

LOLITO AUX AÇORES

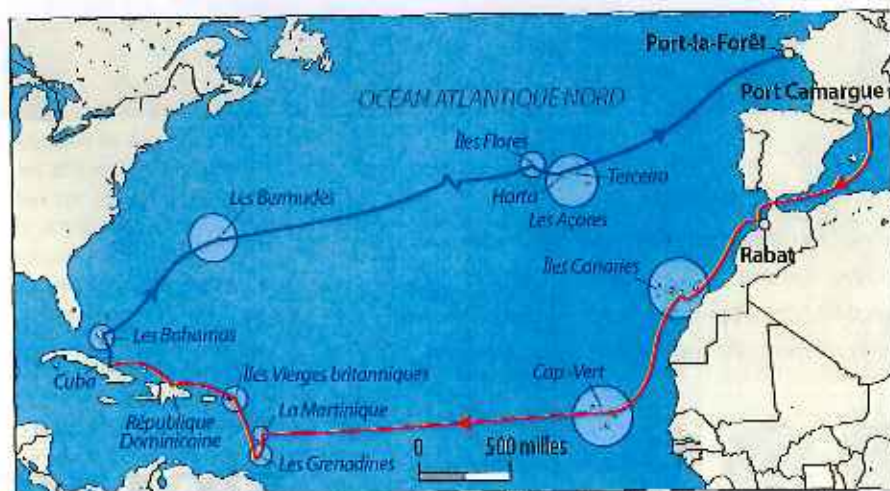
Transatlantique nord, le retour!

Si la route est longue pour rallier l'Europe depuis Cuba, les escales peuvent être encore nombreuses : des îles bahamiennes semi-désertiques aux époustouflantes îles açoréennes en passant par les richissimes Bermudes, *Lolito* boucle son tour de l'Atlantique en beauté.

Texte et photos : Damien Bidaine.

PUERTO VITA, sur la côte nord de Cuba, dernière semaine de mai. L'avitaillement en denrées fraîches est lavé, séché, embarqué et bien rangé dans les filets et les équipets du bord. Un avitaillement calibré pour une vingtaine de jours de navigation que nous avons voulu le plus varié possible, au moins avec ce que l'on peut acheter dans la campagne cubaine, officiellement ou au marché noir. Au menu des prochaines semaines de mer : choux, patates douces, bananes plantains, ananas, tomates et poivrons, qui nous permettront d'agrémenter les désormais traditionnels plats à base de pâtes, de riz pilaf ou de semoule. Une routine culinaire propre à la vie en mer que nous sommes heureux de retrouver après un mois

d'un voyage disons, plus classique, dans Cuba. Car pour visiter la plus grande île des Antilles, nous avons laissé *Lolito* aux bons soins du personnel de la marina de Puerto Vita et sillonné l'île en calèche (cubaine), en bus (chinois) et en taxi (américain), tous plus défraîchis les uns que les autres mais si typiques de la vie cubaine ! Une escale passionnante – même si, d'après nos voisins de ponton, tout a changé – qu'il est temps de laisser dans notre sillage. Nos visas expirent dans quelques jours. L'heure est venue d'entamer la route du retour. Une navigation qui s'annonce longue : 2 500 milles à parcourir avant de toucher les Açores à moins que l'on fasse escale avant... C'est parti pour de longues discussions avec



▲ Parti de Port-Camargue, l'équipage de *Lolito* a traversé l'Atlantique et fait « demi-tour » à Cuba.

les autres équipages sur les différentes options de routes qui s'ouvrent devant notre étrave : un classique avant chaque transat ! Faut-il attendre la bonne fenêtre et partir en route directe pour les Açores ? Faut-il faire escale au sud des Bahamas dont les dernières îles se trouvent être à moins de 70 milles de Cuba ? Faut-il remonter jusqu'aux Bermudes ? Sur *Lolito*, si nous apprécions ces longues soirées conviviales de débats (sans fin), notre décision est prise : nous mettrons le cap sur les Bahamas, histoire de toucher du doigt cet archipel qui nous fait tant rêver, mais dont l'accès n'est pas recommandé avec nos 2 mètres de tirant d'eau. Surtout, nous voulons profiter, avant de retraverser l'Atlantique, d'une ou deux nuits au mouillage. Un besoin commun à tout l'équipage de plonger une dernière fois dans les eaux turquoise des tropiques et de profiter du calme d'un mouillage en « eaux vives ». Car si notre marina cubaine est charmante, sa situation à cœur de la mangrove en fait aussi un paradis pour les moustiques et les yinyins, ces minuscules moucheron qui vous piquent au gourmandise à l'heure de l'apéro ! C'est donc



“ Notre Feeling 416 au quai d'honneur d'Horta, pendant que Laure et Line cherchent où apposer notre marque ”

TRANSAT RETOUR : QUID DU ROUTAGE ?

Le principe de la transatlantique retour est simple : attendre qu'un train de dépressions crée les conditions idéales pour pousser les voiliers vers l'Europe. La difficulté de l'exercice tient dans le placement de ces dépressions : trop sud, les plaisanciers devront subir des conditions inconfortables, trop nord ils auront des vents défavorables. L'appréhension est alors naturelle et certains ont donc recours aux services d'un routeur pour les guider et suivre leur progression tout au long du parcours. Un service facturé autour de 400 € pour une navigation entre les Bermudes et les Açores. Une fois la prise de contact établie, skipper et routeur s'entendent sur le type de conditions météorologiques souhaitées, ou plus exactement sur celles que le skipper veut à tout prix éviter. Le routeur aide alors à définir la date de départ, avant d'indiquer généralement chaque 24 heures un waypoint à rallier. Le skipper s'engage donc à communiquer quotidiennement via SMS, mail ou balise sa position et à suivre les consignes. Evidemment, il reste le reste maître à bord. Sur *Lolita*, nous n'avons pas ressenti le besoin de recourir à ce type de service. Nous ne sommes pas plus forts que les autres, mais nous avons confiance en notre logiciel de routage (Weather 4D) pour nous aider à interpréter nos gribbs et comprendre la dynamique de la météo dans l'Atlantique Nord. Surtout, nous n'avons pas de mauvaise expérience à notre actif, ce qui est souvent le facteur déclenchant pour recourir à un routeur... De bons amis, bons marins ont ainsi décidé de prendre un routeur suite à une navigation très agitée avec orages, rafales à plus de 45 nœuds, etc.



▲ La transatlantique retour nécessite une stratégie météo. Elle fait bien plus travailler les méninges que la transat aller, mais il fait plus froid !

juste avant l'heure fatidique que nous larguons les amarres sous le regard attentif des douaniers cubains (il est inimaginable de s'attarder à terre une fois les papiers de sortie du territoire signés) et les au revoir bienveillants de l'équipage d'*Archipel* – nos compagnons de route depuis cinq mois – à qui nous donnons rendez-vous à Ragged Island, la plus méridionale des îles bahamiennes, histoire de transater ensemble. L'autre atout de cette escale aux Bahamas est de nous remettre un peu dans le bain après cette longue escale. Quoi de mieux qu'une dizaine d'heures au près dans 20 nœuds de vents pour reprendre nos marques à bord ? Une navigation courte et somme toute classique si nous n'avions eu à bord un passager clandestin. Mais comment est-il passé à travers les mailles étroites du filet de la police cubaine ? Disons que si les hommes cubains ne sont pas autorisés à embarquer sur un navire, les rongeurs cubains ont, eux, le droit à l'exil ! Dans notre malheur, nous avons de la chance : la bête – c'est ainsi que nous nommerons ce beau rat par égard aux âmes sensibles de l'équipage – a élu domicile parmi les tongs stockées dans un équipet du cockpit et non à l'intérieur de *Lolito*. C'est au milieu de la nuit que, pour rejoindre son antre, elle a eu le mauvais goût de passer sur l'épaule du capitaine somnolant dans le cockpit. La suite est digne d'une scène du film *Pirates de Polanski* : course-poursuite, jurons, menaces et lancer de couteau... L'anecdote est riche d'enseignements : nous aurions dû équiper les amarres de *Lolito* de protections contre les rongeurs, même artisanales. En revanche, nous pouvons nous féliciter d'avoir toujours bloqué l'accès à l'intérieur de notre voilier avec les moustiquaires qui équipent tous les panneaux de pont, mais aussi avec une grande moustiquaire adaptée pour la descente. En nous protégeant ainsi des moustiques, nous n'imaginions pas nous protéger des rongeurs, or l'affaire est classique et nos deux voisins de ponton sont eux aussi repartis de Cuba avec un passager supplémentaire... Si cette toute première nuit de navigation fut animée



▲ Route parallèle avec un rorqual commun.

et agitée, la journée qui a suivi fut l'une des plus belles de l'année. *Lolito*, tout juste caréné, glisse en douceur sur une mer turquoise aussi plate qu'un lac qui annonce la couleur ; nous sommes bel et bien aux Bahamas. En fin d'après-midi, nous jetons l'ancre après dix-huit heures de navigation dans ce qui n'est certainement pas le plus beau mouillage de l'archipel, mais tout y est : l'eau translucide, le sable blanc et même une raie de la taille de notre annexe venue nous saluer. Un mouillage solitaire, sur une île que nous croyons un instant déserte. Mais non : l'accueil y est même très chaleureux. Tandis qu'un pêcheur nous offre deux gros lambis pour le dîner, nous conversons longuement avec le chef de la police locale (et sans doute l'unique policier de l'île !) tout juste revenu d'un voyage d'une quinzaine de jours en Europe. L'occasion aussi de récupérer les codes d'accès Wi-Fi du commissariat et renouer enfin avec l'internet haut débit après plus d'un mois de connexions rocambolesques. Un cadeau précieux à quelques jours d'une transat puisque nous pourrions sans peine télécharger un fichier grl0 couvrant la totalité du parcours et mieux visualiser ainsi la réalité de la situation météo : il n'y a pas de vent...

NOUS METTONS LE CAP SUR LES BERMUDES

Rejoints par *Archipel*, nous voilà repartis dans une analyse météo poussée de la situation à venir. Deux options s'offrent à nous : attendre aux Bahamas une fenêtre favorable, mais en entamant nos réserves de fruits et de légumes frais sans possibilité de compléter plus tard notre ravitaillement ; ou bien mettre le cap sur les Bermudes à 1 000 milles de là. Une navigation d'une semaine avec au minimum trois jours de moteur en perspective. Cette seconde option a pour avantage de raccourcir d'autant la traversée de l'Atlantique, de nous recaler sur une route plus nord pour les Açores et de nous permettre peut-être d'aller jeter un œil aux AC50 de l'America's Cup ! La décision collective est finalement actée un peu plus tard sur la plage : nous mettrons le cap sur Saint George's Town aux Bermudes. Les prévisions furent respectées et notre analyse confirmée : c'est après beaucoup de moteur que nous atteindrons cette petite île perdue au milieu de l'océan, mais sans regret aucun, car tout de même nous sommes aux Bermudes. Une escale non programmée, non budgétée (or la vie y est très, très chère), malheureusement trop courte pour que nous l'explorions. En effet, la fenêtre météo que nous attendions s'ouvre deux jours après notre arrivée. Des Bermudes, nous ne verrons donc que Saint George's Town, son large mouillage auquel on accède par une brèche étroite littéralement taillée dans le roc, sa plage et sa jolie petite place. Faute de temps, nous ferons l'impasse sur le spectacle offert à l'autre bout de l'île par

QUELQUES CHIFFRES

337 jours, 11 763,7 milles, soit 80 jours et 14 heures de navigation et 257 jours au mouillage, 1 028 heures à festoyer avec des amis, 43 nœuds de vent maxi, un surf à 16,6 nœuds, vitesse moyenne sur tout le parcours : 6,58 nœuds.

Navigation de rêve à l'extrême sud des Bahamas dans 5 mètres d'eau.

les teams de l'America's Cup à l'entraînement dans le lagon et sur le reste de l'île qu'on nous rapporte être fort jolie. Mais si nous voulons profiter un peu des Açores, il est temps d'appareiller. Tout comme la petite dizaine de voiliers au mouillage, nous nous apprêtons donc à affronter la fameuse transat retour, celle de tous les dangers, de toutes les craintes ! Car cette transat retour en a épuisé des conversations depuis notre arrivée aux Antilles : certains angoissent quand par malheur ils ont entendu parler de cette fameuse année où plusieurs voiliers ont dû être secourus en haute mer, d'autres redoutent l'inconfort d'une navigation au près, d'autres – satisfaits de leur transat aller – n'ont tout simplement pas envie de prendre le risque de gâcher leurs souvenirs en relançant les dés de la chance dans une région que l'on sait plus froide et humide. D'autres encore l'abondent comme il se doit, avec pragmatisme : il s'agit ni plus ni moins d'une navigation de 1 700 milles traversée par des systèmes météo certes moins cléments que les alizés de la transat aller, mais aussi bien connus et tout aussi prévisibles. De fait, nous partons des Bermudes après une bascule, poussés par un vent de secteur sud-est. Nous le savons, nous avons quelques jours pour avancer tranquillement avant qu'un premier, puis un second front ne nous passent



dessus. Cependant, en restant sur la route directe, en évitant la tentation d'aller chercher du portant soutenu plus au nord, nous ne devrions pas avoir plus de 30 nœuds. Une analyse – partagée par tous les équipages en partance et les routeurs (voir encadré) – qu'il faudra confirmer et affiner en fonction des fichiers grib que nous chargerons au fil de la transat. Mais quelques heures après notre départ, bien plus que le vent c'est la température qui nous glace...

NOUS AVONS MEME DROIT A UN PETIT CRACHIN

Plus question de traîner sur le pont en petite tenue ! Le jour, les manches longues sont bienvenus et la nuit les vêtements techniques font leur grand retour. Cerise sur le gâteau, nous avons droit à un crachin bien de chez nous. Ciel gris, horizon bouché, la page de nos navigations sous les tropiques se tourne instantanément ! Un changement de température qui ne gêne que les adultes. Line et Milo – qui passent le plus clair de leur temps à jouer dans le carré – n'y voient rien à redire, d'autant que les séances de douche s'en trouvent naturellement plus espacées, voire suspendues. Le quatrième jour de la transat marque un tournant. Le passage de front se

LOLITO, UN REVE A VENDRE 79 000 €



Lolito est un Feeling 416 de 1991. Un croiseur dit tout terrain grâce à une jolie carène dessinée par Philippe Harlé qui lui permet d'aligner de belles moyennes et de bien passer dans la mer même lorsque celle-ci est formée. Nous l'avons testé : mistral hivernal, alizés soutenus et mer désordonnée, *Lolito* a toujours tenu son cap. Attention, notre Feeling est la version quillard, dotée d'un bel appendice en plomb. En 2016, avant de partir autour de l'Atlantique, nous l'avons rénové et doté d'équipements modernes. L'opération a concerné tous les postes essentiels pour assurer le confort et la sécurité de notre famille au milieu de l'océan : en bref, tout ou presque a été changé. Autant de travaux racontés au fil de l'année dans les pages de votre magazine. Pour un inventaire et un historique complets du voilier, rendez-vous sur le blog du voyage : untoursurla.wordpress.com

confirme pour le lendemain. Pour le moment, nous continuons à naviguer tranquillement avec 18 nœuds de vent, mais surtout nous perdons le contact radio avec *Archipel*, notre binôme depuis la Martinique. Nos écarts de vitesse et surtout de route ont eu raison de la portée de nos VHF... Désormais, et jusqu'aux Açores, c'est en solo que nous progresserons. Pour être honnêtes, nous continuerons chaque jour ou presque à échanger par mail billets d'humeur et recettes de cuisine avec *Archipel*, *Arwen*, *Drammwell*, *Océanix* et *Anima*, tous partis des Bermudes en même temps que nous. Enfin, après cinq jours de navigation et 800 milles parcourus depuis les Bermudes, les choses sérieuses débutent : à 14 h 30, le vent monte avec des rafales à 30, 35 nœuds. Nous établissons la trinquette et prenons un ris. La température chute à 14 °C... C'est un choc ! Dès lors, la petite flottille que nous formons depuis notre départ, déjà pas mal éclatée sur le parcours, se divise. Les uns plongent au sud pour éviter plusieurs jours de près, les autres montent légèrement au nord pour coller un peu plus à la route directe. C'est l'option que nous choisissons puisque les prévisions que nous recevons se sont adoucies. Certes, nous ferons du près, mais notre Feeling n'est pas rétif à cette allure. Parole de skipper « ça va l'faire ! », il suffit de s'y préparer un peu. De fait, ça l'a fait.

LES FRONTS FROIDS PORTENT BIEN LEUR NOM !

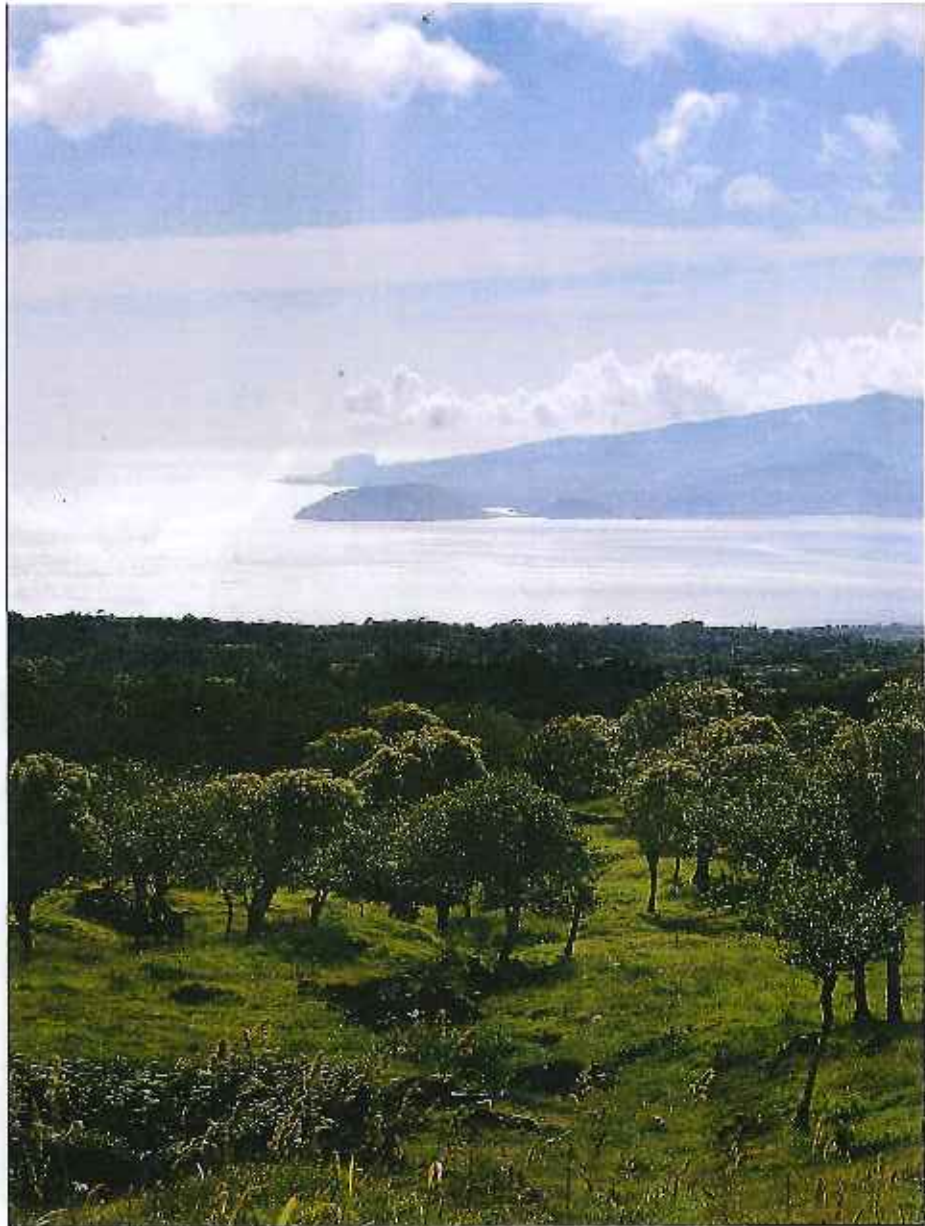
Le huitième jour nous empannons, le vent chute puis forcé de nouveau en changeant de direction : nous nous retrouvons, comme prévu, à faire cap plein nord, voire avec un peu d'ouest, sous trois ris trinquette. *Lolito* file droit, tape raisonnablement dans la mer sans que cela soit insupportable ni pour le bateau ni pour l'équipage. D'ailleurs les enfants ne semblent pas attacher d'importance au nouveau rythme pris par le bateau et ne changent rien à leurs activités quotidiennes qui alternent entre construction de cabanes (oui, il est possible de faire des cabanes dans un carré), duels à l'épée, jeux de cartes et visionnage en famille de dessins animés. Car en transat, il est une règle intangible sur



▲ Une bouée repêchée en mer fera office de cadeau de bienvenue pour notre équipier.

Lolito : tout l'équipage a droit à un film ou un dessin animé par jour. Un moment partagé en famille au même titre que chacun des trois repas quotidiens. Au dixième jour, virement de bord, route à l'est-sud-est toujours sous trois ris trinquette. Le vent oscille entre 25 et 32 nœuds, je fête à la gîte et sur le bon cap mes quarante printemps ! Plus que 24 heures et nous toucherons Flores, la plus occidentale des îles des Açores. Au matin du douzième jour de mer, les hautes falaises de Flores se dessinent à l'horizon, son relief pudiquement dissimulé derrière un voile de brume, tandis qu'une dizaine de dauphins bleu et blanc viennent nous accompagner jusqu'à la jetée du port. Un accueil digne de l'archipel portugais réputé pour être un sanctuaire pour les cétacés en tout genre, du dauphin commun à la majestueuse et gigantesque baleine bleue, en passant évidemment par le cachalot dont la chasse fut longtemps une des spécialités locales. À midi, nous manœuvrons dans le petit port de Flores, pas mal encombré par d'autres voiliers de voyage et quatre ou cinq pêcheurs. C'est fait : nous avons fini la première étape de notre transat retour en 11 jours 17 heures et 47 minutes. 1 832 milles parcourus, soit 150 de plus que la route directe. Flores, une escale magique parce que l'île possède cette beauté sauvage et verdoyante offrant ainsi

un dépaysement total pour nous autres venus des Caraïbes, mais aussi parce que cette marina calibrée comme un petit village offre cet entresol intimiste si appréciable pour atterrir en douceur de notre boucle atlantique. En effet, la simplicité et la chaleur de l'accueil des locaux – qui compensent la température glacée de notre première douche à terre ! –, le charme désuet du port de Lajes das Flores lové au pied d'une haute falaise conjugué au fait de ne retrouver ici que des plaisanciers sur le retour, participent au sentiment d'appartenir à une petite communauté de privilégiés. Un sentiment très vite renforcé par une soirée BBQ improvisée sur la petite plage jouxtant le port où locaux et navigateurs en escale se retrouvent au coin du feu. Une ambiance qui, vous l'aurez compris, incite à pousser plus loin l'exploration de Flores. Pénétrer dans l'île, observer les Florentins à l'entraînement sur leurs baleinières en vue des régates dominicales, visiter les anciennes fabriques d'huile de cachalot et surtout découvrir ces incroyables paysages où l'on croit reconnaître ici les landes écossaises, là le bocage irlandais, un peu plus loin encore les chutes d'eau néo-zélandaises... Mais non : nous sommes à Flores, aux Açores, archipel portugais, européen, solidement ancré au milieu ou presque de l'océan Atlantique. Une île





« Faial vue depuis les pentes du volcan Pico. On devine, sur la gauche, la grande baie d'Horta. »

d'origine volcanique parsemée de dizaines de calderas, anciens cratères devenus lacs alimentant des centaines de ruisseaux et des dizaines de cascades. La région est bien arrosée... c'est le moins que l'on puisse dire ! En revanche, dès que le soleil perce, sa chaleur permet de cultiver bananes, papayes, kakis et avocats... Incroyable.

Mais Flores n'est qu'une des neuf îles des Açores, un peu excentrée du reste de l'archipel avec sa compagne Corvo, située à très exactement à 150 milles de Faial, point de ralliement officieux de tous les marins en transit ! Après une petite semaine, il faut donc nous résoudre à repartir pour une courte navigation de 24 heures et rallier la marina d'Horta, non sans avoir au préalable laissé notre trace colorée sur la digue de Lajes, prélude à l'indispensable dessin que nous laisserons plus tard sur le quai d'Horta, comme tout équipage de passage qui se doit de respecter la tradition. Une coutume qui a du bon tant le résultat est esthétique, émouvant aussi... L'accumulation de dessins dans les moindres recoins de la marina fait littéralement l'ambiance du port et donne du fil à retordre aux nouveaux arrivants : Il faut trouver sa place, travailler son style, choisir ses couleurs puis se résoudre à recouvrir un dessin plus ancien en respectant une règle tacite :



▲ Angra de Heroísmo, classé au patrimoine mondial, est l'escale culturelle de Terceira.



▲ C'est parti pour la Bretagne et, pour l'occasion, un cockpit fleuri avec les hortensias des Açores.



« Sur chaque île des Açores, les équipages des balcières affûtent leur technique en vue des régates dominicales qui se courent à la voile et à l'aviron.



▲ Départ des Bermudes. La passe droit devant marque le départ en transat : 1 700 milles avant Flores.

que la date et le nom du navire ne soient plus lisibles. Entre-temps les visites s'enchaînent sur Faial : boire un verre chez Peter (décevant), profiter de la belle plage de Porto Pim et plonger au pied de son aquarium, marcher autour de la Caldeira do Cabeço Gordo et grimper sur le Monte da Guia mais, surtout, embarquer avec Pedro pour chasser la baleine ! Une chasse pacifique et enthousiasmante, d'autant plus respectueuse des animaux que Pedro s'est entouré d'une équipe de biologistes marins – Carla, Ana et Ricardo –, passionnés et passionnants tout comme Marc, un navigateur français qui revient chaque année transmettre bénévolement sa passion pour les cachalots sur le semi-rigide de Pedro. Pour notre sortie, point de baleine bleue ni de rorqual commun – nous sommes un peu tard en saison – mais une dizaine de dauphins communs et sept cachalots. Incroyable rencontre, d'autant que le cachalot, lorsqu'il sonde, sort systématiquement sa queue de l'eau, nous offrant ainsi un spectacle inoubliable. Après Faial, nous nous attaquons à la visite de l'île de Pico située juste en face et dont le dôme volcanique nous nargue depuis notre arrivée. Si son ascension est réservée aux plus sportifs (il s'agit du point culminant du Portugal, 2 351 m), la découverte de l'île est surprenante. Là encore, les alpages réservent de magnifiques paysages entre lande verdoyante, lacs et chutes d'eau, mais l'île se caractérise surtout par ses rives minérales, exclusivement composées de pierres volcaniques d'un noir profond entre lesquelles surgissent de vigoureux pieds de vigne. Un nouveau coup de cœur après Flores ? Presque. Mais c'est São Jorge, distante de quelques

milles, qui remportera de nouveau l'adhésion de l'équipage. Pour plusieurs raisons : en premier lieu, le trajet sur une mer d'huile pour rallier la petite marina de Velas nous aura de nouveau permis d'observer des balcines, des rorquals communs cette fois-ci. Ensuite, l'accueil du marinier fut indiscutablement le plus chaleureux de l'année passée. Enfin, parce que nous retrouvons là le fond sonore et l'ambiance de Flores. Les deux marinas, de même taille, ont chacune droit à leur colonie de puffins cendrés, ces oiseaux marins qui, chaque soir, rejoignent bruyamment leur nid dans la falaise, offrant alors un véritable spectacle de haute voltige et un harmonieux concert de piailllements !

SAO JORGE EST AUSSI MAGIQUE QUE FLORES

L'île de São Jorge offre elle aussi de nombreuses très belles balades pour les randonneurs ainsi que de magnifiques piscines naturelles sur son littoral, vestiges de l'activité volcanique, où les habitants se retrouvent le soir et le week-end pour piquer une tête dans leurs eaux fraîches et limpides. Vous l'aurez compris, c'est depuis la terre que nous explorons chaque île de l'archipel, profitant du confort des marinas dont les infrastructures sont récentes et de qualité, sauf à Horta qui n'est pas à la hauteur du mythe et de l'afflux estival des plaisanciers. Si les îles méridionales de l'archipel nous font de l'œil, il est pourtant temps de préparer notre départ et de nous lancer dans la toute dernière étape de notre transatlantique retour : Açores-Bretagne, 1 150 milles cap au 60. Avant de quitter

LE BILAN : UNE ANNÉE

Une année de voyage de Port-Camargue (août 2016) à Port-la-Forêt (juillet 2017) en passant par le Maroc, les Canaries, le Cap-Vert, les Petites et Grandes Antilles, Cuba, les Bahamas, les Bermudes et les Açores : 11 764 milles sans anicroche !

NOTRE BON BILAN technique doit beaucoup à une préparation radicale puisque pratiquement tout a été remplacé avant le départ : moteur, grément dormant et courant, poulies, filières, vannes, électricité, électronique, bimini, capote, mais aussi gazinière, plancha, rideaux de hublot, etc. Pour autant, un bilan objectif peut être fait, car avec le recul, certains investissements n'étaient pas indispensables et des choix sans doute discutables. A prendre ou à laisser – car les priorités des uns ne sont pas toujours celles des autres –, nous avons listé ce qui fut parfait ; ce qui nous a manqué ; et les choix discutables.

Au-delà des équipements, il y a aussi le bilan humain. Cette année en famille et en mer valait-elle la peine ? Indiscutablement oui. Nous ne ressortons ni meilleurs ni franchement différents, mais adultes et enfants ont gagné en confiance, en assurance, perdu en timidité, progressé en curiosité, en bienveillance et en sérénité, pourvu que ça dure ! Nous avons transmis à nos enfants le goût des autres. Tout n'est pas rose non plus dans un voyage en famille : les caractères de chacun restent inchangés et si la cellule familiale ne s'entend pas à terre, il n'y a aucune chance qu'elle se raboche en mer ! La mer n'est pas une thérapie. A titre d'exemple, je fais parfois preuve d'un optimisme trop poussé. A force de dire que ça va l'faire, eh bien parfois ça l'fait pas ! Ou comment se retrouver à court de gaz sur une île déserte... On apprend donc à mieux se connaître et à pallier ainsi les petits défauts de nos caractères. Si c'était à refaire, nous referions sans doute pareil, mais en mieux, évidemment !

CE QUI FUT PARFAIT

Le choix du Feeling 416 pour cette longue navigation hauturière, un croiseur qui fut confortable en mer comme au mouillage, sûr et rapide quelle que soit l'allure. L'électronique et le pilote avec une installation complète NIKE intégrant télécommande et box Wi-Fi furent l'assurance de navigations sereines renforcées par la présence du transpondeur AIS d'Icom. Un choix onéreux, mais naviguer en famille revient à naviguer en solitaire et ces équipements sont d'une aide précieuse.

UTOUR DE L'ATLANTIQUE

Pour la navigation-communication-météo, l'association bon marché du terminal satellite Iridium-go avec un iPad bien protégé doté des applications Weather 4D et Navionics fut convaincante, car toute la famille a pu les utiliser sans formation préalable. Pour les communications internationales, un smartphone et l'application WhatsApp suffisent. Inutile de s'embêter dans chaque pays avec l'achat d'une carte SIM locale, mieux vaut garder un forfait français réduit avec une option internationale. Notre orin, tellement utile et pas seulement sur les fonds rocaillieux, mais aussi pour marquer son territoire dans les mouillages encombrés ! Pour nos enfants de cinq et sept ans (GS et CE1) pas de CNED, mais une formation express de la maîtresse du bord par une « vraie » institutrice avant le départ qui comprenait la fourniture des manuels scolaires officiels accompagnés du manuel pédagogique. La clé de la réussite : la patience et l'abnégation de la maîtresse !

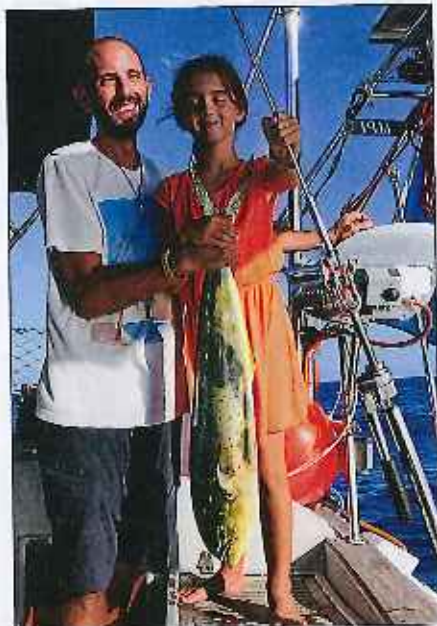


▲ Le gyropilote NKE fut le troisième équipier du bord : fiable et fidèle au poste 24/24 h.

Les habillages de hublot Ocean Air intégrant une moustiquaire ont non seulement redonné un look à l'intérieur du Feeling, mais nous ont sauvé la peau dans la mangrove !

CE QUI NOUS A MANQUÉ

Le temps ! Une bonne escale c'est au minimum trois nuits, le temps d'arriver, de profiter et de repartir. Mais il faut une semaine pour nouer des liens, prendre ses habitudes, son rythme et profiter pleinement de l'endroit. Il faut donc faire des choix, ce que nous avons fait en n'allant pas au Sénégal et en privilégiant l'escale marocaine et cap-verdienne. Mais une fois l'Atlantique traversé, nous avons arrêté de trancher : à refaire, nous passerions par exemple devant Saint-Barth et Saint-Martin sans nous arrêter au bénéfice d'escales plus longues ailleurs. Une carte bleue Visa Premier et plus de liquidités en euros dans les pays où retirer de l'argent peut être compliqué comme à Cuba. Attention à prévenir votre banque et surtout Visa de toutes vos escales sous peine d'être bloqué pour suspicion de fraude... Ce fut notre lot de nombreuses fois malgré tous nos appels internationaux à la banque ! Pensez aussi à ne pas mettre tous vos œufs dans le même panier : deux cartes et deux banques distinctes valent mieux qu'une seule.



▲ Même avec un matériel sous-dimensionné, la dorade coryphène fut au menu du bord.

À l'escale, nous sommes sans arrêt à la recherche du Wi-Fi pour alimenter le blog, communiquer par WhatsApp, récupérer des mails, etc. Plutôt que de courir les cafés, posséder à bord une antenne qui amplifie le signal capté à terre offre un gain de temps indiscutable. Une annexe digne d'un grand voyage avec des boudins d'un fort diamètre, donc plus haute sur l'eau. Pas de coque semi-rigide ce qui est certes le mieux, mais souvent trop lourde à manipuler tant sur la plage qu'à partir du voilier. Une canne à pêche avec un gros moulinet et un bas de ligne en acier dès le début du voyage. Trop de leurres ont été « bouffés » par les dents acérées des thazards de l'Atlantique. Une petite croisière avant de partir loin de France pour valider le bon fonctionnement des nouveaux équipements et des anciens. Nous l'avons négligé et il a fallu intervenir à l'étranger sans pouvoir

faire jouer le SAV des installateurs sur une vanne, une soudure ou encore un défaut dans l'installation électrique. Une quatrième bouteille de gaz pour assurer ! À partir de Saint-Martin lorsque l'on rejoint vers les Grande Antilles ou les Bahamas, on ne trouve plus de Butagaz, il faut alors attendre l'escale aux Açores pour se réapprovisionner. Damned !

LES CHOIX DISCUTABLES

L'investissement de 1 500 € pour une pharmacie très complète capable d'assurer dans les situations les plus dramatiques mais qui n'a finalement jamais servi. Seuls une boîte de Doliprane, un peu de Mer Calme et des sparadraps manquent à l'inventaire de fin d'année. Tant mieux. A refaire ? Nous repartirions avec sans hésitation, au cas où... Sur *Lolito*, une belle plancha au gaz fut au centre de quelques soirées mémorables : burger, croque-monsieur ou grillade de poissons, elle nous a régalié une bonne dizaine de fois seulement... Une sous-exploitation propre aux habitudes culinaires familiales. Notre spi asymétrique laissé en France pour un gain de place non négligeable. Mais au port, notre Code D était vraiment trop plat pour assurer. Il aurait fallu le tangonner, mais notre tangon était trop court pour cela. En revanche, sur le retour avec beaucoup de travers et de près il fut sauveur ! Un bémol cependant : un mauvais montage du point d'amure soudé directement sur la pièce d'étai a fragilisé cette dornière. Il a alors fallu se faire expédier une nouvelle ferrure d'étai en inox à Cuba depuis la France... Rocambolesque. A refaire, il faudrait réfléchir à la possibilité de monter une trinquette sur enrouleur, car c'est une voile que l'on utilise beaucoup, notamment aux Antilles où l'alizé monte vite et fort entre les îles. Or avoir toujours sur le pont le sac de la trinquette est peu pratique et disgracieux.





La trace laissée par Lolito sur la digue de Flores. Un dessin-pochoir qui sera de nouveau utilisé à Horta.

définitivement l'archipel, nous rallions la jolie ville d'Angra de Heroismo, sur Terceira, où nous attend le grand-père des enfants qui vient assurer ses quarts à bord de *Lolito*. Une invitation à rejoindre notre bord qui cache mal notre arrière-pensée. On le connaît bien : marin, breton et amoureux de la mer, il est de ceux sur qui nous pouvons compter pour assurer une veille attentive quelle que soit la météo et – telle la vigie du Pégus, le baleinier du capitaine Achab –, sonner le branle-bas au premier souffle de cétaçé repéré sur l'horizon ! L'attente d'une fenêtre météo favorable pour appareiller vers la France reprend alors, nous plongeant dans le bain de la prétransat. C'est désormais un rituel : avitaillement, chargement des grils, état des lieux du plan de pont, inspection de la carène, discussion sur la route à suivre et dernier apéro avec les bateaux copains... Car c'est maintenant certain : nous vivons là notre dernier appareillage, la fin du voyage. D'ici quelques semaines, *Lolito* sera désarmé et mis en vente. Déjà, l'émotion nous avait noué la gorge aux Bermudes alors que nous savions que nous relevions l'ancre pour la dernière fois. Un sentiment retrouvé à Horta quand tous les copains avaient rallié notre cockpit pour une grande soirée festive, et encore lors des premiers départs, *Archipel* mettant le cap sur Belle-Ile, *Dremmewel* sur Douarnenez. Aujourd'hui, c'est à nous de prendre la route du retour. Au matin du 3 juillet, nous appareillons avec *Arwen* (Gib'Sea 304), *Passmailric* (Dehler 43) et *Cocodelo*

(Océanis 411). Une navigation en petite flottille qui ne durera pas, car c'est là que nos routes se séparent. Les uns rejoignent La Rochelle, les autres Cherbourg ou La Turballe, suivant alors des caps imperceptiblement différents. Quelques degrés en plus ou en moins qui nous feront perdre le contact VHF assez vite. La météo annonce une fin de transat sans encombre, sans grosse dépression en embuscade et notre routage Weather 4D nous prédit neuf jours de mer, facile !

UNE FIN DE TRANSAT TRANQUILLE

Le départ se fait dans la pétrole, nous obligeant à faire un peu du moteur, puis le vent s'établit conformément aux prévisions : 25 nœuds de secteur nord-est. Cap au 45°, nous pointons notre étrave sur l'Irlande pendant les premières 24 heures. La suite de la traversée est classique, tranquille même : nous pêchons une bonite, touchons un peu de pétrole, en profitons pour nous baigner, puis le vent bascule : 15 nœuds de secteur nord, puis nord-ouest. Au menu des rencontres fortuites : deux rorquals communs, des dauphins et un navire-hôpital espagnol en stand-by sur notre route que nous devons donc contourner, mais surtout positionné non loin d'une véritable meute de pêcheurs ! Une bonne vingtaine de navires travaillant dans un secteur très resserré. Nous passerons à un mille sous leur vent sans avoir à contourner leur zone

de pêche qu'il aurait été tout bonnement impensable de traverser. A bord, la vie suit son cours et nous affinons quotidiennement nos prévisions d'arrivée. Au final, celle donnée par notre routage avant notre départ sera respectée et même un poil devancée. En huit jours, nous rallions les côtes bretonnes... ou plutôt ce que l'on a pu en voir ! Excès de pudeur, la Bretagne s'est voilée derrière une épaisse chappe de brume. De fait, alors que nous la longerons pendant deux heures depuis Le Guilvinec, nous n'en verrons rien ! C'est finalement l'île des Moutons qui nous souhaitera la bienvenue, avant que la famille ne prenne le relais à l'entrée du chenal de La Forêt Fouesnant. A 22 heures, dans les dernières lueurs du jour, nous amarrons *Lolito* au ponton visiteurs. Séquence émotion. La suite est moins glamour, mais partie prenante de cette aventure d'une année en mer autour de l'Atlantique. De même que nous avions aménagé et personnalisé notre feeling avant le départ, il s'agit désormais de trier, vider, nettoyer et débarquer toutes nos affaires personnelles, avant de désarmer *Lolito*. Une étape nécessaire, prélude indispensable à sa mise en vente. Aujourd'hui *Lolito* a pris ses quartiers d'hiver sur le terre-plein du chantier PL Yachting à Port-la-Forêt. Ses drisses et écoutes sont lovées et protégées des UV en pied de mât. Voiles, capote et bimini ont été soigneusement pliés et entreposés à la voilerie. Le moteur est révisé, rincé. *Lolito* sommeille, attendant une nouvelle famille pour, qui sait, refaire un tour sur l'eau ? ■