



## Bilan d'une traversée

Nous tâchons dans cette page de vous ouvrir le quotidien d'une transatlantique sous les aspects les plus divers : bilan technique, humain, choix de veille, vie de chien à bord, conditions météo, pêche...

Cette page est aussi faite pour répondre aux nombreux courriers qui nous ont été adressés à ce sujet...

Nous ne pouvons raconter que NOTRE expérience. Nous avons bien discuté avec d'autres équipages, chaque bateau semble avoir vécu SA traversée. Mais, nous ne pouvons colporter les dires des uns et des autres.

Vous trouverez un grand nombre de sujets abordés... SAUF la réponse à la question sempiternelle : « Que faites-vous la nuit, vous jetez l'ancre ? »... La réponse est désormais une rengaine....

Si vous avez des questions auxquelles nous n'avons pas répondu dans ce chapitre écrivez-nous, et dans la mesure de nos connaissances nous vous y répondrons

Bonne lecture

[Fuir radio ponton !!!!](#)    [Moyens de communications et solidarité Météo familiale](#)  
[Choix de veiller](#)    [La pêche](#)  
[Un petit clic... On s'attache !](#)    [La Cambuse et avitaillement](#)  
[Options de navigation](#)    [La gestion des poubelles](#)  
[Pilote ou régulateur ?](#)    [L'hygiène à bord](#)  
[Bilan technique](#)    [Une vie de chien à bord...](#)  
[Bilan énergétique](#)    [Conclusions moins pragmatiques](#)  
[Bilan météo \(bulletins et conditions rencontrées\)](#)

## Fuir radio ponton !!!

Lorsque nous avons acheté le bateau, nous sommes restés en contact par Internet avec les premiers propriétaires de Layoune (Nom de Baptême de l'Etoile de Lune). Ils revenaient d'un tour du monde de quatre ans. Naturellement, nous leur posions nombre de questions qui animent en général les esprits des candidats au départ : les plus belles escales, ce qu'il faut faire, ce qu'il faut éviter, risques sanitaires, piratage...



Pour toute réponse Christiane a eu l'intelligence de me répondre : « Ne lis pas, n'écoutes personne et vas là où tu te sens d'aller ! »

Evidemment, avide de bien faire, je ne l'ai pas écoutée. J'ai lu, beaucoup et beaucoup trop !!! J'ai discuté sur les pontons... Et j'ai fini par fuir les pontons !

Les amis, la famille, les équipages en éternelle partance ne sont pas mal intentionnés vis-à-vis de vous. Mais, ils ont toujours quelque chose à raconter. Ils ne l'ont pas vécu personnellement, mais c'est leur copain qui ... celui du ponton F que...

Pour exemple, « ON » nous avait dit que nous aurions d'énormes problèmes avec Lune, qu'elle ne voudrait pas faire ses besoins, et qu'elle mourrait d'une occlusion... Lorsqu'on nous dit quelque chose, nous avons pris pour habitude d'aller à la source de l'information. Donc, nous sommes allés chez son vétérinaire attitré qui est marin dans l'âme. Nous lui avons expliqué nos doutes et nos peurs. Il nous a affirmé qu'un chien ne se laisserait pas mourir facilement. Mais pour nous rassurer, il nous a fourni un lavement : que nous n'avons jamais utilisé ! Evidemment au départ, elle va se retenir, mais au-delà de 48 heures, elle prendra son rythme elle aussi !

Idem pour les pirates. 24 heures avant de partir de Ténérife, pour Nouadibou, nous avons rencontré le capitaine d'un autre bateau, complètement flippé à l'idée que nous allions longer les côtes d'Afrique.

« Il y a des pirates, vous vous ferez arraisonner à plus de 50 milles des côtes, ils ont des vedettes rapides ! Si, si, ce sont ceux de (je ne dirai pas le nom du bateau) qui nous l'ont dit... Vous avez vérifié le site des Américains qui recense tous les piratages en mer ? »

Fin mot de l'histoire, le bateau en question était passé vers les côtes mauritaniennes il y a plus de 10 ans, ils y étaient passés en flottilles à l'époque par crainte de piratage.



Entre temps, nous avons vérifié le site du ministère des affaires étrangères et le fameux site des Américains. Bon, OK je ne dirai pas que le piratage n'existe pas. Mais sur l'année 2004, c'était plutôt du côté de l'Indonésie que ça se passait... Problème de géographie je suppose...

Dernier exemple frappant. Toujours à Ténérife. Nous étions en train de préparer notre départ (amarres en main, tout de même !) Un catamaran, vient s'amarrer à côté de nous. Une jeune femme à bord, nous demande combien de temps nous restons. « Non, non, nous partons. »  
« Combien êtes-vous à bord ? »  
« Ben, deux... heu deux et-demi avec Lune »  
« Vous êtes complètement frappés ! On nous a complètement déconseillés de partir à deux... A deux sur l'Océan » croit-elle bon d'ajouter...  
CQFD

Bref, des exemples dans le genre, nous en avons à la pelle. Nous nous racontons des histoires entre équipages, un peu comme les enfants, qui se font peurs avant la tombée de la nuit... Pire, en général nous reproduisons sur mer ce qui existe dans les médias sur terre : le sensationnel ! La télé doit nous manquer horriblement !!!

Faites votre petit train, à vous. Faites ce dont vous vous sentez capables. Faites ce pourquoi vous êtes faits. Allez vers ce qui vous attire. Prenez des renseignements sérieux, adressez-vous à des sources officielles, avant de vous y rendre.



N'écoutez que les jolies voix de l'optimisme et du positivisme. Elles existent aussi, elles sont souvent beaucoup plus modestes, car elles ont une réelle expérience. Ainsi nous avons rencontré des gens formidables et encourageants.

A Graciosa, nous avons rencontré Odile, une Wordly-girl, qui a bouclé un tour du monde en plusieurs années. Elle m'a dit ne retiens qu'une chose « the world is safe and beautiful ! » (Le monde est beau et tu y es en sécurité)

Avant de partir pour la traversée nous discutons avec Jean-Claude qui traversait pour la seconde fois l'Atlantique sur son Espace 1000. Je lui confiais mes craintes de rencontres de cargos et autres petits doutes qui habitent les esprits néophytes avant de s'élancer. Il m'a dit avec sa générosité et son enthousiasme communicatif : « Au milieu de l'Atlantique, tu ne rencontres rien ! Tu seras seule et c'est formidable. » (Vous pouvez retrouver le Voyage du Cers sur son [site](#))

Tout au long de notre traversée, j'ai pensé à ce qu'il m'a dit. Et c'est vrai ! Nous n'avons rencontré que 2 cargos et de loin, des voiliers (cinq) à l'horizon. Et tout cet océan pour soi tout seul, c'est vachement bien ! En fait, je suis devenue comme tant d'autres avant moi, beaucoup plus confiante au large et au plus large possible. Je me méfie de la terre. Ses pièges et ses nombreuses possibilités d'écueils demandent beaucoup plus de vigilance, de prudence, d'anticipation qu'une navigation en haute mer qui ne nécessite que du bon sens !!!



Pour finir ce chapitre. Avant de partir de Port Camargue, notre copain Daniel des enfants du Kim, nous avait prêté un livre malheureusement épuisé : Seul autour du monde de Auboiron. Ce type était seul, sur un bateau de 8 mètres en bois. Il a pompé l'eau (de mer!) pendant tout son tour du monde. S'il s'endormait trop longtemps, il avait de l'eau jusqu'aux genoux ! Il a navigué avec une telle bonne humeur dans des conditions qui défient la loi de la poussée d'Archimède !!!! Il a bouclé son tour du monde en 1 an et demi, en mars 1966 il retrouvait les côtes de France et son épouse restée à terre pour le financer. Je l'ai lu avec un bonheur renouvelé à chaque page. Il ne s'est jamais laissé découragé, avec du bon sens et une détermination indéfectible, il a bravé tous les obstacles. Chaque fois, que j'avais un doute, une question qui me faisait vaciller, je pensais à ce récit, et ça me faisait avancer !!!

Merci à tous ceux qui nous ont encouragés : Merci à Christiane, à Odile, à Jean-Claude et Monique, à Daniel, aux enfants du Kim, et à notre famille...

## Choix de veiller

Nous avons décidé depuis que nous naviguons que nous veillerions.



Pourquoi ?

Nous possédons un radar, mais son coût énergétique est tel que nous ne l'allumons qu'en cas de doute. Il nous est arrivé de rencontrer des cargos ou paquebot de tourisme dont les feux de navigation étaient noyés dans un halot de lumière indéchiffrable...

Le « Mer-Veille » (détecteur de radar) a aussi été installé avant le départ, mais il est peu utile. Dans les coins fréquentés il sonne tout le temps ( et donc réveille même celui qui n'est pas de quart) et au milieu de l'Océan certains cargos n'allument pas leur radar...

Si en Méditerranée, aux abords du Déroit de Gibraltar et même dans les eaux fréquentées des îles de l'Atlantique, la question ne se pose pas, tant on croise d'autres navires sur l'eau. Au-delà de certaines latitudes on peut être tenté de ne pas assurer de veille. Il est vrai que lorsqu'on fait un calcul comparatif entre les heures de veilles et le nombre de cargos rencontrés à partir du Cap-Vert, la balance pencherait plutôt du côté du sommeil que de la veille. En effet, en 21 jours de croisière nous avons aperçu 2 cargos. Et il n'y avait pas route de collision. Pourtant, il est des récits qui nous ont motivé à assurer cette veille. « Tangaroa » est un récit de voyage qui se finit mal : percuté par un cargo, ce voilier finit au fond de l'océan. Avant de partir de Port Camargue, un Via 50 démâté revenait d'un bref aller retour en Atlantique, où il se frotta à un cargo. Dans les deux cas, il y avait déficit de veille...



Comment assurer la veille ?

Au début nous avons essayé de partager la nuit en quart de quatre heures. C'est beaucoup trop long, on ne tient pas sans piquer du nez. Donc, petit à petit nous avons réduit la durée jusqu'à trouver un équilibre entre le repos et la veille. Finalement, ce qui marche le mieux sur l'Etoile de Lune, c'est un ajustement des quarts au rythme naturel de chacun.

Dom est plutôt couche tôt et lève tôt, moi, c'est l'inverse. Donc, je veille le soir, le plus tard possible, puis, il prend son quart et à partir de là on se relaye toutes les deux heures. Par contre, à l'inverse du soir, Dom me laisse les « grasses » matinées !

Pour lutter contre le sommeil !

Le walkman à donf dans les oreilles marche assez bien ! Je ne vous conseille pas une « petite musique de nuit » mais un truc beaucoup plus rock and roll, voir du zouk bien balancé... Chacun ses goûts ! J'ai usé Kassav sur la traversée.

Dom, munit d'une petite lampe frontale aimait résoudre des équations compliquées sur un bloc note... Pour une telle pratique, (et... rester réveillé parce que c'est le but !) il faut quasi une âme d'Einstein. A quand le théorème trans-océanique ?



Pas d'inquiétude...

Pour les débutants en matière de nav. de nuit, vous vous apercevrez que la première nuit, tout feu tout flamme, on se sent prêt à veiller des nuits et des jours. L'excitation, les appréhensions d'un début de croisière ont raison du sommeil. Dès le départ, il faut néanmoins instaurer un rythme de quart, quel qu'il soit. Même si, il faut au fur et à mesure l'adapter.

Ceci est adaptable aux navigations en équipage réduit, car tout équipage dépassant 2 personnes n'a plus aucun problème de déficit de sommeil.

Donc, au début, s'il est difficile de trouver le sommeil, au rythme de la croisière (et le corps humain est une petite merveille) lorsque la fin du quart sonnera, vous vous écroulerez littéralement sur votre bannette. Le sommeil est si profond, que vous faites totalement abstraction du bateau et des conditions météo : vous dormez parce que c'est vital !

Les nuits restent pénibles tout au long du trajet. Se réveiller toutes les deux heures est quelque chose de fastidieux. De plus, certaines heures, (chacun les siennes) sont plus pénibles que d'autres. Pourtant, le jour, vous vous surprenez : vous serez en forme ! Cela semblera paradoxal, mais le couple est l'équipage idéal pour une transat. Car, rien ne remplacera jamais sur cette terre, le bonheur que l'on éprouve à deux en mer, même si en fin de compte vous ne vous croisez qu'entre deux quarts...

### Un petit clic...

Jusqu'à présent nous n'étions pas très sérieux, et nous ne nous attachions pas vraiment. Lorsque nous sommes descendus de Gibraltar vers Madère et que nous avons subi 3 jours à 49 nœuds de vent, les vagues travers à la coque transformant le bateau en sous-marin, nous avons appris à nous attacher.



Pour la traversée, nous adoptions quelques règles de conduite :

- | De nuit, celui qui est de quart s'attache quelles que soient les conditions.
- | Personne ne se balade sur le pont tout seul de nuit.
- | Le chien ne se balade jamais seul sur le pont
- | Les filières sont munies de filets
- | Le chien porte en permanence son harnais
- | Nous l'attachons à une longe reliée à la descente du carré
- | Par gros temps, nous enfilons nos gilets de survie.
- | Par très gros temps tout le monde rentre dans le bateau. Toute ouverture est fermée. La veille est assurée avec l'aide du radar. Un tour dehors d'un seul d'entre nous toutes les heures.

### Options de navigation

Au début de cette traversée, nous avons choisi de naviguer grand large avec grand voile et génois. Avant le coucher du soleil, si le temps menaçait, nous prenions un ris ou deux, selon la situation. Quitte à naviguer sous-toiler pendant la nuit. Nous laissons toute la toile que lorsque nous étions dans des phases météo sans risque de grains.



Le Cap avait choisi une option loxodromique : la route la plus courte. Ceci dit, une dépression tropicale tardive (Otto) nous a plutôt obligé à tracer une route zigzagodromique sur notre carte nautique. En effet, voyant qu'elle se formait aux alentours du 25°N et ayant la perfide intention de longer vers le sud le 50°W et de croiser notre route, nous avons infléchi notre route vers le 15°N alors que nous étions sur le 18°N.

Si c'était à refaire. Le Cap choisirait de naviguer dès le départ sous génois tangonné et de laisser la grand voile bien à l'abri dans sa housse. Cette option laisse une marche de manœuvre autour du vent arrière plus importante. La grand-voile oblige à empanner plus souvent, manœuvre délicate en équipage restreint. Donc, on finit par faire plus de milles sous deux voiles. Ce qui nous a leurrés, c'est la vitesse. Nous marchions bien au grand-large : c'était grisant. Mais, le gain de vitesse obtenu sous deux voiles en tirant des bords, ne compense pas l'allongement de distance. Nous préférons donc suivre une route sous génois seul à plus petite vitesse.

Nous osons vous le dire : nous avons remis le spi dès le départ. Il est tentant de le sortir. Mais que de manœuvres !!! Ceci dit, en équipage réduit, pour chaluter et faire une bonne provision de poissons c'est une bonne option ! La plupart des équipages en nombre réduit qui choisissent de sortir le spi, cassent tôt ou tard. Et le gain de temps sur une traversée océanique est minime. N'oubliez pas que nous ne naviguerons jamais plus vite qu'une mobylette rouillée (dixit Antoine.)

De plus au risque de déplaire, nous n'avons encore jamais navigué sous trinquette. Si l'on partait pour une longue navigation où l'on sait dès le départ que nous aurons des vents de face établis, nous l'installerions au port, avant de partir... Mais, souvent les conditions se dégradent au large... C'est pas le moment d'installer un étai largable pas bien pratique à l'usage, il faut l'avouer ! S'il n'est pas à poste systématiquement c'est qu'il gênerait le passage du génois...ainsi nous enroulons le

généos... et tout s'est toujours très bien passé !!! N'en déplaisent aux puristes !

Bref, nous choisissons toujours la solution de facilité. Nous naviguons en « père tranquille ». Les options seront toujours prises pour que l'équipage prenne le moins de risques possibles et qu'il ait le meilleur confort au détriment de la vitesse.

### **Pilote ou régulateur**

Jusqu'à Ténérife, nous avons navigué sous pilote automatique (Autohelm 7000). Il ne nous a jamais fait défaut. Il a supporté des vents de force 8 à 9 pendant plusieurs jours de suite. Il nous est arrivé, quand les conditions devenaient très difficiles, de nous enfermer à l'intérieur (veille radar), et de le laisser naviguer seul, sous une voilure adaptée à la situation. Le seul inconvénient de ce type de choix, est la consommation énergétique. Lors de vents forts, il peut consommer jusqu'à 10 Ampères. L'avantage de ce type de choix est la facilité d'utilisation. Le pilote suit le cap demandé sans faillir. Par contre attention au changement brutal de direction de vent sous allure portante, le risque d'empannage est réel. Dans cette configuration, il vaut mieux utiliser le mode « cap vent » du pilote.



A partir de Ténérife, c'est « E.T », le régulateur d'allure (Wind Pilot) qui a pris les commandes. Son grand avantage est l'économie d'énergie. Malgré « radio ponton », qui nous pronostiquait des nuits de galères à le régler, le Cap n'a eu aucun mal à l'installer ni à le réguler une fois en mer. Il ne tient pas un cap aussi établi que le pilote automatique, cela se conçoit facilement vu qu'il suit le vent. En revanche, il ne vous fera pas d'empannage intempestif. Il n'aime pas le plein vent arrière, et le vent faible ainsi que la grosse houle. Si vos cumulez les trois, alors vous vous arracherez les cheveux !

Dans ces conditions de portant et de petit temps, nous préférons utiliser un petit pilote, l'Autohelm 2000, directement sur la barre franche. Cela donne des résultats satisfaisants et ne consomme que 1 ou 2 Ampères.

### **Bilan technique**

Il est globalement bon. Aucune avarie grave n'a entaché cette traversée. Cependant, nous vous donnons la liste de ce qui a souffert plus particulièrement. Malgré une préparation minutieuse, nous n'avions pas pensé à ces points précis avant le départ.

Nous avons à déplorer la défection de notre balancine. Hé oui, celle-ci, a déclaré forfait, au milieu de l'Atlantique, cisailée par rague sur le réa en tête de mât !

La manille de la drisse de grand-voile s'est ouverte. Heureusement, la grand-voile venait d'être affalée. La drisse s'est enroulée autour des lazy-jacks, ce qui facilita sa récupération grâce à la gaffe. Oufffff ! Si nous ne l'avions récupérée à temps, nous aurions dû monter en tête de mât en pleine navigation !!!

La vis du vit-de-mulet allait nous faire faux bond !

Lors d'un renvoi de ris, je me rends compte que la bôme n'est plus tout à fait d'aplomb. En effet, la grosse vis qui unit la bôme au mât est en train de descendre car l'écrou du haut s'était dévissée. Ce sont, sans doute, les mouvements perpétuels causés par une forte houle qui ont eu raison de cette attache. Nous avons trouvé le défaut à temps pour redonner le coup de tourne vis salutaire.

L'ampoule du feu de navigation tricolore de tête de mât à rendu l'âme. Nous avons fini par naviguer avec feu de mouillage. Les feux de navigation réglementaires, non seulement, consomment beaucoup, mais en plus étant au ras des vagues, ils sont peu utiles dans une grosse houle.

Les implantations du frein de bôme ont été changées pendant la traversée. Mal placées, elles usaient les bouts sur les bords vifs du pont.

L'écoute de généos va devoir être changée, très sollicitée, elle a subi une usure remarquable durant la traversée.

La jonction entre le tangon et le mât s'est fissurée, il faudra la remplacer.

Le tuyau haute pression du dessalinisateur s'est mis à fuir, il est devenu poreux. Lors de sa remise en route après la traversée, il a non seulement rempli notre réservoir d'eau douce, mais il a baptisé son compartiment d'eau salée !!!

### **Bilan énergétique**

Bilan peu satisfaisant pour le Cap. Nous ne possédons pas suffisamment de moyens de recharge par énergie douce. L'éolienne (Ampair 100) ne charge pas assez, et vu l'emplacement des panneaux solaires (Kyocera 125 watts) , seul un des deux fonctionnait. Ainsi, nous avons été obligés de faire du moteur de temps en temps... Au milieu de l'Atlantique : Ô supplice !

A l'escale nous comptons résoudre ce problème par l'ajout:

- d'un petit groupe électrogène
- des panneaux solaires semi-rigides recouvrant le bimini

### **Bilan météo**

Croisière en deux temps :

Il y a la traversée proprement dite et l'avant-traversée

L'avant-traversée

Un calvaire ! Non seulement les navigations sont rendues pénibles par l'affluence des cargos et autres paquebots, mais en plus les conditions météorologiques sont loin d'être celles que nous attendions !

Planifiant un départ des côtes françaises en début d'été afin de naviguer dans la « bonne » saison, nous avons été surpris par des conditions non annoncées et rudes. Seule consolation, le vent a toujours été portant !

Zone Palos (Méditerranée) : 48 nœuds de vent d'Est pendant 48 heures  
Gibraltar-Porto Santo : 49 nœuds de vent d'Est Nord Est pendant 3 jours  
Graciosa : Durant une nuit, 65 nœuds de vent d'Est ( coup de Calima)

Autant dire qu'aux Canaries, nous commençons à nous languir de connaître enfin une navigation idyllique sous les alizés, les vrais, pas les Portugais, tant décrits mais assez perfides !!!! Parmi les équipages rencontrés, nous n'avons pas été les seuls à nous laisser surprendre par la météo. Elle est trompeuse à vrai dire sous ces latitudes ! Et nous finissons par ajouter une dizaine de nœuds aux vitesses de vent annoncées par les bulletins de toute origine. Cela, nous a plutôt réussi :



Comme un trait d'union : première navigation agréable

Ténérife – Banc d'Arguin (Mauritanie) : 165 milles en 24 heures, 300 milles en 48 heures... Un Bonheur ! Pas plus de 25 nœuds de vent sur un tapis roulant !

La traversée

Nous avons eu de la chance... Heu... de la CHANCE !

Vent Est (un peu de nord, ou de sud selon, mais globalement Est), force 3 à 4 bf. Notre anémomètre sur 21 jours de traversée n'a pas dépassé 35 nœuds de vent. Et encore c'était dans les derniers jours, sous un grain. Mais nous avons gardé un record à 25 nœuds pendant plus de 15 jours !

Les grains, nous ont pour la plupart évités ! Nous en avons subi deux, mais il y avait plus de pluie que de vent. Les orages se sont gardés de nous prendre à partis et ont cantonné les éclats pour l'horizon. Le seul grain vraiment sérieux que nous ayons subi, s'est trouvé sur notre chemin entre l'extrême pointe sud de la Martinique que nous venions de contourner et le mouillage de l'anse Caritan.



La houle était formée. En fait, le système météorologique était très perturbé sur tout l'Atlantique, et nous subissions la houle de ce qui se passait plus au Nord. Notamment, Otto, une dépression tropicale qui s'est formée le 2 décembre sur le 28° N et 50°W. Elle avait eu l'intention première de nous foncer dessus, mais elle s'est dégonflée en 48 heures, générant toutefois une houle importante de Nord.

Une autre cause à l'amplitude de la houle : une onde tropicale s'est formée, mais cette fois derrière nous. Vent de force 6 à 7 et houle de secteur nord-ouest de 5 à 7 mètres annoncés. Nous étions passés, et avec un vent souvent inférieur à 20 nœuds nous avons du mal à passer la houle croisée qui allongeait sa foulée sous la coque de l'Etoile de Lune.

Sur toute la traversée, nous avons marché à une vitesse moyenne de 4.8 nœuds, et une petite pointe à 8.1 nœuds...

### Moyens de communications et solidarité Météo familiale

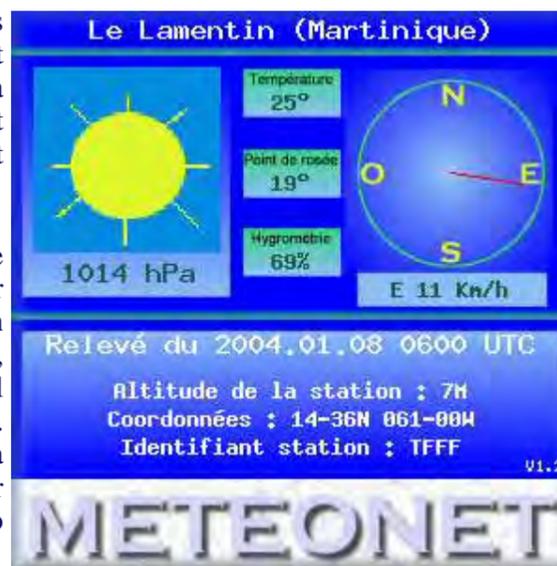
Avant la traversée nous avons convenu avec notre famille des vacances météo quotidiennes par iridium. En fait, la réception de sms via le réseau satellitaire est gratuite. Il suffit de laisser le téléphone allumé et les sms tombent au fur et à mesure qu'ils sont envoyés. De plus, tout se passe en temps réel.

A terre, la grande sœur, le grand frère et la maman étaient fidèles au poste météo.

Mimi, nous envoyait RFI. Au départ elle découpait le bulletin en sms : avis de coup de vent, situation générale et météo des zones traversées étaient regroupés en une dizaine de sms. Travail fastidieux pour elle. Ceci dit, la grande sœur, qui n'avait jamais consulté la moindre carte nautique, s'est familiarisée avec une facilité formidable au jargon nautique et météorologique.



Par la suite, nous avons décidé de nous connecter une fois par jour sur internet. Cela nous donnait l'occasion de recevoir le bulletin RFI en entier, et de plus nous envoyions un mail familial, ça rassurait tout le monde. Dans la foulée nous demandions via Max sea un fichier Grib : fichier compressé de prévision météo élaborée par les centres américains.



Coût des connections sur 21 jours : 100 unités de carte prépayée (150 dollars). Cela comprend également deux envois de newsletters dans le cadre du site.

Mon frère, Philou, scrutait Internet. Et nous concoctait, après analyse minutieuse, un topo par jour qui résumait la tendance générale.

A l'approche des côtes, ma maman nous donnait les prévisions de Windguru.

Tout ce dispositif, nous a permis de recevoir à bord des informations d'une qualité et d'une précision exceptionnelle. Et d'adapter notre route selon les conditions météo. C'est ainsi, que nous avons évité deux grosses dépressions.

## La pêche

Nous ne sommes pas de grands pêcheurs devant l'Éternel ... Nous ne sommes pas non plus de gros mangeurs de poissons. Mais, nous avons eu quelques jolies prises. Tout d'abord, la pêche involontaire :

Au début de notre voyage (surtout en Méditerranée et au début de l'Atlantique) nous trouvions chaque matin des calmars sur le pont. Malheureusement, nous les trouvions trop tard et ils étaient bien mal en point.



A partir du Tropique, les poissons volants prennent le relais : fuyants un prédateur, ils s'élancent et ... courent à leur perte sur notre pont !

Deux philosophies à bord :

Pour moi c'était un tel crève cœur, que si j'en entendais un s'affaler sur le pont, je le rejetais à la mer, espérant qu'il ne se soit pas fait trop mal ... C'est bête, mais on ne se refait pas !

Le Cap quant à lui, de petit matin, allait à la cueillette en se réjouissant d'une fricassée de poissons volants...

Nous avons pêché un thon de 2 kilos et une dorade coryphène de 2 ou 3 kilos.

Cela paraît peu. Mais en fait, dès que nous avons pêché nous ne rejetons pas la ligne. Nous détestons le gâchis ! A tel point que le jour où une dorade trop grosse a mordu à l'hameçon, nous avons été soulagés qu'elle s'en tire plutôt que de monter sur le pont.

Sinon, nous ne pêcherons plus dans une zone où les oiseaux se concentrent. Au large des côtes d'Afrique, nous avons pêché par erreur un jeune fou de Bassan. Nous avons dû lui infliger le supplice de la remontée de ligne pour enfin le libérer de l'hameçon qui s'était planté dans son bec. Rassurez-vous, après les soins du Cap, il a repris son envol !



## La cambuse et avitaillement

Les internautes nous posent souvent des questions concernant la nourriture des marins. J'aurais envie de répondre : « comme à la maison, sauf qu'il faut prévoir avant ! »



Nous emmenons en mer les goûts que nous avons à terre. Seul gros changement : il est moins facile de faire de grandes préparations culinaires en mer. Nous avons opté pour la facilité, et donc avons choisi de manger en majorité des plats préparés. Cela n'empêche que certains jour, le Chef, inspiré, nous a concocté de ces petits délices...

Boissons

Une seule règle, la sobriété ! En mer, pas de vin à table, l'apéro du week-end est réservé pour les retrouvailles avec les copains...

L'eau

Malgré une réserve d'eau de 900 litres, nous avons emmené des bidons de 5 litres d'eau minérale. (150 litres) Plus agréable à boire, elle apporte aussi sa ration de minéraux. De plus, il était prévu au départ que nous irions à Dakar. Or, la région souffrait d'une épidémie de choléra...

Les avantages d'un frigo

Nous avons mangé des yaourts pendant presque 3 semaines. En faisant attention à la date de péremption lors de l'achat, cela couvre quasiment les besoins en calcium. Nous avons emmené nos fromages préférés depuis la France. Conservés au congélateur, ils nous ont régales pendant 6 mois.

Le Cap avait fait provision d'une quinzaine de saucissons d'Auvergne. Stockés sous la ligne de flottaison, dans la soute à voile. Ils ont fait le régal, de plusieurs soirées.

La viande hachée aussi a tenu longtemps au congélateur et cela fait des petits plats agréables (sauce bolognaise...).

Le congélateur nous sert également pour conserver le pain. ... Il est vrai que les TDM (tour du monde) aiment s'échanger des recettes de pain à faire en mer. Tous les équipages semblent mus par cette même envie de faire leur pain. Nous avons choisi la méthode « paresse-gourmande » et nous achetons le pain. Quand il nous paraît bon, nous le congelons. Nous ne sommes peut-être pas des « gros » mangeurs de pain, car cela nous suffit pour nos traversées. Et nous avons trouvé du pain à chaque escale pour le moment... Nous avons également prévu des biscottes, ça change...

Les fruits et légumes sont conservés dans des « hamacs » (filets confectionnés à cet effet) que nous suspendons sous le bimini. Nous ne les rentrons pas dans le bateau pour plusieurs raisons.

1. pas de mouchettes ou autres bêtises à traquer dans le bateau
2. ils sont à l'air et s'abîment moins vite qu'à l'intérieur où en navigation il n'y a pas ou peu d'aération (puisque la sécurité impose de fermer tous les hublots)

Pamplemousses, citrons, oignons, choux vert et rouge sont restés dehors pendant toute la traversée. Ils se sont conservés pendant plus d'un mois. Nous avons mangé des pamplemousses et des citrons des Canaries en Martinique. Les bananes achetées vertes ont tenu sous le régime des embruns pendant plusieurs jours. Ceux qui sont partis avec un régime entier, ont eu de la perte...

Nous avons acheté tomates vertes et rouges. Les rouges au frigo ont tenu plus longtemps que les vertes restées hors frigo mais dans le bateau. Au frigo aussi la salade se conserve quelques jours. Ensuite, le chou prend le relais dans la salade. La pomme de terre ne se conserve pas longtemps à manger dans les premiers jours !

Pour les jours difficiles

Des fruits secs (dattes) ont parfois sauvé certains repas qui auraient été trop pénibles à préparer vues les conditions. Il nous est arrivé de pas même pouvoir préparer un café, tant la mer nous malmenait. Une tablette de chocolat, fait plaisir aussi dans ces moments. Nous avons prévu également des compotes de fruits, du ris au lait, et autres crèmes Montblanc, qui sont agréables à manger.

Sinon, pour un repas facile à préparer et salé : biscottes, paté, une tomate. Ca rafraîchit et ça nourrit !

Pour le reste

Des conserves en pagaille ! Et du lyophilisé !

En conserve, ce que nous avons le plus mangé, ce sont les plats préparés ! Chacun selon ses goûts : cassoulets, choucroute, raviolis, bœufs ou mouton en sauce, lasagnes, paellas, confits, (dont on récupère la graisse, à manger plusieurs jours dans du riz, pâtes,)

Idem pour le lyo : riz cantonnais, pattes à la carbonara, poulet colombo (achetés au Vieux Campeur par correspondance)

Méthode de conservation

Nous avons collectionné les bidons d'eau de 5 litres, et avant le départ, nous les avons remplis de riz, pattes, taboulé, lait en poudre, farine, lentilles, huile d'olive...

Tout cela se conserve très bien dans le fond des cales. Ca évite la propagation des charançons et autres bêtes exotiques, et de plus le rangement des victuailles est grandement facilité.



Une chose importante !

Ne vous affolez pas au départ des côtes de France à faire un avitaillement complet ! Sauf pour des typicités locales qui vous feraient défaut, vous trouverez à Porto Santo, et aux Canaries (Ténérife) des super marchés aux prix compétitifs par rapport à la France ! Aux Canaries, les chaînes Carrefour et Auchan (Al Campo) sont représentées. Vous trouverez les mêmes articles qu'en France et parfois 4 fois moins cher !

Bon appétit !

## La gestion des poubelles

Avant le départ, il faut impérativement prévoir la suppression de tous les conditionnements inutiles : cartons qui entourent les yaourts, protections en plastiques ou en papier. Cela vous évitera un volume important de détritrus alors que vous êtes en mer. Reconditionnez également tout ce qui peut l'être dans des bidons alimentaires de 5 litres (bidons d'eau).

En mer (au large c'est-à-dire lorsqu'il n'y a plus de risque de retour sur le rivage) :

- compactez et stockez tous les déchets plastiques
- jetez par-dessus bord tous les déchets végétaux (ça fera une halte pique-nique pour les tortues)
- le verre est cassé et jeté, il retourne à l'état de sable ou de silice
- les boîtes en métal sont trouées et coulées, par grand fond, il paraît que cela offre des abris à la faune sous-marine.

## L'hygiène à bord

Nous n'en sommes plus à l'époque du seau, de la barbe d'un mois et de la pellicule de sueur mastiquée au grain de sel!!!

Les bateaux possèdent une ou plusieurs toilettes selon la conception et la taille. Nous disposons de douches également. L'Etoile de Lune est « un peu » mal conçu au niveau de la douche intérieur. Mais, lorsque l'on vit sous les tropiques la douche se passe forcément à l'extérieur. Pour l'économie d'eau, le lavage au savon se fait d'abord à l'eau de mer (cheveux et corps) et le rinçage à l'eau douce.

Lorsque les conditions de navigations ne permettent pas de se laver. Soit que les mouvements du bateau ne nous permettent pas de rester debout, soit qu'il soit trop dangereux de se retrouver sur la jupe arrière. Nous avons prévu des lingettes. Dans les grandes surfaces des Canaries, nous avons trouvé les lingettes humides à l'aloé vera pour peau sensible de bébé (on ne se refuse rien !) Pour l'hygiène intime nous utilisons les lingettes carefree. En plus de nous laver, ces lingettes traitent la peau, cela permet d'attendre les moments de répit laissés par la mer.

## Une vie de chien à bord...

Avant toute chose, je préfère être honnête et vous signaler qu'il existe à bord de l'Etoile de Lune deux avis différents à propos de la présence d'un animal à bord. Si le Cap n'avait eu Lune avant de partir, il n'aurait pas eu de chien à bord. Moi, je ne peux me passer d'elle. Elle est ma compagne... et j'ai de la chance car elle battra des records de longévité... Deux femmes à bord, contre un Cap, c'est un défi permanent contre l'autorité...

Pour tout dire, Lune est une chienne « marinisée ». En discutant avec d'autres maîtres-marins, elle paraît particulièrement adaptée à cette vie. Lune est une vraie marine, elle semble même préférer le bateau à toute demeure terrienne. De l'avis de nos amis qui parfois se disent : « pauvre bête », ils finissent par nous dire : « c'est vrai qu'elle est bien sur son bateau ! »

Et franchement, c'est SON bateau !

Voici la liste de ses exploits :

- l Lune ne souffre pas du mal de mer.
- l Lune n'a pas peur lorsque les conditions se corsent, et a supporté jusqu'à 65 nœuds de vent (on n'a pas connu plus).
- l Lune nous a parfois sauvés de certaines situations. Pour exemple, un bateau qui dérapait et fonçait sur nous en pleine nuit, elle nous a prévenus avant la catastrophe...
- l Lune est une excellente gardienne. Nous la laissons à l'ombre dans le cockpit quand nous partons. Un jour, alors que



nous étions sur un autre bateau, un marinero a voulu monter sur notre bateau. On peut dire qu'il a été ACCUEILLI ! Du coup, il est reparti par où il était venu... Sage décision !

- | Cela dit, ce qui est une qualité peut devenir un défaut, lorsque nous invitons des amis à bord... (nous avons dû prévoir une muselière en mousse pour rassurer les autres équipages.
- | Lune fait ses besoins en mer. Elle a fait dans le cockpit au début, mais pendant la traversée de l'Atlantique elle a, sans doute, décidé que c'était sa chambre à coucher en plus de sa salle à manger. Ainsi elle repérait les moments où la houle était moins forte, et elle nous avertissait que c'était le moment d'une petite promenade à l'avant pour se dégourdir les pattes et faire ce qu'il y avait à faire...
- | Lune n'a pas perdu sa masse musculaire en 21 jours de traversée océanique. Comme nous, elle doit tellement compenser les mouvements du bateau, qu'elle a plutôt amélioré sa condition physique.
- | Lune aime se baigner. Evidemment pas lors de nos navigations ! Lors de ses balades à la plage, elle fait ses ablutions matinales. Bon, OK... ça sent un peu le fennec... Mais on ne peut pas tout avoir... Mademoiselle Lune ne reçoit pas de douche quotidienne à l'eau douce pour des problèmes évidents de réserve d'eau. Ceci dit, l'eau salée ne lui occasionne pas de grosses allergies. Par contre, nous récupérons l'eau des grains et la rinçons sous la pluie... Après ça, elle ressemble à un gros nounours tout doux !
- | Lune mange ce que nous appelons des graines. Ce sont des croquettes de « haute compétition » très étudiées par les services vétérinaires comprenant tous les éléments nutritifs dont elle a besoin, nous l'améliorons pour le goût par des boîtes (genre César, car nous n'y ajoutons qu'un cuillère à café). Elle a droit à sa friandise le soir (et elle la réclame). Lune la connaît sous le nom de « nonos ». Ce sont des bâtonnets à mâcher enrichis au calcium.
- | Lune n'a pas encore connu de difficultés avec les douanes. Mais nous n'avons pas encore essayé les îles britanniques. Nous ne manquerons pas de vous en informer plus tard.
- | Lune est une excellente compagne de quart. Comme chacun sait, un bon marin est un marin qui dort... Donc Lune nous seconde dans son sommeil... Dommage qu'elle ne puisse partager ses nombreuses heures de repos.
- | Lune porte un harnais. Grâce à cela nous pouvons la soulever d'une main, et la récupérer, sans l'étrangler, en cas de plongeon intempestif. Il est arrivé (une fois !) qu'elle rate son coup et tombe à l'eau alors que l'annexe avait rebondi et reculé de la jupe arrière. Elle n'a pas apprécié. Par contre, ce fut sans doute une bonne leçon, car Lune n'aime pas se baigner depuis le bateau. Elle préfère la plage... De toute manière nous préférons ne pas l'encourager à plonger depuis le bateau.
- | Pendant les navigations, Lune reste dans le cockpit. Elle ne se promène jamais seule sur le pont. Les filières sont munies de filets. Lorsque les conditions l'exigent, nous l'attachons. Si, nous nous enfermons dedans, elle rentre aussi. Nous l'installons dans la salle de bain, porte ouverte, seul endroit où elle puisse se caler sans être projetée d'un côté à l'autre du bateau. Sous son coussin, je déploie un rideau de douche, en cas d'accident... Mais elle n'a jamais fait à l'intérieur...
- | Lune passe sa vie de chien sur les coussins les plus épais de l'Etoile de Lune. Pour les laver, même méthode, que pour elle, sous grain avec savonnée.



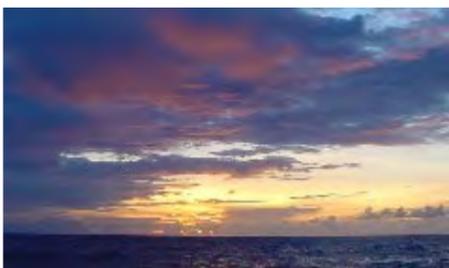
#### Les petits travers de Lune

- | Lune n'aime pas les pétards... Lune déteste !!!! Les pétards. Si au mouillage et surtout à terre (en période de fêtes) cela pose quelques petits problèmes. En mer, c'est le pied !!! Elle est peinarde.
- | Elle perd ses poils... Je pense d'ailleurs que je pourrais devenir millionnaire si chaque poil valait seulement un dixième de centime...

Pour connaître mon intimité cliquez [ICI](#)

#### Conclusions moins pragmatiques

Après ces nombreux détails techniques, voici quelques considérations inclassables, livrées pêle-mêle.



En général, il est plutôt rare qu'une traversée océanique soit désirée en premier par l'équipière. Nous avons rencontré une majorité d'équipages, où le voyage avait été initialisé par le Capitaine. A force de discuter avec les autres équipages, et surtout après ce que nous avons subi jusqu'aux Canaries, j'ai eu quelques doutes avant la traversée : « est-ce bien ce que je veux ? »

Trop tard, nous étions lancés ! De toute manière, le Capitaine, lui, était confiant !

La réalité allait me combler à outrance ! Il est rare qu'un rêve réalisé colle autant à ce qu'on s'est imaginé au préalable ! Une trans-océanique est une expérience à part. Réaliser l'ampleur de l'espace autour de soi offre un sentiment grandiose, magique ! C'est un délice. Une chance !

Le choix de voyager à deux. De ne pas prendre d'équipier était le bon. Le couple est le meilleur équipage qui soit. Il forme un seul être pour faire fonctionner le tout. Cohésion est le maître mot. Bonheur est la récompense, la liberté notre compagne.

Nous ne nous sommes pas ennuyés, l'océan remplissait nos journées. A tel point que 24 heures avant d'arriver, consciente de ce que nous allions perdre en rejoignant la terre, je répétais sans cesse que je n'étais pas pressée d'arriver. Pendant, 20 jours, nous n'avons pas évoqué une seule fois les sentiments que nous aurions en voyant la première île. Nous n'y pensions pas tout bonnement..



Pourtant, au moment, où je découvrais les contours d'un morne sur l'horizon, j'ai été prise d'une fièvre

d'impatience. Il fallait arriver, de jour, la voir, cette Martinique. Voilà un instant magique ! Voir la terre approcher...

Dès le lendemain de notre arrivée, le Cap et Lune sont descendus à terre.

Moi, j'ai mis 3 jours à me décider. J'étais bien sur mon bateau...

Par contre, nous avons, tous deux, été atteint d'un sentiment étrange, et inattendu, une sorte de « baby blues » au moment où nous retrouvions un « plancher » praticable. Au mouillage et en eaux calmes, nous avons tous deux la certitude que nous ne referions jamais ce parcours. Le Cap considérant que l'océan était un passage obligé pour rejoindre un point à l'autre de la planète. Moi, je me disais que cette traversée m'avait tant donné, qu'elle ne le referait plus jamais dans de telles proportions.

C'est un sentiment que nous avons rencontré à bord de plusieurs bateaux qui arrivaient aux Antilles après une transatlantique. Une fatigue passagère, un ras-le-bol, un rejet de ce qui avait été voulu. Comme si nous brûlions ce qui avait été adulé !



En fait, il ne faudrait jamais parler d'une traversée au moment où l'on arrive. Il faudrait laisser plusieurs jours de décantation. On ne prononcerait pas ces paroles sous la torture de la fatigue. On n'aurait pas à les regretter ensuite... ou du moins à les expliquer à celui qui nous aura écoutés.

Moins d'une semaine !!!! Il nous a fallu moins de dix jours pour nous dire, que... si l'occasion se reproduisait, nous repartirions pour une transatlantique. Par contre, nous ne referions pas le voyage de départ, c'est-à-dire, la partie Méditerranéenne ainsi que l'Atlantique jusqu'aux Canaries. Mais, une transat Cap-Vert–Martinique tous les deux et demi... Nous sommes partants, à nouveau...