

TRANSATLANTIQUE

Les alizés

en famille

Nous l'avons fait! 2 200 milles en 13 jours, 8 heures et une poignée de minutes. Ce fut notre Route du Rhum à nous, arrosée comme il se doit à l'arrivée par... une pluie diluvienne.

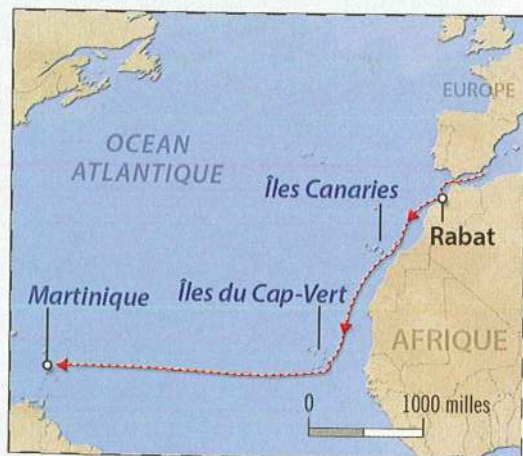
Texte et photos : Damien Bidaine.



LA ROUTE DES ANTILLES

est une affaire de patience. Il s'agit tout d'abord d'attendre que les conditions météo soient favorables puis, une fois en route, occuper ces journées qui ont une fâcheuse tendance à se ressembler. Patience ou impatience. Il suffit de faire le tour des pontons de la petite et unique marina du Cap-Vert à Mindelo pour capter l'excitation et l'envie commune à tous les marins de mettre les voiles au plus vite : ça parle gribis, alizés, bulle anticyclonique ; ça discute routage, stratégie, équipements ; mais surtout, ça trépigne d'impatience, car les alizés tardent à s'établir. Bref, chaque matin ou presque, nous décidons d'appareiller et chaque soir nous reportons notre départ, refroidis par une immense zone de calme au large du Cap-Vert qui nous obligerait à faire une route au sud durant plusieurs jours dans du petit temps avant de pouvoir enfin mettre le cap au 270, vers la Martinique. Pourtant, le principe d'un départ en transat depuis le Cap-Vert est d'être, dès les premières heures de navigation, dans la veine des alizés et sur la route directe. Pas question donc de s'imposer un crochet encore plus sud. Une analyse météo qui se confirme un matin avec l'arrivée d'une poignée de voiliers participant au rallye de l'ARC, partis depuis une semaine des Canaries, mais dans l'incapacité de faire route à l'ouest ! Ce petit jeu météo-stratégique va user nos nerfs pendant une semaine, d'autant que certains de nos copains partent malgré tout, laissant alors planer un doute dans nos analyses... Doit-on nous aussi larguer les amarres ? Une semaine de tergiversations c'est court, mais sachant que voilà déjà quinze jours que nous explorons Mindelo, c'est très long ! Non pas que la ville de Césaria Evora ne soit pas une escale accueillante, bien au contraire, mais on en fait vite le tour, et puis notre esprit est déjà là-bas, aux Caraïbes...

Pourtant, l'archipel du Cap-Vert ne manque pas de charme. Nous l'avons abordé par l'est début novembre en atterrissant à Sal, la plus orientale des cinq îles qui composent les îles au vent du Cap-Vert après une navigation agitée depuis les Canaries. 30 nœuds au bon plein sur une mer courte et croisée. 845 milles

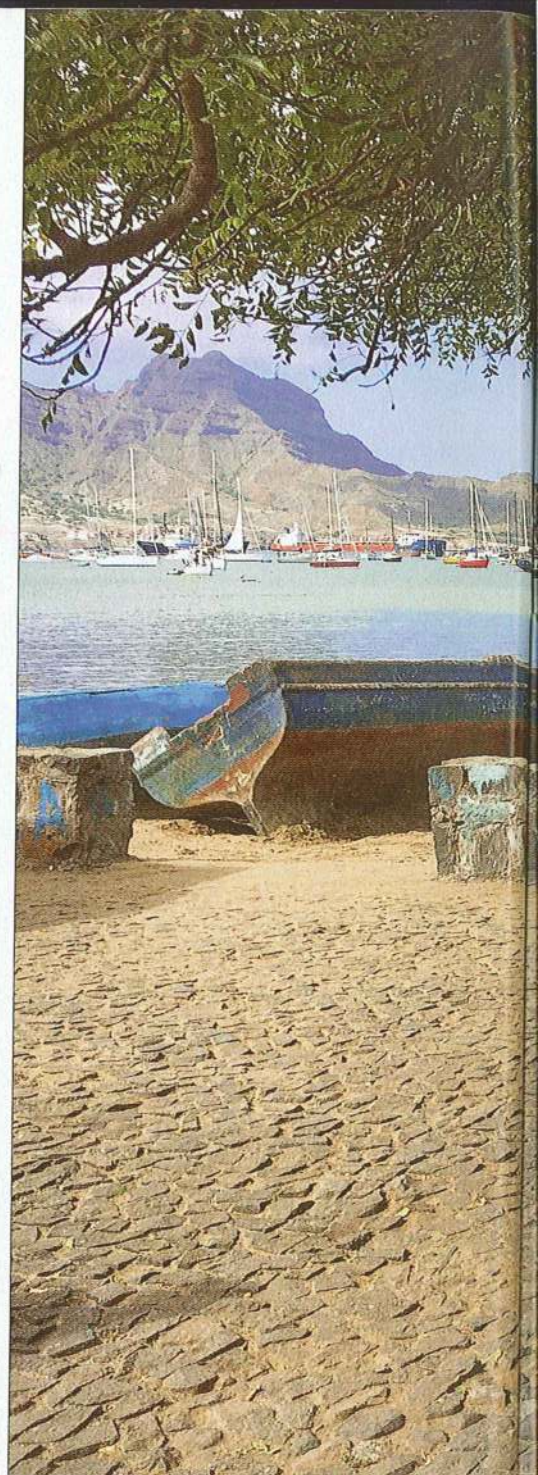


▲ Par le Cap Vert, on raccourcit la transat.

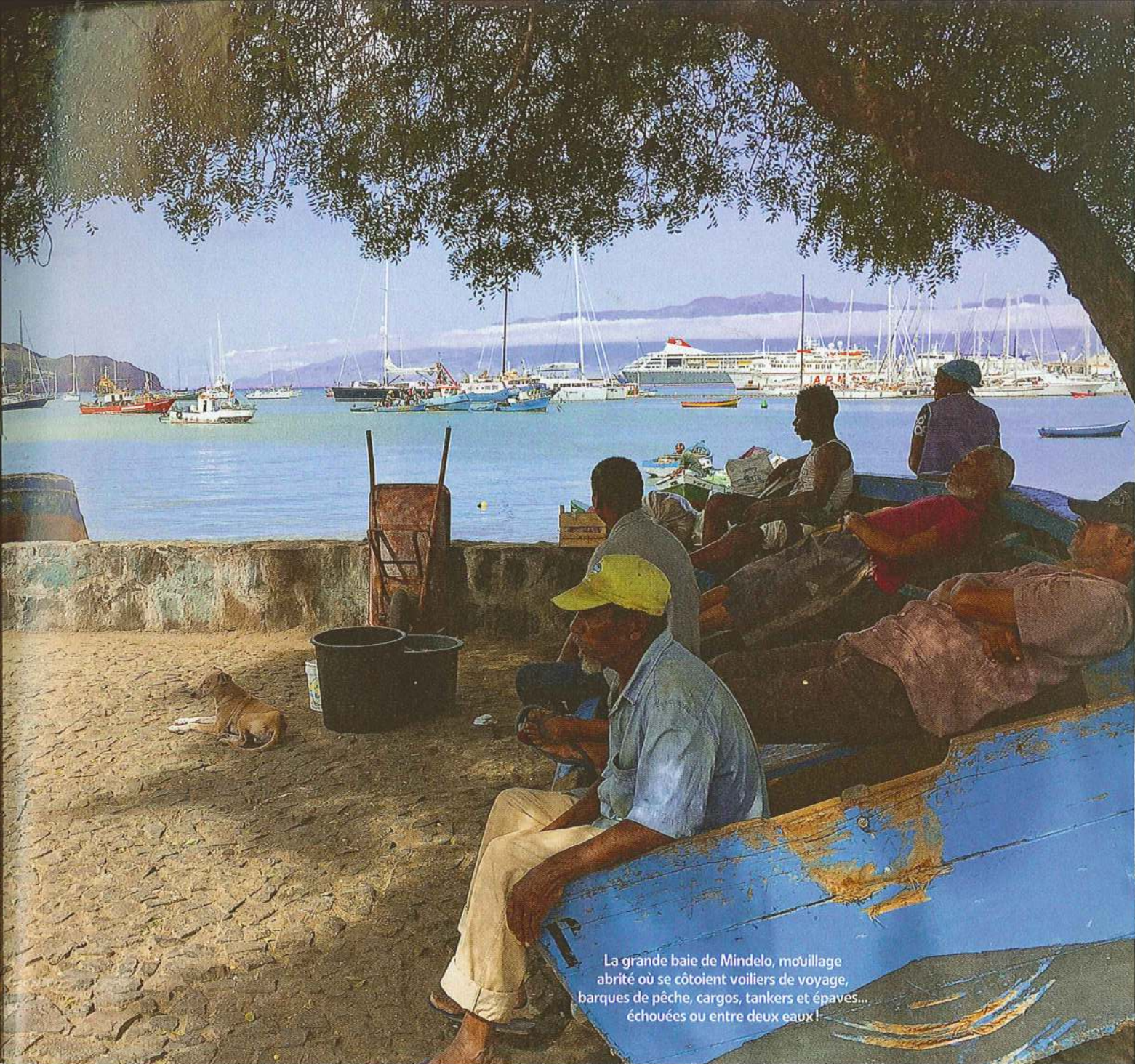
abattus en cinq jours avec des pointes à 16 nœuds et des « grosses vagues » comme le racontent les enfants, mais aussi un taquet de chariot de GV cassé, trois pare-bat' arrachés par une vague et la housse de protection de la plancha envolée ! Rien de grave pour ce galop d'essai sportif avant la transat qui confirme le bon feeling que nous avons avec *Lolito*, dont le comportement dans la mer formée nous rassure, même s'il lui arrive d'embarquer un peu d'eau ! Si personne à bord n'a été effrayé par les conditions rencontrées, nos estomacs ont été suffisamment malmenés pour qu'une question se pose : et si c'était la même chose pendant les quinze jours de la transat ?

LES CAP-VERDIENS SONT D'HABILES PÊCHEURS

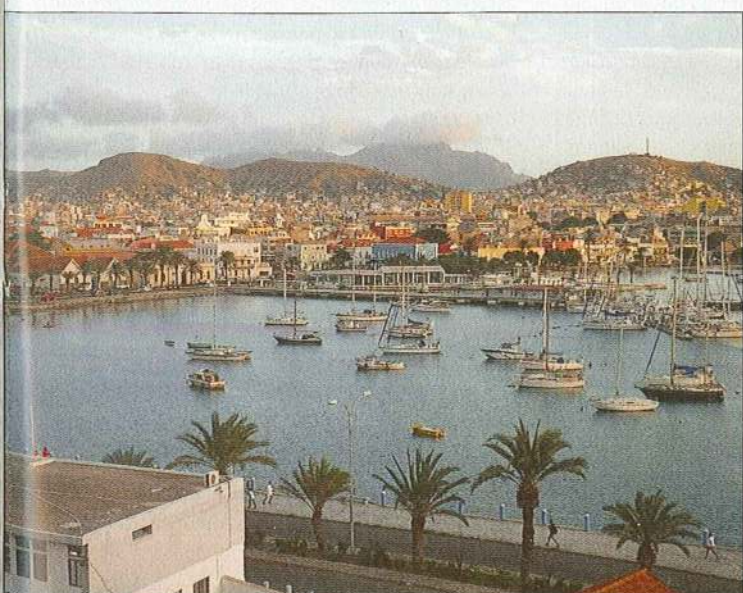
N'y pensons plus et profitons du Cap-Vert, de ses paysages et de l'ambiance bon enfant mi-africaine mi-caraïbéenne qui y règne. Si, aux Canaries nous avons retrouvé après notre escale marocaine les codes de la vie européenne, nous voici de nouveau transportés sur le continent africain : la nonchalance, la bienveillance et la gentillesse des Cap-Verdiens sont sans nul doute un des atouts de l'archipel. Il faut certes faire avec l'empressement des jeunes gardiens d'annexes – dont on ne sait jamais s'ils veulent nous aider ou nous couler ! – et éviter de se promener trop tardivement dans Mindelo, surtout les week-ends lorsque les esprits s'échauffent après la fête. On retiendra plutôt que beaucoup de Cap-Verdiens ont de bonnes notions de français (qui reste la première langue étrangère enseignée), et qu'au vu de leurs marchés bien fournis, ils sont d'habiles pêcheurs. Heureusement, car ce n'est pas en fruits et en légumes que nous serons gâtés. Ici la terre est pauvre, l'eau douce rare et l'agriculture n'est que de subsistance. Résultat, la plupart des denrées sont rares et chères. Après la très désertique Sal, surtout connue pour ses salines et que nous quittons rapidement, nous mouillons devant Tarrafal sur San Nicolao. Autre île, autre ambiance. Aux rivages caillouteux de Sal succèdent ici de vertigineuses falaises au pied desquelles on débarque, foulant alors un sable noir intense. Sur cette terre de contrastes, les maisons de Tarrafal ont trouvé leur place entre plages et falaises. Quelques échoppes, un « Chinois » vendant de tout, un marché couvert, un débarcadère pour les pêcheurs, une poignée de restaurants et un café avec accès à la Wi-Fi... Le bonheur du plaisancier ! Quant au mouillage, les plus chanceux auront pu y observer quelques tortues marines mais méfiance : les effets de site sont redoutables et peuvent engendrer des rafales à plus de 60 nœuds ! Pour l'instant, rien à craindre. Le temps est clair, c'est l'heure d'une virée express dans l'île à l'arrière d'un taxi collectif. L'occasion de découvrir de l'intérieur la



majesté de ces reliefs tourmentés découverts depuis le large et de s'initier au confort tout relatif de ces voies pavées d'un autre temps qui sont aux fondements du réseau routier de l'archipel. Étonnante immersion dans la vie cap-verdienne dont on effleure pour la première fois l'incroyable pauvreté de la terre et des hommes, mais aussi la modernité et le bon niveau d'instruction des habitants. Un sentiment qui sera confirmé sur San Vicente dont les terres arables sont encore plus rares et l'agriculture confinée aux quelques oasis parsemées dans une étroite plaine centrale. En réalité, seule Sao Antao, au relief si particulier sort son épingle du jeu, réussissant à la fois à capter l'essentiel du tourisme attiré par le très large éventail de trecks et une bonne part de l'agriculture grâce à ses sources d'eau douce, les seules de l'archipel. Si cette île est indiscutablement la plus belle, sa côte inhospitalière ne dispose d'aucun mouillage sûr, même pour la journée. Il faut donc se



La grande baie de Mindelo, mouillage abrité où se côtoient voiliers de voyage, barques de pêche, cargos, tankers et épaves... échouées ou entre deux eaux !



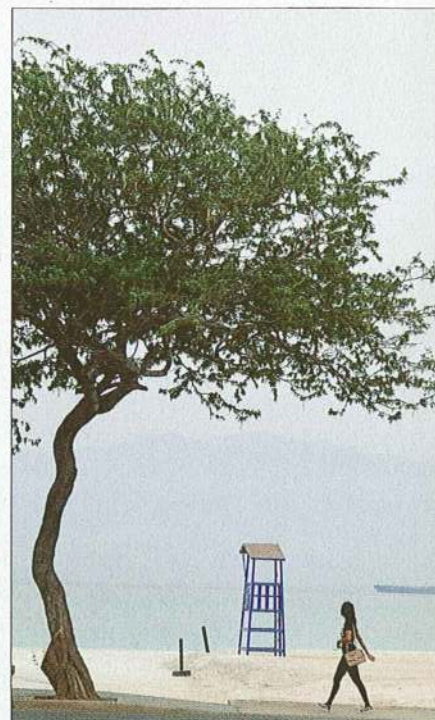
▲ Marina Mindelo, au cœur de la ville, est moderne et sécurisée, mais particulièrement casse-amarres.



▲ En transat depuis 20 minutes et déjà chacun à son poste : Matthieu veille, les enfants jouent, et nous, on profite !



Le magnifique salut des dauphins que l'on ne verra malheureusement plus de toute la transat.



▲ Le Cap Vert a de très belles plages souvent désertes. Ici celle de Laginha, face à San Antão.

résoudre à s'y rendre en ferry depuis Mindelo. Les mouillages sûrs ne sont en effet pas légion dans l'archipel, seuls deux ou trois sont référencés pour chaque île. En revanche, par temps clair il faut oser s'aventurer au plus près de la côte pour découvrir des mouillages diurnes à la beauté sauvage. Le plus beau est sans doute celui de l'île déserte de Santa Luzia en bordure d'une immense plage de sable clair s'étendant sur près de 3 milles. Un mouillage venté et solitaire sur la route de San Vicente offre une dernière respiration avant de plonger dans l'effervescence de la marina de Mindelo, point de ralliement de tous les plaisanciers sur le départ.

Marina Mindelo, autrefois peu sûre, aujourd'hui surprotégée, parfaitement équipée, dispose même de son propre bar flottant. Mindelo la Portugaise, avec sa tour de Belem miniature, ses maisons décrépies au charme désuet, ses scènes musicales – Césaria Evora oblige – et son magnifique marché aux poissons rehaussé d'azulejos colorés. Mindelo l'Africaine, où se marchande sur le pavé régimes de bananes, manioc et patates douces. Mindelo l'Occidentale, avec ça et là d'étonnants commerces flambant neufs tout droit sortis d'un centre commercial européen. Il ne faut cependant pas se fier à cette apparente profusion de marchandise et de savoir-faire, notamment lorsqu'il s'agit de préparer une transat : pas question de devoir entreprendre ici de gros travaux d'entretien ou de réparation d'un voilier. Des copains rencontrés ont dû s'improviser tour à tour grutier, conducteur de camion et stratifieur suite à une voie d'eau sur leur voilier... Pour notre part, nous n'y trouverons pas la carte papier de la transat malencontreusement

oubliée en métropole. En revanche, pour l'avitaillement de base Mindelo dispose de tout : fruits, légumes, riz et pâtes à profusion, laitages, céréales, eau et rhum local. Qui plus est, les supérettes livrent à quai. Seule manque un peu de charcuterie fraîche. Sur *Lolito*, l'heure est en effet à l'avitaillement.

QUAND PARTIR ? LA DICTATURE D'EOLE

On compte sur une traversée de vingt jours maximum, soit quarante repas pour trois adultes et deux enfants. La bonne idée que nous retiendrons fut la conception d'une petite affiche plastifiée permettant au bosco du jour de concevoir d'un coup d'œil un plat original en piochant ses éléments parmi trois familles préétablies : la base (pâtes, riz, œufs, semoule, pommes de terre, galettes); l'accompagnement (tomates, haricots, pois chiches, maïs, oignons, petits pois, poivrons, champignons); les protéines (saucisses, pâtés, sardines, thon, confits, jambon). Sans oublier les extras (fromage râpé, épices, ketchup) et les desserts (laitages et fruits). C'est pratique, rapide et au final ça nous a permis de ne jamais faire deux fois le même repas durant toute la transat ! Le 24 novembre : nous voilà fin prêts. L'avitaillement est à bord, de même que notre équipier. Car si nous traversons bien en famille, c'est avec l'aide bienvenue de Matthieu – mon grand frère, qui plus est un bon marin – pour qui il était inconcevable de ne pas participer à notre aventure ! Nous voilà donc dans les starting-blocks, au bar de la marina, à analyser impatientement la météo, imaginant mille scénarios là où il n'en existait

finalement qu'un : attendre qu'un flux de nord-est s'installe sur l'Atlantique. Le 30 novembre la situation s'éclaircit, nous appareillons en début d'après-midi. Beau temps, belle mer pour ce départ tant attendu. Le vent est faible – une dizaine de nœuds –, *Lolito* glisse tranquillement à 5 nœuds sur une mer calme. Nous voilà enfin extraits de la baie de Mindelo, cap à l'ouest. La bonne humeur générale est vite transformée en euphorie collective avec nos premiers – et derniers ! – trophées de pêche : une, deux puis trois jolies dorades, de petite taille mais suffisantes pour assurer deux repas à tout l'équipage. Ces premiers jours à un rythme de sénateur nous permettent de nous caler. Les trois adultes assureront des quarts de nuit de quatre heures chacun. Laure fera le premier, je prends le deuxième et mon frère assurera le troisième quart, sans que l'on ressente le besoin de tourner, chacun y trouvant son compte. En journée, pas de quart établi, disons une surveillance collective du plan d'eau... Ce n'est pas tout à fait conforme à la règle, mais c'est une organisation qui semble être commune à beaucoup de voiliers en transat. De toute façon, en journée un autre facteur entre en compte : l'occupation des enfants. Un job qui va prendre tout son sens dès que la mer va forcer, car Line et Milo – eux – ne sont jamais en manque de sommeil, ne ressentent jamais le besoin de s'isoler ni de somnoler et ont toujours faim. En bref : il faut jouer, lire, raconter, dessiner, observer, commenter, nourrir ! Une chose est certaine, on nous avait « vendu » la transat comme de longues glissades océaniques, une parenthèse hors du temps dédiée à la lecture et à la contemplation de l'océan. Sur *Lolito*, hormis quelques pages



**“ Le mouillage de l'anse
Figuier est moins fréquenté
que Sainte-Anne. ”**



de magazine, aucun adulte n'a eu ni le temps ni le loisir de lire ne serait-ce qu'un seul livre. Il faut dire que le rythme s'est très vite accéléré... Quatre jours après notre départ, le fameux flux de nord-est s'est installé, assurant un vent constant de 20 nœuds et avec lui une mer courte et bien formée. On est loin de la longue houle océanique tant promise. Le code D jusqu'alors de mise est enroulé au profit du génois tangonné qui restera à poste pour le reste de la transat et le frein de bôme Gyb'Easy est mis à poste. Un allié indispensable tant le nombre d'empannages intempestifs fut important sur la fin du parcours. Tout est maintenant bien en place, *Lolito* sous pilote 24/24 h avance bien, on fait

des moyennes de 6,5 nœuds, parfois 7. C'est grisant de glisser comme ça et très satisfaisant de voir notre position avancer aussi régulièrement sur la route directe. A bord, deux attitudes divisent les adultes : Laure et Matthieu font le décompte des jours nous séparant de la Martinique, se félicitant de notre moyenne journalière lorsqu'elle est supérieure à celle de la veille, s'interrogeant longuement lorsqu'elle est inférieure sur les raisons d'une telle contre-performance !

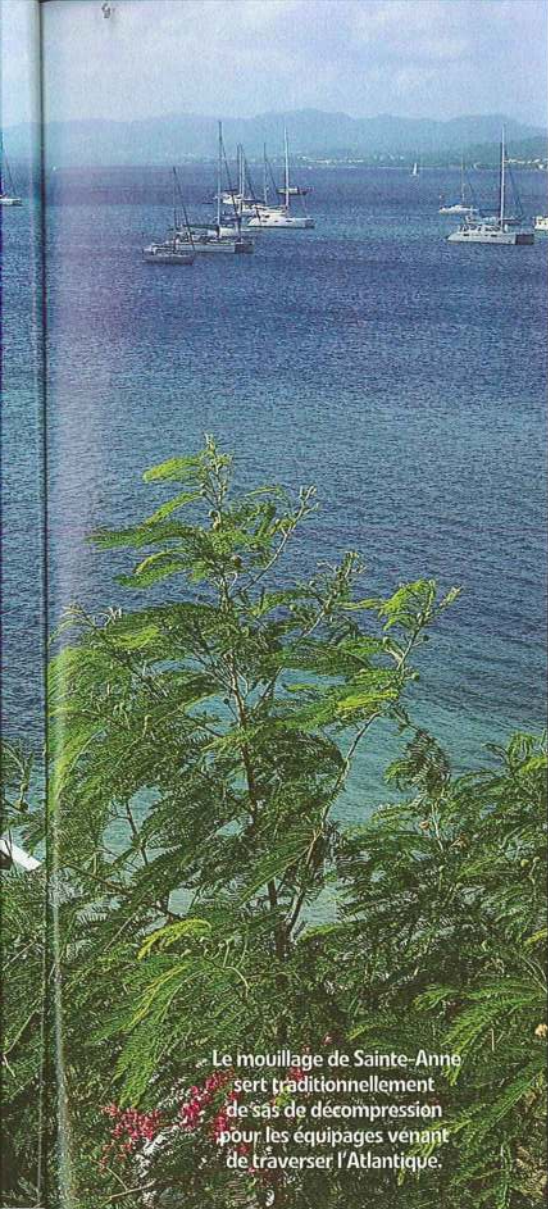
NOUS NAVIGUONS TROP VITE POUR PECHER

Pour ma part, je préfère ne pas participer à ce décompte quotidien. Oublier le temps qui passe en espérant être heureusement surpris par notre chrono à l'arrivée, tel est mon objectif. Et puis j'ai une autre préoccupation : impossible de pêcher à l'allure où nous filons ! Et quand, par miracle nous avons une touche, nous perdons tout : poisson, leurre, hameçon... Mal nous en a pris, nous n'avons aucun bas de ligne en acier à bord et *Lolito* semble n'attirer que des thazards aux dents acérées ! Les jours s'égrènent tandis que la météo stable ne nous oblige à aucune manœuvre. Nous resterons sous grand-voile haute et génois tangonné pendant dix jours pleins. Seuls le vent

forcissant et les grains des trois derniers jours nous obligeront à prendre un premier, puis un second ris dans la grand-voile. Trois manœuvres en une dizaine de jours, un record ! L'unique souci viendra d'un problème de recharge lié à une mauvaise installation de l'alternateur qui le rend inopérant. Pour charger nos batteries, nous ne pourrions compter que sur les panneaux solaires qui ne peuvent étaler seuls notre consommation quotidienne, aidés un temps par l'hydrogénérateur (que nous perdrons cinq jours avant l'arrivée), nous obligeant à couper le frigo et à limiter l'usage du 220 V. Rien de grave, mais du confort en moins et le regret de n'avoir jamais regardé – avant la transat – si, lorsque le moteur tournait, les batteries chargeaient... Malgré ça nous continuons notre progression vers la Martinique toujours sur la route directe, toujours sous pilote, avec de plus en plus d'air de sorte que, malgré la réduction de la voilure, notre moyenne grimpe jusqu'à 7,5 nœuds. En revanche, entre les grains le ciel se dégage de moins en moins... S'est-on trompé de cap ? Filons-nous vers la Bretagne ? Notre arrivée au large du Marin sous un crachin persistant pourrait le laisser penser. Heureusement, l'eau à plus de 30° dans laquelle nous nous précipitons tous à peine l'ancre mouillée devant Sainte-Anne nous remet les idées en place : pa ni pwblem,



▲ Sardines à l'huile et au beurre sur *Lolito* ! On ne se refuse rien au milieu de l'Atlantique...



Le mouillage de Sainte-Anne sert traditionnellement de sas de décompression pour les équipages venant de traverser l'Atlantique.

DES CHOIX TECHNIQUES VALIDES

Excepté le problème d'alternateur qui a gâché la traversée, techniquement *Lolito* a très bien encaissé la transat. Aucune casse et des outils de navigation qui ont répondu à toutes nos attentes, en particulier les quatre équipements ci-dessous.



▲ *Lolito* à la pompe avant le départ. Nous consommons moins de 50 litres de gasoil mais en pure perte puisque l'alternateur était hors service.

nous sommes bel et bien aux Antilles ! Avouons-le, nous désertons alors très vite *Lolito*. Non pas que nous ayons besoin de prendre une certaine distance les uns avec les autres, disons simplement que l'enfermement sur un voilier, quelle que soit sa taille, n'est pas naturel et que la perspective de marcher, courir, mais aussi de s'attabler tous ensemble dans un endroit stable était depuis trois jours le principal sujet de nos discussions. Quels enseignements alors tirons-nous de cette transat express de 2199,9 milles effectuée sans accroc en 13 jours et 8 heures ? D'abord, la satisfaction de l'avoir fait, plutôt rapidement et plutôt facilement. Ensuite, la certitude que nous avons eu raison d'attendre la bonne fenêtre puisque nous arrivons deux jours après des copains partis une semaine avant nous, mais aussi la déception de n'avoir pas réussi à pêcher une belle grosse dorade. Nous avons aussi acquis la certitude qu'une transatlantique c'est quand même monotone... Enfin, cette belle et longue navigation a fait naître en nous un doute sur le retour. A-t-on vraiment envie de relancer les dés de la chance dans une transat retour où les risques de gros temps ne sont pas négligeables ? Pour l'instant, nous ne nous posons pas la question et préférons noyer dans les eaux chaudes et turquoise des Caraïbes cette interrogation née au milieu de l'Atlantique ! ■

- Le gyropilot **NKE** a continué, comme depuis le début de notre périple, à assurer seul le maintien du cap, jour et nuit, quel que soit l'état de la mer sans jamais décrocher. Seule la goupille du vérin hydraulique (une sécurité) a cédé à mi-parcours, mais sans conséquence. Les informations du pilote ainsi que toutes les données des capteurs sont reprises sur l'écran polyvalent multigrapic placé près de la barre à roue et qui, grâce à un angle de lecture très large, nous permet de lire les informations sans avoir le nez dessus. L'installation électronique **NKE** est complétée par une télécommande et une box **Wi-Fi** qui envoie les informations de navigation vers notre iPad, ce qui permet d'avoir un répéteur mobile à disposition : deux outils qui ont véritablement été utiles durant cette transat pour contrôler à distance la route de *Lolito*.

- L'afficheur multigrapic reprend aussi les informations de notre transpondeur **AIS MA-500TR Icom**. Un budget important à l'installation, mais ô combien précieux durant cette transat. Nous l'avons vécu : un supertanker a très clairement infléchi sa route pour passer au large dans notre sillage. D'où l'importance de voir les autres (ce que fait un récepteur **AIS** classique), mais surtout d'être vu par les autres (ce que seul fait le transpondeur). Le modèle

retenu, haut de gamme, l'a été pour une raison principale : il est autonome. Branché comme la **VHF** directement sur les batteries pour limiter les éventuels dysfonctionnements, il dispose de sa propre antenne et de son propre écran d'affichage. Nul besoin alors, pour assurer la veille, d'allumer un lecteur de cartes, un ordinateur ou une tablette.

- Pour nos communications satellites, le choix — décrié, car l'appareil doit être associé à un smartphone — de partir avec l'Iridium Go fut pleinement satisfaisant. Nous n'avons jamais connu de difficulté à récupérer notre météo grâce à une parfaite symbiose de l'appareil avec l'application **Weather 4D**. Nous avons pu téléphoner tout en gardant le contrôle des minutes incluses dans le forfait, mais aussi échanger très régulièrement, et gratuitement, mail et SMS avec nos proches.

- Enfin, pour la navigation (faite sur iPad), si **Navionics mobile** tournait en arrière-plan pour enregistrer notre trace et établir nos statistiques — si chères à une partie de l'équipage —, c'est **Weather 4D** qui avait notre préférence, car c'est sur cette application que nous réactualisons tous les deux jours notre routage. Un routage, il est vrai, pas très compliqué puisque nous avons quasiment suivi l'orthodromie.