

Tahiti / Martinique, 56 jours ...

REMONTÉE DU PACIFIQUE ET DE LA CARAÏBE

ENTRE JUILLET ET NOVEMBRE 2017

1- Première étape : Tahiti – Gambier

Dernier coup d'œil en arrière ...

29 juin,

Nous sommes fin prêts à quitter Tahiti. Les jeunes ont un gros pincement au cœur de quitter leurs copains de taekwondo et de skate. Il y a eu les dernières invitations, les dernières surprises ... Laman, notre copain pêcheur nous a invité au repas dominical familial autour d'un "maha" tahitien : repas typique local où diverses viandes et légumes sont mis à cuire tout doucement depuis très tôt le matin, dans le sol, enroulés dans des feuilles de bananiers et au-dessus de braises. Il y a quelques jours avait lieu la remise des ceintures au club de taekwondo. Chloé et Mathis ont passé avec succès le niveau de ceinture rouge. Nous étions très fiers ! Une belle progression en une année au prix de quelques paquets d'heures sur le dojang. A cette occasion le club aussi nous a réservé une sympathique surprise : avant de partager un repas, les élèves nous ont couverts tous les quatre de colliers de coquillages. Leur coach Tupaapaa nous a offert une très belle bouteille de son miel maison. Nous avons été bien gâtés. C'était très émouvant de les quitter, coach, élèves et parents, car ce club est comme une grande famille et Chloé et Mathis ont été accueillis comme un des leurs. On leur souhaite plein de médailles et toujours autant de plaisir. Qui sait ? Peut être nos jeunes auront l'occasion d'en croiser certains lors d'une compétition en métropole...

Nous quittons également des "bateaux copains" que nous ne reverrons pas de sitôt. Certains font une très longue pause en Polynésie, d'autres continuent vers l'ouest en direction de la Nouvelle Calédonie, Nouvelle Zélande, Vanuatu, l'Asie ... Encore des endroits à visiter ... pour un peu plus tard ...

Pour l'heure, nous avons une petite semaine de navigation devant nous. Une petite fenêtre météo s'annonce. Nous prenons la direction des Gambier.

En mer pour les îles Gambier – du 29 juin au 05 juillet 2017

Je ne détaillerai pas cette parenthèse car, à l'heure où j'écris ces lignes, c'est une navigation quasi "effacée" de ma mémoire du fait d'un état comateux dû à la prise d'un patch de *Scopoderm*. C'est une substance anti mal de mer à ne pas prendre à la légère mais qui, pour les personnes le supportant bien, doit présenter une certaine efficacité. Le patch se colle derrière l'oreille et ne doit en aucun cas être touché afin d'éviter un contact avec les yeux. Résultat, malgré les précautions prises (un shampoing aurait déclenché le processus), des pupilles complètement dilatées pendant toute la navigation, un mal de mer exceptionnel continu, et une semaine supplémentaire post navigation pour récupérer une vue normale. Les effets secondaires pouvant encore être pires après quelques échanges d'infos entre bateaux. En clair : produit à haut risque. Mieux vaut se maintenir à son petit mal de mer peinard !!

De toute façon, il paraît que c'était une navigation à oublier : vent trop fort et mer trop forte ! Après trois jours dans ces conditions, nos cadènes n'ont pas supportées. Deux sur six ont été cisailées nettes, une troisième n'en est pas loin. Mathis a donné l'alerte lorsqu'il a noté dans sa salle de bain

un léger décollement de son plafond et un déplacement de ses cloisons !! Voiles affalées immédiatement bien sûr et propulsion moteur exclusivement jusqu'à l'arrivée aux Gambier. Ces cadènes permettent le maintien du mât sur le pont (rien que ça !), en assurant la liaison haubans / coque. Ces vicieuses sont cachées dans les fonds sous l'ameublement intérieur du bateau. En clair, leur accès est « merdique ». Leur changement est quant à lui très improbable là où nous sommes. En ce 5 juillet, nous mouillons l'ancre devant Rikitea, bien heureux d'être à bon port, avec un bateau toujours sur l'eau et toujours mâté.

Petite prolongation en Polynésie ... du 05 juillet au 04 août 2017

Il y a quatre ans, jour pour jour nous arrivions à ce même mouillage au milieu d'une vingtaine de bateaux de voyageurs. Cette année, la zone est bien plus clairsemée. Seuls deux bateaux nous tiennent compagnie, Paprika et Milo. Sur ce-dernier, un jeune garçon, Oscar, de deux ans plus jeune que Mathis. Deux jours plus tard arrivent Les *Elpis* et les *Sarpedon* et ce sera tout pour la saison.

Nous refaisons connaissance avec Rikitea, son village, ses habitants, ses histoires, son relief verdoyant, son "lagon" turquoise. Nous espérons assister à un Heiva aux couleurs et à la chaleur du précédent mais malheureusement les deux groupes de danseurs locaux sont en Nouvelle Zélande pour une compétition. Le village a néanmoins organisé une semaine de festivités mais ce ne sont que quelques baraques à frites et stands de tirs qui occupent l'esplanade. Sinon Yvi est toujours Yvi, pareil à lui même. Il nous rend fréquemment visite pour le café, titille toujours autant les enfants et tous nous adorons ! Il organise pour Oscar et Mathis une chasse aux poules. Charge à eux deux de les attraper, les plumer et les vider. Âmes délicates : s'abstenir !! Chloé fixe le moment sur pellicule !

Pendant ce temps, après un démontage de pièces d'ameublement et une inspection sévère, Oliv est à la réflexion pour les cadènes. Notre stock de résine sera insuffisant, pas de soudeur sur place, encore moins de pièces de rechange. Il faudrait rejoindre Tahiti par avion, faire usiner trois cadènes, faire venir un soudeur, ... Bref on a vu mieux !! Perceuse, Fobi, clés, ..., *Koantenn* est en gros chantier.

Est-ce un éclat métallique ? Un éclat de bois ? Oliv se fait une toute petite égratignure à la jambe, quasi imperceptible. Une quinzaine d'heures plus tard, l'éraflure s'est transformée en large plaie bien creuse, blanche purulente et s'accompagne d'une bonne fièvre : une bonne infection avec prolifération de staphylocoques. C'est un risque majeur sous ces latitudes. Heureusement nous avons encore une bonne pharmacie de bord. Son "infirmière personnelle" le met sous antibiotiques oral et local pour la semaine. Il ne faudrait pas faire une septicémie. Notre capitaine n'est pas bien gaillard pendant plusieurs jours.

Les Milo nous embarquent Mathis pour quelques jours à Aukéna, chez Bernard. Au programme, kayak, ramassage de citrons verts, barbecue party sur la plage et harmonica. A son retour, on se met à la confiture de citrons verts : sa préparation s'étale sur 3 à 4 jours, pour ne pas avoir une confiture amère on laisse macérer les rondelles de citrons dans de l'eau que l'on change régulièrement, avant de les mettre à cuire.

Les jours filent, nous voilà déjà début août. La seule semaine que nous devions passer aux Gambier est achevée depuis un bout de temps. Le capitaine a finalisé une réparation qui devrait tenir jusqu'aux Antilles en reliant la partie saine de la cadène au ridoir au moyen d'un « licing » de bout Dynéma, avec une tension reprise au guindeau. Quelques tours sous voile dans l'archipel valident l'installation.

Pour les derniers jours qui nous restent, nous filons rejoindre les copains de Milo, Paprika et *Sarpedon* chez Bernard à Aukéna. Cette île est un des fabuleux bijoux de l'archipel. Sûrement une des plus belles plages de Polynésie. Bernard y abrite quantités de poules et de cochons sauvages. Il possède également l'une des plus grosses plantations de citronniers du Fenua. Nous n'en n'avons pas fini des confitures ... Les hommes sont allés chassés la poule, la chèvre et le cochon. Le midi nous

mangeons tous réunis autour du typique Maha polynésien. Bernard nous offre des citrons confits qu'il fait lui-même. En accompagnement d'une viande ou d'un poisson c'est très bon. Nous réservons une partie des citrons ramassés pour les confire, pour la dégustation il faudra attendre quelques semaines.

De retour sur Mangareva, au village de Rikitea, il nous reste les préparatifs habituels de départ mais à l'échelle locale, donc un petit avitaillement (heureusement nous avons prévu en suffisance au départ de Tahiti). Pour l'eau, la mairie nous livre au quai principal deux citernes d'eau pour remplissage. Nous avons déjà fait un complément de gasoil avec le dernier *Taporo*, leur cargo d'approvisionnement. Le départ est prévu dans deux jours mais auparavant une visite s'impose à Kamaru, la petite biquette (sauvée in extremis des rochers de Akamaru) que nous avons adoptée à bord de *Koantenn* il y a quatre ans et que nous avons donné à Bruno, il nous avait promis de la garder pour la reproduction. Le troupeau est bien petit et se résume à trois chèvres mais nous croyons reconnaître notre Kamaru. Bruno nous apprend tristement qu'il a perdu beaucoup de bêtes par empoisonnement, dont notre petite protégée. Il est attaché à ses bêtes, cela a été un coup dur. Sachant notre départ imminent, il nous offre quantité de fruits : régimes de bananes, pamplemousses, caramboles, bananes séchées, et même quelques pots de confiture maison. Un grand merci Bruno. Plus tard dans le village nous croisons Nico, connu il y a quatre ans également. Il ne nous laisse pas partir sans deux régimes de bananes supplémentaires, des Urus (fruits de l'arbre à pain) et des herbes.

Avec tout ça nous avons de quoi tenir un siècle !!

Nous n'aurons malheureusement pas eu l'occasion de revoir Hervé et Valérie, Alan et Ariki sur l'île de Taravai.

Dernières embrassades, dernier au-revoir autour d'un repas à bord avec Yves, nous voilà prêts.

Vendredi 4 août, 11h, nous levons l'ancre, plus de 4000 miles devant nous avant de toucher terre. Ça va être long et sûrement difficile...

2- Transpacifique retour des Gambier en Equateur - du 04 aout au 06 septembre 2017

Transpacifique n°4, nos journaux de bord au fil de l'eau

6/08 - J2

Petit point sur nos premières 48h de navigation. Les premières heures sont conformes grosso modo aux prévisions météo. Tout va bien à bord. Tout l'équipage est ok. Nous n'allons pas vite car nous préférons réduire la toile pour soulager le gréement.

Notre position dimanche 12h : 24°18'.36S. 131°08'.69W

On profite des Uru (fruit de l'arbre à pain), pamplemousses, régimes de bananes, caramboles, bananes séchées,... que les gens du village nous ont offert pour notre longue navigation.

Tout l'équipage est à la lecture.

8/08 - J4

Nous sommes à mi-chemin entre les îles Pitcairn et Henderson. Depuis hier soir, nous profitons d'un vent orienté un peu plus nord nous permettant de faire un meilleur cap. Le vent est plus soutenu que les deux jours précédents, 25 nœuds relatifs, on avance mieux. La houle a une longueur d'onde importante, on la sent peu.

Notre position lundi 10h : 24°42'26 S - 129°22'92 W

Côté santé, tout va bien, pas de mal de mer. Ça change tout !

Côté pêche, pas de traîne à l'eau tant que les frigos et congélos sont pleins, nos pots pour la stérilisation sont presque tous déjà plein de confitures des Gambier (citrons / pamplemousses). On se réserve pour la deuxième moitié de la balade.

Les températures sont agréables car nous avons des vents de secteur Est/ Nord-Est.

=> la navigation s'apparente à une CROISIÈRE DÉTENTE... pour le moment !

09/08 - J5

Notre position : 25°19'93 S - 127°18'82 W

Le vent a forci. La mer également. Nous avons un peu moins de confort à bord par conséquent.

10/08 et 11/08 – J6 à J7

Depuis mardi après-midi les conditions de navigation sont moins bonnes. Le vent est soutenu, entre 30 et 40 nœuds, la mer est creuse, la houle mesure un bon 3 m. Nous avons trois ris dans la Grand Voile pour soulager le matériel et le génois est en partie enroulé. La gîte est relativement importante, le confort à bord n'est pas super. Cela se calmera bien ... Koantenn est costaud, on fait le dos rond. Une fois que nous aurons dépassé la longitude de Pâques nous serons à l'abri.

Notre position jeudi 14h : 26°20'50 S - 122°41'09 W

12/08 - J8 à J9

Tout va bien à bord. Tout l'équipage est ok.

Le vent s'est enfin calmé hier soir. Nous n'avons plus que deux ris dans la GV. Malheureusement ces quatre jours de gros temps ne nous auront même pas permis d'avalier des miles du fait de notre réduction forcée de voilure, qui va piano va sano !

Nous avons donc une petite accalmie pour quelques heures entre 20 et 25 nœuds de vent. La mer commence à se calmer. Du cockpit on revoit à nouveau l'horizon, quant avant, on n'y voyait que les vagues !!

Nos deux pêcheurs ont mis leurs traines à l'eau. Un poisson frais ferait le plus grand bien à l'équipage.

Dans les jours qui suivent nous devrions nous rapprocher encore de l'île de Pâques, c'est à dire refaire à nouveau un cap à l'est, les vents ne nous étant pas favorables, puis la dépasser toujours cap à l'est, pour finir dans une semaine par une route directe vers l'Equateur.

Encore trois bonnes semaines de navigation donc.

Notre position samedi 12h : 25°51'50 S. 118°40 W

14/08 - J10

Enfin du repos dominical ... ça a été le bienvenu !

15 nœuds de vent relatif, vent dans notre 45°, secteur Est / nord-est, allure près serré (depuis le départ nous naviguons entre bon plein et près serré). Cap plein Est. La mer s'aplatit un peu. Nous naviguons toutes voiles dehors bien sûr, mais à seulement 4,5 nœuds. Ce n'est pas bien rapide mais qu'importe, cette accalmie fait du bien à l'équipage. La gîte est désormais acceptable.

Nos quatre régimes de bananes gentiment offerts par Bruno et Nico de Rikitea sont tous arrivés à maturation. Koantenn faisait figure de mûrisserie de bananes pendant ces dix jours. Nos estomacs ne pouvant engloutir une telle quantité, même à force de petites pauses casse croûte à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, de desserts, de gâteau, de compote, il a fallu faire un peu de confiture ce matin. L'opération sera à réitérer dans les jours à venir si on ne veut rien perdre.

Notre copain Philippe sur le bateau Djambar qui devait naviguer avec nous est arrivé trop tard aux Gambier, en ce moment il attend une fenêtre météo pour quitter Rikitea.

Côté pêche, les deux lignes étaient bien à l'eau aujourd'hui, l'une préparée par le capitaine avec poulpe, l'autre préparée par Mathis avec Rapalla, mais ils ont fait chou blanc. Demain peut-être.... Nous voyons déjà dans nos assiettes du sashimi de thon à la sauce soyou (sauce soja, sauce huître, huile, échalote) ...

Les miches de pain et de pain au chocolat pour le petit déjeuner traditionnel du dimanche soir lèvent tranquillement bercées par la mer.

Le vent est prévu de forcer vers minuit. Il sera temps de prendre un ris.

Sinon les jeunes vaquent à leurs occupations, musique, films et beaucoup de lecture, Chloé s'est lancée dans un livre de style fantastique de plus de 3000 pages, elle n'en décroche pas, c'est parfait pour la navigation. Nous n'avons pas encore rouvert de cahier, la mer n'y était pas favorable. Demain peut être, cela passera le temps...

On commence à compiler la documentation sur l'Equateur. On se prévoit de belles découvertes.

14/08 - J11

Depuis la nuit dernière, on récupère du vent de 30 nœuds qui refuse. On est tenu de s'écarter encore de notre route. Si ça continue on va finir par passer au sud de Pâques ! Nous filons à 7 nœuds et plus, nous sommes toujours entre bon plein et près serré. La mer s'est rapidement creusée. Ça gite, ça tape, ça vibre, la journée pépère d'hier n'est plus qu'un souvenir !

Notre position : 26°14'76 S - 114°41'57 W

14 au 18/08 - J12 à J15

Nous n'avons toujours pas de casse à déplorer à bord. Seulement notre prise de ris n°2 qui a rompue et qu'Olivier a repris rapidement. Équipage et bateau se portent bien. Concernant les cadènes, pour le moment, rien à signaler. Toutefois nous n'avons pas suffisamment été tribord amure pour être encore rassuré.

La mer est toujours chaotique et le vent soutenu, 25 à 35 nœuds. Allure près serré. Nous sommes passés à 90 nautiques dans le nord de l'île de Pâques il y a trois jours. Cela était bien tentant de s'y arrêter pour une petite pause ...

Depuis hier soir, une dépression nous arrive du sud et devrait nous concerner jusqu'à dimanche. La mer n'est pas près de se calmer !!!

Mercredi une grande coryphène n'a pas voulu finir dans nos assiettes, elle s'est décrochée à la jupe. Dommage pour nous et tant mieux pour elle.

Voilà deux semaines depuis le départ, nous espérons que nous ne mettrons pas plus pour arriver à Bahía de Caraquez.

Notre Position à 11h : 25°58'53 S. - 107°43' W

20/08 - J16

Position à 11h : 24°31'06 - 102°18'40 W

Nous faisons enfin route directe vers l'Equateur. Nous avons eu bien du mal à quitter la zone des îles chiliennes "Pâques et Sala y Gomez" et avons dû tirer des petits bords. Beaucoup de vent, entre 30 et 35 nœuds, une mer toujours chaotique, toujours au près serré, et des grains.

Depuis hier soir la mer s'est bien calmée, cela fait du bien d'être un peu plus à plat et moins chahutés. Nous avons même bénéficié d'une très bonne nuit pendant laquelle tout l'équipage a pu réellement bien dormir.

21/08 - J17

Ce matin lundi, 8 nœuds de vent dans le 100, bâbord amure. Cap au 43°, nous nous résignons à mettre le moteur.

Ce soir nous devrions changer de bord définitivement. Un fort vent est prévu de secteur sud donc encore plus froid, pourtant on se pèle déjà !!! Il va falloir veiller sur les cadènes car pour le moment celles qui ont été réparées n'avaient quasi pas été sollicitées. Cette nuit on verra

Sinon il nous tarde d'arriver. On bouquine, on bouquine ... hier matin on s'est réveillé avec les deux sandows tendus par deux belles coryphène : un couple puisque c'est souvent par deux, mâle et femelle, qu'on les pêche. Ces 7 kg de poissons frais sont les bienvenus, on s'en régale en céviche et sashimi pour commencer.

Lundi midi, 8 nœuds de vent, mer quasi plate, nous sommes sous moteur très faible régime, le ciel est d'un bleu ! Le soleil donne : même si le fond de l'air est frais le soleil nous réchauffe. Le repas nous attend : du poisson cru aux crudités lait de coco. Mais avant un petit tour sur le pont s'impose. On se retrouve tous les cinq à l'avant à regarder la mer, se faire dorer notre peau devenue blanche, se faire réchauffer notre couenne ! Moment d'intimité. Olivier se sert un verre de whisky, ramène un paquet de pistaches. Ces petites cochonneries salées ont ici un goût particulièrement divin pour les pauvres bougres que nous sommes au milieu de ce grand océan pas si pacifique que ça. On discute de tout et de rien, de notre retour en métropole, des copains de bateau, des copains de sport polynésiens, des Antilles ... on se marre, on se bagarre pour les dernières pistaches ... et on se dit que si les deux dernières semaines de navigation ressemblent à aujourd'hui alors c'est le paradis !!

22/08 et 23/08 - J18 et J19

Un cheval sauvage au galop désarçonne ses cavaliers...

À croire qu'une journée de calme n'est là que pour nous préparer à affronter la suite ! Dès lundi soir le vent forçit. De bâbord amure allure près serré on se retrouve tribord amure allure bon plein. 30 / 35 nœuds. Trois ris dans la GV, génois aux 2/3 enroulé car sur ce bord là on n'a pas le droit à l'erreur : le bord de nos cadènes rafistolées. Il faut que ça tienne. ^[L]_[SEP]

Mardi, journée à l'horizontal pour tout le monde, enfermés à bord. Il fait très froid. Le vent est toujours aussi fort. La mer va avec. On prend nos repas par terre. ^[L]_[SEP]

Mercredi, 35 nœuds de vent. La mer est très forte, la houle et les vagues avoisinant les quatre mètres. *Koantenn* fait des bonds jusqu'à sortir de l'eau en grande partie. Le vacarme à la descente est impressionnant. Celui des vagues s'écrasant sur le pont est assourdissant. Tout vibre à bord. Je redoute de la vaisselle cassée, il y a un placard que je n'ose même pas ouvrir. Les cadènes sont sous surveillance et pour le moment tout va bien. Le pont avant côté tribord est toujours soulevé très légèrement (rien de grave, le pont est souple volontairement), ce qui a pour conséquences quelques petites entrées d'eau dans la cabine de Mathis. C'est tjrs pour sa pomme le pauvre. On vit toujours enfermés. De toute façon le cockpit est trempé, salé, sujet aux vagues et trop chahuté. Le vent dans la mâture créé des bruits qui s'apparentent tantôt à des pleurs d'enfants, tantôt des miaulements de chats sauvages ... des cris de sirènes ou de monstres aquatiques dans l'imaginaire des anciens marins superstitieux... On attend que ça se passe.

24/08 - J20

Jeudi copie / colle ! Cette nuit on est monté à 40 nœuds. Ce matin on fait toujours les sauts d'obstacles. On l'aura méritée notre escale en Equateur.

Notre position à 10h : 19°24'65 S - 98°26'34 W

Il nous tarde d'arriver, il nous reste encore une bonne douzaine de jours et ça commence à être long.

25 au 27/08 - J21 à J23

Tout va bien à bord. Nous sommes toujours bien secoués mais on fait avec. Du vent qui refuse et des grains : voilà notre régime depuis lundi dernier.

De 35/40 nous sommes passés à 28/35 nœuds et de quasiment 4m de creux nous sommes à 2m, c'est mieux. Par contre on gîte toujours autant et nous sommes toujours au près. Ça n'était pas prévu comme ça !

Sur ce tronçon de la remontée notre vitesse est bien meilleure, même si nous réduisons toujours notre voilure pour soulager les cadènes.

Nous prévoyons une arrivée aux alentours du 5 septembre.

Ce matin, nous avons perdu deux énormes prises (thon à priori). C'était trop gros pour nos lignes, un de nos rapala a été tordu.

Notre position à 11h : 14°5'75 S. 95°40'96 W

28 au 31/08 - J24 à J27

Tout va bien à bord. Nous sommes à la verticale des Galápagos.

Notre position jeudi 12h30 : 7°54'86 S - 90°47'93 W

Même conditions de vent : 28/35 nœuds. La quatrième semaine n'a pas été bien meilleure que les précédentes. Nous sommes toujours tribord amure, au près. Nous subissons toujours grains sur grains.

Nous aurons passé trois semaines sur quatre au bas mot avec trois ris dans la GV pour soulager le gréement, notre vitesse aura donc été moyenne. La 5eme, et dernière si tout va bien, s'annonce à l'identique, au départ au moins.

Notre copain qui est parti il y a une semaine a choisi une route bien plus sud que nous mais lui n'a pas assez de vent du tout. Va comprendre !!

Deux belles coryphènes supplémentaires ont bien voulu améliorer notre quotidien. Cela nous amène à sept prises depuis le départ. À chaque fois que les lignes sont à l'eau tôt le matin ça mord. Ensuite tant que nous avons du poisson dans notre frigo Oliv ne remet pas les lignes à l'eau, idem quand la mer est vraiment trop mauvaises. Ça limite !!!

Sinon l'équipage va bien, nous avons tous très hâte d'arriver, nous éprouvons tous un gros ras le bol forcément. La navigation aura été fatigante. Nous allons toucher terre pour démarrer rapidement l'école, dommage. Hoëdic également commence à accuser le coup. Dormant peu elle perd plus ou moins la notion jour / nuit. Chaque semaine nous rajoutons 1h à nos horloges pour combler les 4h de différences de fuseau avec les Gambier, ou 5h avec Tahiti, nous amenant à seulement 6h de décalage avec la métropole. Voyez qu'on se rapproche...

01 au 03/09 - J28 à J30

Nous entamons notre dernière semaine sous de meilleures conditions météo : vent 20 nœuds, allure bon plein, mer inférieure à 1m, vitesse 6,5 à 7 nœuds, soleil, températures un peu plus douces. On respire ...

Notre position : 4°5'47 S. 86°12'63 W

L'arrivée est prévue mercredi dans 3 jours.

Nous avons pêché hier une coryphène, nous y sommes abonnés ! Nous en sommes à 16kg dans nos assiettes. On en vient à saturer de manger du poisson !

Depuis le départ notre VHF s'était montrée silencieuse. Avant-hier nous avons entendu des premières voix humaines et espagnoles sur les ondes, quelle joie, nous ne sommes plus seuls. Par contre autour de nous, nous ne voyons encore que de l'eau.

Notre stock de fruits et légumes diminue, on rêve de salade verte, de tomates fraîches et de crevettes ! (L'Equateur est LE producteur de crevettes).

La fatigue se fait sentir. Il nous tarde de poser la pioche et de se retrouver à plat.

6/09 - J33 Mercredi matin 6 septembre

Depuis ces trois derniers jours, la navigation a été tranquille, trop même puisque nous avons dû nous aider du moteur. Nous avons traversé une zone sans vent, avec mer calme. Cela nous a permis de récupérer un petit peu même si la fatigue est encore bien là. Depuis hier après midi nous avons croisé la route de très nombreux cargos et petits bateaux de pêche à peine éclairés. La nuit de veille n'a pas été facile.

Petit bilan sur cette traversée : nous n'avons pas eu de casse mis à part deux prises de ris qui ont rompu et le contacteur guindeau qui a dû se noyer dans de l'eau de mer. Il n'y aurait pas eu les cadènes nous aurions pu aller bien plus vite. Nous n'avons eu du portant que sur les tous derniers jours sinon c'était entre bon plein et près serré. La météo n'a pas été facile mais nous nous y attendions un peu, au vu de l'époque et au vu de notre route "hors des sentiers battus".

Notre position : 0°35'63 S. 80°28'82 W

Après 32 jours et 19h depuis les Gambier (39 j depuis Tahiti) correspondant en distance à environ 20 traversées du golfe de Gascogne entre Port Navalo et la Corogne, nous voilà arrivés devant la Bahía de Caraquez. Pour autant nous ne sommes pas encore mouillés. Nous devons patienter jusqu'au milieu d'après midi soit attendre 5h, à faire des ronds dans l'eau, devant l'entrée, et attendre que la passe soit praticable avec un niveau d'eau suffisant. La passe est périlleuse, nous serons forcément accompagnés d'un pilote pour notre entrée.

Pendant nos "ronds dans l'eau" nous avons la visite de deux embarcations de pêche locale. Le premier contact avec les équatoriens se révèle très prometteur pour la suite ! Cela fait plaisir de parler espagnol à nouveau. Il semble qu'ils appâtent avec ... de la gambas !!! C'est dire s'il y en a. On va se régaler ... Pour l'heure, nous attendons patiemment la marée haute et l'arrivée du pilote. Charli monte à bord et c'est parti dans les méandres de la passe. 4m, 2m, 1,60 de fond nous calons 1,60m ! Mais nous avons un pied de pilote dans notre sondeur. Ça passe. On comprend mieux l'intérêt du pilote à bord ! Charli nous informe sur le tremblement de terre survenu il y a à peine un an en Equateur, 8 sur l'échelle de Richter, qui a détruit en partie la ville. Les répliques sont encore quasi quotidiennes. Les reconstructions débutent à peine fautes de moyens financiers. Nous passons devant les squelettes des immeubles qui faisaient auparavant de Bahía de Caraquez un haut lieu de fréquentation touristique recherché des habitants de la capitale Quito.

Arrivés au mouillage, nous ancrons, pffffuuuuu. Que du bonheur ! Ariosto, marinero de Bahía, monte à bord pour les présentations. Ces gens ont le sourire sur les lèvres et dans les yeux. On adore.

Nous espérons avoir les contrôles sanitaires dès aujourd'hui pour le contrôle obligatoire des vivres du bord (espérons qu'ils ne nous confisquent pas nos stérilisations, il me reste à planquer nos derniers oignons, échalotes, orange et pommes sinon ils les embarqueront) pour le contrôle de notre état de santé général et de nos vaccins et enfin pour le contrôle de Hoëdic (contrôle de ses papiers, de ses vaccins et acceptation ou non qu'elle mette pattes à terre, ce n'est pas gagné il va falloir négocier !). Ensuite il restera les formalités d'entrée, de douane et d'immigration, le plein d'eau, le dessalage du bateau, puis un petit avitaillement de frais, l'organisation de l'expédition des colis du Cned ou le téléchargement de leurs premiers cours pour un embrayage de l'école dès lundi. Nous avons quatre jours pour nous poser et découvrir les richesses du coin...

Demain matin, notre première étape à terre sera le marché local, nous rêvons de salade verte, de tomates et de crevettes !

Notre position au mouillage : 0°36,455 S. 80°25,303 W

3- Escale en Equateur du 06 septembre au 06 octobre 2017

Nous sommes mouillés en Equateur depuis quelques heures à peine, tout a repris sa place à bord, il n'y a plus de traces de notre navigation de 33 jours. Déjà oubliée, juste encore un peu de fatigue.

Nous avons mouillé l'ancre dans la rivière de Bahía de Caraquez, station banéaire de Quito, la capitale de l'Equateur. La zone de mouillage est gérée par "Puerto Amistad", sorte de marina, rachetée par un Américain après le tremblement de terre de novembre dernier. Bien loin d'être une marina avec pontons, quateways, etc, il s'agit là d'une zone où quelques bouées ont été disposées pour accueillir quelques bateaux. Le mouillage est surveillé, et à terre on dispose de sanitaires, poubelles, service de laverie, distribution d'eau potable et non potable, remplissage de gaz, carburant, wifi, bar et restaurant.

Le boss, Juan et Ariosto sont très aimables et très accueillants.

Après une petite grasse mat' nous nous rendons à la "marina" où nous laissons notre annexe. Le marnage n'est pas négligeable, 3m environ, on ne dépose donc pas son annexe n'importe où. Le bâtiment repose sur des piliers bétons ancrés dans le lit de la rivière. On ne peut pas dire qu'ils inspirent confiance. Ils sont tous lézardés, plus aucun n'est ni droit ni entier. Le boss nous apprend

que leur station GPS a montré que le tremblement de terre avait déplacé le bâtiment de 30 cm dans un sens et de 1m dans l'autre. On comprend mieux ... Dehors, en prenant la direction du marché, nous traversons un centre ville complètement dévasté, meurtri. On pourrait croire que la catastrophe s'est produite hier. Les bâtiments sont éventrés, des pans de murs entiers effondrés encore à leurs pieds. Nous traversons une ville de poussière et de gravats. Partout, à chaque coin de rue, les stigmates du séisme. Depuis 10 mois très peu de reconstruction faute d'argent. L'Equateur est le pays pauvre de l'Amérique du sud. Les Équatoriens ont vraisemblablement une autre richesse : leur gentillesse s'inscrit sur leurs visages. Les touristes ne sont pas très fréquents ici depuis l'an dernier, et des touristes avec un chien encore moins. On se fait vite repérer. On nous pose des questions, on s'intéresse. Le marché est le moyen idéal pour un premier contact. On prend le temps de flâner, de discuter. Nous revenons les bras chargés de sacs de légumes et de fruits. Les prix feraient pâlir d'envie un tahitien, jusqu'à 6 fois moins élevés selon les produits ! Une fois passés les fruits et légumes, on arrive à l'échoppe de fromage : un frais et un maduro (un peu plus fait) et pour connaître son degré de maturité il est vraisemblablement d'usage d'y appuyer le doigt dessus. Chacun y met du sien ... cela dissuade ... Ensuite viennent les étals de poissons, crevettes (on oubliera d'en faire des stérilisations au vue du prix quand même élevé), poulpes pour séviches, les viandes, et les poulets vivants ou morts, au choix. Des gros poulets bien jaunes, sans graisse et bien bons ! Au milieu déambule le petit vendeur d'œufs de cailles, cuits sur place, salés, poivrés, mmmh un pur délice pour ouvrir l'appétit. Et pour finir, avant de quitter le marché, un banc et une sainte vierge, peut-être pour ceux qui auraient pêché par gourmandise ? Enfin, pour ceux qui seraient très chargés, quelques jeunes ont trouvé l'astuce : un vélo surmonté d'une carriole bâchée.

Sinon, pas de marché artisanal, pas de fameux chapeaux "Panama".

5 jours après notre arrivée, nous avons enfin la visite des "officiels" (heureusement que la marina nous a officieusement donné le droit de descendre à terre avant) : d'abord l'Armada pour une vérification de tout notre matériel de navigation, de sécurité, de survie, ensuite l'Immigration pour un enregistrement et contrôle de nos papiers, et enfin la Santé pour une vérification de notre santé, de notre pharmacie, de nos vaccinations (ils sont très "à cheval" sur la vaccination contre la fièvre jaune) et de nos denrées alimentaires (très regardant sur les boîtes de conserve). Nous n'avions encore jamais eu de contrôle aussi poussé. Étonnamment on ne nous demande rien pour Hoëdic alors que nous avons fait faire tous les papiers, contrôles et vaccins demandés. Résultat, nous devons courir à Manta, grande ville la plus proche, 4h de route a/r quand même, pour nous mettre en quête de nouveaux extincteurs et fusées de détresse. Ces-dernières sont quasi impossible à trouver en Equateur, notre contrôleur de l'Armada le sait mais c'est écrit sur le papier alors nous devons faire preuve de bonne volonté ... Dès le lendemain nous partons Oliv et moi en quête. Si nous sommes revenus bredouilles pour les fusées nous avons au moins pu admirer le paysage : nous avons traversé une zone très étendue entièrement dédiée à la riziculture. Chaque parcelle étant délimitée par des allées de bananiers. Tout le secteur que nous traversons à été malheureusement touché par le tremblement de terre. A l'image de Bahía, chaque village n'est encore qu'une plaie béante.

Nous ne sommes pas rentrés dans le pays. Pas de visite particulière, pas d'excursion. L'Equateur est un bon point de départ pour celui qui veut découvrir les régions andines et l'Amazonie, etc ... et nous avons eu la chance d'y faire des excursions il y a trois ans au départ du Chili. D'autre part, les enfants ont deux challenges en fin d'année, le BAC et le DNB, et nous ne leur facilitons pas la tâche avec les navigations au programme. Aussi c'est un mois casanier et studieux que nous passons à Bahía. Près du mouillage se découvre avec la marée un très grand banc de sable sur lequel nous allons très régulièrement. Chloé et Mathis y font leurs entraînements de taekwondo.

Alors que nous entamons notre dernière semaine ici, et alors que nous étions seul bateau habité au mouillage arrive enfin un nouveau bateau, en provenance du Sud, et de pavillon français. Ce sont les Pythéas que nous avons rencontré au Chili il y a trois ans. Comme le dit Gérard, il y a actuellement mille voiliers en grand voyage. La moitié sont des français, la terre est ronde, nous

avons de grandes chances de nous revoir ! Nous passons de très sympathiques moments en leur compagnie. Médi et Juanito sont joueurs de guitare, alors forcément les soirées sont musicales. Médi, Juanito, Chloé et Mathis sortent chacun leur gratte. Oliv sort également sa trompette, histoire de pousser la chansonnette. Sofian, Gérard et moi comptons les points !

Nos papiers de sortie du territoire sont faits, nos passeports tamponnés, notre "clear out" payée, le départ prévu mercredi à été repoussé à vendredi pour une marée plus en notre faveur. Si nous devions donner notre ressenti quant à cette escale, ces deux points seraient d'ailleurs des points très négatifs : concernant les formalités, contrôles et taxes sont très onéreux (180\$ pour la "clear in", autant pour la "clear out", rajouter 120\$ à chaque fois que vous changez de port, 35\$ de pilote pour l'entrée, autant pour la sortie, 150\$ pour un mouillage sur son ancre pour un mois : au total ça coûte cher !), et deuxième point négatif : la sortie est dépendante de la marée, du coefficient de marée et de l'état de la mer. A côté de ça, les gens sont adorables.

Sur cette note mi-figue mi-raisin ... il nous reste quelques petits pleins à faire pour cette petite semaine de navigation vers Panama, toujours le même rituel : eau avitaillement, carburant, gaz et les derniers au revoir. A notre vendeuse attirée de fruits et légumes, à notre fromager, à notre vendeur de farine de boulangerie, au personnel de Puerto Amistad et aux Pythéas. Pour ces-derniers c'est sûr, nous nous reverrons ...

4- Remontée du Pacifique entre Equateur et Panama du 06 au 12 octobre 2017

Sortie "houleuse" de Bahía de Caraquez

Vendredi 6 octobre, bateau et équipage sont prêts pour quelques dernières centaines de milles dans le Pacifique. Oliv s'est rendu en annexe à l'entrée de la passe en reconnaissance et l'équipe de Puerto Amistad nous a donné le feu vert. Malgré tout il nous tarde d'être dehors. La passe nous inquiète. Ariosto sera notre guide pour l'emprunter et il semble serein. Nous voilà 1 heure avant la marée haute, les dés sont jetés !! Y'a plus qu'à ...

Mauvaise surprise lors de la levée de l'ancre, notre chaîne n'a jamais été dans un tel état ! Elle est recouverte de coquillages, après seulement 1 mois dans cette rivière. Son décrochage attendra, nous aurions dû y penser avant, dommage car nous partons avec une odeur de marée ! Nous suivons fidèlement la barcasse qui nous montre la voie. Ariosto, concentré et toujours le sourire aux lèvres nous indique le bon passage et les zones de hauts fonds. Après quelques méandres, nous arrivons à l'embouchure. La mer semble mauvaise. Nous redemandons confirmation à Ariosto car il est encore temps de faire demi-tour. Il nous dit de continuer, aussi nous nous remettons à lui. La mer déferle sur les hauts fonds. Ralentir, accélérer dans la déferlante, ça passe. Nous calons 1,60m et nous avons jusqu'à 2,50m de fond. On souffle, on regarde Ariosto, toujours concentré :

"ça y est c'est passé ?

-Non, pas encore, le haut fond est plus loin.

-les enfants, descendez tout le matériel du cockpit, vérifiez bien tous les hublots y compris ceux qui donnent dans le cockpit, prenez la chienne et restez à l'abri. On se prépare éventuellement à se coucher" (coucher le bateau et non les endormis).

Les yeux entre sondeur et vague, ralentir, accélérer dans la vague et surtout ne jamais dévier au risque de se faire coucher par la déferlante. Les vagues font désormais 1 bon mètre cinquante. Le sondeur s'affole, affiche 1,90m. On s'accroche à tout ce que l'on peut. De toute façon il est impossible de faire demi-tour, nous sommes condamnés à avancer. Un passage puis deux. On ne touche pas, pas encore, Koantenn est toujours debout affrontant vaillamment les éléments. À chaque déferlante il plonge son étrave dans l'eau, l'eau remonte sur le pont, dévale les passe-avant, l'annexe

pourtant amarrée comme il se doit hissée sur ses bossoirs sursaute à l'arrière. La tension est extrême. Nous n'avons jamais craint de cette façon pour notre bateau. Au troisième passage, je ressens un léger frottement de notre quille à ailette. Peut être l'ai-je rêvé, Oliv n'a rien ressenti. Idem pour le quatrième. CA PASSE ! Une dernière vague et nous sommes enfin sortis de cet enfer. J'ouvre les planchers et la cale moteur, pas de prise d'eau apparente, il faudra vérifier en plongée plus tard. Nous sommes dehors. Les nerfs peuvent lâcher. Ariosto nous confie que dans tous les cas il garde un sourire et une sérénité apparente pour ne pas stresser davantage le capitaine... Bon comédien !! En tous cas, on ne nous y reprendra pas et nous ne conseillerons pas cette escale, cette passe ensablée est vraiment trop dangereuse. D'ailleurs la marina de Puerto Amistad ne prend aucune responsabilité en cas de casse car nous payons les services du pilote directement à ce dernier à titre privé et non à la marina. Jamais le pilote ne dira de faire demi-tour sinon c'est à lui qu'il revient de payer la location de la barcasse d'accompagnement. Dans notre cas jamais nous n'aurions dû avoir l'autorisation de partir aujourd'hui. Il fallait encore attendre. Nous réalisons que le jour de notre arrivée après notre mois de mer depuis la Polynésie nous avons eu une chance inouïe d'arriver avec un coefficient de marée et une mer permettant notre rentrée dans la rivière le jour même, nous aurions pu faire des ronds dans l'eau pendant plusieurs jours en position d'attente.

Nous débarquons notre guide et prenons la direction du large. Le vent est insuffisant pour se satisfaire d'une propulsion sous voile seule. Mais même sous moteur notre vitesse est bien faible. Sans doute notre coque est-elle dans le même état que la chaîne... L'eau de la rivière était de toute façon si trouble et si sale qu'il n'était pas possible de nettoyer la coque avant de partir, la visibilité était trop insuffisante. Par contre nous avons désormais mer plate, on se croirait au mouillage !! Nous ne sommes pas coutumiers du fait, alors profitons.

Traversée Equateur - Panama

Première matinée, mer toujours aussi calme, vent quasi nul, voilés affalées, moteur à l'arrêt, Oliv plonge sous surveillance pour gratter la coque. C'était prévisible, elle est couverte de coquillages. Plus de neuf ans de voyage et notre coque n'avait jamais été en pareil état. Pas étonnant que nous n'avancions pas. Après trois quart d'heure dans l'eau, il remonte mais il faudra réitérer l'opération. L'inspection de la quille à ailettes confirme que nous avons peut être bien effleuré les fonds de sable mais rien de grave.

La navigation se poursuit tranquillement nous permettant de faire l'école presque normalement. Par contre nous sommes encore sous moteur avec un vent zéro. Cela nous vaut un nouvel encrassement des filtres à gasoil car les cuves ont été bien remuées à la passe de Bahía, les impuretés sont remontées en surface. Un peu de vent nous permet de continuer sous spi, cela faisait longtemps qu'il n'avait pas pris l'air ! Quel plaisir de glisser ainsi et d'avancer à vive allure sans se faire chahuter. Mais ce sera de courte durée, dans le chapitre "casses" notre drisse de spi nous lâche, entraînant ce dernier à la mer. Même si nous le récupérons, il faudra attendre d'être de retour au mouillage et monter au mât pour réparer ou changer la pièce qui a cisailé la drisse. Nous voilà à nouveau condamnés au moteur.

Nous avons des passagers clandestins. D'abord des atobas trouvent refuge sur notre balcon avant pendant une quinzaine d'heures. Habités à nous, et pas farouches du tout, ils se laissent caresser. Hoëdic à 1m d'eux ne les effraie pas.

Ensuite mardi midi c'est une colonie de plus de soixante tout petits oiseaux de la taille d'hirondelles qui élit domicile sur Koantenn. D'abord un premier qui a dû se sentir en sécurité et qui a ensuite ramené tout le groupe. Ils semblent très fatigués. Ils passent de notre bôme, à nos filières, à notre cockpit, à nos cabines, puis de nos têtes, à nos épaules. Mais dès qu'ils se posent, c'est pour dormir. Ils sont si petits et aussi loin des côtes. Sont-ils des oiseaux de mer ou de terre ? Auraient-ils connus des vents violents qui les auraient fait se dérouter ainsi ? Il y avait une bonne dépression dans la

zone il y a quelques jours à peine. Les heures passent et ils s'installent pour la nuit, à l'abri d'un tas de bouts, du lazy bag, contre le sac à spi, sous le radeau de survie. Ils sont partout ! Ils se montent les uns sur les autres jusqu'à faire des grandes pyramides. Ils ont clairement froid. Au petit matin, c'est la désolation. Une hécatombe. Une 20aine de petits corps sans vie gît sur le pont. Et c'est sans compter ceux qui ont dû tomber des filières. Le froid, la fatigue ? Toute la journée, nous les perdons 1 à 1. Très peu parviennent à repartir. Ils boivent l'eau que nous leur donnons mais ne mangent rien. Certains parviennent à voler au ras de l'eau, sans doute pour récupérer quelque plancton mais ils rentrent à bord difficilement pour dormir. A 20h ce soir, il n'en reste plus qu'un et on doute de pouvoir le maintenir en vie jusqu'à notre arrivée aux îles Perlas prévue cette nuit.

Nouvelle et dernière nuit sous les éclairs. Tablettes et pc sont éteints et déposés dans le four afin de simuler une cage de faraday en protection en cas de foudre.

Jeudi, 7h du matin, après un peu plus de 5 jours de navigation à tout petit régime, Koantenn est mouillé au milieu des îles Perlas à la végétation très dense. Notre dernier petit passager a finalement survécu et s'est envolé en approche de la terre. Bon vent moussaillon !

L'archipel de Las Perlas se situe à une petite cinquantaine de nautiques du canal. Nous souhaitons y faire une halte de quelques heures pour continuer le nettoyage de notre sous-marine et faire un petit complément de gasoil pour nous assurer notre arrivée à Panama City. En effet après 4 jours de moteur, nos réserves vont atteindre un seuil critique ! Nous ne serions pas contre non plus une bonne baignade dans les eaux chaudes panaméennes. Les températures tempérées de Bahía ont laissé place à une chaleur tropicale et humide. Nous n'avions pas eu si chaud depuis plus de quatre ans lors de notre premier passage du canal de Panama.

5- Escale éclair au Panama du 13 au 21 octobre 2017

Préparatifs de la traversée du canal de Panama du 13 au 19 octobre

Vendredi 13 octobre - fort heureusement nous ne sommes pas superstitieux - à 4h du matin, nous mouillons devant Playita, à quelques 3 nautiques du pont des Amériques marquant l'entrée du canal. Koantenn a dû zigzaguer à travers une bonne trentaine de cargos au mouillage en attente de passage. Le mouillage n'est pas calme car c'est une zone de passage des pilotines. Nous n'avons pas le choix, c'est ici que le bateau doit se faire inspecter et mesurer, en préalable à la traversée du canal.

La nuit est courte, la journée sera longue. Nous ne prenons pas d'agent, nous ne l'avions pas fait non plus il y a quatre ans et demi, nous nous débrouillerons seuls pour toutes les formalités : formalités d'entrée au pays, autorités portuaires et immigration dans les bureaux de la marina de Flamenco, puis immigration dans les bureaux de Panama city au secteur "pacífico"... On se fait balader d'un secteur à l'autre de la capitale !! ... Ce dernier bureau n'est pas un passage obligé mais il le devient si vous avez eu la chance comme nous d'avoir affaire à un galonné dans le premier bureau. Dans ce cas les autorités panaméennes vous font le plaisir de vous soutirer la jolie somme de 115 \$ par personne, même dans le cas où vous ne faites que passer ! Les touristes français sont normalement dédouanés de visa touristique payant mais, pour les voiliers, c'est vraisemblablement au petit bonheur la chance. On ne nous a pas demandé de "back chiche", contrairement à notre prédécesseur dans la file, c'est déjà ça ! Bienvenidos en Panamá !!!

Notre entrée étant faite, nos passeports joliment tamponnés, nos poches plus légères, nous continuons nos démarches. Cette fois nous nous rendons dans le bâtiment des autorités de la Compagnie du Canal, qui nous renvoie aux bâtiments des bureaux d'enregistrement des dossiers. À chaque fois, les taxis sont là pour vous driver à droite à gauche, lorsqu'eux-mêmes ne se perdent pas. Nous en avons eu un qui a bien failli y perdre son sens de l'orientation à force ! Là aussi attention à ne pas se faire plumer. Lorsqu'une course pour quatre personnes pour dix km est à maxi

5 \$, on vous en demande jusqu'à 25, parce que vous êtes un gringo. Ne pas hésiter à dire "non" à deux ou trois taxis qui se suivent, le quatrième saura que le jeu est perdu et que nous connaissons le tarif local. Nous finissons donc dans le bureau des enregistrements du canal. Même si la Chargée de relation clients nous fait visiter son bureau et offre aux enfants casquettes, bandanas et marque-pages aux couleurs du Canal, la facture reste toujours aussi salée. Nous avons bien tenté le coup de l'"abonnement" pour nos deux passages en quatre ans mais ils n'ont pas beaucoup d'humour dans les bureaux officiels !! Reste pour nous à récupérer 8 pneus, 4 haussières de 40m chacune, et 3 handliners (personnes qui seront chargées de gérer les haussières à bord). Pour cela nous contactons Tito, comme il y a quatre ans. Tito est bien connu des voiliers français qui se refilent de site internet à site internet ses coordonnées. Ce n'est pas pour autant qu'il n'essaye pas de vous plumer. Il ne faut donc pas hésiter à négocier. On s'entend finalement sur 300\$ pour l'ensemble. Ca reste du vol notoire bien orchestré... Le matériel étant à bord, nous pouvons nous faire inspecter par les autorités du canal. Mardi midi, bateau inspecté, autorités du canal payées : 2375\$ - dont 891 \$ en caution - payés en cash à la City Bank, pour un bateau mesuré au delà des 50 pieds : encore du vol organisé ! Quand on sait que le coût de passage d'un gros cargo peut aller jusqu'à 1 million de dollars et que jusqu'à 43 unités peuvent traverser le canal par jour, et quand on voit le niveau de vie des panaméens avec un salaire minimum aux alentours de 600\$ mensuel s'appliquant à une très large partie de la population, on se demande bien où filent toutes ces devises... Nous concernant, toutes les formalités sont faites, notre sortie de territoire est enregistrée, les autorités du Canal nous ont programmé jeudi matin. Nous sommes dans le "tuyau"...

Traversée du canal de Panama du 19 au 21 octobre

Mercredi soir 22h , Joel, Javier et Gabriel nous rejoignent à bord. Pour leur première nuit sur Koantenn ils ne sont pas gâtés car on roule bord sur bord, prenant la houle de travers. Nos mariners sont bien agités, n'arrivant pas à dormir, font des allers retours du cockpit sur le pont. Hoëdic grogne toute la nuit, sentant comme une intrusion étrangère. 5h15 petit-déjeuner. Javier n'avale pas grand chose craignant plus que ça ne ressorte ! Pas amarinée notre team !

Jeudi matin, 6h30 l'Adviser monte à bord (pour les cargos, c'est un pilote de la compagnie du Canal qui prend la barre mais pour les voiliers le capitaine reste maître à bord, nous avons juste droit à l'Adviser qui guide les manœuvres et donne les consignes) : ¡ Vamonos ! Allons-y !

Gaby et Guy sur Mata'I nous rejoignent devant les bouées de Balboa. Ensemble, nous passons sous le mythique Pont des Amériques qui surplombe l'entrée du canal à 90m en son point le plus haut. Nous passons devant le très joli bateau École Militaire péruvien. Une cérémonie est en cours à leur bord, qu'ils sont beaux avec leur tenue officielle d'apparat blanc et rouge. Enfin à 8h30 nous entrons dans le canal précédé de Songa Wave, le cargo à qui nous tiendrons compagnie dans les écluses. Quand même, 2h pour faire 3 nautiques, c'est pas un service rapide ! Trois écluses nous séparent du lac Gatun. Puis trois autres de la mer Caraïbe. Dans chaque écluse côté Pacifique on monte de neuf mètres et dans chaque écluse côté Caraïbe on descend de neuf mètres. Le lac Gatun artificiel, au centre, que six années de pluies initiales ont réussi à remplir, se trouve en effet à 27 m plus haut que les mer et océan, ceci afin d'éviter les problèmes de courant rentrant venant du Pacifique.

Le passage des écluses se fait sans casse. Les deux premières sont faciles car nous sommes mis à couple d'une pilotine dès notre entrée dans l'écluse. Il n'y a plus ensuite qu'à attendre la montée des eaux. Les deux équipes d'handliners sont au repos. Pour la troisième les deux voiliers sont à couple au milieu de l'écluse. Les Advisers paniquent un peu mais les deux capitaines assurent à bord de Mata'I et Koantenn. Le tout est d'être bien synchronisés dans les manœuvres et de bien connaître les réactions de son bateau. Un coup d'avant trop tôt ou trop fort, un coup d'arrière trop tard ou trop faible et c'est tout le tandem qui part s'acoquiner avec le quai. Les handliners doivent se montrer

rapides et costauds pour assurer le maintien de l'ensemble au centre. L'un des deux Advisers donne les ordres alors que l'autre se la coule douce...

Nous sortons de la troisième écluse à 12h30, spaghettis bolonaise pour tout le monde ! Nous aurions le temps d'être ce soir en mer Caraïbe mais la Compagnie du Canal en a décidé autrement. Nos Advisers nous font remonter le canal jusqu'à Gatun à un régime moteur pépère. On nous apprendra que ces employés du Canal sont payés selon le temps passé à bord, alors forcément quand on aime on ne compte pas !!!

17h nous nous amarrons à la tonne de Gatun, à côté de Mata'I. On passe d'un bateau à l'autre en mettant pieds sur la tonne, c'est pratique. Alors que nos Advisers se font récupérés par une pilotine, le ton monte : il n'y a pas d'Adviser de prévu pour demain matin. Impossible pour aujourd'hui d'en savoir plus. Pour l'heure, un petit apéro, un petit repas et dodo pour tout le monde, nous avons déjà une nuit de sommeil en retard et demain il faut être d'attaque tôt au cas où ...

Vendredi. Cela aurait pu être une nuit sous les étoiles, cela a été une nuit sous les orages, la pluie, les éclairs et ... les ronflements de Joel. Il aurait dormi entre nous dans notre lit que cela n'aurait rien changé ! Encore une nuit à 2 ou 3 h de sommeil, il est temps que cela s'améliore car nous avons de la navigation qui nous attend pour rallier la Martinique. Petit-déjeuner avec les petits yeux donc et mauvaise nouvelle : pas d'Adviser pour aujourd'hui, il va falloir patienter jusqu'à demain, au mieux ! PRISE D'OTAGES À GATUN !!! Nos voisins de tonne ont un avion à prendre, ils voient rouge ! Nous avons une petite fenêtre météo pour passer le "Cabo de la Vela" en Colombie à ne pas louper, nous voyons donc rouge aussi ! Suzy (nièce de Tito et l'Agent pris par les Mata'I pour les aider dans l'ensemble des formalités et dans le passage du canal) demande à Gaby et Guy pas moins de 300\$ en plus pour la journée d'attente sur le lac ! Il n'en fallait pas plus pour nous faire monter dans les tours. Joel nous apprend que cela lui est déjà arrivé d'être bloqué sur le lac quatre jours ! Téléphone à La Compagnie du Canal, téléphone à Tito. Les deux bateaux passent leur matinée en négociations houleuses avec les autorités. Les 300\$ de Suzy se sont transformés en 200 \$ (elle reste une escroc). Pour nous, sur demande de Tito, ce sera une "propina", c'est à dire un pourboire, pour chacun de nos trois handliners (ça ne s'appelle plus du pourboire si c'est une demande !). A force de brailler on nous promet un Adviser pour demain matin 6h30. D'ici là, Chloé, Mathis et moi nous mettons au Cned, difficilement car il y a une ambiance de vacances sur les ponts des deux bateaux pour nos équipes de handliners !!

Samedi 6h branle-bas, ¡ Vamos, Vamos ! Les deux bateaux se remettent à couple pour le passage des trois dernières écluses. Là encore l'Adviser de Mata'I prend l'initiative. Le notre se plonge dans son roman ... Elle n'est pas belle la vie ? Cette fois nous descendons de 3 x 9 m. A la sortie 2h30 plus tard, c'est la Caraïbe ! Nous obtenons après moult discussions avec Tito une Lancha (barcasse) au "flat" (zone de mouillage en sortie de canal pour de courtes durées) pour récupérer le matériel prêté aux deux voiliers (pneus, haussières) ainsi que les six handliners. Tito aurait souhaité que nous déposions hommes et matériels au Nautico Club, endroit qui d'une part est réputé pour son insécurité et d'autre part fait payer toute personne y descendant. C'est la goutte d'eau qui aurait fait déborder le vase !

Tout cela étant dit, à l'attention surtout des voyageurs - sinon j'imagine que ce petit journal de bord aura paru bien ennuyeux - s'il y a un conseil que nous pourrions leur donner c'est de ne pas oublier de se faire préciser dès le départ les lieux de prises et de dépôt des hommes et du matériel (si c'est payant cela doit être inclus à votre forfait) ainsi que les modalités pour les jours supplémentaires éventuels passés au lac. La Compagnie du Canal a proposé de venir récupérer les handliners par pilotine pour la journée et les ramener pour le passage mais ils sont tous restés dormir et manger à bord...

6- Remontée de la Mer Caraïbe du 21 octobre au 04 novembre 2017

Petite mise en garde ...

La traversée de la Caraïbe dans ce sens, ouest vers est, n'est pas la plus aisée des traversées. Dans notre cas ce n'est pas par choix ou par goût du risque c'est par obligation. Chloé passera son bac et Mathis son brevet à Fort de France en Martinique et nous souhaitons y être le plus vite possible. La traversée dans ce sens doit se faire avant le début de la saison des alizés, soit avant fin novembre. Nous avons deux options. La première, passer par le nord : Jamaïque, Haïti, république Dominicaine, Puerto Rico, BVI, St Martin, Barbuda, Antigua, Guadeloupe, Dominique, Martinique. Cette route est longue et a été particulièrement touchée par les cyclones cette saison. Nous optons pour la seconde : Colombie, ABC, Martinique. La route est un peu plus courte, et nous fera faire moins d'escales. Par contre nous devons éviter les impacts d'orages (extrêmement nombreux en cette saison dans la zone Panamá / San Blas / Colombie), passer le Cabo de la Vela (non loin de la frontière entre Colombie et Vénézuéla) que certains considèrent comme le cap Horn de la Caraïbe, naviguer avec vent de face et contre des courants contraires pouvant aller jusqu'à 2 nœuds. Bref, une petite partie de plaisir ...

Panama - Colombie

Samedi 21 octobre,

Un créneau météo se profile pour le passage du Cabo de la Vela pour ce mercredi, nous ne devons pas le louper. Aussi nous quittons le Panamá dès notre sortie du canal.

Nous passons au large de l'archipel des San Blas sous un ciel de plomb. Impossible de s'y arrêter, notre crédit temps pour le Cabo a été grignoté par notre escale forcée à Gatun. L'après-midi passant, plusieurs oiseaux viennent chercher refuge à bord, complètement paniqués. Ils sentent la charge électrique s'accumuler au-dessus de leur tête. La consigne est donnée, tout le matériel qui peut craindre la foudre est stocké dans le four. Olivier louvoie entre les orages que le radar relève. Plusieurs cargos se mettent en panne (à l'arrêt). Ça pète et s'illumine de tous les côtés. Le ciel passe du noir obscur au jaune orangé. Un vrai feu d'artifice ! Le spectacle est magnifique, mais on a du mal à l'apprécier sachant ce que l'on risque, seul mât métallique à 20m au dessus de ce désert d'eau. Si on se retrouve dans le cône d'un impact de foudre, au mieux on crame nos appareils, au pire on a un incendie avec voie d'eau dans la coque. Cela n'arrive pas qu'aux autres. Pour ne pas nous faciliter les choses, la chaleur est moite et étouffante, la mer est creuse, houle et vagues croisées, et vent fort dans le nez. Le moteur s'encrasse vite et réclame régulièrement des nettoyages des filtres à Gazoil.

La nuit de dimanche est encore bien pire. Trois heures durant, un impact toutes les trois secondes (soit 20/min, 1200/h, 3600/3h). L'écran radar n'est qu'une large tâche diffuse avec notre position au centre. C'est quitte ou double ! Un coup barre à tribord, un coup à bâbord. Olivier a sorti les extincteurs, sa pire crainte ayant toujours été la foudre. Le vent forcé, 33 à 35 nœuds. Les vagues se font de plus en plus hautes. Ce sont des murs d'eau qui se présentent devant nous. Un petit oiseau vient se cacher dans la manche de tee-shirt d'Olivier. Un autre à l'abri de la capote se cache la tête sous son aile malgré l'agitation du bateau. L'annexe saute sous ses bossoirs, pourvu qu'on ne la perde pas. La mer se déchaîne. Les fichiers grib de notre dernière météo étaient bien moins pessimistes que ce que nous subissons... Comme d'habitude.

Lundi nous naviguons au large des côtes colombiennes et obliquons tard dans la soirée pour une nuit de repos dans la baie calme de Santa Marta. Les nombreux groupes de musique locale traditionnelle nous bercent doucement. C'est une nuit salvatrice pour tout l'équipage ! Nous ne faisons pas d'entrée officielle, nous sommes seulement en transit. Les lois maritimes internationales

nous autorisent en théorie un stop de 72h (sous pavillon jaune, sans nous rendre à terre). Au petit matin, nous nous mettons au quai pour un remplissage des cuves à gasoil, il était temps car sur notre plein de 400 L avant le canal, il ne reste plus que 60L. Nous n'avions jamais consommé autant. L'Armada en profite pour nous enregistrer en transit et nous confirme notre fenêtre météo pour le Cabo de la Vela. Santa Marta semble être une escale très intéressante, une ville animée et festive, avec des habitants accueillants. C'est la réputation qu'elle tient auprès des voyageurs. Il ne nous aurait pas déplu d'y rester un peu...

Ce jour de mardi nous confirme que nous avons dépassé la zone à haut risque des orages, par contre la mer est encore loin d'être calme.

Mercredi 9h, petite pause de 2h dans la baie précédant le Cabo. Olivier doit refaire une nouvelle vérification des niveaux, un rajout d'huile et surtout un nouveau nettoyage des filtres à gasoil : il n'est pas question que le moteur s'étouffe en plein passage du cap. C'est l'occasion pour tout l'équipage de s'octroyer un petit bain à l'arrière de Koantenn, y compris Hoëdic qui n'en peut plus de cette chaleur écrasante.

Le vent s'est bien calmé, la mer s'est aplatie, les prévisions météo cette fois sont justes, la fenêtre est bien là. On passe le Cabo de la Vela comme une fleur. 12h plus tard, nous sommes sortis de la zone mais il était temps car on sent le vent et la mer forcer à nouveau.

Colombie – Aruba / Curacao

Nous arrivons jeudi après-midi à Aruba, île de l'archipel hollandais des ABC (Aruba, Bonaire, Curaçao). Il y a quatre ans nous n'y avons pas trouvé d'intérêt, cette courte escale de 24h nous le confirme. On nous oblige, même pour un transit de refueling à déplacer bateau et équipage pour les formalités d'entrée et de sortie : inspection du bateau, confiscation des fusils de chasse sous-marine pour le temps du séjour et encore nous avons amadoué le douanier pour l'amende sur l'alcool ! Car oui en effet, même si nous ne tenons pas un bar, nous naviguons néanmoins avec un peu plus de deux bouteilles d'alcool par adulte ! Le douanier antipathique repart avec les armes de chasse d'Olivier et de Mathis et laisse sur notre pont moult empreintes noires du caoutchouc de ses gros godillots. Notre coque blanche quant à elle, malgré nos parebattages de protection, est couverte des traces noires de frottement des pneus de leur quai. Il est tard, ils nous ont gardé au quai des formalités plus de deux heures, il fait bien nuit désormais, nous demandons à refueller à leur quai : c'est possible mais non, nous devons bidonner, nous leur demandons de rester ici jusqu'à notre départ demain : c'est possible mais non, nous devons partir mouiller au pied de la piste d'aéroport. Quel accueil !!!

Après quelques 24h d'arrêt, nous mettons le cap sur la Martinique. La météo fait longuement hésiter le capitaine mais si nous attendons cela risque d'être pire. Nous repartons avec d'entrée de jeu 28 nœuds de vent dans le nez et du courant de face. Malgré nos 75 cv TD nous avançons à à peine plus de 5 nœuds. Nous aimerions nous aider de la voile mais d'une part nous tirerions des bords carrés, d'autre part cela forcerait sur nos cadènes qui sont toujours en attente d'une véritable réparation et enfin nous sommes pressés de rejoindre la Martinique. Tous les quatre avons les nerfs à fleur de peau et ressentons une grande fatigue. Ras le bol de naviguer, trop de miles avalés depuis juin ... Envie de se poser tout simplement dans une baie tranquille, loin de l'agitation, avec légère brise, soleil, eau chaude et internet.

Sur la route, nous faisons une première pause de quatre heures au nord ouest de Curaçao. Nous mouillons en face d'une côte sauvage très découpée et très abrupte le long de laquelle sont construites de très charmantes habitations aux couleurs très vives.

Remontée de l'arc antillais

Mercredi, nous voyons enfin apparaître les reliefs des îles des Petites Antilles. D'abord Grenade où nous nous arrêtons juste une heure pour y faire un petit complément en eau et gasoil. S'arrêter dans les Grenadines est bien tentant mais nous devons remettre nos écoliers dans le chemin des bouquins. Nous naviguons au large de ces superbes îles où nous avons tant de souvenirs. Nous sommes très heureux d'y revenir quelques mois. Nous arrivons le lendemain à Ste Lucie pour quelques achats chez le ship shandler (magasin spécialisé nautisme) de Rodney Bay. Oliv ressemble à un p'tit gosse dans un magasin de jouets à l'approche de Noël ! Presque cinq ans de privation quand même !! Pour un peu il achèterait le magasin !

Camembert, saucisson, « Retour à la maison » ... 04 novembre 2017

Derniers miles

Ayant quitter Rodney à 3 h du matin nous arrivons tôt en ce samedi matin 4 novembre en approche de la Martinique. Tout le monde est sur le pont et l'excitation est à son comble. C'est une sensation de "retour à la maison" !!

Les mouillages à St Anne et au Marin apparaissent bien plus encombrés mais nous parvenons à nous glisser à notre place habituelle. Petit déjeuner vite avalé, nous filons tous les quatre avec notre Hoëdic à terre : formalités d'entrée, recherche d'un fournisseur en téléphonie et internet, et quelques premières petites courses dans notre cher supermarché Leaderprice pour un camembert, un saucisson et des cônes de glace !!! Nous restons ébahis devant les prix en comparaison avec ceux de Polynésie, entre 4 et 10 fois moins cher pour l'alimentaire ...

C'est aussi la joie des retrouvailles. Nous retrouvons Philippe de *Djambar* avec qui on se suivait plus ou moins depuis Tahiti. Arrivé depuis peu, il nous avoue avoir vécu lui aussi des navigations difficiles. La fatigue physique et psychologique est de toute façon bien visible sur nos visages à tous. Soixante jours de mer entre début juillet et début novembre ni ne s'oublieront ni ne s'effaceront de sitôt... Nous ne sommes pas prêts de bouger notre ancre !!! *Koantenn* aussi manque de souffle et d'entrain, il a bien souffert de sa quatrième Transpacifique et de sa traversée de la Caraïbe. Cadènes, contacteur guindeau, girouette, anémomètre, filière et chandeliers, prises de ris sur la GV, coulisseaux de GV, ensemble des écoutes et drisses, bôme, vit de mulet, ventilation moteur in board, roulements éolienne, centrale de navigation, circuit 12v et annexe sont à réviser. Le capitaine risque fort d'être occupé pendant les heures d'école du bord...

Ces quatre derniers mois dont la moitié passée en navigation sont une étape importante sur notre route de retour vers la métropole. Au programme pour les huit mois à venir : du Cned pour les jeunes et la Second pour assurer aux exams du bac et du brevet, du boulot pour le Capitaine et peut-être un saut de puce aux Grenadines avant de songer début juillet à la transat retour Martinique / Açores / Bretagne avant de rejoindre la ville maritime d'études de Chloé.

**D'ici là, tout l'équipage de Koantenn vous souhaite de passer
d'excellentes fêtes de fin d'année ...**