

J'ai déjà beaucoup de miles dans les bottes dans pas mal d'endroits de la mer, de celle des Antilles (surtout) à celle de Méditerranée en passant par les Océans Atlantique, Indien et Pacifique, mais ça a toujours été à proximité des côtes dont je n'ai jamais été à plus de 3 jours.

L'envie de rester éloigné de la terre pour une longue durée me tenait depuis longtemps, mais l'opportunité ne s'est jamais présentée quand j'en avais le temps. Maintenant que j'en dispose de plus (de temps) je me suis créé l'occasion en allant chercher sur internet une traversée qui pouvait me convenir quant à la durée, les lieux de départ et d'arrivée.

C'est ainsi que j'ai répondu à une annonce qui proposait un embarquement de Dakar pour une arrivée aux Antilles françaises à partir de fin Janvier 2005 . Ça colle !!!

Trouver un billet d'avion pour Dakar en Aller simple n'est pas facile, les agences ne délivrant que des billets AR. L'ambassade du Sénégal me confirme qu'il faut un billet AR quand son office du tourisme me dit que je peux prendre un aller simple si j'apporte la preuve que je ne fais que transiter au Sénégal.

Finalement, je trouve sur internet un billet d'avion à prix intéressant (309€ vendu par NF sur un vol Air Sénégal !) et me fais envoyer par le propriétaire du bateau une attestation comme quoi j'embarquais avec lui dans les jours suivant. A l'arrivée à Dakar, on ne me demandera rien !

J'avais retrouvé à Orly une équipière qui embarque avec moi, et en arrivant, un taxi

nous emmène à Hans Marina où nous trouvons le bateau : un catamaran Punch 12,70 en bois époxy construit en Martinique.

Nous rejoindront le lendemain 2 autres équipiers recrutés comme nous par internet .

Au total nous serons 6 au départ : le propriétaire, néo-retraité de l'enseignement (comme moi), une fille d'une 50taines qui a pris un congé sabbatique d'un an de l'hôpital, ma compagne de vol, médecin retraitée aussi, un pilote également à la retraite et un ingénieur informaticien en pleine activité !!!

Tous ont déjà beaucoup navigué mais peu ont une transat à leur actif ; le propriétaire avait ramené son bateau de Martinique l'année précédente.



Arrivé le 27 Janvier à Dakar, nous quitterons le port le lundi 31 après avoir fait l'avitaillement du bateau pour 3 semaines environ et se régaler de produits locaux dont des cigales. Le marché de Dakar, je connais !

On longe l'île de Gorée et c'est parti pour 310 miles vers le grand large, en fait cap sur les îles du Cap Vert qu'on devrait atteindre dans 3 jours. Ça souffle progressivement de plus en plus fort, ce qui nous amène à prendre un ris dès que le vent dépasse 25nds. La première nuit et première journée en mer se passe bien (sauf pour l'ex-pilote qui n'est pas bien et finira même par ne plus quitter sa couchette) malgré des conditions musclées et donc un bateau qui tape, secoue, craque avec un bruit infernal (c'est un cata !). Au cours de cette traversée, on récoltera beaucoup de poissons volants tombés sur le pont ou le trampoline : je n'en avais jamais vu autant et d'aussi gros au point que nous en ferons un repas à 5 !

L'un d'eux m'a même percuté au visage pendant que j'étais à la barre, soit à plus de 2 mètres de la surface de l'eau. Plus tard j'en

recevrai un autre à l'épaule dans les mêmes conditions.

Le mercredi midi on aperçoit l'île plate de MAIO qu'on contourne par le sud en laissant la capitale Vila Do Maio à tribord pour aller mouiller dans un endroit calme près du village de Calheta.

Un tour de l'île en voiture nous fait découvrir le mode de vie rustique de ses habitants.

Le lendemain AM des pêcheurs viennent nous vendre des langoustes et on part pour l'île voisine de PRAIA, île principale de l'archipel à 32 miles. C'est du grand large avec 25nds de vent apparent qui nous donne une vitesse que je n'avais encore jamais atteinte : 20nds sur un surf ! Mais je ferais mieux plus tard au cours de la traversée : 22 contrôlés à 17,6 au GPS.



La capitale SANTIAGO est construite pour l'essentiel sur un promontoire qui en fait son originalité. Bien que très animée, il nous sera impossible de trouver ces cartes postales. On y passe la journée suivante pour compléter l'avitaillement en fruits et légumes et faire un peu de tourisme sur la côte ouest : Cidade Velha, Saliniero, Aguas Verdes, Porto Mosquito minuscule.

Notre ami ex-pilote décide de nous quitter ici où il y a des liaisons aériennes, car il ne s'est toujours pas amariné et il craint que ça dure ! Il renonce donc à la grande traversée.

Départ ce samedi soir (22H) pour l'île suivante : FOGO, l'île volcan, distante de 51 miles. L'approche dans la matinée du dimanche se fait à une vitesse record à cause de l'effet venturi qui s'ajoute au vent déjà fort. On tarde un peu à réduire et quand c'est fait, on tombe en panne de vent à l'abri de l'île ! L'ascension du volcan en voiture nous fait voir un paysage impressionnant car il a craché il y a qq années.

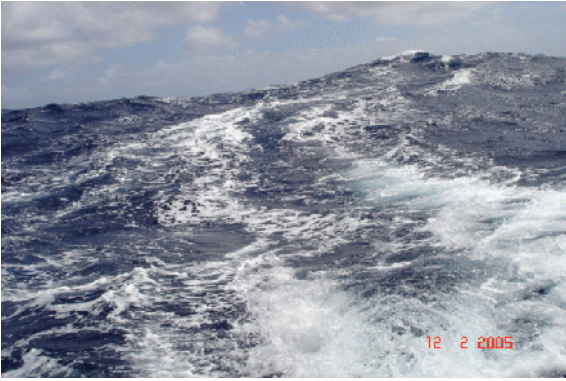


Départ matinal (avant l'arrivée du douanier) le lendemain car nous n'avions pas le droit de rester faute de bureau d'immigration ! La clearance de Santiago ne suffit pas.

Dernière île abordée : BRAVA, toute proche à 15 miles. Très sauvage, avec un petit port mal protégé sur la côte au vent. Il faut vraiment avoir confiance dans sa navigation et s'approcher de très près pour le voir ! Encore une île volcan, mais éteint celui-là. Ce qui lui donne une configuration très montagneuse. Du petit port en bas, on monte par une route pavée (comme dans toutes les îles du Cap Vert) pittoresque, jusqu'à la capitale. La journée de ce lundi 7 Février permettra d'aller y faire les dernières courses avant de mettre le cap sur le large.

On lève l'ancre à 18H avec 2161 miles devant nous pour allier St. MARTIN notre destination. Cette fois j'y suis ! L'organisation des quarts se confirme comme elle avait commencé : 1H ½ de 21H à 6H avec un « stand by » de l'équipier qui prendra la suite dans le carré et 2H dans la journée ; le capitaine prend toujours le quart de 0H30 à 2H et les 5 équipiers se partagent le reste en se succédant par roulement . Ça a très bien fonctionné, même si les réveils étaient souvent difficiles après qq heures de sommeil difficile à trouver dans un bateau autant secoué et aussi bruyant !

Et ça commence fort : gros vent, grosse mer , très cahoteuse, avec une houle mal organisée. Le cata est bien secoué mais avec 2 ris et le génois roulé en conséquence on marche quand même entre 10 et 15 nds au grand large ! Au lever du jour, le vent moins fort permet de renvoyer toute la toile pour maintenir le même vitesse.



On navigue ainsi sans problème pendant plusieurs jours, tantôt au grand largue, tantôt vent AR avec les voiles en ciseaux. Mais c'est difficile à tenir avec une houle de 3 à 4 m désordonnée et irrégulière. Par 16/ nord, nous sommes à la l'interface des alizés de NE établis plus au Nord et des vents erratiques de l'équateur. De ce fait, notre route louvoie au portant pour garder un bon appui des voiles au grand largue. A la barre, chacun se régale en tentant de battre le record de vitesse : les 15 nds sont souvent dépassés, parfois même 20 mais le loch est très généreux (15 à 20% d'exagération). Mais c'est un vrai plaisir de repérer la grosse vague qui arrive par derrière pour tenter de lancer le bateau et la surfer, même si on s'écarte temporairement du cap prévu !

On marche comme ça à bonne vitesse jusqu'au lundi 14 Février où la barre des 1.000 miles parcourus est franchie.

Changement de décor le lendemain : le vent est tombé, on se traîne à $\frac{3}{4}$ nds et ainsi pendant 4 jours. Nos prévisions de date d'arrivée sont sérieusement rallongées ! On en profite pour réparer un coulisseau de grand voile. Dimanche 13 Février, enfin une journée bien ensoleillée qui de plus nous permet de prendre une petite dorade à la traîne. Lundi une tentative de spi avorte : entre les mouvements du bateau le vent est devenu si faible qu'on lui substitue un alizé Volvo. Une halte vers midi pour prendre un bon bain : un vrai plongeon dans la « grande bleue » ! C'est la première fois depuis le départ qu'on a vraiment chaud. Je profite aussi de ce temps calme pour m'initier au sextan, mais c'est bien compliqué quand il faut se référer aux tables et calculs ! Vive le GPS !

Entre voile et moteur, nous progressons lentement jusqu'au samedi 19 où le vent revient progressivement et nous permet de retrouver une vitesse de 10 à 12 nds. Ce qui ne nous empêche pas de prendre quelques

belles dorades coryphènes qui amélioreront les repas, car le frais commence à se faire rare. Avec le vent, la grande houle revient, cette fois mieux organisée, ce qui permet à nouveau de se faire plaisir avec de beaux surfs et tenir une bonne moyenne (193 miles en 24H). Ce temps va continuer jusqu'à l'approche de St.Martin. Au cours de la dernière nuit, on voit d'abord les lumières de St.Barthelemy avant de contourner St.Martin par le nord pour aller mouiller dans la baie de Marigot à 6H. Je l'ai faite, ma transat !!!

Bilan : c'est aussi facile qu'on me l'avait dit dans la mesure où le bateau est en bon état et la préparation bien faite. Vent portant tout le temps sauf entre Dakar et les îles du Cap Vert où nous étions au près. Très peu de bateaux rencontrés : un la nuit est passé loin derrière nous et un seul cargo à croisé notre route à peu de distance. La pêche a été bonne dans la dernière semaine. Il y avait un tour prévu pour la confection des repas, mais ça a été plutôt à l'initiative et au goût de chacun sans qu'il y ait le moindre problème.

Le propriétaire et son bateau devaient ensuite descendre en Martinique pour aller au chantier y faire qq améliorations avant de poursuivre son « tour » avec l'intention d'arriver à destination (La Nouvelle Calédonie) dans 2 ans. Les 2 filles cherchaient un autre embarquement pour aller vers les Iles Vierges ou St.Domingue (elles ont trouvé) et l'informaticien et moi reprenons l'avion pour Paris.

Cette expérience me conforte dans l'envie de refaire une transat, mais cette fois en solo : je suis très désireux de me confronter à une navigation solitaire de (relativement) longue durée. Mais c'est autre chose de trouver un bateau pour cela....

Maurice SINET

