

Dingle > Villagarcia de Arousa

tomtom, le 31 août 2010 à 21:05



Si vous ne comprenez pas tout ce qui est écrit le long du parcours, c'est pas compliqué, il faut lire la suite !!

Notre première grande traversée, enfin !

Après **une nuit bien reposante au port de Dingle** (ça faisait bien longtemps que Schnaps n'avait pas traîné sa quille dans un port, avec eau, électricité, douches ... on en a profité !), nous avons donc largué les amarres pour nous diriger vers le Sud, le vrai, celui où il fait beau et chaud avec du soleil, des palmiers, du sable fin, bref, en dessous du 50e parallèle Nord. Objectif pour l'instant : un waypoint au nord-ouest du cap Finisterre, afin de nous laisser la possibilité de nous diriger soit vers la Corogne, soit sur la côte Ouest de la Galice, suivant le temps qu'on aura et la

météo qu'on rencontrera.

Météo, tiens, parlons-en : a priori on part pour au moins 3-4 jours de Nord entre 10 et 15 noeuds, pas ou peu de vagues, peut-être un peu de pluie mais rien de bien méchant. Au delà de ces 3-4 jours, les prévisions issues des modèles numériques changent d'heure en heure, nous annonçant tantôt de la pétrole, tantôt 30 noeuds. Vu les conditions anticycloniques, on a du mal à croire aux 30 noeuds, même si dans ce coin ça peut arriver très vite et surtout très n'importe quand ... Et puis il ne faut pas accorder trop d'importance aux prévisions à 5 jours. Bref, on surveillera ça tous les jours grâce à **Lulu la BLU**, histoire de changer notre route suffisamment tôt s'il le faut dès que les prévisions seront plus sûres (à 2 jours on commence à avoir un bon degré de fiabilité). En attendant, on ne se pose pas de questions, avec 15 noeuds dans le dos on peut faire du 6 noeuds, soit en 3 jours presque les 2/3 du trajet de 600 milles environ.



Derniers paysages irlandais : les collines de Dingle

On laisse donc dans notre sillage les îles Blasket que l'on aperçoit de loin (ça a l'air en effet très impressionnant, vu la photo qu'on a réussi à prendre :)) pour passer entre les deux impressionnantes îles Skellig, que l'on avait déjà vues plusieurs fois, souvent devant un coucher de soleil, depuis le Kerry ou le Beara du temps où on était terriens. Ça rajoute 1 mille au trajet vers l'Espagne mais on est prêt à faire ce sacrifice de 0.17% ! Great Skellig, la plus au large, a accueilli - enfin accueilli ... disons plutôt toléré - des moines, fut un temps. On peut y

accoster mais ce n'est pas évident et pas possible tous les jours. Nous, on se contentera de l'admirer de loin, on n'a pas trop ni l'envie ni le temps de se lancer dans des acrobaties, surtout lorsque l'acrobate fait une dizaine de tonnes. Little Skellig, quant à elle, est interdite d'accès aux humains et réservée aux oiseaux. C'est impressionnant, de loin on dirait qu'elle est enneigée, mais ce sont en fait des centaines d'oiseaux qui sont réfugiés sur les rochers !



Great Blasket Island : l'île de la Grande Basket. En effet, les instructions nautiques avaient raison, de près ça doit être impressionnant !



Great Skellig à gauche, et Little Skellig, toute blanche, à droite.



Great Skellig de plus près : on distingue le chemin menant de l'embarcadère tout à droite aux ruines du monastère sur la partie gauche.



... et Little Skellig, couverte par un duvet d'oiseaux !

C'est aux îles Skellig que Schnaps a sorti ses ailes de papillon : d'un côté, Eloi le génois, tangonné à l'aide du tangon de spi d'origine de Schnaps, et de l'autre, Corentin le numéro 1, tangonné sur un tangon fait maison avec un tube d'aluminium de 60x2 et quelques morceaux de contreplaqué époxyé et autre petit accastillage. Avec ça, le vent dans le dos, la GV affalée bien au chaud dans son lazy-bag pour ne pas s'user dans les haubans, prendre à contre dans le roulis et risquer d'empannage involontaire, Schnaps file jusqu'à 6.5 noeuds les doigts dans le nez (surtout que se faire des noeuds avec les doigts sans les sortir du nez c'est pas évident), accompagné par les dauphins qui semblent ne plus vouloir nous lâcher (pas vu si eux aussi avaient les doigts dans le nez) ... Avec les vagues dans la même direction que le vent, ça devient vraiment sympathique et bien plus confortable. C'est la première fois qu'on a l'occasion de tester cette configuration, et m'est avis qu'elle aura un certain succès quand il s'agira de progresser dans les alizés ! C'est chouette, un bricolage (le tangon maison, enfin les tangons maisons, il y en a un plus court pour si le vent souffle plus fort) qui marche du premier coup, sans retouche ! (ou presque, si l'on admet que remplacer un rivet alu qui ne tient pas par une

vis et un écrou c'est pas une retouche significative).



Le tangon 'maison' : un tube d'alu, un morceau de contreplaqué pour ne pas abîmer le mât, un pontet, une poulie et un mousqueton, et le point d'écoute de Corentin est bien tiré à l'extérieur du bateau, pendant que Eloi est tiré de l'autre côté et qu'Aglaé se repose. Hormis un rivet qui a sauté, ça a plutôt bien fonctionné pour un prototype !



Une des premières photos pas trop ratée des dauphins qui nous accompagnent !

Le mode papillon a fonctionné pendant environ 30h. En fait, il a un petit inconvénient : on peut difficilement se passer du pilote pour nous maintenir sur la route voulue. Au vent arrière en effet, le régulateur d'allure n'a pas assez de vent apparent pour déterminer précisément la direction à donner au bateau et du coup il fait des grands S comme Schnaps, ce qui rallonge significativement la route. Si on laisse le bateau libre de ses mouvements, on se retrouve assez rapidement avec un foc à contre, ou à faire des S encore plus grands ... Donc on met en route Charlotte le pilote automatique (ou Clairette quand c'est son quart, vu que barrer lui fait assez bien passer le mal de mer) qui consomme pas mal d'énergie. Mais au niveau énergie, au vent arrière, il y a trop peu de vent apparent pour qu'Irène l'éolienne produise bien ; le bruit insupportable de l'hydrogénérateur n'est toujours pas résolu et par conséquent lui non plus ne produit pas grand-chose. Donc il faut démarrer le moteur de temps à autre pour recharger les batteries, en général une fois par tranche de 24h si possible lorsque le vent mollit.

C'est au cours d'une de ces séances de charge de batterie, dans la nuit de samedi à dimanche, qu'on s'est rendu compte qu'on avait oublié de débarquer Murphy en Irlande.

Tout à coup, Charlotte le pilote (un Gyropilot NKE de l'an de grâce 1998) a commencé à ne plus actionner son vérin hydraulique et donc à ne plus piloter, et le boîtier de contrôle s'est mis à afficher le message "ERR 14". Arrêt. Remise en marche. Idem. Rebelote. Re-idem. Consultation du manuel : "ERR 14 : Transistors de puissance HS". Retentatives d'arrêt / remise

en marche, de réinitialisation, rien n'y fait.

Chouette, on n'a plus de pilote, on est à plus de 300 milles du Cap Finistère qu'il va probablement falloir atteindre au portant et / ou dans la pétrole, et 200 de la Bretagne, au près / travers. Il y a des moments où on craque, et là, c'est pas passé loin. Ça fait 1 an qu'on refait, répare, teste, reteste, fabrique, démonte, remonte les 3/4 des équipements du bateau pour que, à peine arrivés dans le Golfe de Gascogne, le pilote, élément de relative grande importance (relative parce qu'il n'y a pas si longtemps, quand même, on faisait sans ...) pour l'équipage réduit que nous sommes, nous laisse tomber pour une raison inconnue et qui n'a probablement rien à voir avec une erreur de manipulation. Un pilote c'est censé pouvoir barrer même au moteur, même quand il y a 15 V à ses bornes. Les winches, ok, on veut bien, on a voulu économiser en ne les changeant pas tout de suite. La poulie d'étai largable, on aurait pu se rendre compte avant que son montage ne tenait pas la route même si ça avait tenu et ça tenait jusque là. Mais le pilote, franchement, je vois pas. Un Gyropilot NKE c'est pas réputé pour griller au premier coup de vérin, on était même vraiment très contents d'avoir ça sur le bateau quand on l'a acheté.

Comme, alors, on est crevés (Clairette d'avoir barré pendant tout son quart et un peu plus, et Tomtom d'avoir testé, décâblé, recâblé, retesté, écrit un mail aux copains pour une rapide recherche sur le net à propos du problème, mis 1 h à envoyer le dit mail par BLU car - forcément - aucune station ne daignait répondre à nos appels désespérés), on décide de se mettre au travers, Est Sud Est, histoire que Raymond Barre (Raymond c'est le régulateur d'allure), et surtout histoire d'avancer quand même vers quelque part. On décidera demain matin à tête reposée si on continue vers le Sud ou on tourne à gauche direction Brest.

Une nuit entrecoupée de réveils réguliers (pour vérifier qu'on ne croisait personne) plus tard, la décision fut prise de poursuivre vers l'Espagne. On se débrouillerait bien pour réparer ça, des transistors ça se change que diable (d'autant que la susdite recherche sur le net a donné un ou deux résultats de bricolages similaires, merci les copains pour les réponses rapides !). Et ça serait difficile pour le moral de retourner au point de départ. Après, il faudrait repartir ...

Comme le vent s'est calmé, voire complètement arrêté, on décide de faire du moteur. Ça ne sent pas bon, ce n'est pas confortable, ça fait du bruit, en plus il faut barrer (même si on a mis des élastiques sur la barre pour avoir un semblant de stabilité de cap), et c'est pas très drôle de barrer au moteur. Notez que certains aiment ça et poussent même le vice jusqu'à ne pas équiper leurs bateaux de plaisance de mâts ni de voiles. Après avoir résolu un problème de porte-fusible récalcitrant dont le faux contact coupe - c'est le cas de le dire - le contact régulièrement (porte-fusible pourtant déjà remplacé par un neuf, sont pas foutus de fabriquer du matériel correct les fabricants de porte-fusible, on dirait), le ronronnement du XUD va durer un bon moment. On l'arrêtera tout de même de temps en temps pour profiter d'un léger souffle, mais jamais plus que quelques heures (cela dit ça fait du bien, quand on l'arrête !) ... On finira par faire une pause à la cape sèche, lundi matin, par une mer d'huile (légère houle de Nord Est tout de même, "mouillage pas très confortable" aurait-on pu écrire dans le livre de bord ... tu parles, par 4000 m de fond !), 0.2 noeuds de vent avec des rafales à 0.5. Cape sèche donc, quelques heures, le temps de régler la commande des transistors qui seront livrés en Espagne, à Villagarcia de Arousa qui est désormais notre destination officielle.



Le PilotalelastikTM, qui permet de barrer un peu moins, mais qui réclame tout de même un peu d'attention. Quand il n'y a pas trop de vagues et qu'on a de la chance, on peut laisser le bateau tout seul 10 minutes pour faire le point ou aller cuisiner ...

Heureusement, même les mauvaises choses ont une fin et 2h après être repartis au moteur, un vent de sud-ouest faible, puis plus soutenu, s'est progressivement levé. Plus une vague, plus un nuage, le bateau au près qui ne bouge pas, bien calé à la gîte et piloté par Raymond le régulateur d'allure (au près il est très fort), 12 noeuds de vent, 5 noeuds de vitesse ... il y a quand même des moments chouettes :) ! Si on ajoute à cela un joli coucher de soleil et une bonne pizza qui cuit dans le four, on peut presque oublier les transistors du pilote ... Le journal de bord indique : "A la voile, enfin ! Pour combien de temps ??"

La nuit (nous sommes lundi 16 août, c'est donc la 3ème nuit en mer) fut un peu plus agitée, 15 noeuds au bon plein, mais on a pu bien avancer et surtout Raymond a pu barrer, ce qui nous a permis de vaquer à d'autres occupations pendant nos quarts et donc de nous reposer un peu plus en dehors. En plus la mer est étonnamment plate, toujours très peu de vagues, le bateau glisse sans (trop) bouger. Belle adonnante le matin, ce qui nous permet de nous retrouver au grand large à faire du 6 noeuds sur le fond par (champagne !!!) 20 noeuds de vent, 1 ris dans Aglaé la GV et quelques tours dans Eloi le génôis.

C'est alors que, après avoir minutieusement préparé notre ligne de pêche "au gros" avec tout le matériel que les copains nous ont offert avant de partir (merci les copains !), elle fut mise à l'eau

pour un premier essai sans grande conviction, avec une pieuvre rose, verte et bleue du nom de "Ger" (elle a une soeur identique qui s'appelle "Trude") et un gros hameçon simple au bout. Normalement, on pêche plutôt au coucher ou au lever du soleil et là on est en plein après-midi. En plus, on a probablement oublié un truc, ou pas fait quelque chose comme il faut, même si on a tâché de suivre à la lettre les conseils du "[Cruiser's Handbook of Fishing](#)", que nous recommandons ardemment à tout équipage désirant se mettre à la pêche en mer sans rien n'y connaître au préalable.

C'est alors que Clairette, après avoir fini la vaisselle dans le cockpit, remarqua que l'amortisseur (un morceau de gros élastique) était plus tendu que la normale, et décida de remonter la ligne.

C'est alors que nous pêchâmes Alfonso (on fait comme les cyclones, on donne des noms à nos grosses prises !), notre premier thon :



Clairette vous présente Alfonso, notre tout premier thon, découpé et cuisiné aussitôt ! Notez les gants de ménage pour éviter de sentir le poisson pendant 2 jours ...

Miam, du thon ! Une fois vidé, nettoyé et les filets découpés, il faut trouver comment le cuisiner, le bougre d'Alfonso ! A l'unanimité, il fut choisi de le cuisiner à la cocotte avec des tomates, du poivron, des oignons, de l'ail, de l'huile d'olive et des herbes de provence, et d'autres choses qui me sont passées sous la main mais dont je ne me souviens plus vraiment (ah si, des champignons et peut-être un peu de vin blanc), en gardant un petit morceau dans la zone la

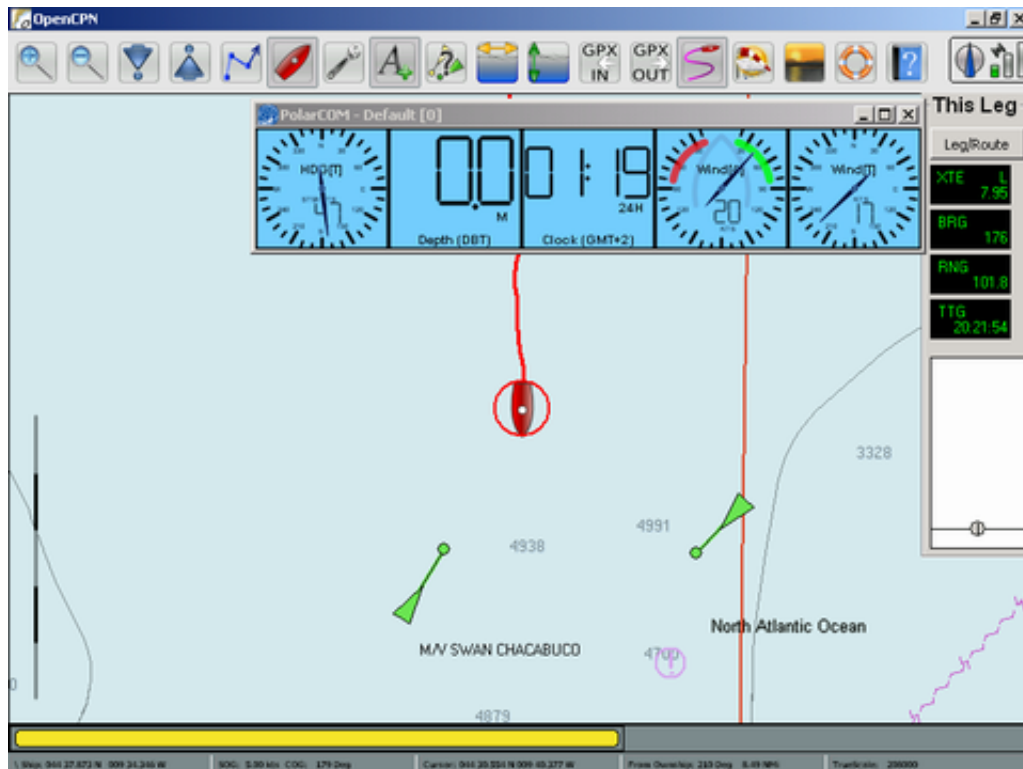
plus froide du frigo, à manger cru avec quelques feuilles de menthe fraîche (du jardin, enfin de la jardinière qu'on a emmenée et qui, pour l'instant, survit !).

Cru, ça a quand même eu un peu de mal à passer, c'est pas du thon rouge non plus, et on avait peut-être fait des trop gros morceaux. A perfectionner probablement. Mais cuit, ce fut un régal, et pas que pour un seul repas (on a dû en faire 3 au total, avec de bonnes grosses portions à chaque fois). Accompagné d'un petit Sancerre, Alfonso fut délicieux !

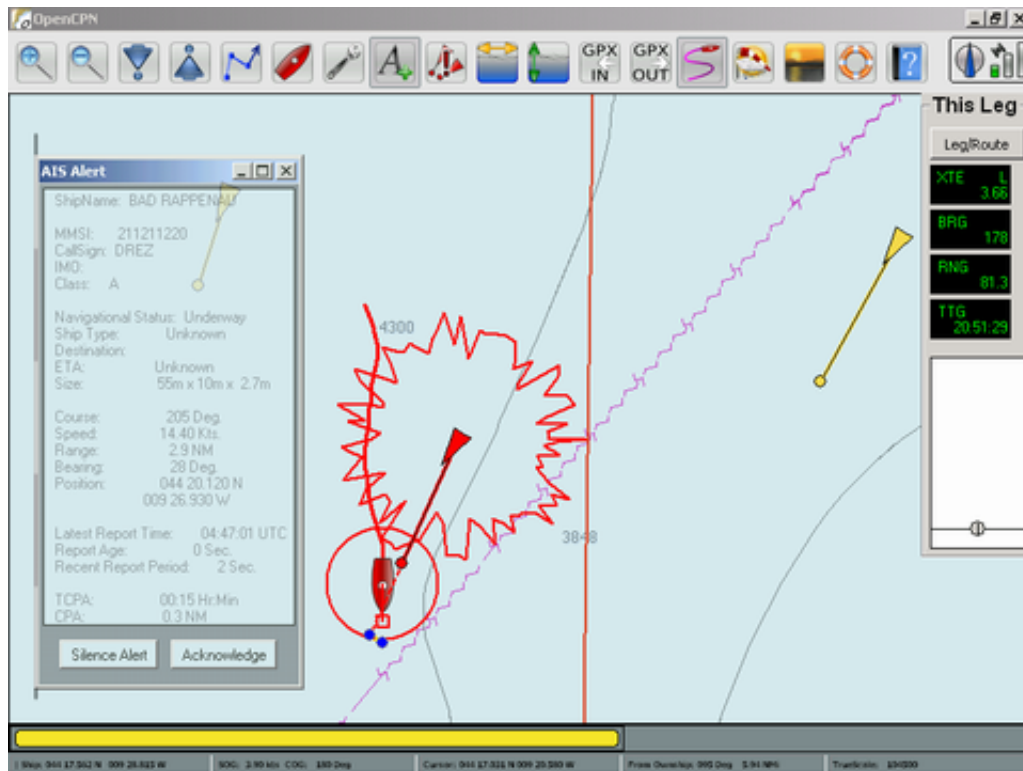
Bon, et si on revenait à la nav ? Oui parce-que pendant que je vous raconte les aventures du malheureux Alfonso, on est entrés dans une zone très fréquentée par des cargos, pétroliers, vraquiers de toutes sortes, à la sortie du rail du Cap Finisterre, désormais à moins de 100 milles dans le Sud ! On s'attend à une nuit assez calme (la météo donne du 10 noeuds faiblissant à 5 le matin) ... et on se retrouve dans de la pluie, du brouillard, des vagues (enfin des vagues dans le Golfe de Gascogne), et bien sûr le vent qui va avec, force 4, puis 5 pour se terminer par un bon 6 avant l'aube, et pas mal de manoeuvres (on prend le 2e ris, on prend un ris dans le numéro 1 pour si ça monte encore, on le relâche pasque ça redescend ...). Sans oublier les cargos qui, eux, se foutent pas mal de prendre un ris ou pas et continuent leur petit bonhomme de chemin.

NDCLFC : On notera l'énorme progrès de mon mal de mer : pas malade jusque là (un peu molle parfois, mais bon, c'est pas grand chose par rapport à ce que j'ai pu subir avant), j'ai fini par rendre à la mer Alfonso et son Sancerre après avoir pris le 2ème ris... 2 choses à savoir : quand Tomtom me dit "mais t'es sûre que tu veux aller à l'avant pour le ris, tu veux pas prendre la barre plutôt ?" c'est parce qu'il a peur que je sois malade après avoir été secouée (moi j'avais pas compris du tout, je me réveillais pour l'aider à prendre le ris...) et le Sancerre, c'est pas bon du tout à vomir, ça pique. Malheureusement, j'ai mis un peu de temps à me remettre de ce mal de mer-là, c'était pas drôle, ça attaque le moral, le mal de mer, mais que tout le monde se rassure, à l'heure où j'écris ces lignes je suis quand même de moins en moins malade et je me remets de plus en plus vite... On n'arrête pas le progrès.

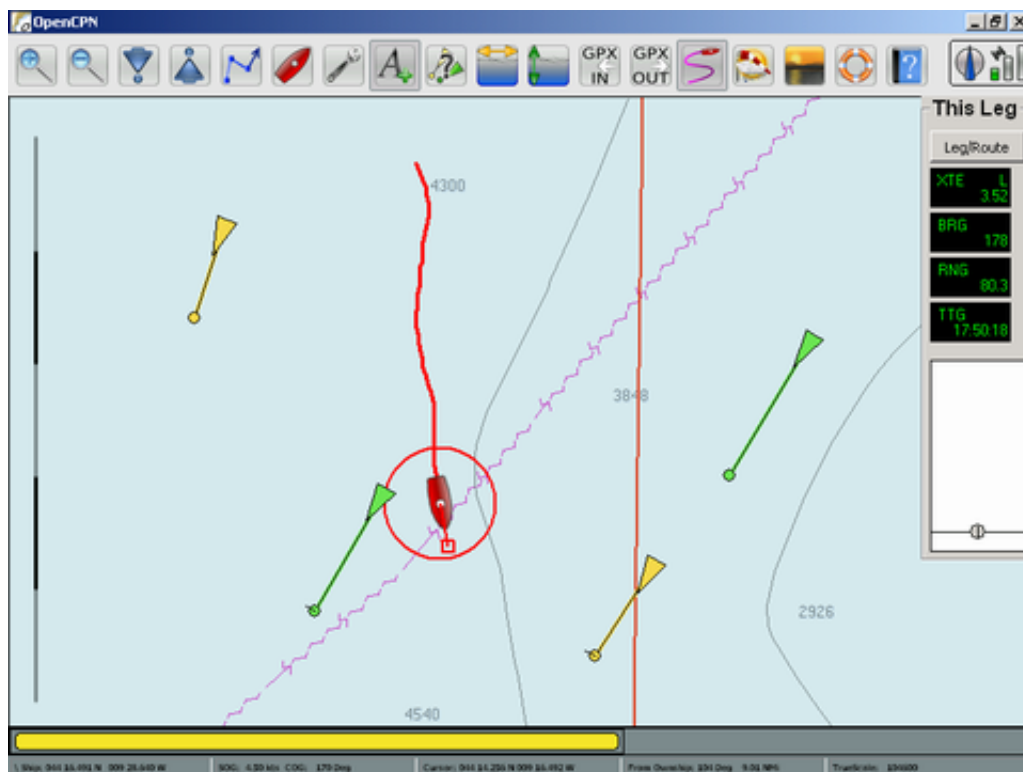
Ca me donne l'occasion de faire une petite parenthèse illustrée sur l'AIS qui nous a encore bien été utile cette nuit là :



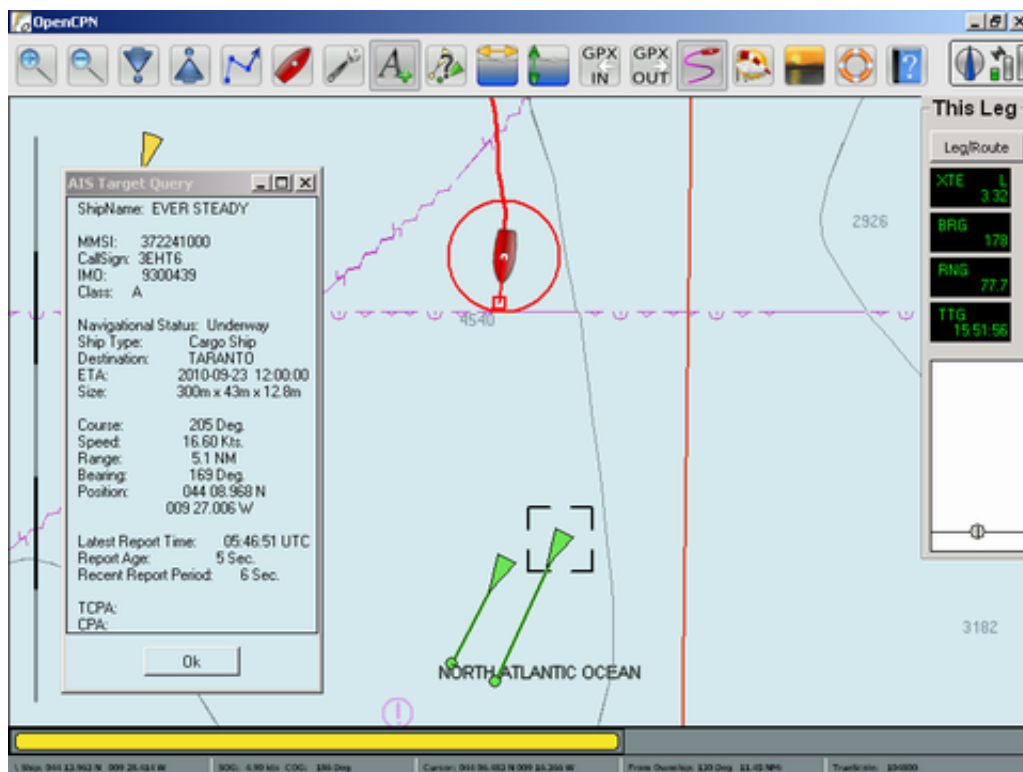
Salut les gars, moi mon petit nom c'est Schnaps ! (les p'tits triangles c'est des autres bateaux, des gros). Oui Maman, les nombres à 4 chiffres sur la carte c'est la profondeur (le sondeur indique 0.0m mais c'est normal, au delà de 100 m il ne voit plus rien).



Eh oh, toi on avait dit que tu passais derrière ! Nous avons donc ici un exemple d'alerte anti-collision avec un 'petit' bateau de 55 m, accompagnée d'une alarme sonore venant de l'ordi (en pratique on ne la met qu'en dehors des voies de navigation sinon ça sonne sans arrêt pour pas grand-chose et ça réveille celui qui dort)



Eh ben, ça en fait du monde sur pas beaucoup de mer (le cercle rouge autour du bateau fait 1 mille nautique de rayon)



Petite démonstration de force de l'AIS, qui est capable de nous donner à distance le cap, la vitesse, les dimensions (ici un beau bébé de 300 m), le type d'emport, la destination et une estimation de l'heure d'arrivée de chaque gros bateau croisé. Ça permet de jouer à des jeux comme "A ton avis qu'est-ce qu'il transporte celui-là ?"

Et en vrai, en levant le nez de sa table à carte, ça donne ça :



Schnaps fond, tel l'épervier sur sa proie, sur deux cargos dans les environs du Cap Finisterre. Gare à vos fesses !

C'est dans l'après-midi du mercredi 18 août qu'enfin Clairette la première aperçoit enfin la côte espagnole ! Double ration de rhum !! Et double ration de gasoil pour Dédé le XUD, car on passe d'un coup d'un force 4 avec rafales à 6 au près à de la franche pétrole. Bizarre, la météo annonçait 3 noeuds, on s'attendait à prendre force 8, nous !



Le coucher du soleil dans la pétrole.

Nous ferons donc malheureusement toute la fin du trajet - y compris le passage du Cap Finisterre - au moteur. On aurait bien attendu le vent, mais on l'aurait attendu très longtemps d'une part, vu le temps qu'il a fait ensuite, et il ne fait pas vraiment bon s'éterniser dans les parages d'un cap bien connu pour ses coups de vent imprévisibles d'autre part. Bref, au moins, pendant cette traversée, on aura bien testé le moteur, c'est toujours ça de pris, vu le nombre de choses qui peuvent tomber en panne sur un bateau ...

A noter tout de même quelque-chose d'assez impressionnant, qu'on ne peut pas prendre en photo et qu'on peut à peine décrire : les dauphins phosphorescents (à cause du plancton qui s'allume lorsqu'il y a des turbulences dans l'eau) qui suivent le bateau la nuit. C'est magique, on distingue parfaitement leur forme, leurs nageoires et leurs mouvements, on dirait des spectres ! Inoubliable lorsqu'ils arrivent à quatre portés par une vague de l'arrière un peu plus grosse que les autres, presque plus haut que le pont du bateau ... J'en ai encore des frissons rien qu'en l'écrivant !



Schnaps fait son entrée dans la baie d'Arousa : pas une vague, pas un souffle, du soleil, et des parcs à coquillages flottants à perte de vue ...

L'arrivée dans la Ria de Arousa, grande baie parsemée de parcs à coquillages, se fera sous un chaud soleil mais en croisant régulièrement des sacs plastiques, bouteilles vides et autres déchets ... La baie avait l'air si chouette sur la carte, on se faisait une joie d'accoster en Espagne, l'arrivée est déjà un peu décevante ... mais c'est une autre histoire, cet article est déjà bien assez long !!!

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2010/08/31/dingle-villagarcia-de-arousa/>

0 commentaire(s) :