



Le Maillon

Février 2021 - N° 34

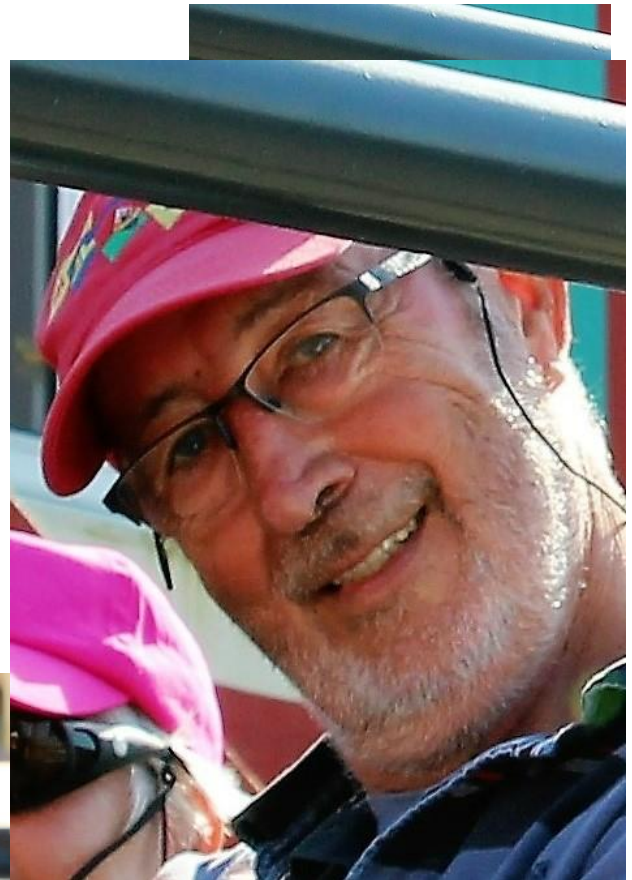
Salut l'ami!

Maurice a largué pour la dernière fois ses amarres, nous laissant coi sur le ponton !

Une bien mauvaise surprise de la part de ce grand gaillard jovial, sportif, bon marin, grand voyageur qui avait adhéré à l'Amcre en 2001, soit 20 ans de fidélité sans faille. A nouveau élu membre du Conseil d'administration depuis janvier 2020, il participait activement à la vie de l'association et avait collaboré jusqu'à la veille de son départ à la réalisation de ce Maillon que nous lui dédions.

Chagrin des adhérents qui ont eu la chance de le côtoyer à terre ou sur un bateau.

D'immenses pensées pour Liliane, Olivia et toute la famille.



Le mot du Président.

Avec ces prémices de printemps, la nouvelle saison de navigation commence et si la situation n'est pas ce que l'on souhaitait, il nous faut encore tenir bon.

Cette mauvaise passe aura une fin et à nous les plaisirs des embruns et des coups de soleil en mer, des rencontres amicales à terre.

Saluons les premières offres de navigation et aussi les projets de sorties en flottille du printemps que nous concoctent Robert et Régis.

Comme toutes les associations, l'Amcre est touchée par la situation sanitaire mais il faut tenir le cap en marquant notre attachement à l'association. Soyez nombreux à la soutenir par le paiement de la cotisation pour 2021. Dès que nous le pourrons, nous organiserons l'Assemblée générale.

Enfin l'Amcre rejoint l'UNAM (union des associations des navigateurs du Morbihan).

Bon vent à Toutes et à Tous

Charles Epstein

Sorties à terre

L'hiver 2021 ne doit pas déroger aux habitudes...

C'est l'occasion de s'occuper de son bateau, aussi vous équipiers, équipières n'oubliez pas de vous rapprocher des Propriétaires pour leur proposer un coup de main. Ils sauront vous remercier au printemps ou l'été prochain! et dans l'immédiat ce sont de belles rencontres sympathiques (avec le masque bien entendu).

Sorties en mer

N'hésitez pas à consulter le planning du site, des sorties apparaissent régulièrement. car l'hiver est l'occasion de planifier les futures navigations.

Fabelo III

Gwalarn

....

Sortie en flotille 9/10/11 Avril

Sortie araignées en Juin (offertes par Amcre

Les autorisations officielles de navigation sont appelées à évoluer encore et pour vous tenir au courant consultez régulièrement le site de la Préfecture maritime.

<https://www.premar->

[atlantique.gouv.fr/communiqués-presse](https://www.premar-atlantique.gouv.fr/communiqués-presse)

Sommaire

Actualités

Jean Le Cam tacle les bateaux à foils et la course à l'armement

Les Sargasses

Une partie de la tour de l'île Berder s'est effondrée

Mers lointaines ça nous intéresse

La Transat avec Jamali

Propolis autour de l'Atlantique

Deux grandes figures de L'Amcre

Jean Le Cam tacle les bateaux à foils et la course à l'armement

Invité du Super Moscato Show ce mardi sur RMC, le skipper Jean Le Cam, qui a terminé quatrième du Vendée Globe avec un bateau d'ancienne génération, a une nouvelle fois tacle la course à l'armement constatée ces dernières années. Selon lui, le règlement doit favoriser les budgets moindres, et donc les plus jeunes concurrents.



Le retour sur la terre ferme ne lui a pas fait perdre sa verve, loin de là. Chouchou du public sur le Vendée Globe 2020-2021, et quatrième à l'arrivée, malgré un bateau d'ancienne génération, le vétéran des mers Jean Le Cam était invité ce mardi du Super Moscato Show, sur RMC. L'occasion pour le skipper de raconter son périple de 80 jours autour du globe, mais aussi de tacle la course à l'armement et le développement des onéreux foils sur les bateaux.

"Ce Vendée Globe a été marqué par des trucs extraordinaires, observe Le Cam. Je me suis retrouvé avec mon ancien bateau devant les fusées actuelles, qui n'en sont pas au final. A un moment il faut remettre les choses à leur place: ce n'est pas parce que tu peins un bateau en noir qu'il va vite."

"Je milite pour diminuer l'impact du pouvoir financier sur le résultat sportif"

Un tacle à la très moderne équipe Hugo Boss d'Alex Thomson? Sûrement, mais pas seulement. "Moi, je milite pour diminuer l'impact du pouvoir financier sur le résultat sportif, développe Le Cam. Une fois que tu as dit ça, il faut le faire. Les fondements du Vendée Globe, c'est que c'est une course qui doit être accessible aux PME et aux jeunes. Il ne faut pas dégoûter les jeunes, il faut les encourager pour qu'il y ait des nouveaux talents, et que ce ne soit pas que l'argent qui fasse le distinguo. Je me bats pour cela, et ce n'est pas fini."

Justement, le skipper espère que cette édition poussera les organisateurs à faire un règlement limitant les innovations technologiques. "Les règlements peuvent évoluer, rappelle-t-il. on a quand même vécu une course incroyable. Avant le départ si tu n'avais pas de foil, tu n'existais pas, tu n'étais qu'un con, et à la fin de la foire il n'y a même pas 24h entre le premier et le huitième. Il faut se poser les bonnes questions... Après, l'être humain a toujours cette capacité à ne pas parvenir à se remettre en cause, qui s'appelle l'ego. Et l'ego est proche de la connerie. Mais on va peut-être trouver des gens capables de prendre des bonnes décisions pour le futur..."

Maurice: Une réflexion pleine de bon sens, caractéristique essentielle de Jean Le Cam. Mais il est probable qu'il ne sera pas suivi quand on entend les jeunes skippers à l'arrivée annoncer vouloir repartir pour "la gagne", c'est-à-dire avec des grands foils. Sans doute serait-ce seulement une situation économique dégradée qui pourrait imposer une limite sans crainte de ne voir qu'un petit nombre de bateaux au départ.

Jeanine: Prémonitoire, Eric Tabarly affirmait "un jour, tous les bateaux voleront". Mais cela ne s'est pas fait tout seul; Il a fallu beaucoup de passion, de talents, de persévérance et surtout de progrès technologiques, pour arriver au spectacle des voiliers qui filent aujourd'hui au-dessus de l'eau. Qu'on ne s'y trompe pas, tous les bateaux ne voleront que si cela est nécessaire; il y aura toujours moyen de se laisser glisser au fil de l'eau sans rechercher la légèreté et la vitesse à tout prix... Cependant, les bateaux qui volent remportent un franc succès ...un jour prochain peut être les Ultimes voleront autour de la planète...on parle déjà de jeux olympiques sur foils...



Adhérents de l'Amcre

Peut être suivez vous les avancées, les nouvelles idées des constructeurs, des skippers ou ingénieurs pour échapper à la gravité et s'élever au-dessus des flots?

Peut être faites vous partie de ces marins prudents qui s'en écartent quand vous les croisez en baie de Quiberon...

Ces Foils ne laissent personne indifférents...

RDV sur le forum du site de L'Amcre pour poursuivre les échanges.

Les Sargasses

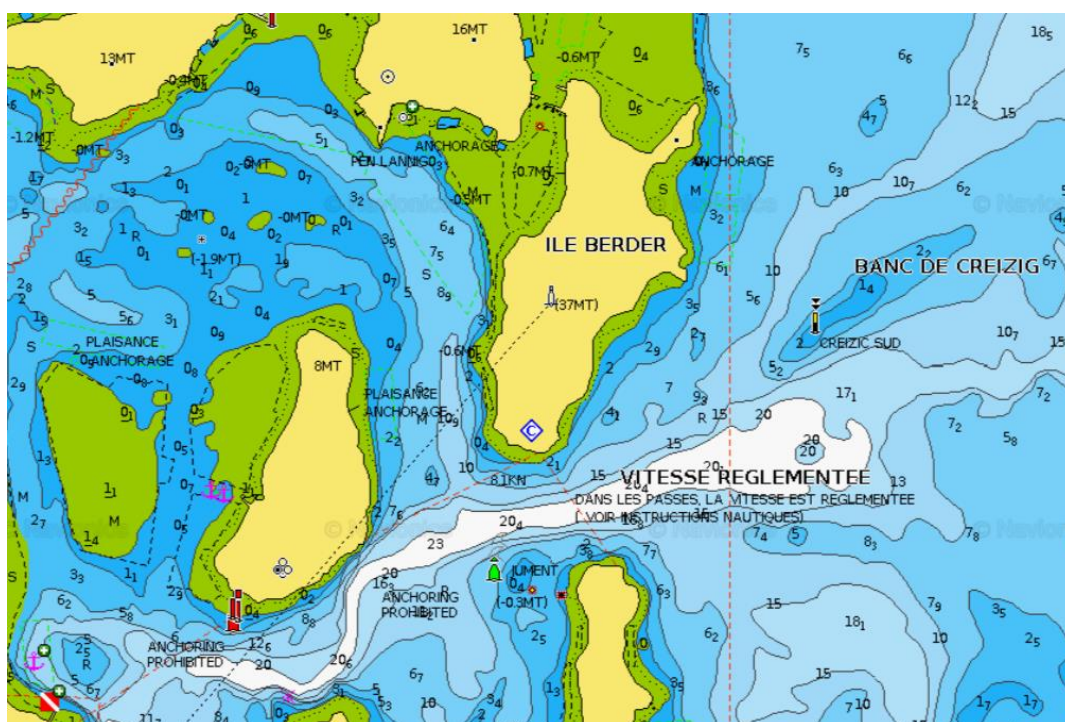
On parle régulièrement du problème des sargasses aux Antilles. Les navigateurs « tour du mondistes » ont eu aussi à s'y confronter au milieu de l'Atlantique, les obligeant à s'arrêter, voire à reculer pour faire partir ces algues. Cette photo a été prise par Clément GIRAUD lors de sa remontée de l'Atlantique et est parue sur le site du Vendée Globe.



Au milieu de l'Atlantique et au milieu des algues

Une partie de la tour de l'île Berder dans le golfe du Morbihan s'est effondrée

“C'est un amer d'alignement avec la balise Le Fauqueur au 41° pour entrer dans le golfe en passant à l'Ouest de Méaban et de Bagen Hir quand on vient de l'Ouest. Mais je crois que depuis l'édition des cartes, les arbres ont poussé et la tour n'est guère visible. Peu de skippers empruntent ce passage ; essentiellement ceux qui ont une dérive relevable, et à partir de leur propre information.”



Dimanche 31 janvier 2021, une partie de la tour hexagonale de l'île Berder s'est écroulée sur elle-même. L'association Larmor-Baden Durable en a fait le triste constat ce lundi, lors d'un entretien sur l'île avec le propriétaire Michel Giboire.

L'île Berder n'a pas fini de faire parler d'elle. Au cœur d'une bataille autour du projet d'implantation d'un hôtel de luxe, elle vient de perdre une partie de son emblématique tour hexagonale de cinq étages, à Larmor-Baden (Morbihan). Une arête et ses deux murs se sont effondrés sur quatre niveaux, ce dimanche 31 janvier 2021, en fin de journée. Cette partie du mur semble s'être affaissée par le bas, provoquant la destruction d'une partie de la tour .

La chute de la tour

Un peu d'histoire

Vigie du golfe

La tour de Berder est considérée comme l'une des plus belles vigies du golfe du Morbihan. Elle domine le Golfe depuis la fin du XIXe siècle.

On la doit à l'officier de cavalerie Arthur Dillon qui avait acheté l'île en 1879 pour la transformer en un site mondain renommé. Le notable avait entamé la construction de l'actuel manoir à partir de la petite maison existante à laquelle il avait fait ajouter son emblématique tour. Selon la mémoire locale, on doit cette tour à madame Dillon. Elle en aurait émis le souhait après un voyage en Italie.

Le dernier niveau de la tour semble tenir grâce aux autres murs qui n'ont pas bougé.

Sécurisée et protégée

Depuis, l'île et sa tour ont appartenu à la duchesse d'Uzès, des congrégations religieuses et le groupe Yves Rocher. Des années 1980 à 2013, l'île de 23 hectares a également accueilli des stages de voile, des écoles d'été, des séminaires scientifiques et des vacances familiales. Des chambres avaient été installées à chaque étage jusqu'à ce qu'elle soit fermée pour des raisons de sécurité. Inoccupée depuis 2013, elle présentait d'inquiétantes fissures et devait être restaurée à l'occasion de la création d'un hôtel de luxe.

Source : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/morbihan/golfe-du-morbihan-une-partie-de-la-tour-de-l-ile-berder-s-est-effondree-7138947>



Mers lointaines ça nous intéresse

La Transat avec Jamali

Claudette Borne, adhérente passionnée à L'Amcre nous raconte sa traversée de l'Atlantique sur Jamali, son Ovní 345. Sa belle expérience intéresse tous les candidats au grand voyage.



Jamali avec 2 ris dans la GV et avec la trinquette

Une de mes plus belles expériences vécues sur un voilier !

Pointe-à-Pitre vers Arzal, 13 mai 2018 – 25 juin 2018

37 jours 4h – 4387 Mn ou 8125 km

sur un Ovni 345, dériveur lesté de 1999, longueur 10,95 m



Mon rêve de départ en retraite, pouvoir naviguer dès que l'occasion se présentera. Pour le réaliser, je pense à l'acquisition d'un voilier après notre installation en Bretagne à Péaule, à 11 km du port d'Arzal que je connais bien. Je crois enfin avoir trouvé le bateau de mes rêves, le hic : il est à Pointe à Pitre en Guadeloupe. Pas de soucis, nous partons là-bas le visiter, nous restons une semaine avec les propriétaires et faisons affaire. Jamali doit attendre 6 mois au port, le délai pour être libérés de notre vie professionnelle. En 2016 et 2017, nous naviguons autour des îles des Antilles. Rester dans les îles pendant 6 mois et revenir en métropole les 6 autres mois, nombreux sont ceux qui le font pendant des années. Finalement, non, nous reviendrons en Bretagne. Quelle option prendre pour Jamali : le vendre ? le mettre sur un cargo ? ou traverser à son bord ?

En mai 2017, me demandant si je serais capable de ramener Jamali en Bretagne, je fais la traversée St Martin-les Açores sur un JPK 80 comme équipière. Je profite de cette expérience pour faire la liste de tout ce que je dois faire obligatoirement sur Jamali pour envisager sa traversée.

Et fin août 2017 quand nous laissons Jamali à Pointe-à-Pitre, je découvre une affiche faisant l'annonce d'un 1er rallye transat retour organisé par A.B.C. (Atlantic Back Cruising) le 13 mai 2018. Je prends contact et je m'inscris, je suis la première inscrite. Les 3 cyclones cette année-là me confortent dans l'idée qu'il vaut mieux revenir en Bretagne, en envisageant plus tard de repartir ailleurs. Dans le cadre de ce premier rallye, nous sommes 10 bateaux au départ et passons une semaine au port sur le même ponton pour finaliser la préparation des bateaux avant le départ. Une balise satellite est installée sur chaque bateau, nous serons donc suivis pendant toute la traversée et aurons chaque jour la position de la flotte. Un téléphone satellite est vivement recommandé. Un bulletin météo nous sera envoyé quotidiennement ainsi que des conseils de routage. Toute personne à terre en se connectant sur le site A.B.C. peut visualiser la flotte.

Je prévois l'avitaillement, important pour la vie à bord, pour au moins 3 semaines : les coffres sont pleins ainsi que les filets sur le balcon arrière. Les produits frais nous sont livrés par Roy, en effet à Pointe-à-Pitre j'avais fait connaissance avec Roy, un habitant de la Dominique qui vendait régulièrement ses légumes et fruits en Guadeloupe. Il est ravi de me rendre service et il a pu ainsi visiter Jamali. Ce jour-là il a surtout repéré la canne à pêche dans le bateau, c'est un fin pêcheur et sa pêche est une ressource principale pour sa famille. Le lendemain, il a fait une livraison similaire sur un autre bateau de la flotte. Remarquez les bananes figues (dans le filet), qu'on ne trouve pas en métropole, on les a finalement transformées en gâteau avec de la farine de manioc car elles ne se conservent pas très longtemps.



Jamali à Pointe-à-Pitre avec Jean-Marc

L'équipage avait été formé avant notre retour en Guadeloupe fin 2017. Jorge, un ami navigateur de longue date et François un ami de mon frère qui avait envie de faire une transat mais que je ne connaissais pas, étaient les deux « élus ». Mon frère m'avait convaincu que François était un bon navigateur, mais l'expérience montre que le « caractère » est un critère plus important à prendre en compte plutôt que les compétences nautiques. En fait, Jorge m'a prévenu un mois avant le départ qu'il ne pouvait pas m'accompagner dans cette aventure. Trouver un remplaçant a été simple car entre-temps j'avais fait la connaissance de Jean-Marc, équipier à Amcre, il était venu naviguer en Guadeloupe sur Jamali pour un séjour de 15 jours. Ayant un excellent souvenir de ces 15 jours, j'ai immédiatement pensé à lui. Il a accepté ma proposition avec plaisir.

Le 13 mai, départ de Pointe-à-Pitre. Chaque bateau a ses pavillons un peu encombrants à mon goût surtout quand je les vois entraîner la drisse de spi dans les haubans...

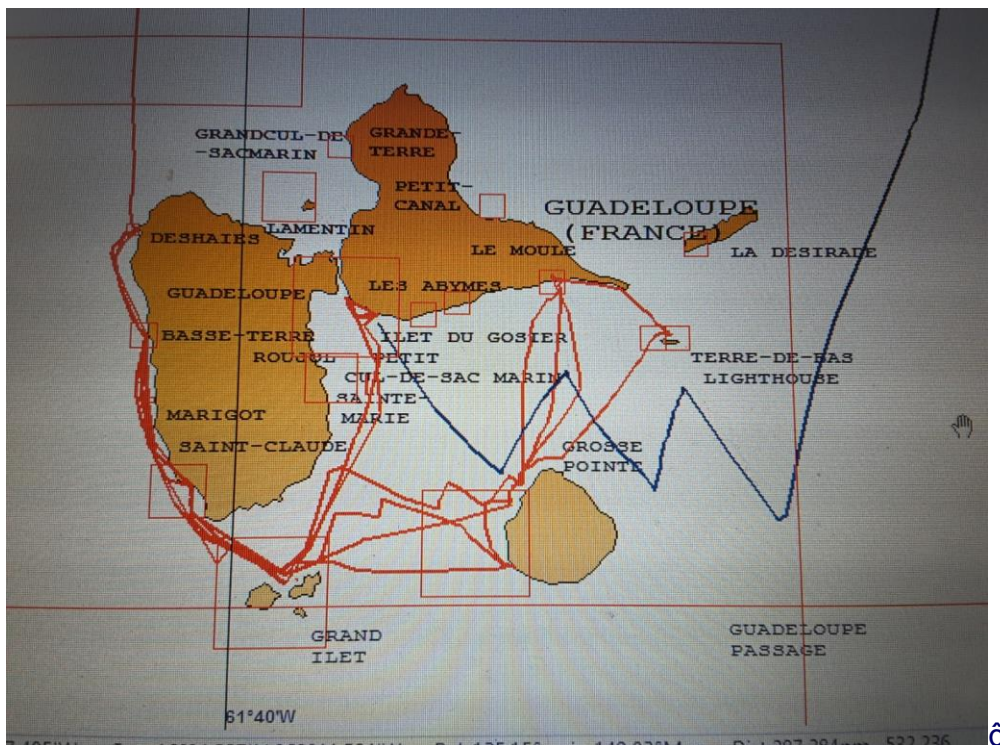


Jamali à la sortie du port de Pointe-a-Pitre

C'est gagné, en les affalant la drisse de spi vole au vent. La mer étant un peu agitée, je décide un petit arrêt à l'îlet Gosier pour éclaircir tout ça. Sous le vent de l'île sur une mer calme la manœuvre est plus facile.



L'îlet Gosier à 2 miles du départ



Ces différentes traces peuvent vous indiquer le sens des vents dominants en Guadeloupe ! Il faut donc tirer des bords pour s'échapper de la Guadeloupe (oubliez les traces rouges). Le réservoir de gazole est plein (150 litres) et sans bactéries puisque j'ai pris soin de faire nettoyer le réservoir avant de partir, mais on utilisera le moteur le plus tard possible. Même s'il n'est pas favorable, le vent nous permet d'avancer.

Nous passons la Désirade sur bâbord, puis naviguons tribord amure pendant 6 jours.

Du près les 8 premiers jours : 15 à 30 nœuds de vent, 2 ris dans la GV, trinquette



Au près avec 23 nœuds de vent

Pas très faim les premiers jours !

Nous vivons à 3 cette première semaine, et prenons chacun notre rythme. Les quarts de 3 heures sont fixes, je prends le premier 9h-0h, puis Jean-Marc 0h-3h et François 3h-6h. Je reprends 6h-9h. Le petit déjeuner fait lever tout le monde ainsi que les nouvelles de la flotte et la consultation de la météo. Nous avançons à bonne vitesse, le bateau est calé sur son bouchain bâbord et passe bien cette mer un peu agitée mais chaude.

Mais le 7ème jour (le 19 mai), le vent commence à mollir, il est temps de larguer un ris et peut-être 2. Nous commençons la manœuvre, mais impossible de hisser la GV. Je calme François qui use de sa force trop vite à mon goût, ma grosse hantise est la casse sur le bateau. Je décide donc de monter au mat pour voir ce qui se passe. Le chariot de tête se coince car nous avons perdu des billes de roulement. Il faudra donc user de finesse pour hisser et affaler la GV, je n'ai pas prévu de billes de réserve. Un problème supplémentaire : en m'assurant avec la drisse de spi, le manque de synchronisation entre moi et François a fait que cette drisse est sortie du réa en tête de mât et s'est coincée en tête de mât, celle-ci est devenue inutilisable.

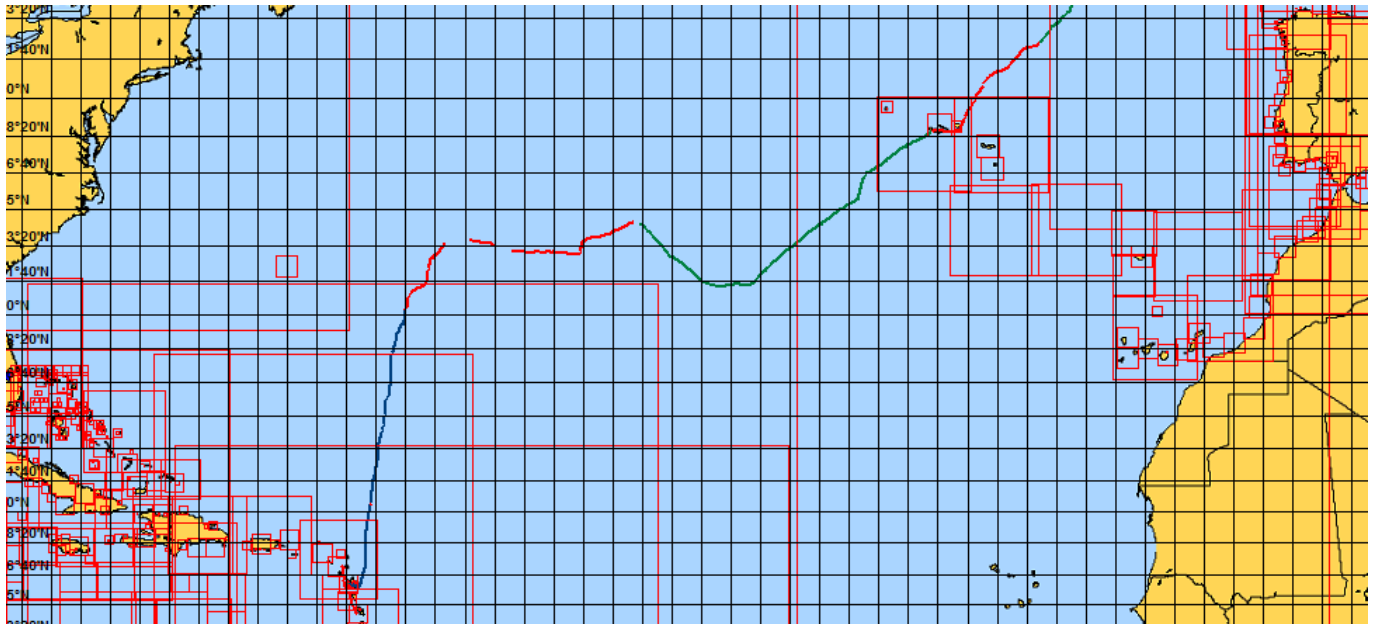
Je ne suis donc pas très fière de tout cela, mais l'essentiel est que la GV reste manœuvrante en procédant avec vigilance. Tout en faisant preuve d'optimisme je me dis en moi-même que j'éviterai si possible de monter au mat avec seulement la balancine comme sécurité.



C'est haut là-haut en pleine mer !

Le vent mollissant vraiment, nous perdons de la vitesse, mais sachons que nous sommes proches du virage à droite. Le changement d'allure va sans doute nous reconforter.

Le 21 mai, nous arrivons à une latitude suffisante pour être sur le chemin des dépressions qui peuvent nous faire espérer du portant. Nous tournons à droite.



La trace entre le départ et les Acores

Le vent baisse fortement ce jour du 21, je décide de faire appel aux risées volvo. Le moteur démarre mais s'arrête dans les quelques minutes suivantes. C'est son premier caprice depuis que je navigue sur Jamali. L'arrivée de gazole me semble bonne. Je regarde au niveau des injecteurs si ce gazole arrive. Ce n'est pas du gasoil qui arrive, mais de l'eau !!!

Nous constatons que le réservoir s'est rempli d'eau de mer. Il se situe à l'avant du bateau et l'évent est situé sur bâbord. Durant les 7 jours de près tribord amure, les embruns ont bien mouillé l'avant et petit à petit, l'eau a remplacé le gazole. Je ne saurai jamais comment exactement, mais depuis j'ai fait installer un bouchon sur l'évent et changé le bouchon du réservoir gazole. J'ai su également que je n'étais pas la première à avoir eu cette avarie. Ceci dit, nous sommes sur un voilier, nous mettrons plus de temps que prévu mais il n'y a pas péril.

Le vent tombe... l'éolienne ne tourne plus, seulement les panneaux solaires pour produire de l'énergie, plus rien la nuit !!!

Du solaire et de l'éolien



Mes sources d'énergie : L'éolienne et le panneau solaire

Donc attention à la charge des batteries, il faut réduire notre consommation d'énergie.

Je surveille et coupe le frigo s'il le faut. Nous avons moins de produits frais, l'eau de mer commence à se rafraîchir, donc nous pouvons utiliser les fonds, la bière est un peu moins fraîche. L'utilisation du pilote est prohibée. Heureusement la nature est toujours aussi belle.

Le 24, le vent remonte, nous dépassons 6 nœuds. Ça ne dure pas, le 28 le vent est au plus bas.

Calme avant la tempête ?



Coucher de soleil du 22 mai

Un bateau de la flotte, Alfagil au moteur, à portée de voix, c'est bon pour le moral quand vous faites du sur place. J'apprendrai à l'escale aux Açores que l'ex-mari de ma voisine faisait la transat sur ce bateau.

Le 28 mai : les nouvelles qui nous arrivent d'A.B.C. redoublent notre attention : changement de cap dès que possible. Le bulletin météo du matin est très clair.

Situation générale :

....Confirmation de la dépression en formation centrée sur le 40N-50W le 29 mai. Elle va se déplacer vers l'Est en gonflant. Centre prévu au 45N-50W le 30 mai. Elle s'étend vers le sud jusqu'au 30N .En bloquant sur l'Anticyclone, elle va ensuite se décaler lentement vers le Nord et se combler lentement. On remarque que les différents modèles météo sont maintenant convergents. La probabilité à 4 jours est maintenant fiable.



Jamali et HebKen : La probabilité de l'arrivée du front est maintenant bien établie pour le 30 mai avec du SW 25n établi. Vu que ce front descend relativement sud (jusqu'au 29N) il faut prendre le maximum de sécurité et descendre vers le SE au moins au niveau du 33N, WP 33N-41W que vous pouvez atteindre le 31 au matin et si vous pouvez être plus loin dans le SE de ce point, ce sera mieux pour la suite. Mettre le moteur si vous pouvez pour vous dégager des calmes actuels. Le front est prévu passer sur votre route le 1er juin avec des vents moyens de 30N et en rafales 45. Vous pourrez alors partir grand large. La mer sera pas trop forte, environ 3,5 m et pas trop désordonnée. Il faudra bien préparer votre bateau à ces vents forts. Vous naviguerez certainement uniquement sous trinquette.

Privés de moteur, nous ne pouvons que patienter. Nous nous situons au 34,5N-45,5W, essayons d'engager une route au 130. Le 29, vers midi le vent monte et nous retrouvons une bonne vitesse, cette fois travers et portant, allure bien plus agréable malgré la mer croisée. Jamali est un dériveur lesté, au portant, sa dérive est donc relevée, la mer se négocie beaucoup mieux ainsi. Nous pouvons reprendre un cap vers les Açores dans la journée du 31 mai toujours à vive allure. La trinquette aura donc été la voile avant la plus utilisée durant cette traversée. Elle est sur enrouleur ce qui est bien plus reposant pour l'équipage, ce n'était pas le cas sur le JPK 80 et je me souviens que le jeune de 20 ans était fortement sollicité pour installer la trinquette.

Cette 3ème semaine est marquée par les denrées fraîches qui diminuent, mais nous avons pu couper le frigo...et il y a encore beaucoup de conserves à bord. Le 1er juin, nous profitons de cette dépression (S/SW 15 à 30 nds), au portant jusqu'au 5 juin. Jamali surfe sur les vagues dérive haute. Les Açores sont proches.



Coucher du soleil sur les voiles de Jamali

Durant mon quart du 4 juin, je dois faire appel à la VHF car les feux d'un voilier se rapprochent et celui-ci semble me couper la route. Il y a bien quelqu'un en veille sur ce bateau mais qui n'avait pas vu Jamali car sa surveillance se limite aux instruments, à l'intérieur c'est plus agréable ! Jamali n'ayant pas d'ais émetteur, il n'apparaît pas sur ses instruments. Et pourtant il suffit de regarder les feux dehors : le vert sur rouge, il y a de quoi se préoccuper. Le voilier modifie son cap. Durant cette transat, n'ayant pas de moteur, j'ai dû faire appel à deux reprises à la vhf pour demander au cargo en route de collision de modifier sa route, chose que chacun a fait. Depuis, à Arzal, Jamali est AIS émetteur.

Le 5 juin, le vent faiblit puis tombe, l'odeur de la terre est proche, mais notre vitesse diminue. La dernière nuit est interminable, si prêt du but et pétrole !!! à 6h30 le 6 juin Katyna, un autre bateau de la flotte, viendra nous remorquer jusqu'à Horta.



Katyna dans le port de Faial

Nous sommes accueillis chaleureusement par l'équipe A.B.C. et les équipages des autres bateaux de la flotte qui sont dans le port.

Guadeloupe – Açores 2821 milles nautiques (5224 km). Belle expérience :

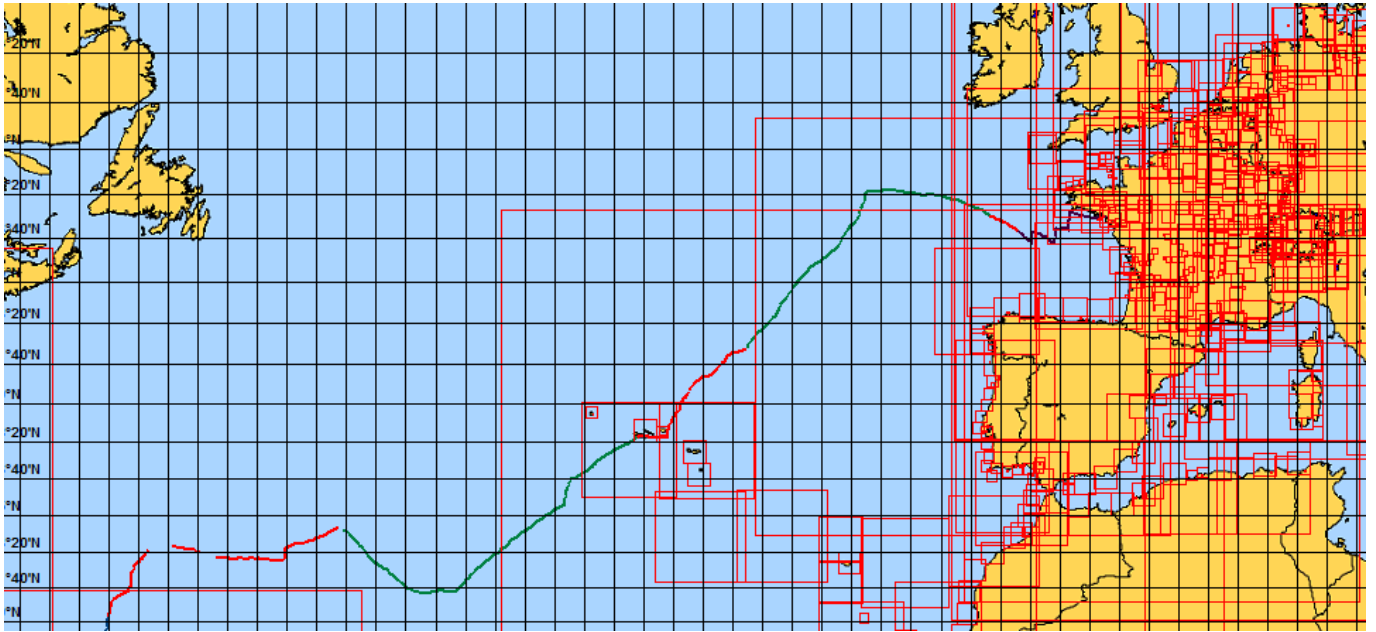
- 23 jours 14,5 heures en mer.
- Une moyenne de 120 Mn par jour.
- Une moyenne de 5 nœuds.
- Transat sans moteur, contrôle nécessaire de la consommation électrique....
- Que du bonheur d'avoir vécu cette expérience maritime sur Jamali.

Objectif Arzal

- 5 jours de travaux : le moteur fonctionne, les coulisseaux de la GV ont toutes leurs billes, la drisse de spi est changée ainsi que son réa.
- Jean-Marc et moi sommes reposés et prêts pour un nouveau départ.
- Nous perdons un équipier, mais le régulateur d'allure est parfaitement réglé par Harry Schank collaborateur du concepteur Peter Foerthmann (windpilot pacific Hambourg) qui se trouve sur le même ponton que Jamali à Faial.



Açores – Arzal 1566 Mn (2900 km)



Le 11 juin départ de Faial

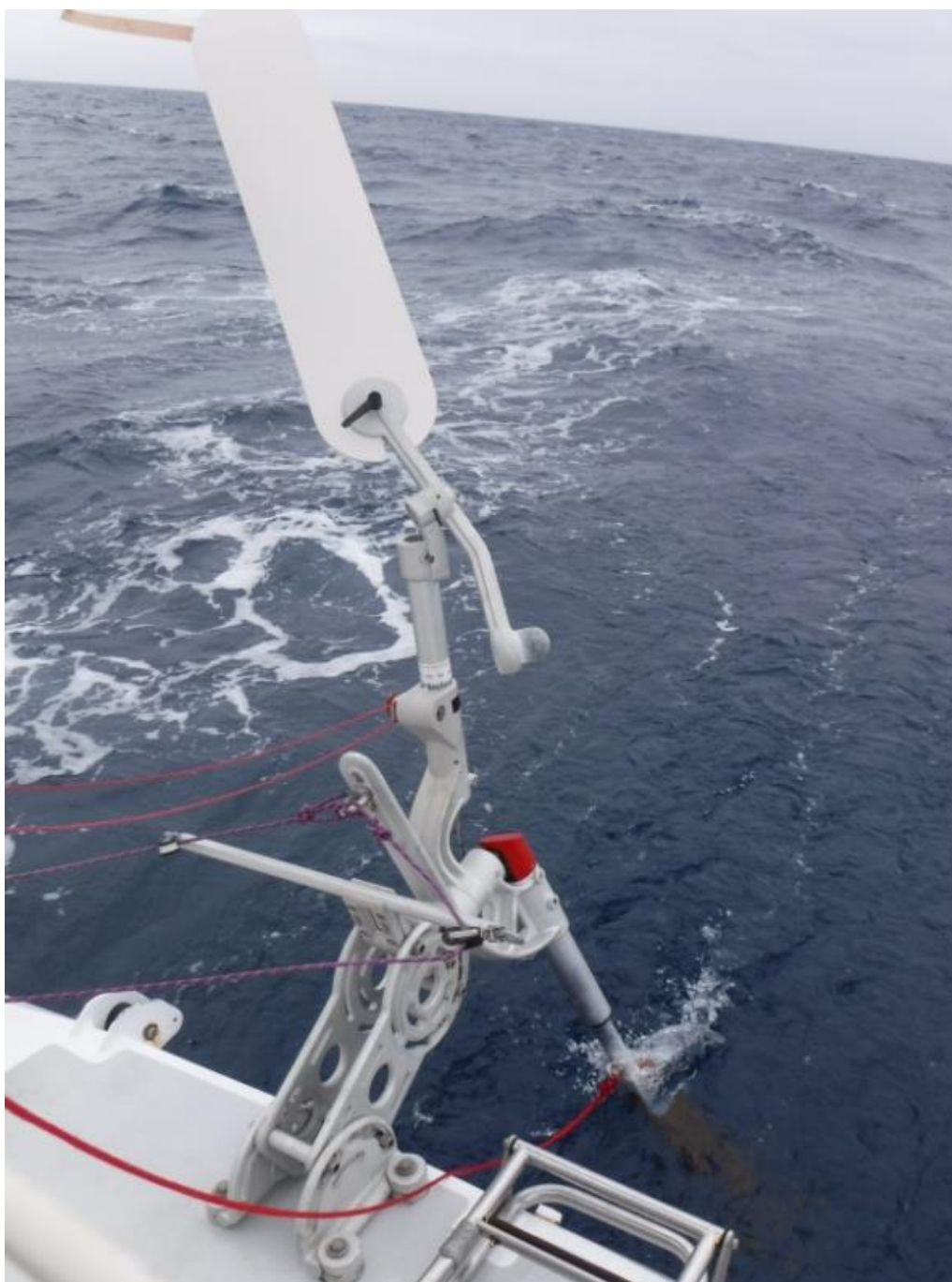
- Au petit jour, on largue les amarres.
- Alfagil va nous suivre.
- Rendez-vous pris pour le lendemain devant Terceira pour retrouver Katyna sur l'eau au large de Terceira.

Calme plat, journée moteur.

Navigation de plaisance au sud de Sao-Jorge. Le moteur tourne, mais avec une légère fuite au niveau de la pompe à injection et des injecteurs. Nous faisons une pause sur l'île Terceira pour retrouver Katyna qui me resserre les boulons avec les outils qui vont bien. La fuite est toujours présente, mais moins importante. Nous faisons route la première journée avec Katyna, mais ensuite je préfère éviter d'user du moteur, Katyna filera devant...

Le régulateur d'allure

Nous reprenons un rythme à deux, mais toute la conduite se fera avec le régulateur d'allure. C'est un instrument magique, les voiles doivent être bien réglées avant sa mise en route, mais il barre magnifiquement bien. Et surtout il ne consomme pas d'énergie. Très appréciable quand le moteur fait défaut. Sur le JPK 80, on utilisait constamment le pilote, donc le skipper installait tous les soirs un hydrogénérateur qui forcément ralentit le bateau. Il m'est arrivé de ne pas avoir à re-régler le régulateur pendant 24 heures. Je l'ai filmé tellement j'ai été agréablement surprise par cet instrument.



Le régulateur d'allure du concepteur Peter Foerthmann (windpilot pacific Hambourg)

Les quarts sont de 4 heures, mais uniquement de surveillance. L'intendance est moins contraignante. Nous avons tout de même une nuit blanche avec les pêcheurs, une autre avec les cargos.



Des groupes de dauphins nous accompagnent durant la journée du 23 juin.

La côte des mètres est proche...

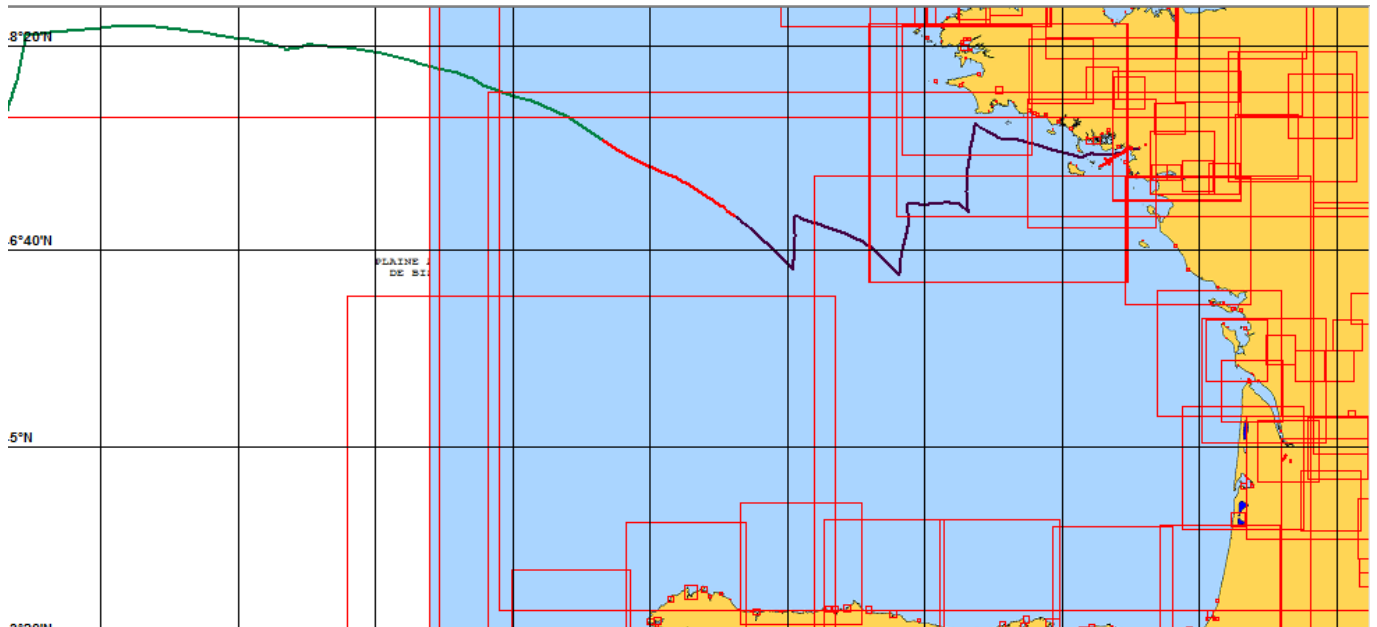
- Le 19, bon vent de travers, Jamali dépasse 7 nds et nous visons Belle Ile.

Mais ...

- Ça ne dure pas : le vent tourne : ENE jusqu'à 28 Nds, nous visons maintenant la Corogne...

Quelle terre sera en vue ?

Notre route à partir du 19, c'est du près



Le 24, calme plat devant Penmarch, nous en profitons pour sortir l'ancre de la baille à mouillage. Elle a changé de couleur.



Puis,... option moteur jusqu'à Arzal.

Le 25 juin, 6h15, arrivée au ponton d'attente Arzal devant l'écluse..

Les retrouvailles. Jean-Fred a transformé une coquille de lambis en corne de brume ...



Arrivée Arzal : 13,5 jours



Adieu petite...



Une tortue à Malendure

J'espère que ce récit vous a donné envie de naviguer un peu plus loin des côtes, parce que même avec quelques soucis, j'ai vécu des instants inoubliables qu'il est difficile de partager car il faut les vivre. Je n'ai jamais eu le temps de lire, la mer est captivante, ce n'était pas pour moi une performance à accomplir, mais seulement un grand plaisir d'avoir passé ces journées et surtout ces nuits sur Jamali en pleine mer. J'ai retrouvé les valeurs essentielles de la vie, le but étant seulement d'arriver à bon port.

Claudette Borne



L'ABC, la transat de l'ouest vers l'est

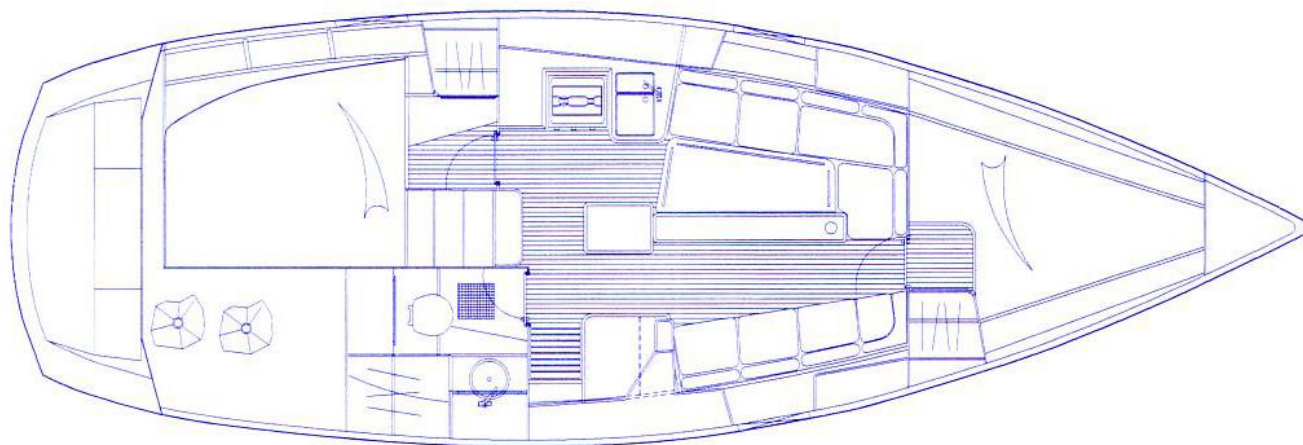
Depuis 2018, ce rallye a pour vocation de mener des monocoques et des multicoques depuis la Caraïbe vers l'Europe, par la mer, dans un cadre sécurisé. Il concerne ceux qui ont traversé l'Atlantique d'Est en Ouest et qui souhaitent reprendre la mer dans le sens inverse et tous ceux qui recherchent un cadre sécurisé pour ramener sereinement leur bateau vers l'Europe.



En mai 2021, le rallye transatlantique devrait partir depuis la Marina Bas du Fort à la Guadeloupe et traverser l'Atlantique avec une escale à Ponta Delgada sur l'île de Sao Miguel aux Açores jusqu'au port d'attache de chaque participant. Le rassemblement de la flotte à la Marina Bas-du-Fort se ferait fin avril 2021 avec une trentaine de bateaux.

Ovni 345

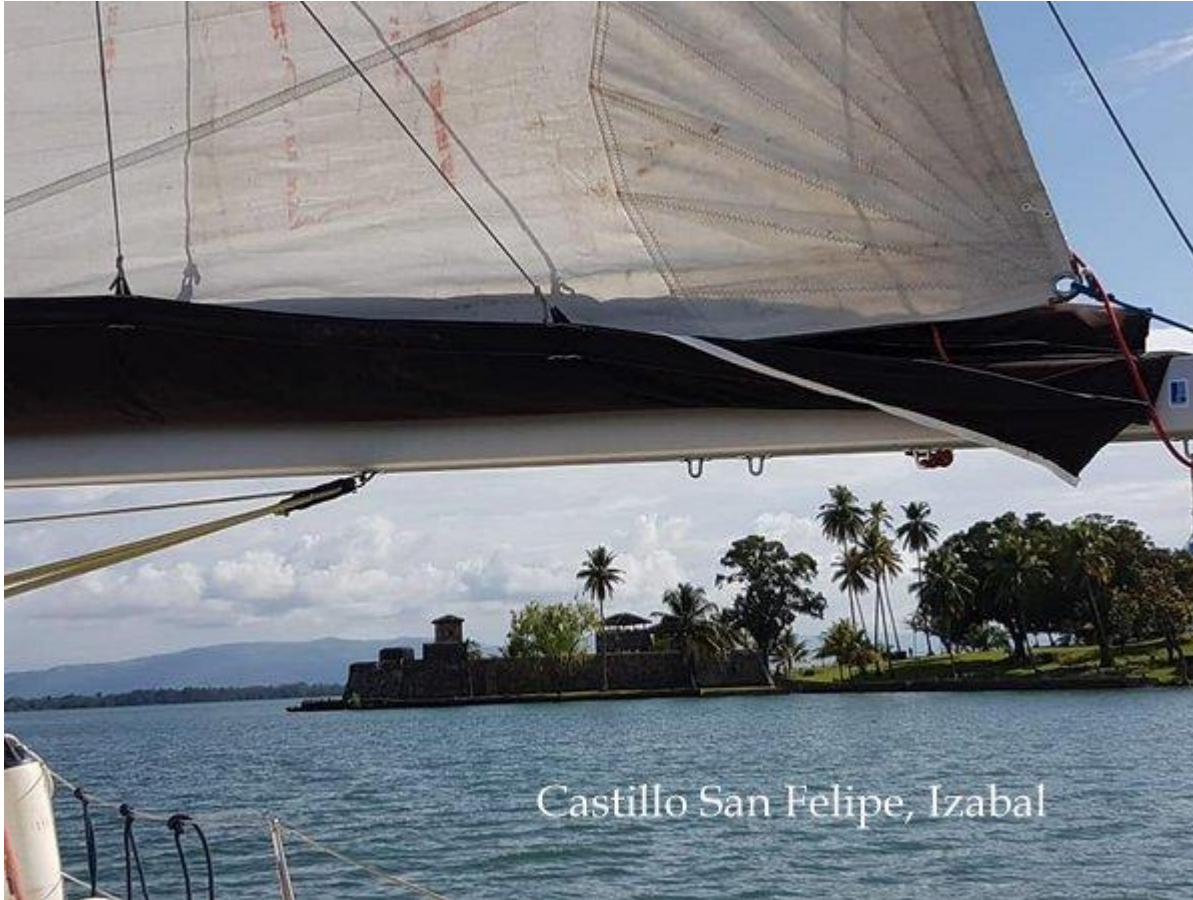
Construit par le chantier Alubat (Vendée), le bateau Ovni 345 en alu de 10m60 a été fabriqué de 1997 à 2006 en 70 exemplaires.



Chantier	Alubat (Vendée)
Fabrication	1997 - 2006
Architecte	Michel Joubert
Longueur hors-tout	10.95 m
Longueur de la coque	10.6 m
Longueur à la flottaison	9 m
Largeur	3.6 m
Tirant d'eau	0.58 / 2.10 m
Poids	6 500 kg
Lest	2 800 kg
Tirant d'air	15 m
Voilure	66 m ²
Grand voile	26 m ²
Génois	40 m ²
Spi	85 m ²
Catégorie	1
Moteur	40 cv
Matériau	Aluminium
Cabines	2 - 3
Hauteur sous barrot	1.92 m
Capacité d'eau	300 L
Capacité carburant	150 L

Propolis autour de l'Atlantique

Continuons à découvrir le journal de bord de Régis lors de sa longue navigation en Amérique centrale.



Cayo Quemado

Les derniers jours le bateau est prêt à naviguer, aussi j'en profite pour offrir tout de même une petite navigation à Catherine, destination Cayo Quemado. Quel bonheur de naviguer à nouveau dans un paysage de toute beauté que je redécouvre après dix-huit mois d'absence. Le temps est au beau fixe. Bien sûr l'aller, contre le vent, se fait au moteur, mais c'est un plaisir immense que d'entendre ronronner le Mini 44 tout neuf.

Ce n'est pas la première fois que je viens à Texan bay³, car c'est devenu une habitude de s'arrêter ici avant ou après la halte à Livingston. Mais cette fois ci, n'ayant pas d'autre projet de navigation dans l'immédiat, nous en profitons pleinement : visite des canaux à travers la végétation tropicale, baignade en eau douce dans la baie voisine, rencontres au bar-restaurant tenu par la femme guatémaltèque de Mike,... Malheureusement, au cours de nos visites lacustres, le moteur hors-bord de l'annexe va se bloquer. Mike va nous aider à le remettre en marche.

Par ailleurs je fais appel à un autre américain, Tom, gréeur installé au cayo, pour repasser la drisse de génois qui devait être mal passée à l'intérieur du mât. C'est un vrai professionnel, rapide et efficace, en qui j'ai toute confiance. Il installe le génois définitivement et vérifie l'ensemble du gréement dormant qui lui paraît satisfaisant. Par ailleurs, ce qui ne gêne rien, il ne prend pas cher.

Au retour, le vent arrière se lève à mi-parcours, comme souvent dans l'après midi, et nous hissons enfin la grand voile. Deuxième grand moment que ce premier bord à la voile.



Castillo San Felipe

Pour la première fois depuis son arrivée au Rio dulce, Propolis passe sous le pont et nous allons tirer quelques bords, en amont, du côté du fort de San Felipe, sous grand-voile et génois. Le bateau est prêt à partir. Mais il me faut rentrer en France pour les fêtes de fin d'année.

Catherine a trouvé un embarquement sur le catamaran 'Penelope', direction Jacksonville en Floride. C'est la direction que je comptais prendre moi-même à mon retour.

3 Autre nom de Cayo Quemado donné en l'honneur de Mike, le Texan, colonisateur des lieux



Du Rio au Panama

Mon séjour en France aura tout de même duré trois mois, car j'ai tenu à attendre la fin des vacances d'hiver pour profiter du séjour à Arradon de mon petit-fils Tristan. J'ai pu rencontrer Maurice Sinet, au Corlazoo, à Conleau. Il est disposé à m'accompagner pour un bout de chemin. Mes projets de navigation ont évolué. Plus question de remonter vers Jacksonville, Floride. Autant profiter encore de Propolis pour rallier Panama par un grand tour des Caraïbes, via Isla Mujeres au Mexique, les îles Cayman et la Jamaïque. J'arrive par Aeromexico à Guatemala City, de bon matin (ayant poireauté la nuit à l'aéroport Benito Juarez de Mexico city). Il me serait possible de prendre le car le jour même mais je préfère me reposer une nuit à la capitale. J'essaye un nouvel hostel, le Mango Mojito (bienvenue sous les tropiques !). Comme le Théâtre International, auquel je suis habitué, il est tout proche de la station de bus Litegua et du marché central. C'est un autre repaire de jeunes routards de tous pays !

10 – 24 Mars : Derniers préparatifs à quai

Arrivé à la marina, je retrouve l'incontournable Chantal, toujours aussi accueillante. Elle me présente à Gwendael un nouvel arrivé qui me remercie pour quelques médicaments que je transportais dans ma valise et qui étaient destinés à son chien. Chantal, désormais veuve, a vendu son catamaran Chamicha à un allemand. Apparemment les catamarans se vendent ici comme des petits pains, plus facilement que les monocoques. Ça doit être bien dur pour elle, mais elle a un beau projet en route, la construction d'une palapa⁴ au bord du rio. Elle a déjà la lancha et le moteur qui vont bien pour y accéder.

La marina est plus calme qu'en début de saison, la plupart des clients étant partis naviguer.

Je n'ai toujours pas d'équipage. Mon projet de grand tour des Caraïbes est déjà enterré, car je crains d'avoir des vents très défavorables de Isla Mujeres à la Jamaïque. Sur place, je rencontre Paolo, qui, après avoir remonté un Dufour 35 du Panama, souhaite y redescendre pour y rejoindre un équipage. Il est prêt à partir et à arriver le plus rapidement possible. Mon projet rejoint le sien. Il s'agit pour moi de quitter à tout prix le Guatemala, où je ne suis que trop resté (si cela continuait, je pourrais être incapable de repartir). Je relance aussi François qui a répondu à mon annonce sur bourse des équipiers.fr. Quant à Maurice, je lui propose une croisière au Panama en mai.

Comme toujours, les travaux s'accroissent au fur et à mesure que la date de départ prévue approche. Mon tapissier attiré, Jamon Ramirez Garcia, vient faire le bimini. C'est un bimini minimal qui doit permettre de naviguer à la voile, sans être gêné : il s'intègre bien, en étant à la même hauteur que le portique. Sous les tropiques, ce n'est vraiment pas du luxe. Tristan va enfin daigner m'envoyer ses employés guatemaltèques pour quelques travaux de fibre de verre, résine et gelcoat : notamment le renforcement du support du pilote automatique, que je comptai faire depuis la traversée océanique.

Malgré le changement de programme, François nous rejoint. Il arrive de Guadeloupe, avec une bouteille de rhum Bologne, fort appréciée. Au Guatemala, on ne trouve pas de rhum blanc à ty punch. Il s'intègre bien dans la 'famille' Manglar. La veille du départ, Chantal nous fait gentiment cadeau de son matériel de pêche, récupéré par Paolo.

4 Grande case ouverte à tous vents et couverte de palmes séchées

25 Mars – 4 Avril 700 milles vers le Panama

J'avais prévu un départ le 25, la prévision est tenue, et c'est même le dimanche 24 que nous appareillons de Manglar pour Cayo Quemado. Nous pourrons ainsi être lundi matin à Livingston où Raul nous attend pour les formalités de sortie du Guatemala. François et Paolo profitent de la halte à Cayo Quemado pour visiter les canaux. Tom étant en vacances, il ne pourra pas nous fournir la petite latte qui manque en tête de grand voile.

C'est avec une certaine émotion que je quitte le Guatemala, ...mais pas vraiment triste. C'est un départ irréversible car Raul m'avertit que Propolis ne pourra désormais plus revenir au Guatemala, ayant outrepassé les limitations de séjour...à moins de changer de nom. Je m'en sors bien avec quelques centaines de dollars d'amende pour avoir mon 'zarpe', nécessaire pour entrer au Panama. Échoués sur la barre, une nouvelle fois, nous devons appeler de l'aide pour faire giter le bateau et franchir la barre, vers 10 h du matin.

Belize

Pour quitter le fonds de la baie du Honduras, le vent est toujours dans le nez, aussi je profite d'un moteur neuf pour tailler la route directement vers Placencia, au moteur. Un vent d'est/nord/est nous permet néanmoins de faire un bout de route à la voile, en longeant de près la côte du Belize. Nous atteignons le jour même Placencia après la tombée de la nuit. Je connais suffisamment ce mouillage facile pour y arriver de nuit. Le lendemain, François et Paolo descendent à terre et font quelques courses avec les dollars béliziens qui me restent. Il n'est pas question de faire les formalités du Belize, aussi nous repartons dès midi vers Ranguana pass, après avoir connecté le pilote automatique toujours pas reconnecté depuis les travaux de Tristan. La route est facile à la voile et l'équipage est aux anges car nous attrapons notre premier barracuda. Nous décidons de nous arrêter et de passer la nuit à l'abri de Ranguana cay. Mes deux compères descendent sur l'île avec des morceaux de barracuda qu'ils vont échanger contre l'assurance que cette espèce est bien comestible. François qui vient de Guadeloupe où on ne mange plus de barracuda à cause de la ciguatera... est méfiant. Autres longitudes, autres mœurs... finalement nous allons nous régaler.

Paolo a les yeux rivés sur la météo, et nous décidons de partir aux aurores le lendemain pour bénéficier d'un vent NNE. Occasion à ne pas manquer, qui nous permet d'arriver à Roatan presque sur un seul bord d'une centaine de milles. 'One tack', comme on dit en anglais, qui est la langue du bord, puisque Paolo ne connaît pas un mot de français. C'est assez exceptionnel, car ce parcours, contre les vents dominants, peut être très éprouvant.





François Croutelle, le président, et Jean Bonnet, ancien chef de base des Glénans, secrétaire de l'AMCRE, à bord du plan Cornu de son ami Jean Bonnet, dans le port de Vannes.

Deux anciennes figures de L'Amcre

FRANCOIS CROUTELLE † fondateur, initiateur de notre Association

JEAN BONNET qui vient aussi de larguer les amarres.

Jean fut adhérent (n°8) dès la création de l'Association; il occupa durant quelques mois la fonction de secrétaire.

Il proposa de nombreuses sorties sur son Plan Cornu en bois baptisé "steredenn For" (étoile de mer).

D'une rare gentillesse, Jean était très apprécié et son décès attriste les anciens de l'Amcre.

Vos contacts à l'association

Nouveaux arrivants
Vos communications
Vos communiqués pour le maillon
Vos commentaires sur le site
Site de l'association

contact@amcre.bzh
communication@amcre.bzh
maillon@amcre.bzh
adminweb@amcre.bzh
amcre.bzh

Cotisation 2021

Chers Amis, nous sommes toutes et tous très attachés à L'Amcre, aussi pensons à renouveler notre adhésion.

Formulaire et Iban en ligne prochainement.