

## Croisière à la voile de Saïdia (Maroc) à Porto Calero (Lanzarote)

28 septembre - du 15 Octobre

### Suisse - Maroc

Nous sommes arrivés à l'aéroport de Genève lundi matin très tôt (5:30). Easyjet décolle incroyablement tôt. Nous sommes arrivés à Nador (l'aéroport le plus proche de Saïdia) dans l'après-midi après une longue attente à Barcelone, où j'ai acheté une carte SIM Vodafone (10 €), pour éviter les frais d'itinérance suisses. Arrivé à Nador, notre avion était le seul sur le tarmac, c'est vraiment un aéroport très simple, trois guichets de douane, chaque agent très méticuleux, et ... très lent. Nous avons pris un taxi pour environ une heure de route en direction de l'Est-Sud-Est.

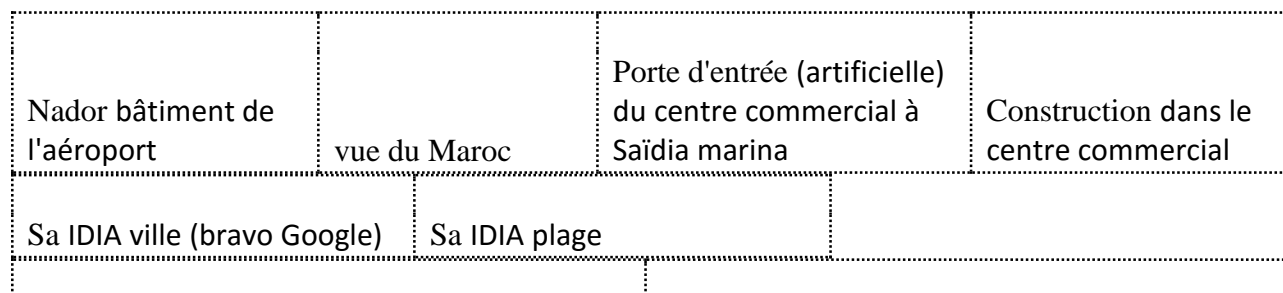
Le bateau, et ses propriétaires nous attendaient à Saïdia Marina. Ils ont navigué de la Corse via Majorque, juste les deux. Le blog du bateau peut être trouvé sur [www.viramundo.ch](http://www.viramundo.ch). Vous pouvez également suivre leur position réelle. Ils ont quitté Lanzarote pour Cabo Verde, puis ont pris la direction du Brésil (fin Novembre).

Viramundo est un Catana 42, construit en 2014 à La Rochelle. Voir <http://www.catana.com/catana-catamarans-en/catana-c42> pour une description complète et à la fin de ce document pour les spécifications.

### Saïdia

Saïdia Marina fait partie d'une grande zone de développement destinée à devenir une station balnéaire importante avec de nombreuses résidences, un grand port animé, une petite ville. Lorsque nous avons visité, très peu de magasins étaient ouverts, très peu de clients, le port n'était pas plein. Seul un couple de restaurants sont toujours ouverts et semblaient être en affaires. La petite ville de Saïdia (juste avant la frontière avec l'Algérie) est à environ 10 km de l'ESE.

Voir les photos sur la version anglaise. Google ne les a pas incluses.



Viramundo nous attend.

Viramundo face à la sortie du port, désireux d'aller (prêt au départ. La zone portuaire est en arrière-plan.

Nous avons passé une nuit sur le bateau, dans le port, le capitaine nous a encouragés à prendre le bus pour Saïdia, une petite ville, à environ 30 minutes. Nous avons marché le long de la plage, voulions une bière, mais il semble que la plupart des restaurants ne servent pas d'alcool. Cette ville est aussi pas très occupée, malgré que la plage et les allées sont belles.

30 septembre: beau et chaud le matin, une brise de mer, nous avons hésité sur le moment de partir. Les prévisions (nous utilisons [les fichiers GRIB](#) ) est pour très peu de vent pendant 24 heures. La perspective d'une nuit sans vent, beaucoup de moteur, nous a incité à reporter notre départ à tôt le lendemain matin.

#### Jeudi, 1 Octobre: Saïdia Marina - Gibraltar

Il est sept heures, nous attendons la police et l'agent des douanes pour obtenir nos papiers de sortie. Enfin, on peut se mettre en route vers 8 heures. Le plan est de naviguer vers Gibraltar.

La sortie du port est très compliquée et étroite, le capitaine est à la barre. Moteur jusqu'à 13 heures, le temps est beau, la mer très calme. Après le déjeuner, nous avons mis le gennaker et le vent adonne (on peut se diriger plus vers la direction d'où vient le vent) régulièrement. Nous passons le Cabo Uarc / Nuevo (nous avons des noms différents selon la carte) à 16:00. La température baisse, le soleil encore assez chaud. Nous avons vu 4 grands dauphins qui sont restés avec nous cinq minutes, puis sont restés en surface . On dirait qu'ils se reposaient.

Los Farallones (3 fourchettes), Cabo Nuevo est la dernière sur la droite.	Un aperçu de l'traceur de cartes.	À proximité de la voie de circulation.
le lever du soleil marocain	Le rocher	La baie d'Algésiras et nous coincés dans les voies de circulation

Nous mettons le cap sur Gibraltar, pas de vent, le moteur interrompu par quelques essais de voiles.

#### Vendredi, 2ème Octobre

Nous sommes de quart de 3 h à 6, nuit claire avec une lune 3/4. Une lumière orange forte sort de la mer, à l'horizon, cela ressemble à un feu de mât, il semble vraiment proche, mais non, il ne peut pas l'être. Vérification Google Sky, il nous dit que c'est Vénus, qui est ensuite suivie par Mars et de Jupiter. Que c'est beau, est impressionnant.

Nous sommes retournés à notre cabine vers 9 heures. Je ne dormais pas. Le Capt. essaie les deux moteurs à 2'000 RPM qui nous poussent à 5,3 noeuds. On peut atteindre 8 noeuds à 2'500 RPM, qui a été testé pendant un autre jour, cela signifie une usure accrue des moteurs et une consommation de carburant bien plus importante.

Nous avons vu des dauphins en chemin, mais ils ne sont pas venus vers nous. Beau temps, l'air est frais, cependant, mais il fait chaud au soleil.

A 12 heures, nous avons navigué 130 miles nautiques.

Approche de Gibraltar, le courant est contre nous et nous pousse du Nord

sous gennaker

Il est 04h15, nous avons navigué 150 miles. Nous sommes entrés dans le chenal de navigation et on a dû changer de cap plusieurs fois. Il est fort, le trafic. Maintenant, en vue du Rocher, nous sommes au milieu des voies de séparation du trafic. Grands cargos impressionnants croisent sur notre bâbord. Nous sommes confrontés à un courant (1-2 noeuds) qui nous pousse au nord, cependant, le bateau est étrangement orienté vers l'ouest, avec le vecteur final de notre route orienté vers Gibraltar. Le pilote automatique fait un excellent travail. Nous avons les deux moteurs, la grand-voile et le génois, nous allons à plus de 7 noeuds en surface et 6,3 noeuds sur fond. Le vent est de 12 noeuds, au travers.

*Je ne l'ai jamais vu un si grand angle entre le cap compas (ligne rouge) et le COG (ligne verte, donnée par le GPS).*

*Après, nous avons arrondi la pointe sud du Rocher, et sommes entrés dans la baie d'Algésiras, nous zigzavons entre les navires à l'ancre, un très long quai et un ferry, ainsi que de nombreux petits bateaux de pêche.*

Nous amarrons le long du quai de bienvenue, le marin nous dit que le bureau est fermé, nous pouvons et devons rester au quai pour la nuit, le capitaine est allé faire un tour et la secrétaire se trouvait toujours là, alors elle nous a donné une place avec l'électricité et de l'eau cette nuit déjà. Nous (le capitaine surtout) avons accosté au catway sans problème.

**Il est 19h30, nous avons navigué 165 miles, 42 h à la voile, au moteurs pendant 12h.**

Nous avons passé quelques jours à La Linea, la ville espagnole à côté de Gibraltar.

Nous avons visité La Linea, mangé 3 soirs, avons fait nos courses (nous avons pris un taxi pour rentrer), et nous sommes allés visiter le Rock, cette fois, nous avons pris le [tour complet](#) .

Vue of The Rock de la Marina (notez les trous de canon dans la face)	La Tour islamique	Escalier menant au sommet	Une autre vue de la Tour
		<p>tunnels longs ont été creusés dans la roche. Ceux-ci datent de 1780, <a href="https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Siege_of_Gibraltar">https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Siege_of_Gibraltar</a> pour se défendre contre le siège espagnol et pendant la Seconde Guerre mondiale, pour se défendre contre l'Allemand.</p> <p><a href="https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Siege_Tunnels">https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Siege_Tunnels</a></p> <p>Remarque le gars qui a oublié de s'habiller pour la partie.</p>	
Aéronefs qui traversent la principale route d'accès à l'Empire	Vue du port britannique	Top of the Rock	Vue sur les installations portuaires et la baie d'Algésiras

## La Linea

### Mardi octobre 6<sup>e</sup> - Gibraltar Lanzarote

8h30: nous larguons les amarres et traversons la baie contre le vent, 2 moteurs en marche. Nous naviguons vers Tarifa, le long de la rive sud de l'Espagne. Nous avons traversé quelques nuages pluvieux, je me trempé en attachant la toile fermant le cockpit. À 14 heures, nous pouvons commencer à naviguer dans 12 nœuds de vent.

Une photo de notre navigation sur le traceur de cartes, note l'affichage en plus des échos du radar (noter la différence entre la localisation AIS et la position de l'écho).

Le graphique montre comment nous avons traversé le détroit, en évitant les cargos en ligne droite, c'est un peu plus facile. Nous dormions (hors quart) à ce moment.

15:00: Nous sommes de quart (tient, à nouveau), nous naviguons le long de la côte du Maroc (Atlantique), grand-voile et un moteur. Cap en direction de Tanger, la Pointe Leona derrière nous. Il y a là 2 très grands ports commerciaux, Tanger Med (*Port passagers et roulier* dit la carte, en français) et Tanger Med I. Jetées énormes (chercher dans Google, ce sont parmi les plus grands ports en eau profonde).

Après la pluie, le temps est maintenant partiellement ensoleillé et quelques nuages blancs, et quelques nuages sombres encore accrochés sur les deux côtes (Espagne et Maroc). La mer est calme, mais il y a une longue houle, en légère augmentation. Nous nous dirigeons plus dans l'Atlantique?

Nous courons sous un même moteur et la GV à un ris (cela offre moins de résistance quand sous moteur, dit le capitaine). Le vent est léger. Notre vitesse, à contre-courant est de 3,5 nœuds (à la place de l'habituel 5). Le courant devrait diminuer rapidement ... Pour l'instant, il reste important, mais il aura diminué lors du quart suivant.

Je tente de naviguer où le courant est plus favorable. On le voit sur l'eau, un côté est très agité, petites pyramides, (vent contre courant), l'autre est lisse comme le Mississippi quand il coule dans le Tennessee. Je pensais l'avoir attrapé, mais tout suite perdu.

Beau temps. 17:00, de quart, peu de vent, principale et le moteur. Nous passons devant Tanger, ferries sortant à 25 nœuds, nous ne voyons pas (mais j'aurais dû, grr, 3 personnes à la table à cartes) un Ferry entrant, il nous appelle à la radio, nous mettons au point mort, et il (le ferry, pas le petit pousset) toute sécurité (pour nous) passe devant nous.

GV et le moteur. Cargos et des bateaux de pêche. Le cata secoue un peu plus sur une mer plus agitée.

## mercredi 7

Quart à nouveau à 3h du matin, Vénus, Mars et nous devrions voir Jupiter, mais elle est peut-être cachée derrière les nuages bas.

**Après 24 heures: 117 nm, 72 heures de navigation - 45 au moteur.**

À un certain point (ma mémoire, le journal de bord et mon ordinateur portable ne semblent pas d'accord, arggggg), nous pouvons hisser le spinnaker. Le spi est hissé dans une chaussette, puis la chaussette est tirée vers le haut au-dessus de la tête et le spi se gonfle avec le vent, pas de risques, beaucoup moins d'efforts. Vous ne me croyez pas: voir les photos ☺

Le spi est hissé dans sa chaussette (en français - manchon est également utilisé en anglais).	La chaussette est tirée vers le haut en utilisant la ligne d'hébergement.	Le spi se remplit et la chaussette est enroulée au sommet, autour de la drisse de spi, tu vois?
---	---	---

## jeudi 8

Nous sommes de quart (mais que cela se répète), à 3h du matin, nous sommes en face de Rabat, le vent plus fort, 8 nœuds, la lune, la première nuit (22 heures-2 heures 45) que je dors bien, pris le rythme?

Il fait sombre, le ciel est dégagé mais très sombre, de très nombreuses étoiles, la lune devrait sortir bientôt. Toujours en course vers Lanzarote, un cargo à 5 miles sur notre bâbord. 2 voiliers, ils ont 7,5 miles d'avance sur nous (nous dit l'AIS).

Le vent a forcé depuis minuit, 18-23 nœuds, NNE, il y a encore une forte houle et un peu de clapot, la vitesse est comprise entre 6 et 8 nœuds. Le bateau est à l'aise, mais il faut tenir bon, il se a des mouvements brusques, 1 ris et génois entier, depuis la nuit tombée. Avant, nous avons grand-voile et gennaker, avec le vent dans les 15 nœuds.

La lune est juste un filet, elle joue à cache-cache avec les nuages, à proximité de l'horizon. Sirius est l'étoile la plus brillante, alignée avec et au-dessous des 3 étoiles d'Orion. A 6 heures du matin, nous sommes en face de Casablanca.

Les coques labourent la mer et tirent un tourbillon blanc rempli d'étoiles (luminescent plancton) et font un bruit de torrent ou comme une petite chute d'eau dans une rivière. Des vagues frappent parfois la face intérieure des coques, avec une forte détonation. Néanmoins, il est confortable et relativement doux, mais à l'extérieur de la cabine, le vent est frais. Tamara sent le froid. 3 cargos et un voilier sur l'AIS.

À 5:30, nous voyons 5 cargos sur l'AIS, de 2 miles à 20 miles de nous, pas de trajectoire de collision.

11 heures, nous sommes en face de Punta d'Azemmour.

## Vendredi 10.9, 10 heures

**375 nm, ces 24 dernières heures 118 nm, voile seulement.**

De quart: 3-6. Vagues, nous traînent à 3-4 nœuds. En face de Safi (je veux dire même latitude que).

À 10 heures, nous hissons le spinnaker. Il est très difficile de le garder plein. Le vent est sournois et pas aussi fort que nous le voudrions. Le soleil brille, il fait chaud, presque pas de nuages. C. tient l'écoute à la main, le spi est toujours rebel. Beau temps, juste le vent qui est un peu faible. Nous essayons d'empanner, pas mieux. Nous passons ensuite au gennaker, avec 5-7 nœuds de vent. Motor 2-4 heures, le gennaker puis le génois, le vent est trop serré (venant de l'avant). Puis, vers 18 heures, 1,5h moteur. Subitement, le vent se lève et nous permet de naviguer entre 4 et 5 nœuds, au près, mais pas plus près. Magnifique coucher de soleil à 19h20. Un peu plus tard, le ciel s'assombrit, on peut voir Saturne. La température est plus froide (facteur de refroidissement lié au vent est ni une vue de l'esprit ni une invention des

commentateurs sportifs). Pour la nuit, nous prenons un ris. Le capitaine dit aussi que c'est mieux quand au moteur (voir ci-dessus). Nous atteignons 4 nœuds dans 5 nœuds de vent, 5 nds par 8 nœuds de vent.

Dans la matinée, alors qu'on naviguait lentement, un voilier de 18 mètres nous rattrape dans le sud, il ne porte pas de voiles, au moteur à près de 10 noeuds (*Klernia* est son nom, je souhaitais trouver sur le Web, mais Google ne le connaît pas) .

Dans l'après-midi, nous voyons **Stadtstaat Lehmkuhl** à l'horizon, nous observons sa majesté avec les jumelles (pas avec la longue vue Jack The Sparrow), un *trois-mâts* [barque](#) navire-école de la voile détenu et exploité par la Fondation Statstaad Lehmkuhl. Il est basé à [Bergen, en Norvège](#) , (Wikipedia, l'image est de la page allemande de Wikipedia), près de 100 m de long (je te le dis, car je sais que tu es trop paresseux pour vérifier par toi-même).

Il ne porte des voiles que sur le premier mât, plus quelques voiles triangulaires entre les mâts. Nous passons lentement vers le sud de celui-ci et il disparaît dans l'Est.

18h20. Un groupe de dauphins reste avec nous près d'une heure. Beau spectacle, si gracieux, c'est chaque fois une grande joie.

#### **Samedi 10.10.**

3 heures. Encore une fois de quart. Peu de temps après, nous pouvons dérouler le génois et arrêter le moteur. Nous tenons 4 nœuds, au près, génois et GV à un ris. À 4:40, le vent du sud a augmenté à 15 nœuds, et nous naviguons à plus de 5 nœuds, la mer passe de calme à agitée. La nuit est très sombre, les nuages cachent les étoiles. La température est douce.

**Nous avons navigué 460 miles et sommes à 127 miles de Lanzarote.** J'eu le temps de noter ces informations GPS, juste au cas où cela t'intéresserait ;-).

Autour de 4h45, un coup de vent nous attaque, sans avertissement, le vent monte à 20 nœuds SW, il y a la pluie, je me sens mal à l'aise, on ne voit pas beaucoup. Je roule le génois à 50%. Je perds le cap et mon orientation, en dépit de tous les affichages électroniques (j'ai déconnecté le pilote automatique parce que nous étions dans le vent, dans l'espoir de rester au près, mais il n'y a pas de points d'orientation, la visibilité est médiocre, pour employer un euphémisme, un peu de pluie, il fait si sombre, le bateau change de direction rapidement). Le capitaine sort, me dit de naviguer au moteur et à rouler entièrement le génois et nous reprenons, contre le vent, la bonne direction. Le ciel est sombre, la mer est sombre, je n'aime pas cela. Le vent baisse, moteur jusqu'à 9:00. Juste un grain.

#### **Dimanche 11**

**4ème jour, 45 milles à la voile, 59 milles au moteur, 104 miles au total (c'est juste mon calcul, eh ?), moins de milles chaque jour.**

GV à un ris, moteur jusqu'à 16h35. Enfin, le vent est dextrogyre (une invention de Google), cad. Il adonne en français, nous pouvons mettre à la voile, génois et 10 nœuds de vent, NW, nous naviguons à 4,5 - 5,3 nœuds. Cap au 200.

**Nous avons navigué 510 miles de Gibraltar, nous sommes 80 miles de notre 1er waypoint (placé avant Lanzarote).**

Le soleil a percé, il fait bon, il y a quelques cumulus sur la gauche. Nous sommes heureux.

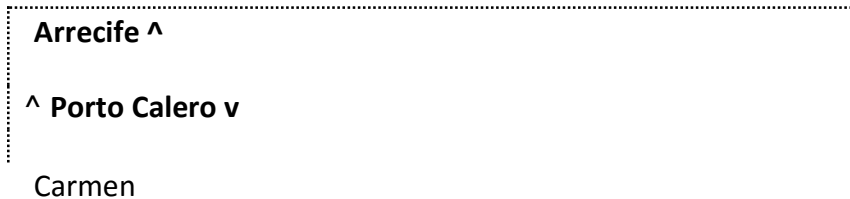
5 heures du matin, nous sommes à 52 miles de Lanzarote. 6 heures : nuages et pluie.

5<sup>e</sup> jour: **104 miles, 26h à la voile, 78h moteur + voiles**

9 heures, nous voyons la terre, le premier îlot de la côte, à travers les nuages bas et une mauvaise visibilité. Nous continuons à naviguer le long de la côte de Lanzarote (direction S-W), un peu de pluie et les nuages accrochés aux pentes volcaniques. La côte devient vraiment agréable à voir, palmiers, de belles maisons blanches. Juste un grand hôtel à Arrecife, sinon très belle architecture, respectueux de la nature de l'île volcanique. Nous comprenons que César Manrique a eu une forte influence sur le développement de l'architecture de l'île. Heureusement pour nous. Un peu de voile puis nous terminerons au moteur.

À 16:20, nous accostons à Porto Calero. Ensoleillé et chaud. Douche, nous sommes fatigués, et pas nécessairement dans cet ordre. Trop fatigué pour écrire plus.

**Nous avons navigué 626 miles de Gibraltar sur 6 jours.**



Porto Calero - Fin de la croisière.

Nous sommes restés quelques jours de plus pour visiter cette belle île et les nombreuses créations étonnantes artistiques et architecturales César Manrique, étonnant.

Mais ce sera une autre histoire. [https://en.wikipedia.org/wiki/C%C3%A9sar\\_Manrique](https://en.wikipedia.org/wiki/C%C3%A9sar_Manrique) . Je ne trouve pas un bon site sur Lanzarote. [Essayez ceci \(collection de picts\)](#) .

La disposition des photos est un art en soi (en utilisant Word). Désolé pour quelque désordre.

### **Catana 42 - Spécifications** (en unités françaises et métriques, En anglais ci-dessous et dans les impériaux)

Architecte	Christophe Barreau
design intérieur	Linea Concept
Longueur	12,58 m
Largeur	6,90 m
Tirant d'eau (tire des hautes)	0,8 m
Tirant d'eau (tire des basses)	2,70 m



Poids lège (Carbon personnalisée)	8,9 t
Tirant d'air	19,5 m
Surface Grand Voile	70 m <sup>2</sup>
Surface de voile au près	112 m <sup>2</sup>
Surface de voile au portant (devrait être spi)	130 m <sup>2</sup>
Hauteur du mât	17,5 m
motorisation	2 x 30 cv
Réserves d'eau douce	670 l
Réserves de gasoil	430 l
Capacité Réfrigérateur	115 l

Croisière sur Viramundo, Automne 2015

page |