TRANSAT ARC : Novembre à décembre 2012

4 chefs de bord du GIC, se retrouvent pour traverser l'Atlantique sur un RM 12m

L'aventure commence en 2010 : Bernard connait bien Thierry qu'il a rencontré dans sa vie professionnelle. Thierry est propriétaire d'un RM 12 m sur lequel il navigue essentiellement en Bretagne. En naviguant ensemble, Bernard lui vante la **formation perfectionnement CDB du GIC**, et Thierry, qui n'a jamais navigué au **GIC**, s'y inscrit. En mai 2011, Thierry demande à Bernard de l'accompagner en Irlande où il n'est jamais allé en voilier. On teste la nouvelle batterie à combustible et le panneau solaire tout neuf. C'est lors de l'escale aux Iles Scilly que le projet surgit : chacun évoque ses rêves et ils décident de faire la Transat sur le RM. Bernard parle de l'ARC, Atlantic Rallye for Cruisers, organisé par les anglais et Thierry inscrit le voilier en janvier 2012 : c'est parti !

En janvier, Thierry demande à Bernard de trouver 2 autres équipiers confirmés : c'est naturellement vers son frère Yves et vers Antoine, tous deux **CDB au GIC,** qu'il se tourne. Il leur en a parlé en naviguant avec eux en Norvège, sur le bateau du **GIC**, **Cléa II** : eux aussi partagent ce rêve de traverser l'Atlantique ! 3 chefs de bord compétents et expérimentés, qui ont l'habitude de naviguer ensemble et qui s'apprécient, c'est l'équipe qu'il fallait à notre ami Thierry !

En avril, les 4 se retrouvent 3 jours à Groix pour une navigation et jeter les bases de la préparation du bateau.

Bernard rédige une check list détaillée pour préparer le bateau, mise à niveau pour une navigation hauturière, et pour la Transat : on passe en revue les Voiles, le Moteur et l'énergie à bord, la Sécurité, la Navigation et Communication, le Médical, le matériel et pièces de rechange ; en utilisant l'inventaire du bateau du **GIC**, le classeur détaillé de l'ARC et avec sa solide expérience, cela permet d'être assez exhaustif !

En mai, Thierry, Antoine et Bernard se retrouvent une semaine à Lorient pour préparer le bateau : installation d'un frein de bôme, fixation de cadènes articulées de sécurité, en fond de cockpit, achat d'une bouée Silzig et installation des deux systèmes « Homme à la mer », achat de la dotation médicale pour navigation hauturière. Bilan énergétique, avec installation de feux de

mât à led et lumières de carré à led. Mise en place des pinoches sur chaque vanne. Installation de feux de route à plat pont, en double de ceux de la tête de mât, système de sécurisation de l'ancre sur le davier.

Puis, suite à un incident sur le bateau, qui lui vaut de repasser en chantier, Thierry fait changer les haubans et installer une drisse de secours. L'équipe se retrouve une semaine début août pour finaliser la mise à niveau du bateau : installation du téléphone satellite Iridium, installation de la balise de détresse EPIRB. Préparation des Grab bag, contenant fusées, vivres de secours, GPS. Installation de toiles anti –roulis, installation d'une 3ème batterie de service.

Fin Août, Thierry fait la traversée du Golfe de Gascogne, par petit temps, escale à Lisbonne, puis laisse le bateau à Madère. Bernard, en charge du médical, envoie au CCMM de Toulouse, les fiches médicales individuelles, la liste de la dotation pharmacie du bord, et réalise un book médical pour le bord. Fin septembre, Thierry et Bernard descendent le bateau aux Canaries et sécurisent les fixations du parc batterie. Puis Bernard y reste 2 semaines en octobre avec un équipage du ***GIC*** pour faire la tournée des Iles (lire récit par ailleurs).

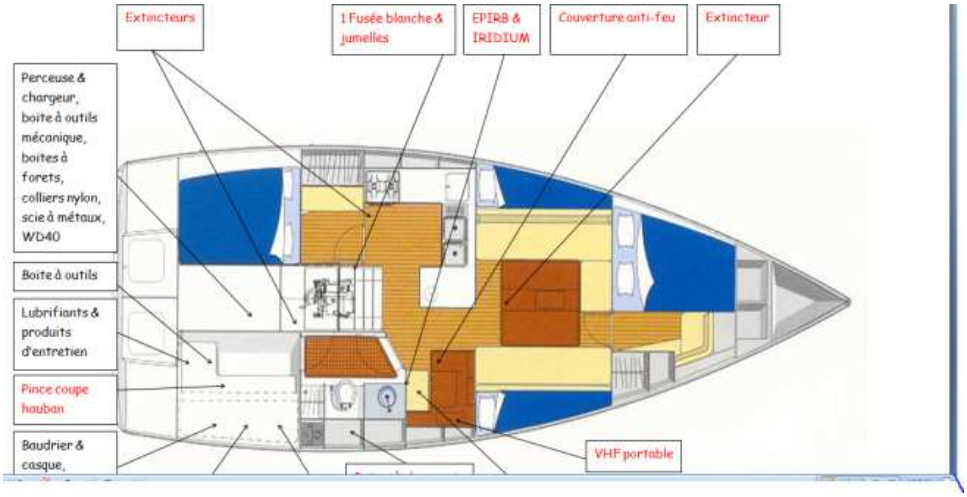
Antoine prépare son road book habituel (c'est lui qui fait ce topo du perfectionnement CDB au ***GIC*** !) et conforme son ordinateur pour la réception des fichiers météo via Iridium. Les 4 se retrouvent une semaine avant le départ de l'ARC, à Las Palmas, pour finir la préparation du bateau : montée en tête de mât, assurer toutes les manilles, installation d'une table de cockpit, complément de poulies, hale-bas, barber-haulers, installation d'un cale pied en fond de cockpit, etc. Antoine a apporté son ordinateur avec le logiciel Maxsea, Bernard vient avec son sextant et ses tables, son baudrier de montagne, un casque et un GPS de secours.

La préparation d'un voilier de haute mer est une fabuleuse expérience ! Le voilier « Golang » est un RM 12m de long, 4,22 m de large, biquille avec un tirant d'eau de 1,80 m. Réservoirs eau 3x 200 l et réservoirs Gasoil 2x 80l. Nous embarquons 6 jerrycans de 25 l de GO en complément, soit un total de 300 l de GO, et plus de 500 milles d'autonomie. Nous embarquerons 200 l d'eau douce en bouteilles, 40 l de vin, des bières.

L'Arc organise des séminaires de mise au point d'environ 1H30 : Downwind sailing, Médical tips, Rigging, Provisionning, Sextant, Routes and Weather, séminaires synthétiques, de rappel, bien faits. Un contrôle de tous les points sécurité est réalisé par les organisateurs, sur chaque voilier, c'est du sérieux ! Et bien sûr, les anglais adorent se retrouver autour du traditionnel apéro chaque soir ! Nous irons aussi dans un bon restaurant italien avant le départ !

Nous faisons notre liste de courses, entre autres 10 kg de fromage, 3 kg de jambon fumé, 20 kg de fruits, etc. que nous installons dans des filets aérés et bien sûr un tableau, indiquant où tous ces vivres sont rangés ! Nous approvisionnons pour 25 jours de vivres.

Des tableaux indiquant les vannes d'entrée/sortie d'eau, les éléments de sécurité, la fiche abandon du voilier, sont affichés. Tableau des quarts : nous décidons de faire des quarts seuls, sur un rythme tournant, 2h30 de nuit, 3 h le jour. Nous avons un pilote automatique !



L'équipement en énergie permet d'être autonome : la consommation du pilote, des instruments et du frigo est compensée, le jour, par le panneau solaire, la nuit, par la batterie à combustible. Nous ne descendons pas en dessous de 12,8 volts de charge.

Le départ est prévu dimanche 25 novembre, mais une dépression tropicale, avec des vents de 35 nœuds, une mer de 3 à 6 m de creux est attendue ! Les organisateurs décident de reporter le départ au mardi 27. Seuls partent les bateaux en course, souvent avec un équipage pro.

Il y a 254 bateaux inscrits. **GOLANG**, notre voilier porte le n° 231, n° attribué en fonction de la longueur. Nous découvrons que notre 12 m est un petit bateau ! Et que la moyenne se trouve plutôt vers 16 m ! Il n'y a que 10 bateaux français participants, nous sympathisons et ils seront tous dans les premiers à l'arrivée ! Nous organisons un apéro sur le ponton, pour tous nos voisins. Sous nos barres de flèches bâbord, flottent les pavillons de nos régions respectives, Savoie, Bretagne, Pays Basque, St Malo, et celui du **GIC** ! Cela suscite des questions.

Mardi 27 novembre, le départ est donné à 11h ! La sortie du port, de plus de 200 voiliers, par vent de 15 nœuds, est un gentil embouteillage, mais chacun est respectueux des autres bateaux, c'est le côté positif des anglo-saxons ! Nous avons revêtu nos chemises blanches au nom du voilier !

La foule nous acclame de vivats, « Good Luck ! » Les klaxons sonnent ! Instant d'émotion…nous ne reverrons la terre que 18 ou 25 jours plus tard ! 18 jours de traversée est notre objectif ! Le ciel est noir, annonce d'un grain qui arrive.

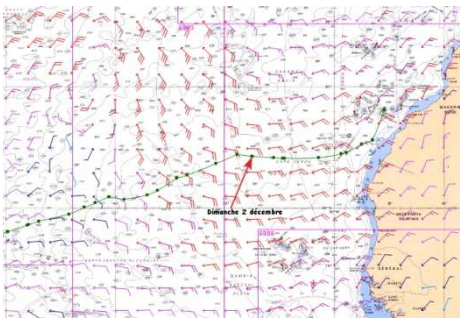
Le vent monte rapidement à 20 nœuds, puis à 28 nœuds, nous passons rapidement à 2 ris et trinquette, et les cirés sont sortis avec les harnais ! Cap plein Sud, en nous dégageant de la côte, le bateau est à 10 nœuds ! Parfois il part au surf à 13 nœuds. Fort heureusement, nous avons préparé avant le départ le déjeuner et le dîner ! Emotion du départ et griserie de la vitesse. Toute la nuit nous aurons force 6, rafales à 7.Nous démarrons les quarts à deux. Nous essayons de dormir par tranche de 3 h, mais le bruit du vent et des vagues, le bruit intérieur des assiettes, verres, bouteilles etc. nous fait difficilement trouver le sommeil. Nous allons, dès le

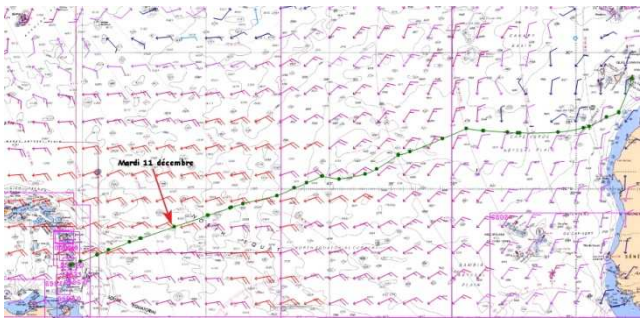
lendemain, caler tout ce qui bouge à l'intérieur, mais il manque des racks pour assiettes et verres, alors les rouleaux de PQ feront l'affaire ! Le vent est ENE 6 à 7, mer 3 à 4 m de creux.

Le lendemain midi, 2 d'entre nous ont le mal de mer, froid et fatigue… nous trouvons le bon équilibre de voiles et revenons au quart seul et récupérons.

Nous trouvons notre rythme : tous les repas se prennent ensemble, petit déjeuner vers 8h au lever du soleil, déjeuner vers 13h et diner vers 18h30 à la nuit tombante. Des quarts de routine ont aussi été mis en place : vérifier l'état des produits frais, tour sécurité du pont, vérifier le niveau batteries.

Enfin, séance de téléchargement des fichiers météo : analyse collective, choix stratégie de route, décision collégiale !

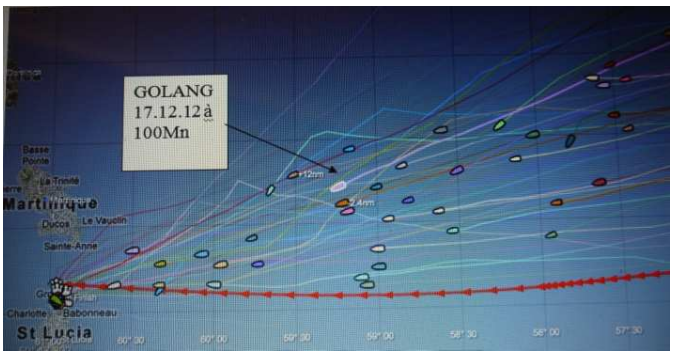




En faisant notre requête fichiers météo, nous envoyons aussi régulièrement un mail à nos familles et en recevons en retour ! Le bonheur !

Au départ, l'ARC a installé sur le balcon arrière, une « Yellow Brick », balise qui émet en permanence notre position, via satellite. Nos familles et amis peuvent ainsi facilement suivre notre avancée sur le site de l'Arc.

La flotte, le 27/11, après le départ



La flotte, le 17/12 vers l'arrivée

Pendant 2 nuits, force 7, nous avons affalé la GV pour plus de sécurité et éviter l'empannage accidentel, mais nous ne marchons qu'à 5 nœuds, et perdons 2 nœuds de vitesse. Nous trouvons le bon équilibre avec trinquette et génois tangonnés. Le bateau repart à 7 nœuds, ce sera notre vitesse moyenne pendant toute la traversée, soit environ 165 milles / 24h. Nous ferons au mieux 180 milles /24h et au mini 138 Mn /24h.

Les jours et les nuits se succèdent … magnifiques couchers de soleil, arcs en ciel en travers de la route, passages de grains, nuits étoilées : Orion est là, entouré de Sirius et Aldébaran, et non loin Jupiter. Pendant 8 jours nous sommes en cirés, vestes et pantalons, nous avons l'impression de faire des traversées de la Manche sans fin ! Puis le short remplace le pantalon de ciré, et enfin le polo, la veste de ciré ! L'horizon n'est pas toujours visible, mais nous faisons quelques points au sextant : la latitude est bonne, mais nous avons 15 à 20 milles d'avance en longitude ! Sur le routier de l'Atlantique nord, ce n'est qu'un trait de crayon ! Antoine, qui met la ligne à l'eau, ramène un soir une belle daurade coryphène, 80 cm, 4/5kg, bleu vert. Bernard la vide et la découpe en filets : une partie sera cuite au four sur un lit d'oignons et tomates, l'autre sera marinée au citron vert. Délices !

Chacun a apporté ses lectures : des classiques, Lord Jim, L'Odyssée d'Homère, des livres sur la Chine et un récit de Patagonie !

Aux dires de ses co-équipiers, Bernard aurait des hallucinations, il voit dans les nuages des amants qui s'enlacent, pourtant eux ne voient rien ! Mais quelques jours plus tard, eux aussi commencent à voir des formes … Le vent est stable à 20 nœuds avec quelques rafales à 25 nœuds dans les grains. Nous filons 7/8 nœuds. Le bruit reste fort, c'est la poulie qui grince, le foc qui se regonfle, la vague qui éclate contre le bordé ! Le sommeil reste difficile à trouver !

Nous lançons le spi asymétrique de 105 m2, par 15 nœuds mais dans une survente à plus de 20 nœuds, il éclate … on le répare avec du scotch à spi.

Chacun fait la cuisine et la vaisselle, très spontanément : nous faisons repas froid à midi : salade composée, repas chaud le soir : gratins de légumes, quiche lorraine, pâtes à toutes les sauces. La navigation se fait en heure TU, mais nous reculons nos montres tous les 15° de longitude .Seul Bernard garde l'heure TU pour la navigation astro. Parfois l'équipe monte sur le pont en pleine nuit, des rafales à 30 nœuds nous obligent à réduire les voiles. Chacun sur le pont ou dans le cockpit porte en permanence brassière et harnais et se croche à la sortie.

Nous avons attendu plusieurs jours pour ouvrir notre première bouteille de vin, tellement les estomacs ne se sentaient pas bien ! Mais maintenant nous cherchons chaque occasion à fêter ! Les premiers mille milles, à mi parcours : le 5 décembre à 20 h, nous sommes au milieu de l'Océan, à 1400 milles marins de toutes terres, à l'Est comme à l'Ouest ! Ce soir, mer et ciel sont noirs, on ne voit pas l'horizon : notre poète dit assister à l'étreinte du ciel et de la mer, étreinte de toute évidence passionnée, nous en percevons les frissons qui parcourent la mer, et l'écume des vagues sur notre étrave ! Le reste de l'équipage n'a rien vu …

Mais cette mer formée provoque beaucoup de bruit et le sommeil reste difficile à trouver, sauf pour celui qui est venu avec ses boules Quiés ! On se demande ce que l'on fait dans cette galère ! On se dit que finalement la navigation côtière, avec ses escales, ce n'est pas si mal !

Côté navigation, notre choix au départ a été de suivre les recommandations de l'ARC en prenant la route sud par les Alizés, et non la route nord, plus difficile. Nous faisons donc du plein sud au départ, en pensant passer à 250 milles au NW des Iles du Cap Vert. Nous visons les points recommandés dans « Routes de grandes croisières » de Jimmy Cornell : AN 514 ,20°N, 30°W puis AN 515 15°N, 40°W. Nous adaptons notre route en prenant en compte l'angle par rapport au vent : nous voulons rester en deçà des 60° et pas au-delà des 160°, pour faire marcher le bateau à minimum 7 nœuds et prendre en compte la VMG. Mais plus tard, le cap nous portant sur les côtes d'Afrique, nous virons cap plein Ouest.

Nous souhaitions descendre prendre la route des alizés, mais finalement nous prenons la route Nord, proche de l'orthodromie : la carte météo nous indique des vents de NE 20/25 nœuds, tandis qu'au Sud les vents sont à 10/15 nœuds. Mais nous n'avions pas regardé le fichier des vagues…

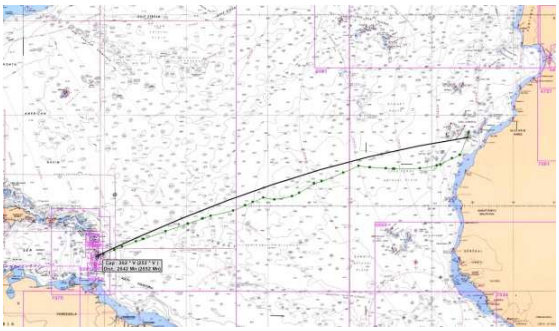
Nous ne voyons plus aucun voilier, mais il est vrai que le rayon de visibilité sur un voilier n'est que d'environ 6 milles. Nous croiserons un cargo et un pétrolier, sur la route Cap Vert-Canaries .Il faudra attendre de se rapprocher des Antilles, pour voir un paquebot, qui nous rattrape et vient droit sur nous. Nous appelons en VHF pour lui demander s'il nous a vus ! Il nous répond positivement et ajuste sa route de 5° pour passer à un peu plus d'½ mille : les passagers sont sur le pont, les flashes crépitent !

Jusqu'au 3 décembre nous naviguons à la latitude 24° puis cherchons à descendre. Le 7 décembre, nous fêtons le passage du 20ème parallèle, nous continuons à chercher à descendre en latitude en optimisant la VMG. Le 8 décembre, il nous reste 1000 milles à parcourir ! Cela s'arrose !

Question santé, chacun a sa bouteille de 1,5 l d'eau marquée à son initiale, pour sa consommation journalière. Toilette corporelle quotidienne, rasage de près permettent de garder la forme ! Deux d'entre nous seront assez rapides pour sortir nus, se laver sous une pluie averse ! Chacun aura ses petits bobos. Surtout aux mains car le bateau bouge énormément dans cette mer formée : une râpe qui dérape et emporte un morceau des pouces de Bernard et Thierry, un couteau qui glisse, avec une belle entaille pour Yves et le sang qui n'arrête pas de couler, mais l'infirmière du bord s'en sort plutôt bien.

Dimanche 9, nous apercevons un voilier qui nous dépasse, spi haut ! Depuis la nuit du départ, nous n'avons vu aucun bateau, les voiliers se sont éparpillés sur la mer. Nous décidons de lancer le 2ème spi, un Parasailor à tuyère de 140 m2. Cela va faire 3 h que le spi est haut, par 18 nœuds de vent. Soudain Yves pousse un cri : « le Spi ! Lofe ! » La drisse de spi vient de se rompre …le spi chalute ; nous le remontons par l'arrière, mais il s'accroche et se déchire …. Le constructeur du mât a installé une pièce type pontet, où passe la drisse après sa sortie du mât ; on avait bien pensé que c'était un point faible… et proposé d'installer une poulie; le frottement permanent dans une mer formée a fait le reste.

Lundi 10, nous franchissons le 50ème méridien. Nous prévoyons notre arrivée dans la journée du 14 décembre… nous commençons à nous relâcher, à utiliser davantage l'eau des réservoirs ! Les journées se déroulent au rythme des quarts, des routines, des repas, de la météo. Chacun vaque ensuite à ses occupations, sieste, lecture, écriture, méditation.



En comparant nos routes, on se dit que l'on a bien suivi la route de Christophe Colomb, lors de son 4ème voyage ! À gauche, en vert notre route et la ligne noire l'orthodromie.

Le 13 décembre, nous constatons un cisaillage sur la barre de flèche bâbord ; notre montagnard, Bernard monte au mat, constate que le support en acier est intact et tient bon mais que l'aluminium est cisaillé sur 4cm. Il faudra réparer à l'arrivée et nous installons les bastaques.

Le vendredi 14, le vent faiblit. A 16h 15 la Terre est en vue ! À 30 milles, nous distinguons enfin les pitons de Sainte Lucie, et la Martinique sur tribord. Nous passons la ligne d'arrivée à 18h locale (23 h en France). Nous avons mis 17 jours, 11 heures 02 secondes, pour faire 2830 Milles marins ! Nous sommes 143èmes, et 100èmes sur 200 de la Cruising division. De nombreux voiliers de 16/17 m sont encore derrière nous. Une place nous est attribuée à la marina de Rodney Bay : accueil en musique de steel band, corbeille de fruits, bouteille de Rhum ! L'aventure se termine, le rêve est réalisé !

Nuit au sommeil écrasant. Au matin, nous donnons le linge à laver et passons l'après midi à la plage. Il fait 33°, l'eau est à 24° …

Le dimanche, location d'une voiture pour faire le tour de l'île : nous explorons des sites au nom magique : Marigot Bay, les Deux Pitons. Soirée autour d'un Ti Punch, ou d'un planteur…

L'équipe

Marigot Bay

Les Deux Pitons

Lundi, grand nettoyage du bateau, fonds, planchers, pont.

Mardi 18, nous appareillons à 8h30 pour rejoindre La Martinique, marina du Marin, vent E force 5. Arrivée à 12h30, et sans place à la marina, nous mouillons par 7m de fond. Nous passerons deux jours à visiter Fort de France, Saint Pierre, et commencerons l'ascension de la Montagne Pelée.

Visite du musée Joséphine de Beauharnais native de l'ile, d'une distillerie de Rhum, des jardins Balata aux arbres et fleurs magnifiques.

Le vendredi 21, nous réussissons à avoir une place au ponton ! Nous donnons le reste de nos vivres frais.

Samedi soir envol pour Paris. Nous passons de 33° à 13 °… et fêtons Noël avec nos familles.

Bernard GUIOT