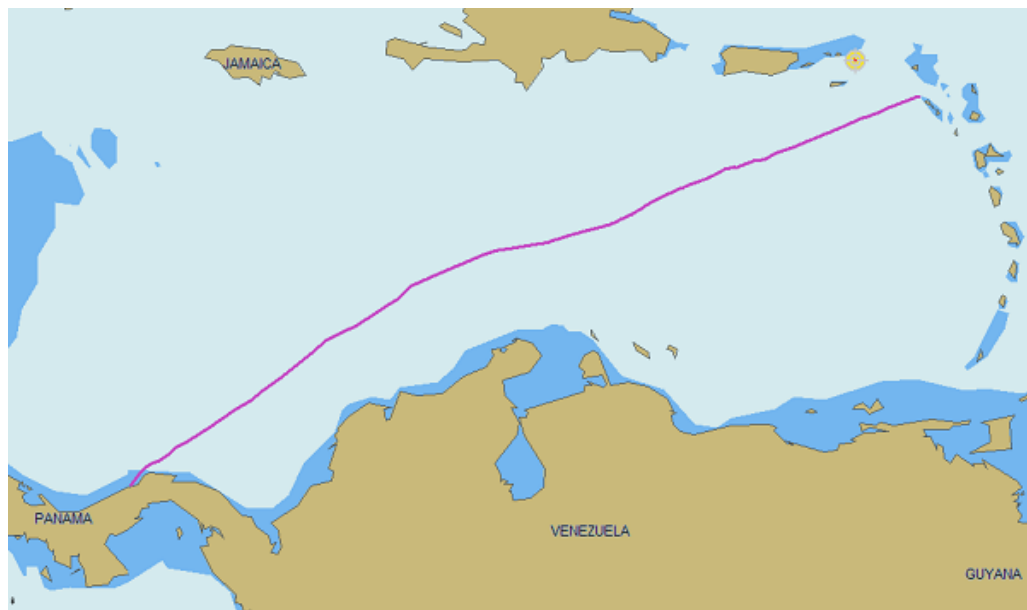


Statia > Panama

Clairette, le 28 février 2011 à 03:15

La mer des Caraïbes, c'est plutôt joli, comme nom, non ? ça fait rêver, un peu, non ? Avec des alizés quasiment dans le dos pour traverser, ça donne envie, non ?

Et bien pour nous, la réponse, après notre traversée, c'est NON.



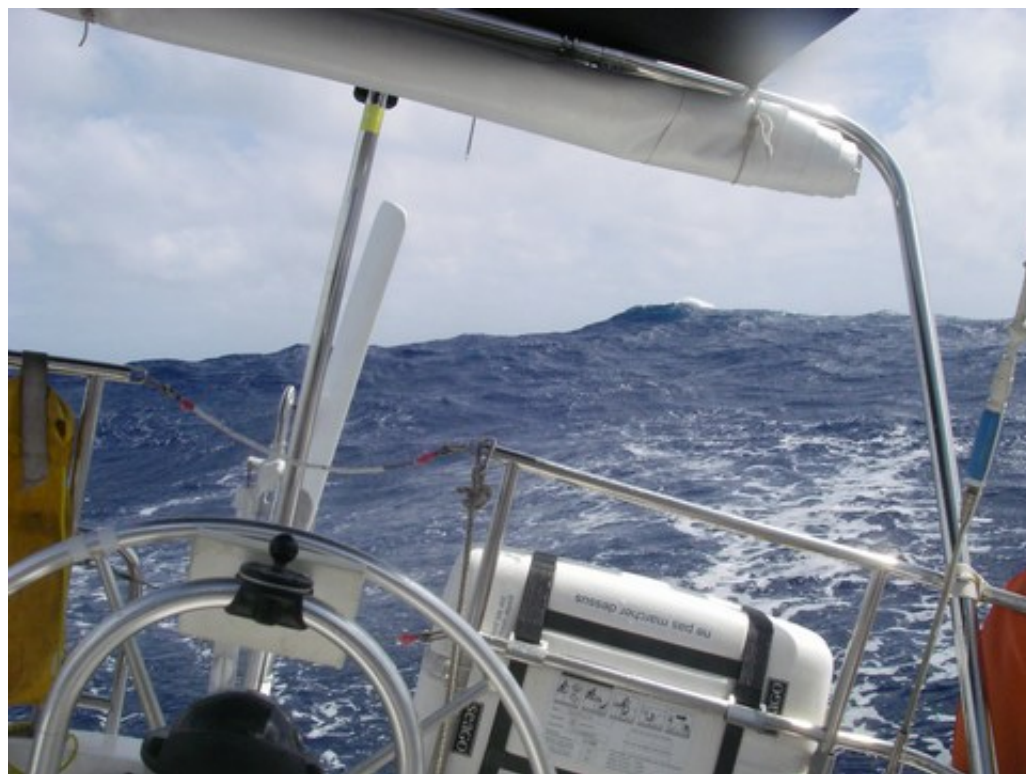
Petit aperçu de notre route (reconstituée à partir des points GPS du livre de bord)

Tout a commencé le mardi 8 février : après avoir étudié la météo, qui nous annonce qu'un front de vagues est en train de passer, avec bien de l'avance sur nous ce qui fait que pour nous, les vagues seront calmées, et qu'un vent soutenu mais pas démentiel nous poussera (20 à 25 nœuds d'Est), après avoir établi la route à suivre qui passe suffisamment au large de la Colombie pour éviter les turbulences créées par l'extrémité de la cordillère des Andes, et après les dernières formalités, nous remontons l'ancre et partons vers le large.

Eloi le génois est déroulé, Raymond tend ses drosses et on n'a plus qu'à veiller que tout se passe bien. La première nuit, je bénis l'AIS : un paquebot de touristes (reconnaissable à l'éclairage : des guirlandes de lumières partout...) fait route de collision avec nous. Je l'avais bien vu, à l'œil nu, mais l'AIS m'a confortablement offert beaucoup d'informations complémentaires : l'estimation de la durée avant collision, le nom du bateau (pratique pour l'appeler à la VHF si besoin), le cap du paquebot, et surtout, 10-15 minutes avant la collision, la modification de ce cap. 8° de différence (autrement dit, un changement difficile à voir à l'œil nu), ça m'a suffi pour savoir que le paquebot nous avait bien vu et se dérouterait un peu pour ne pas

nous foncer dedans, ce qui est ma foi rassurant.

Côté mer et météo, on se fait bien secouer : en plus des vagues qui suivent la direction du vent et qui se gonflent derrière la jupe de Schnaps à une hauteur dépassant un peu les prévisions, nous bénéficions de temps en temps de quelques vagues venant du SE, beaucoup moins agréables car elles font rouler Schnaps. C'est l'inconvénient d'une mer semi-fermée : la grosse houle de l'Atlantique se réfracte et se réfléchit entre les îles des Antilles pour donner une mer qui arrive de n'importe où.



Et Schnaps se dandine d'un bord sur l'autre, au gré des vagues, qui ne rendent pas du tout en photo, c'est dommage

Pour stabiliser tout ça, Tomtom met en place Corentin le n°1 en papillon pendant son quart du matin, sous le regard intéressé d'une **orque** femelle de 5 mètres environ qui tourne autour du bateau d'un peu près et le fait un peu trembler. (*NDTLGP : je peux vous dire que ça fait tout drôle de voir passer les tâches noires et blanches d'une bestiole pareille à un mètre derrière la jupe quand on revient d'une manœuvre. Il n'y a rien à faire de toutes façons, elle est bien plus manœuvrante et rapide que nous, c'est elle qui décide. Il faut attendre que mâtâme - la forme et la taille de l'aileron permettent de déterminer le sexe de l'individu - l'orque comprenne que Schnaps n'est pas comestible et aille chercher à manger ailleurs ...*)

Eole s'est alors foutu de nous : après avoir hésité avec une petite pétrole feignante, il s'est

décidé pour du force 5-6 de dessous les fagots. Plus que prévu sur les GRIB, on est habitués... On enroule ou déroule Eloi le génois selon la force du vent. Mais comme celui-ci forcit et tourne, on finit par enrouler Eloi complètement et ne conserver que Corentin, ce qui suffit à maintenir une vitesse de 6 nœuds.



Tomtom sur la plage avant, un peu plus tard, en plein saucissonnage de Corentin le numéro 1. Admirez au passage les pneus récupérés à Statia, qui coiffent le roof de Schnaps pour la traversée.

Jeudi matin, Raymond défaille. Normalement, il suffit de tourner sa petite molette lorsque le vent tourne pour qu'il nous emmène sur le bon cap, et étant donnée la force du vent qui souffle, il est très précis, il se débrouille super bien avec les vagues, bref, il assure, comme d'hab. Mais là, une petite pièce qui fait la jonction entre deux bielles, cassée et rafistolée au début du voyage, nécessite une bonne grosse réparation à l'époxy. Pendant que Tomtom prépare tout ça, pendant que l'époxy sèche et enfin le temps de fignoler la réparation, c'est Eliott le pilote qui prend le relais. Il consomme pas mal d'énergie, ce qui nous contraint à charger les batteries au moteur une fois par jour, mais il fait très bien son boulot, et les tests de fonctionnement lors de la charge batterie sont concluants : il ne saute pas comme feu Charlotte. On apprécie d'autant plus la télécommande sans fil qui, lorsqu'un grain nous surprend (on essaie autant que possible de les voir arriver et de les éviter, ça nous occupe !), nous permet de barrer de l'intérieur, en pied de mât dans le carré pour surveiller la girouette à travers les hublots : en effet, le vent tourne beaucoup sous les nuages, et il faut adapter la direction pour ne pas mettre de voile à

contre, puis reprendre progressivement la route. Une bonne nouvelle au passage : la BLU ne perturbe plus du tout le pilote automatique, probablement grâce à la plaque de blindage en alu que l'on a ajoutée lors du remplacement du calculateur. On peut donc envoyer des mails sans éteindre Elliott !!

On continue à se faire secouer, voire mouiller quand on se prend des grains ou quand des vagues se croient autorisées à monter à bord, donc on ferme la porte de la descente pour protéger l'intérieur du bateau, tout en laissant le capot ouvert pour l'aération. Au moins, on avance bien, souvent à plus de 6 nœuds.

Mais c'est là qu'arrive notre première mésaventure de la traversée : en début d'après-midi, alors que Tomtom et les petits font la sieste et que je bouquine pendant mon quart, je sens le bateau gîter et, en levant la tête, j'aperçois qu'un torrent entre par l'ouverture du capot, direction Tomtom et le matelas sur lequel il dormait tranquillement. Ensuite, j'ai un peu perdu le sens gravitationnel et je me suis retrouvée tout près de lui, tout en essayant de me rattraper à droite et à gauche. Ce fut un gros gros coup de stress, je me suis demandée si Schnaps s'était retourné : le débit du torrent était tel qu'il ne pouvait s'agir d'une petite vagounette vicieuse mais inoffensive comme celles dont on avait l'habitude. On est sortis dans le cockpit en vitesse : le mât était toujours là, les voiles aussi, apparemment tout en bon état, Schnaps avait retrouvé une assiette raisonnable... Par contre, à l'intérieur, c'était le bordel.

Mais que s'est-il passé ? On pense qu'une grosse grosse vague est venue de l'arrière bâbord, levant la coque par le côté pour faire gîter Schnaps d'un angle entre 45 et 90°, puis sautant par-dessus bord pour venir visiter l'intérieur. Les indices qui nous permettent d'évaluer l'angle de gîte sont :

- les traces de l'eau de la vague-torrent qui s'est écoulée contre les cloisons : il y en a eu sur le plafond, et les gouttes ont laissé des traces quasi-horizontales sur les parois verticales. Mais elles sont arrivées là avec la vitesse de la vague, donc leur trajectoire ne représente pas forcément la verticale momentanée qu'on a subie. Ceci dit, le torrent est allé lécher la coque intérieure à tribord avant de s'engouffrer sous le matelas et d'inonder le coffre à outils placé dessous.
- Hector le hors-bord et la bouée à côté de laquelle il est fixé, sur le balcon arrière tribord, se sont baignés. Ils étaient trempés et tout secoués...
- A l'intérieur, le calage de nos affaires, qui suffit normalement pour supporter une bonne gîte au près, a été débordé, un certain nombre d'objets ont fait le voyage bâbord > tribord en une seconde (tout comme moi).

Bref, on a de quoi s'occuper, entre toutes les affaires à remettre à leur place, les petits trempés et traumatisés (je rappelle que Hobbes a une phobie : l'eau) à faire sécher, les draps salés et humides, le matelas à installer dans le cockpit pour qu'il sèche au soleil, le tout en surveillant les grains et en rentrant tout en catastrophe à l'approche des nuages noirs.



Séchage des petits au-dessus du chauffe-eau

Passée la grosse peur, ne restent plus que les contusions. Une épaule gauche endolorie (ça part en 2 jours), la jambe gauche constellée de bleus, la cuisse droite plus qu'égratignée par la descente, et une douleur à l'annulaire qu'on identifie comme une entorse et qu'on strappe avant de lui fabriquer une jolie attelle à base de bande d'aluminium, de mousse insonorisante de moteur et de petites bandes de scratchs.

Vendredi matin, petite frayeur lors de la charge moteur : le moteur refuse de démarrer. Ben Dédé ??? Une petite purge et quelques effluves de gasoil plus loin, Dédé cesse ses caprices et fait son boulot, comme d'hab. Jusqu'au lendemain matin, où le même symptôme et le même traitement n'ont pas suffi.

On a alors passé 3 jours assez difficiles. Pour Tomtom plus que pour moi, car le gasoil me rend patraque, donc c'est lui qui trifouille dans le pré-filtre, le filtre, la pompe d'injection, les injecteurs, les divers conduits et vis de purge. S'il a besoin d'un petit coup de main, je suis capable de venir apporter la main qui manque, mais en pratique c'est lui qui passe tout son temps à fond de cale, dans le gasoil et la chaleur. Du coup je fais ce que je peux pour l'aider, quand il me rejoint dans le cockpit, pour comprendre avec lui ce qui peut bien se passer, car parfois à deux on a plus d'idées que tout seul, et aussi parce que ça m'intéresse, mais ce n'est pas toujours concluant. En l'occurrence, là, ça n'a pas été concluant.

Comme dans l'Atlantique, on se met en mode économie d'énergie. On rééquipe Raymond avec sa petite pièce réparée, la nav' se fait au GPS et à la carte papier, le frigo est éteint... Et on ressort l'hydrogénérateur du fond du coffre où il dort, en renfort du panneau solaire et de l'éolienne, afin de recharger les batteries pour tenter des démarrages.. Ça marche bien une après-midi, puis un bout de matinée, mais la manille qui tenait l'hélice s'est dévissée et l'hélice s'en est allée tourner par 4000 m de fond. Ça commence à être dur pour le moral, là ! Mais moi qui étais dehors à ne faire que surveiller le bateau, le vent, la mer et les éventuels collègues sur l'eau, je peux combiner ces activités avec un petit usinage d'hélice n°2, pendant que Tomtom tente de persuader Dédé de se remettre en route.



Un banc de cockpit en nav'...

Résultat : une nouvelle hélice plus performante que la précédente, on produit jusqu'à 7 ampères, l'hélice sort beaucoup moins de l'eau. Pour le prochain voyage, c'est sûr, on trouvera une solution définitive pour utiliser et rentabiliser Arsène, qui nous permettrait de ne jamais - ou presque - avoir à démarrer le moteur en nav'. On remonte tout de même l'hélice pour la nuit, et d'ailleurs on ne la remettra pas à l'eau, car il y a tellement de vent qu'Irène produit à qui mieux mieux, on peut même se permettre de faire 30 minutes de frigo matin et soir pour essayer de sauver le beurre. On laisse le GPS allumé en continu, d'ailleurs on s'est plongés dans son manuel et on a appris à se servir des fonctionnalités avancées (suivi de route, indication de la correction à apporter pour bien rester sur la route...) qu'on n'utilise d'habitude pas car l'ordi nous donne tout ça et même plus.

Allez, quand même un truc sympa : lundi après-midi, j'entends un sifflement aigu. Je sors rapidement pour voir ce qui se passe, ça n'a pas l'air d'être un élément de Schnaps (d'ailleurs tous les éléments électroniques sont éteints sur Schnaps), je cherche à l'horizon un bateau ou un avion, et finalement ce sont de gros dauphins gris foncés, sans nez, qui ressemblent à des torpilles, qui jouent à côté du bateau. Ouf !!! En réalité, ce ne sont pas des torpilles, leur petit nom c'est "**pseudorques**".

Mardi matin (toutes nos mésaventures nous arrivent le matin, décidément), on se prépare à empanner le génois, car le vent a tourné. Comme l'étais largable est encore à poste, il nous faut l'enrouler avant de le passer de l'autre côté. L'enrouleur est très dur, donc, comme on n'est pas que des bourrins, on réfléchit, Tomtom regarde en tête de mât aux jumelles, mais on ne comprend pas ce qui se passe, tout a l'air normal. On retend un peu les pataras, et on finit par bourriner. Ça s'enroule, et alors qu'on commence à dérouler de l'autre côté, ziouuuuplout : la drisse, tout là-haut, a lâché, le génois a glissé dans la gorge de l'étau et se retrouve, en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, dans l'eau.

C'est lourd, un génois mouillé, emporté par les vagues, mais Tomtom le SuperPotom a réussi à le remonter, en plusieurs fois, pendant que je faisais de mon mieux à la barre pour tenir le bateau en travers des vagues et en l'encourageant. Bilan : pas de poisson, mais le génois a frotté contre l'antifouling, il est tout sale maintenant. Sans compter que la drisse est pétée, qu'il va falloir en acheter une nouvelle et surtout la repasser dans le mât, on va rigoler, tiens. Et à l'intérieur, pendant qu'on se faisait secouer par les vagues, un jerrycan d'eau douce s'est cassé la figure et s'est vidé sur les planchers, sous les planchers, au fond des cales de boissons.

Corentin reprend du service, donc, pour nous emmener jusqu'à Panama. La météo prévoit que le vent mollisse bien, ce qu'il fait effectivement, mais plus tard que prévu. Tant mieux, ça nous aura aidé à avancer plus longtemps ! Toutes les quelques heures, les derniers jours, on calcule notre heure d'arrivée en fonction de notre vitesse, pour éventuellement freiner : il ne s'agit pas d'arriver sans moteur et de nuit ! Mais cette fois, ce n'est pas **excel** qui calcule, on renoue avec les divisions posées sur papier, comme en primaire.

On termine la nav' avec Corentin et 1 ris dans la GV, au milieu d'immenses cargos qui attendent de passer le canal de Panama ou qui en sortent, on se sent tout petits à côté de ces énormes bestioles !



On stresse quand même un peu pour l'arrivée à la voile... On prend le temps de bien réviser les différentes configurations possibles, on espère que la marina aura une place pour nous... Et on commence à l'appeler à la VHF en s'approchant des deux jetées qui délimitent la baie d'entrée du canal. Pas de réponse. On continue... Tomtom avait lu quelque part que la navigation à la voile n'est pas autorisée après les jetées, mais tant pis, on décide de n'embêter aucune autorité avec une demande d'autorisation exceptionnelle, on y va en slalomant entre les cargos et basta. La VHF ne répond toujours pas, pourtant on s'approche... Bizarre, on entend tout de même le voilier irlandais qui nous a dépassé quelques minutes auparavant, et qui a l'air de causer avec la marina, dont on n'entend pas les réponses... Du coup, on a communiqué avec la marina par le biais des Irlandais (merci !!). On nous annonce qu'il n'y a pas de souci, qu'il suffit qu'on arrive à la voile jusqu'à l'énorme yacht blanc et qu'on n'aura qu'à affaler les voiles, un dinghy (une annexe, un petit bateau moteur qui nous fera manœuvrer) nous attend. Chic alors ! On arrive sous GV 1 ris dans la presque pétrole. GV pour pouvoir sortir rapidement de la baie étroite au près en cas de pépin, et 1 ris parce qu'il y a vraiment très peu de vent et qu'il faut avoir un minimum de vitesse pour être manœuvrant.

Juste en entrant dans Shelter Bay, une petite risée nous accueille. J'hésite à aller prendre un deuxième ris pour ralentir encore, mais j'abandonne vite cette idée, car on n'a plus la place ni le temps de faire ça, et puis il faut quand même garder de la vitesse pour maîtriser la direction. On s'approche, voilà le gros yacht, mais le dinghy ? il est où le dinghy ??? Bordel, ya pas de dinghy ! Tomtom nous fait une jolie manœuvre de mise face au vent dans un espace d'à peine 25 m entre deux pontons (soit 2 fois la longueur du bateau !) pendant que j'affale le plus vite possible, en tirant de toutes mes forces sur la voile pour la faire descendre. On s'approche du ponton, on

s'approche, on s'approche, Tomtom court à l'avant avec la couille de loup pour amortir le choc entre l'étrave et le ponton (*NDTLGP : en fait j'ai eu plus peur pour le ponton que pour le bateau* !), puis reprend la barre et essaie de maîtriser l'approche de l'autre côté. Pour ma part, j'envoie les aussières dès qu'on arrive à portée de taquet, à une des nombreuses personnes qui sont là pour nous aider (merci, quand même !!). Évidemment, ils prennent nos gardes pour des pointes, mais bon, ça c'est quasi-systématique dans les ports.

Bilan : un peu de gel-coat à refaire sur l'étrave (qui est en effet très costaude et n'a quasiment rien, c'est quand même bien d'avoir un bateau ultra solide), et surtout on a une tout-doux liste démesurée à réaliser. Une crainte non négligeable concernant le moteur, car s'il faut se faire envoyer une pompe à injection ça va coûter bonbon en \$ et en temps...

Un point positif ? Euh ... ah si, Schnaps a parcouru les 1125 milles du trajet à presque 5.3 nœuds de moyenne, ce qui est un record ... Et pour utiliser le beurre qui commençait à ramollir sérieusement malgré le fonctionnement intermittent du frigo, on a fait des cookies quelques jours avant l'arrivée ... miam !

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2011/02/28/statia-panama/>

6 commentaire(s) :

Claire TABARY - 28 février 2011 @ 17:04

bon sang! votre récit est tellement réaliste que j'ai tremblé avec vous à postériori. Bon, que dire maintenant que c'est derrière vous, à part manifester du respect ...Ah, si, vous n'êtes au moins pas gênés par les travaux d'un voisin du dessus, parce que le mien, il me gonfle depuis une semaine! les travaux, c'est vous qui vous les coltinez à nouveau, mais vous ne gênez apparemment même pas les dauphins.

virginie rivier - 28 février 2011 @ 18:15

Que d'aventures !

On se croirait presque dans un film, bravo pour votre courage et débrouillardise, pauvres petits qui ont dû prendre un bain forcé...et les draps trempés pas cool non plus, mais dans tout ça vous vous en sortez bien, impressionnante la photo de la vague !

Et sinon, pour l'orque, ça doit être impressionnant mais beau à voir malgré tout !

Bises à tous les deux et encore' merci de nous faire partager tout ça !

tomtom - 28 février 2011 @ 18:53

On se croirait presque dans un film

Voui ben si tu trouves le scénariste, on a 2 mots à lui dire :)

De rien pour le partage, ça nous fait plaisir et c'est pour ça qu'on a un blog ... Bisous à toute la

famille !

Mamodile - 28 février 2011 @ 22:15

On dirait qu'il resterait quelques -même un seul ?- pirate(s) dans cette grande flaque qui vous a causé tant d'émotions. Peut être était ce le comité d'accueil ? Pour le scénario, je ne sais qui il faut "retenir", mais la distribution est bel et bien réussie : Bel équipage que le vôtre, pour chaque moment dur que vous surmontez... récompensé, je vous le souhaite, par des émerveillements et des rencontres exceptionnels.

Nous espérons que Schnaps se portera bientôt mieux et que vous, malgré la superliste, prendrez également le temps de vous reposer.

Bisous bisous

Stéphanie - 1 mars 2011 @ 22:02

Je vous tire mon chapeau pour votre résistance morale !!!

Car oui, il a surement des moments magiques dans ce que vous vivez, qui se transformeront en de superbes souvenirs pour le reste de vos aventures, mais tout de même... Combien de fois une succession d'incidents comme ceux-là ont dû vous donner envie de baisser les bras ? Ou de simplement comprendre pourquoi on vous réserve ce sort-la... ?

Tenez bon en tous cas, vous êtes incroyables !

Je pense à vous très souvent, et vous envoie plein de bisous.

tomtom - 3 mars 2011 @ 03:50

Combien de fois une succession d'incidents comme ceux-là ont dû vous donner envie de baisser les bras ?

Ça on n'a pas compté, mais ya un article "Gros craquages" ou "Pétages de plombs" dans les cartons ... Le truc en fait c'est qu'en mer, on n'a pas trop le choix, faut continuer !

Gros bisous aussi !