près, mais avec, comme accompagnement, un peu de tout : des grains, des rafales, des averses, de la molle, des beaux ciels, ... J'ajoute que nous avons passé les 1'000 milles hier, et qu'il en restait 1'240 (en ligne droite) jusqu'à Horta.

Notre petite régata interne avec VEGA PRIMA a tourné en sa faveur ces derniers jours. Pour être soigneusement restés plus à l'ouest – en serrant un peu moins le vent que nous –, ils ont mieux géré l'approche de l'anticyclone. Petit à petit, de 30 milles sur notre travers arrière, ils sont maintenant à une quarantaine de milles ... DEVANT nous !

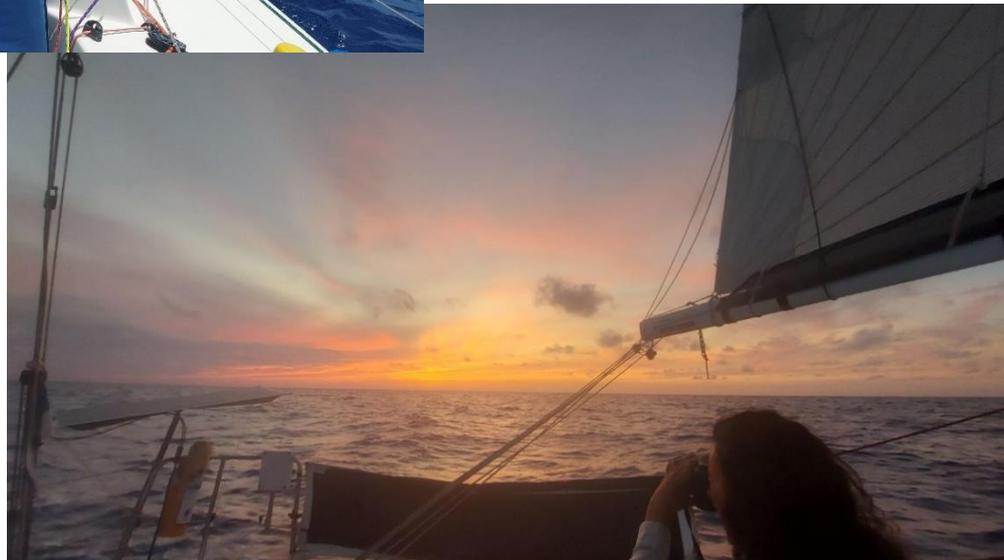


À une échelle plus globale, nous sommes en train de passer le centre anticyclonique, et les vents portants devraient dominer maintenant.

Quelle navigation paisible, ce dimanche après-midi ! Un ciel un peu filtré, comme hier, mais aucune formation nuageuse de grains à l'horizon. Le vent monte un petit peu à 13-

14 nœuds, et le bateau avance ses 6-7 nœuds avec régularité.

Soirée un peu nuageuse, mais nous persistons pour notre apéro-souper sur la « terrasse » au coucher du soleil (quelques photos). Nous pensons garder le spi pour la nuit, mais le ciel est un peu chargé derrière nous. On verra.



Lundi 19 mai

Après un début de nuit en veille attentive (quarts de 2h avec Caroline), la nuit se passe paisiblement. Vent constant autour de 13 nœuds. Au lever du jour (environ 6h local), des grains

nous entourent, sous un ciel tout gris. Un navire est en train de nous rattraper (MMSI 247 585 000, un porte-conteneurs). Une petite pluie fine en fait de même.

Drôle de matinée, commencée dans la grisaille, puis redevenue ensoleillée, et le vent qui rentrait petit à petit. Avec des rafales à 22 nœuds, dans une mer en formation, nous prenons un ris dans la GV afin de garder une meilleure stabilité du bateau sous spi.



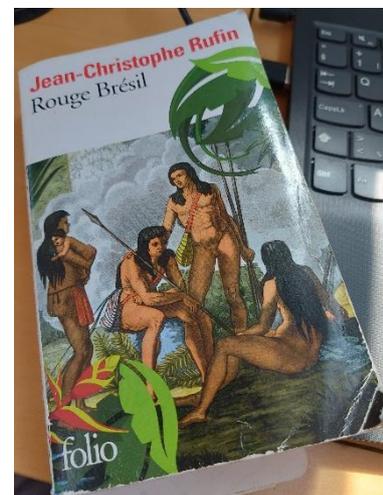
Les sargasses sont à nouveau plus abondantes, et il faut régulièrement débarrasser les safrans. En même temps, l'hydrogénérateur se met soudain à vibrer anormalement lorsque le bateau prend de la vitesse. J'ai d'abord pensé à des touffes de sargasses prises dans l'hélice – comme souvent –, mais c'est l'hélice elle-même qui avait perdu une pale. Est-ce le maniement de la perche-crochet à proximité qui aurait touché l'hélice, ou un « objet flottant non identifié », je ne le saurai pas. Heureusement, une hélice de remplacement se trouve à bord. Encore faut-il que je puisse déloger l'hélice cassée... (?). On verra plus tard, lorsque les conditions se calmeront un peu.

En début d'après-midi, le vent est revenu à ses 15 nœuds, conformément au GRIB, et avec un retour du soleil.

Vers 15 heures, une rencontre AIS (à moins de 5 milles). La vitesse est similaire à la nôtre, et le MMSI (227...) me

laisse penser qu'il s'agit d'un bateau français. En effet, aux jumelles, il s'agit bien d'un voilier, et l'AIS me donne enfin son nom : WOODY. Je reconnais que j'avais le secret espoir (peu probable) qu'il puisse s'agir de VEGA PRIMA.

Je viens de terminer la lecture de « Rouge Brésil », de Jean-Christophe Rufin, un livre que m'a offert Martin – mon voisin de ponton au Marin – avant notre départ. Lui et son père me l'ont chaudement recommandé. J'ai particulièrement apprécié cette histoire (vraie !) d'une tentative d'implantation française dans la baie de Rio au milieu du XVIème siècle. Dans le contexte d'une traversée, j'ai été naturellement captivé par le début du livre, où les protagonistes s'embarquent au Havre sur trois navires pour le Brésil. Mais le récit est passionnant de bout en bout (prix Goncourt 2001).



En fin de journée, avec Caroline, nous effectuons un premier routage Adrena quasi complet jusqu'à Horta. Il confirme largement les commentaires que nous avons reçus ces derniers jours depuis le Québec et depuis la Suisse. Il s'agira de monter progressivement vers le nord jusqu'à mercredi-jeudi, avec un vent qui devrait être plus fort (et favorable !). Toutefois, il semble que nous n'échapperons pas à de la pétrole en arrivant à proximité de Faial. À voir.

Nous échangeons encore avec Sylvain (un ministre Québécois, ami de Caroline) pour gérer au mieux le front qui nous accompagne. Sur son analyse météo, nous choisissons de garder le spi pour essayer de rester devant le front en gagnant un peu de nord.

Et, à propos de Sylvain Karpinski, une anecdote amusante. Lorsque Caroline – qui devait effectuer un autre voyage vers le Québec – s’est intéressée à « transater » avec moi, elle en avait parlé avec lui, et il se trouve que Sylvain connaît bien un autre ministre, le Neuchâtelois Nicolas Schmid, que je connais aussi fort bien. Le monde du 6.50 est vraiment ... mini !

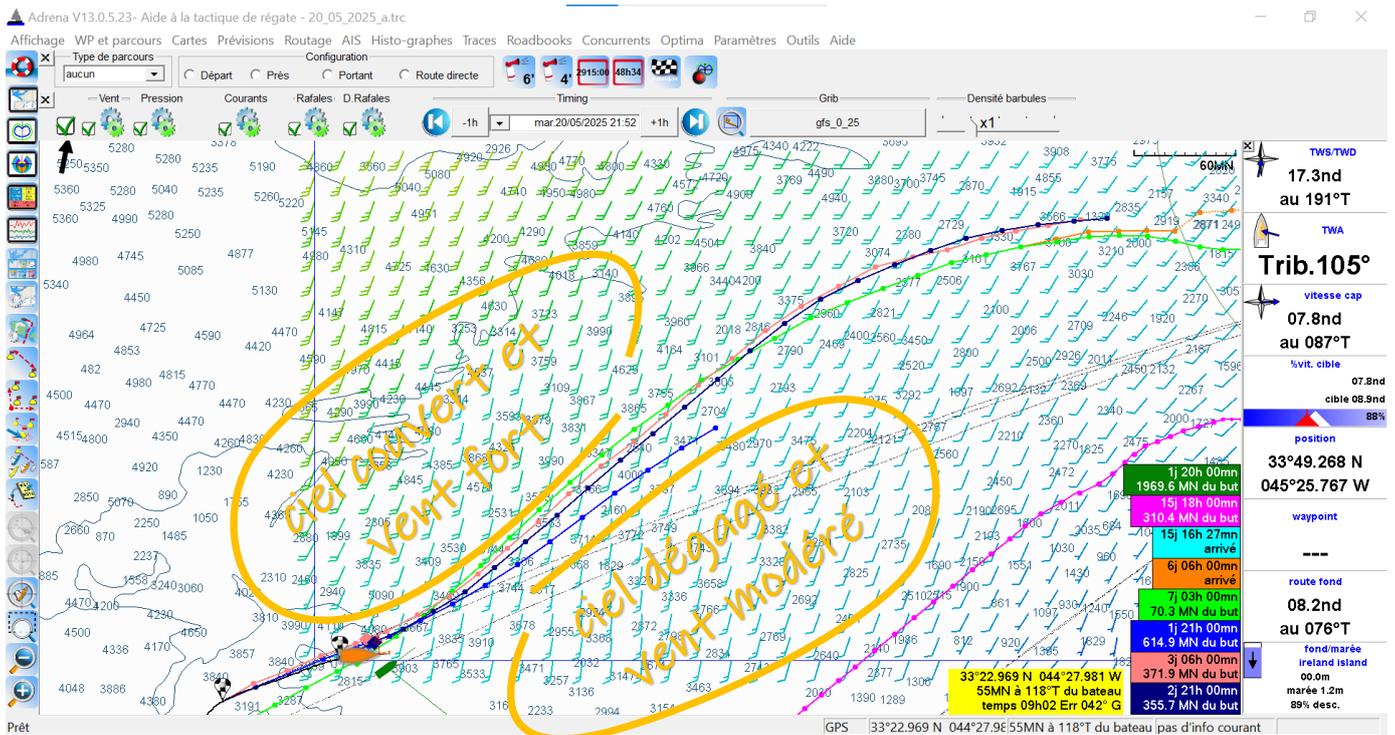
Mardi 20 mai

Comme annoncé, le vent est rentré progressivement (de 14-18 nœuds à 18-22), et il a tourné à gauche (de 206° à 188°) pendant la nuit. Aux premières lueurs du jour (il fait tout gris), par 20 à 22 nœuds de vent, j’affale le spi (après un bord de plus de 64 heures, quand-même !). Comme le vent devrait encore forcer dans les heures qui viennent, et pour pouvoir lofer d’une vingtaine de degrés, je préfère envoyer le génois que le code zéro.

La journée de mardi s’annonce donc musclée, avec un renforcement du vent pour les prochaines 36 à 48 heures. Ce sera du petit large, et des rafales annoncées de 30 nœuds pour jeudi ! On se fait bien secouer !! Et ça ne fait que commencer !!!

La position que VEGA PRIMA m’a donnée ce matin montre qu’ils sont toujours devant nous, quelque 60 milles plus au sud de notre route. Ont-ils choisi ce retour sur l’orthodromie pour éviter ce vent ? pour rester devant le front ? Avec toutes les recommandations que j’ai reçues d’aller au nord, je commence à me demander si j’ai bien fait de me laisser influencer (?).

Météorologiquement, la situation est, visuellement, assez intéressante. En effet, au milieu de l’Atlantique, en dessus de nos têtes, nous pouvons clairement observer le front (froid) qui barre le ciel dans un axe SO-NE. Du côté SE, à notre droite, on voit très bien le ciel bleu, où se trouve VEGA PRIMA. Nous, sous le front, on aura les nuages et le vent fort. Depuis des mois que je suis sous les tropiques, on pourrait dire : « *Bienvenue de retour dans les systèmes frontaux !* ».



Ce soir, pour souper, un curry rouge à la façon thaï, de la Migros (un futur sponsor ?).

Mercredi 21 mai

En début de nuit passée, une rencontre AIS un peu étrange. Le SAPHIR AF STOCKHOLM semble nettement plus lent que nous, mais sa trace AIS demeure longtemps – c'est-à-dire plusieurs heures ! – à notre côté, à faible distance. Mais nous ne le verrons jamais. Puis, soudainement, comme il est apparu, il disparaît (!??). Pendant la nuit, nous avons passé le méridien 45° ouest, et nous passons en GMT-2. Le vent commence à rentrer, avec des rafales à plus de 25 nœuds.

Au lever du jour (de mercredi, donc), avec un soleil qui se faufile sous les nuages du front. Nous croisons un pétrolier (MMSI 477 735 200). Les rafales (très fréquentes) atteignent les 30 nœuds. Ça ne nous amuse pas du tout !



Petite chance (juste ce matin ?), la mer n'est pas (encore) trop formée puisqu'on est à la limite du front, et donc au début de la zone ventée. Et, comme on est au petit large, le bateau ne tape pas. Vers 9h du matin (local = GMT-2), c'est établi à 25 nœuds, avec de très fréquentes rafales à 30-33 nœuds. Ça bombarde, ça bombarde !

Vers midi, une petite accalmie nous laisse un peu souffler. Nous nous regardons, avec Caroline : « *il est bientôt midi, tu veux manger quelque chose ?* ». Réponse en chœur : « *non !* ». C'est quand-même éprouvant le bateau dans ces conditions. En serrant un peu plus le vent que notre routage le prévoit, on a pu rester à la bordure du front. De part et d'autre de l'axe du bateau, c'est très net : il y a le ciel bleu à droite, et la grisaille à gauche.

Depuis le début d'après-midi, avec un vent autour de 20-23 nœuds, il n'y a quasi plus de vagues qui traversent le pont. Après cette matinée tonique, ça donne un peu le sentiment de musarder, mais le bateau marche toujours presque tout le temps à plus de 8 nœuds. Et, quand on met (pas souvent !) le nez dehors, ça décoiffe encore !

Il est bientôt 18h local et je viens de prendre la météo : pas de surprise, le front reste le chef d'orchestre jusqu'à demain au moins. Durant la journée de vendredi, ce sera un décroscendo, qui devrait même tourner à la pétrole dans la nuit de vendredi à samedi. Ce soir, Caroline se sent un peu barbouillée. Souper biscottes pour elle, et je me fais des nouilles asiatiques de la Coop (un autre futur sponsor ?) sans appétit. Nous sommes devenus un peu « zombiesques » après une nuit et une journée, passées tous les deux confinés à l'intérieur du bateau.



Jeudi 22 mai

Encore une nuit en mode shaker. Au début, avec 20 à 25 nœuds, puis ça a périodiquement forcé jusqu'à du 28-33 nœuds établis. Vers 9h local, ça baisse un peu, il n'y a plus que 25-26 nœuds. J'ai beau avoir confiance dans ce bateau, il y a des fois où je me dis qu'on lui demande quand-même beaucoup. J'espère qu'il n'est pas rancunier.

Les prévisions (qui n'ont pas changé depuis plusieurs jours) de ce matin confirment une diminution progressive du vent dans la journée. Ce n'est pas pour nous déplaire ! C'est comme la sortie d'un long tunnel. Depuis le lever du jour, il fait gris, et le vent diminue très lentement. En début d'après-midi (14h), il n'y a plus que 22-23 nœuds. Nous marchons toujours au petit largue, à 118° du vent réel.



Depuis ce matin, nous nous sommes croisés quelques fois avec Caroline, et avons échangé des regards un peu désolés. Ni elle ni moi n'avons vraiment dormi. Et on se rattrape comme on peut maintenant par de longues siestes. Grignotages en guise de repas de midi.

L'après-midi est un peu sur le même modèle. Le vent peine à vraiment s'adoucir, et la mer est toujours un peu brutale (heureusement de travers). Un groupe de dauphins ! Les premiers



(que l'on voit !) de cette traversée. J'espère qu'il nous reste quelques belles journées où on mettra un peu plus le nez dehors. Car, pour l'instant, c'est encore et toujours la grisaille.

Mais nous progressons vers notre destination, et, désormais, en route directe. Nous commençons à nous autoriser à penser à notre arrivée prochaine. Le premier routage complet, jusqu'à destination,

nous donne un premier ETA à Horta : le mardi 27 mai, à 11h45 GMT (13h45 chez vous).

Ce soir, à 20h25 GMT (donc 18h25 locales), le loch indique 6'083 milles (distance parcourue : 1'862 milles). Il reste 527,6 milles à parcourir.

Vendredi 23 mai

Au lever du jour, ciel pommelé et soleil timide (à peine levé). Cette nuit a été d'un calme qu'on ne connaissait plus depuis quelque temps. GV haute, le bateau marche ses 7,5-8 nœuds, toujours au petit largue, par une mer enfin redevenue amicale. Le vent est passé en dessous des 20 nœuds, et la tendance est à la baisse. Je relâche le ris dans la GV.

Sur un pont encore tout trempé de rosée (le climat a vraiment changé !), je prépare le code zéro et j'attends le réveil de Caroline pour l'envoyer. Par 14 à 18 nœuds de vent, il est rapidement établi, à 115° du vent réel. Et roule ma poule !



Bien sûr, la pétrole nous attend. Nous en avons un peu marre du mode « shaker » de ces deux derniers jours (et surtout nuits), et nous attendions avec gourmandise un temps plus léger. Mais il n'est pas sûr non plus que les caprices de la pétrole ne nous fasse pas regretter les vents plus soutenus. Ya pas à dire, on n'est jamais contents !

A midi, ce sera salade niçoise pour Caroline, et mexicaine (+tabasco) pour moi. Ensuite, petite sieste. Nos amis de VEGA PRIMA sont (ce matin) par 66 milles à notre SE. Ce serait sympa que nous nous retrouvions bientôt à portée de VHF.

Dans l'après-midi, on commence à avoir de la droite. Le spi devient une alternative au code zéro. Il est préparé et bientôt envoyé, en duo. Mais le vent baisse, en même temps que le baro monte. Normal !

À l'heure de l'apéro, ce sera terrine de canard à l'Armagnac, chips, et pain grillé. Avec une petite bière. Adossés à la paroi du roof, nous contemplons notre sillage défilier doucement derrière nous. Des vaisseaux de guerre portugais (physalies) montrent leurs jolies couleurs irisées dans une lumière de fin de journée, avec un soleil qui peine à imposer sa présence derrière la couverture nuageuse. Par-ci, par-là, de petits trous dans les nuages projettent des ronds de lumière à la surface de l'océan. Maintenant que nous sommes clairement sous l'influence de l'anticyclone, je m'étonne que le ciel soit pareillement bouché. Il y a même eu quelques gouttes de pluie.



Les voiles commencent à battre dans le petit clapot. Si nous avons pu commencer ce bord de spi avec 135° du vent réel, nous sommes maintenant à 160°, et la vitesse chute. Moteur ?

Ce soir, c'est pâtes au pesto, avec fromage râpé et poivrons grillés. Et un groupe de dauphins nous fait une petite visite ! À la tombée de la nuit, le vent reprend un peu de la gauche, et nous pouvons serrer à nouveau le vent (132° du vent réel) pour redonner au spi un peu de puissance. La vitesse passe instantanément de 3,5-4 nœuds à 5,5-6 nœuds. *Pourvou qué ça duré.*

Ce soir, à 22h25 GMT (20h25 locales), le loch indique 6'251 milles (distance parcourue : 2'030 milles). Il reste 360,4 milles à parcourir.

Samedi 24 mai

Pendant la nuit, nous avons pu faire un super bord de spi. Je n'y croyais pas trop au début, mais, en serrant de plus en plus le vent, jusqu'à 110° du vent réel, le tangon contre l'étai, et avec 8 à 10 nœuds de vent, le bateau a marché entre 6 et 7 nœuds la plupart du temps.



Et, à propos de nuit, j'ai un certain plaisir à voir leur durée diminuer. Entre les 12 heures interminables des nuits tropicales, cette nuit aura duré une *huitaine* d'heures, voire moins. C'est une approximation, car, à 6h du matin (local), le jour est levé depuis belle lurette (à préciser plus tard ?).

Ce matin, un petit vent se maintient (7-8 nœuds). Le pilote sur 112° de consigne (vent vrai), on continue sur le même modèle que pendant la nuit. Tant qu'on peut serrer le vent, le spi fait son boulot impeccablement. Mais la tendance est à la baisse. Il fait tout gris, bien que nous soyons entrés dans l'anticyclone des Açores. Je m'attendais à un grand soleil. Est-ce normal ? En tous cas, pour les derniers GRIBs, j'ai demandé la couverture nuageuse, et ça prévoit un ciel couvert pendant quasi tout le weekend.

Alors que le vent baisse (avec un spi néanmoins toujours efficace), nous avons la visite successivement de deux groupes de dauphins. Petite orgie de photos dans une matinée où un soleil timide traverse la mince couche nuageuse. Sans oublier les oiseaux et les vaisseaux de guerre portugais (physalies), toujours aussi irisés – et urticants ! D'ailleurs, des filaments seront trouvés sur l'hélice de l'hydrogénérateur. **NE PAS TOUCHER !**

Vers 10h, nous devons nous résoudre à enclencher le moteur. Probablement pour la journée (?). Un autre bateau (MMSI 316 015 560, ROAD TAKEN) nous rattrape avec une vitesse de 7,8 nœuds. Un voilier au moteur ? À la jumelle, ça a l'air d'être un gros voilier.





Une petite hirondelle vient presque se poser sur la filière. Elle se réfugie ensuite dans les plis de la GV ferlée. Et, plus tard, c'est dans la cabine (mais où ?) qu'elle se repose.

Dans l'après-midi, nous faisons face à une petite (grosse ?) galère : notre pilote tombe en panne. Le bateau fait des embardées totalement incontrôlées. Après examen de la situation, il n'y a pas de solution sur place. J'organise par mail une réparation/dépannage avec TEEM à Horta, où nous devrions arriver mardi. Il n'y aura plus beaucoup de communication car, dorénavant, nous devons nous relayer à la barre.

Ce soir, à 20h45 (GMT), le loch indique 6'364 milles (distance parcourue : 2'143 milles). Il reste 251,7 milles à parcourir.

Ce soir, à 20h45 (GMT), le loch indique 6'364 milles (distance parcourue : 2'143 milles). Il reste 251,7 milles à parcourir.

Dimanche 25 mai

Après 15 heures de moteur, et 2 heures de repos (à l'arrêt), nous préparons les voiles pour remettre en route. Par 126° du vent vrai,



on avance de nouveau (Caroline à la barre) à plus de 8 nœuds.

Et, si on revient à la dernière nuit, le fait de barrer à tour de rôle nous a récompensés d'un spectacle magique : le plancton luminescent était vraiment intense, et de nombreux groupes de dauphins sont venus jouer les torpilles lumineuses autour et en dessous du bateau pendant toute la nuit. Fa-bu-leux !

Et, à propos du bateau qui nous rattrapait hier, le ROAD TAKEN, il faut que je raconte quelque chose. Il se trouve que c'est à ce

moment-là que notre panne de pilote est venue compliquer un peu l'affaire. Par satellite, nous avons échangé avec le ministre québécois Sylvain Karpinski pour essayer de comprendre la panne, jusqu'à ce que nous nous rendions compte que c'était le capteur d'angle de barre qui était en défaut. Nous avons donc poursuivi au moteur, et avons appris plus tard - par VEGA PRIMA - qu'un bateau avait tenté de nous appeler. Nous, nous n'avons rien entendu en raison du moteur. Eh bien, ce bateau, c'était le ROAD TAKEN, et un certain Damien tentait de nous contacter. Et, ce Damien, c'est un pote de Sylvain ! Quant à savoir comment Sylvain a fait le lien entre son pote, le bateau sur lequel il se trouvait, et notre position, cela reste un mystère.

Tout cela, avec le fait que, lorsque Caroline cherchait un embarquement pour un voyage, et qu'elle en avait parlé à son pote Sylvain, et que celui-ci connaissait très bien Nicolas Schmid car ils naviguaient tous deux à Concarneau sur le même type de mini-6.50, un Vector. Ça fait quand même un paquet de coïncidences !

En début d'après-midi, nous nous résignons à remettre le moteur en route. D'après le GRIB de ce matin, cette calmasse devrait encore durer jusqu'au milieu de la nuit.



Côté carburant, on est trop court pour faire le reste au moteur, mais il devrait y avoir suffisamment de vent à partir de cette nuit, et jusqu'à l'arrivée, toujours prévue dans la matinée du mardi 27. Croisons les doigts.

Jusqu'au soir, de nombreux groupes de dauphins sont venus nous tenir compagnie quelques minutes. Également une multitude de Vaisseaux de guerre portugais, avec leurs reflets irisés, et on pourrait encore citer : un poisson lune, un groupe d'orques (leurs dorsales majestueuses alignées au loin), un groupe de baleines (leur souffle énorme sur notre arrière), et des oiseaux. Et une pauvre petite hirondelle, qui est venue rendre son dernier souffle à bord. Une grande tristesse.

Lundi 26 mai

Cette dernière journée de lundi a commencé ... pendant la nuit, après une douzaine d'heures de moteur. Nous attendions le retour d'un vent annoncé par le GRIB, qui devait nous permettre d'envoyer le spi. Vers 2h du matin (local, à GMT-1, car nous sommes à l'est du 30° de longitude ouest), je me réveille pour prendre mon quart, et nous organisons avec Caroline l'envoi du spi. Toutefois, le vent est un peu trop serré pour le spi, et nous optons pour le code zéro. Mais, à peine déroulé, ça reste encore un peu serré, et plus fort que prévu. Il faudra rouler – non sans difficulté – le code zéro, et l'affaler pour envoyer le génois. Tout ça dans une nuit noire, et sans pilote. De nuit, tous les repères visuels sont perdus, et nous galérons un peu pour maintenir le cap et établir les voiles. Je devrai encore appeler plusieurs fois Caroline pour pouvoir intervenir sur la plage avant et effectuer les rangements, avant qu'elle puisse enfin aller se coucher.

Notre dernier bord, cap au 090°, plein est, se fait dans une bonne quinzaine de nœuds de vent. Depuis cette nuit, nous étions remontés un peu plus nord que le GRIB ne le prévoyait, car nous pensions que ce serait mieux pour faire du spi sur une allure un peu plus serrée que plein vent arrière. Toutefois, le vent, que nous attendions, au 200° à 220°, a pris de la gauche, au 165°-

170°. C'est donc quasi tout le temps au près bon plein que nous passons cette dernière journée.

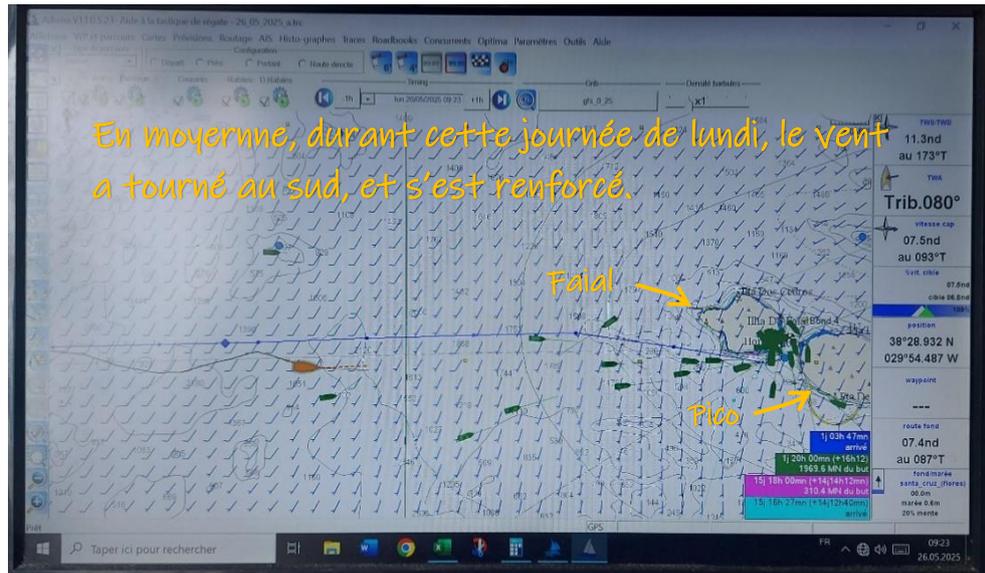
Heureusement, à cette allure, le JPK se comporte très bien barre amarrée, et je pourrai ainsi laisser Caroline se reposer. Je me contenterai de border un



peu la GV pour remonter le vent, ou choquer quelques cm pour laisser le bateau ouvrir un peu l'angle. C'est du tricotage de précision, mais j'ai les mains libres, par exemple, pour aller surveiller la route à l'ordi.

Vers 10h déjà, l'île de Pico se dégage des nuages. Faial est juste devant, mais beaucoup plus petite. En même temps, les échos AIS se multiplient à l'écran, sur Adrena. Tous convergent entre les deux îles, vers notre destination : Horta, sur l'île de Faial.

VEGA PRIMA doit se trouver parmi les petites silhouettes vertes de l'écran, mais le nom des bateaux n'apparaît pas toujours lorsqu'on place le curseur dessus. Ils sont assurément devant nous, et nous n'allons pas tarder à les retrouver.



Ces dernières heures sont toujours interminables. Au réveil de Caroline, nous reprenons à tour de rôle la barre pour faire avancer au mieux le bateau. Nous retrouvons certains navires ren-

contrés sur le parcours, notamment le « bateau fantôme » du mercredi 21 mai, le SAPHIR AF STOCKHOLM, avec lequel nous échangeons quelques mots par la VHF.



Au moment où nous allons nous présenter à l'entrée du « Canal do Faial », entre les îles de Faial et de Pico, un important groupe de dauphins nous fait une réception royale. Ça fait un plaisir tout particulier, et symbolique, alors que nous terminons à Horta une étape importante de notre traversée océanique. Cela n'a rien de banal, et nous avons la chance de le vivre, avec tous nos sens.



Il était 18h « locales » (mais 19h sur place, car GMT est l'heure légale adoptée aux Açores), ce lundi lorsque nous entrons dans l'avant-port de Horta. Le quai de la Capitainerie était déjà occupé de tout son long par trois rangées de bateaux à

couple. Nous prenons place, en 4ème rang, à côté d'un Oceanis 430, dont le propriétaire nous offre son aide pour prendre nos amarres. Et voilà une bonne chose de faite, pensions-nous, et une fin de traversée qui se présente, somme toute, sans la moindre difficulté pour trouver un emplacement. Il faut dire que le mois de mai est une période de grande affluence des bateaux qui rentrent des Antilles avant la saison des cyclones. Nous sommes très contents. Vite, allons à la douche !



Mais le soulagement n'aura été que de courte durée. Un agent de la capitainerie nous ordonne d'aller nous mettre dans la baie, à l'ancre. Nous nous exécutons, et, après avoir ancré, sorti l'annexe, l'avoir gonflée, sorti le moteur de 2,5 CV, et laissé le bateau en vrac ... nous nous dirigeons vers les pontons en dessous de chez Peter. Nous pouvons enfin prendre contact avec la terre ferme, sur le quai, mais c'est la terre ferme qui se dérobe sous nos pieds. Nous éclatons de rire avec Caroline, alors que nous essayons dignement de suivre une ligne droite sur les pavés. Non, nous n'avons pas (encore) bu !

Quant à la douche – que nous attendions avec impatience après presque trois semaines de bouurlingue –, nous apprenons que les sanitaires ferment à 19h30. Nous sommes juste trop tard ! Nos premières formalités vont se concentrer sur nos messageries et de la bière fraîche. Dans la foule, nous retrouvons les équipages de bateaux qui ont emprunté le même parcours, et nous partageons les émerveillements et expériences de nos traversées. Ça bouillonne, ça bouillonne chez Peter !



Et, parmi les bateaux de la Transquadra, nous retrouvons les équipages de NETRA LEUSKEL (Philippe, son frère Didier, et Lucie) et de CHAAC (les Méditerranéens, avec Lydie, Antoine et Nicolas). Nous apprenons que les équipages de MASCARPONE (Hugues et famille), de LOGODENN (Baptiste et Éric) et de COHESION IN-

TERNATIONAL (Alexandre et famille) viennent de repartir.

Nous retrouvons aussi le fameux Damien, du voilier canadien ROAD TAKEN. Équipier sur ce bateau de 24 mètres, il est arrivé à Horta au petit matin, et c'est lui qui a pris la photo de notre arrivée (sur recommandation de Sylvain Karpinski ?). Avant même d'avoir mis pied à terre, nous avons la surprise de trouver cette photo (ci-contre) sur nos téléphones !



Il y a aussi Ann-Pascale, Pascal, et Didier (VEGA PRIMA), avec qui nous avons navigué depuis la Martinique. Ils sont arrivés une poignée d'heures avant nous, mais nous ne les retrouverons que le lendemain. Il était minuit et demi (local) bien dépassé, lorsque, Caroline et moi quittons la terrasse du « Peter Café Sport » pour retrouver notre annexe et rentrer au bateau.

Du mardi 27 mai au samedi 7 juin

Durant la traversée, j'ai eu la confirmation que Cédric allait nous rejoindre pour la seconde étape. Il arrivera à Horta le 4 juin. Mais il y aura en priorité la livraison du capteur d'angle de barre, qui était tombé en panne. L'envoi par la poste étant très incertain dans un délai raisonnable (et le weekend de l'Ascension n'arrange rien), nous avons convenu avec nos amis de TEEM à Lorient de l'envoyer en Suisse, chez Cédric.

Nous avons donc une bonne semaine pour faire un peu connaissance avec les Açores. Avec Ann-Pascale, Pascal et Yvan, nos amis de VEGA PRIMA, nous visitons la Caldera du volcan, au centre de l'île de Faial, et le phare de Ponta dos Capelinhos, à l'extrême ouest, et sur Pico, les vignobles de la région de Madalena



* Dans notre progression de l'ouest vers l'est, on a changé notre fuseau horaire « solaire local » selon la longitude de la façon suivante (arbitraire) :

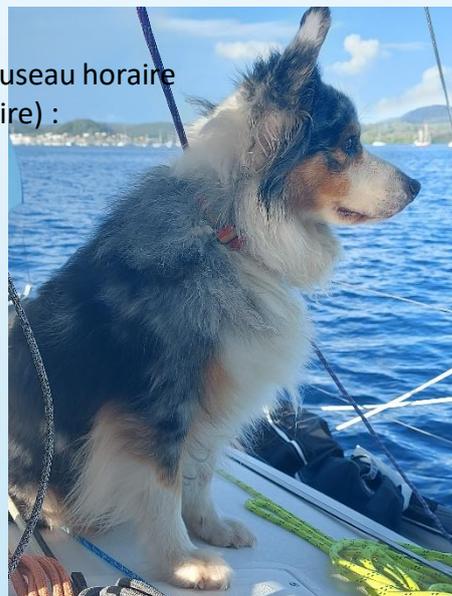
TU-4 de 075° à 060° (la Martinique)

TU-3 de 060° à 045°

TU-2 de 045° à 030°

TU-1 de 030° à 015° (les Açores)

TU-0 de 015° à 000° (Greenwich)



Jannick, Jean-Claude, Roxane, David
(FLORES)
Damien
(ROAD TAKEN)



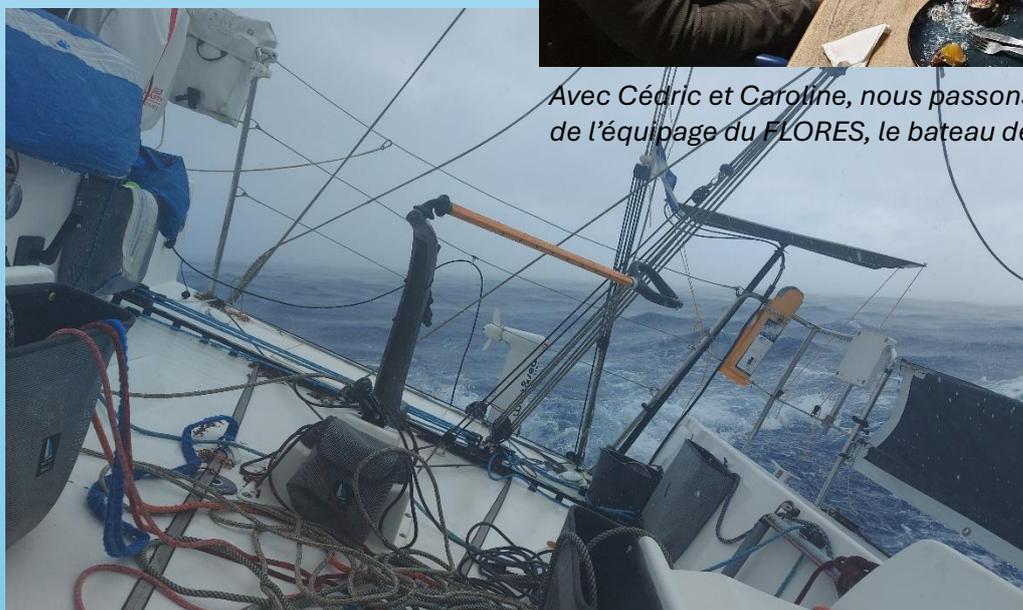
Distance parcourue :
2'401 milles.

Durée :
16 jours, 2 heures, 11 minutes

Moyenne :
149,2 milles par 24h.

Vitesse moyenne :
6,2 nœuds.

Avec Cédric et Caroline, nous passons une dernière soirée en compagnie de l'équipage du FLORES, le bateau de Jean-Claude, et de Damien.



Martin, mon voisin
à la Martinique