## Vannes – Malaga : 1100 milles

29 Juillet - Août 2010

Chaca Chaca

Sun fast 32i, Skipper. M.

Arrivé le jeudi 29 juillet avec un vol Easyjet et un gros supplément pour les bagages (j’avais pris du matériel pour le bateau). Beau et chaud. Vannes et la vieille ville ont beaucoup de cachet. Le port à flot est très moderne, très plaisant (ben pour la plaisance 😉 ). Nous avons fait des modifications sur le bateau : attaches gaffe, sécurité du feu à retournement, puis fait réparer le tangon, posé la capote et remplacé les vis par des plus longues. J'ai peu dormi. Arrivée de Kyril d'origine russe. J’ai aussi recollé le capot avant : le plexiglas s’est détaché du cadre ☹.

### Vendredi 30 juillet

Départ à 8h20, arrivés au pont tournant, le feu est rouge. Des bateaux entrent encore et on se pose la question s’ils vont nous laisser sortir ? Le chenal est tout droit et au bout il y a un virage à droite. Nous faisons une navigation attentive dans le Golfe du Morbihan, ce qui est nécessaire et je me trouve dans mon élément, il y a des vagues (remous) de courant. Et beaucoup de nouveaux mouillages. Le chenal de navigation est bien mieux balisé. Par exemple la balise des Moutons est neuve.

Nous sortons rapidement du golfe à la voile et au moteur. Nous passons les Sœurs, magnifique, un paysage lunaire. Beau et bleu. On s'est mis à la cape pour s'assurer du point, puis nous avons passé au sud de Belle-Île et Houat. Mis cap au 225. Passons de la voile au moteur et à la voile, eh oui, le vent est très irrégulier. Le iPhone ne marche pas bien pour la position GPS. Au large, cela marche de nouveau, la position est correcte. Je prends le quart de 20h à 24h. Toute belle nuit, vent un peu frais, 1 à 3 Beaufort ONO. Nous naviguons entre 3 et 5 nœuds, nous sommes sur la route directe : à 23h30, il nous reste 335 milles. L'horizon est noir de nuages bas noirs, la mer est noire. J'ai dormi un peu avant mon quart suivant. Je me sens bien, pas de mal de mer et je suis assis à côté du pilote automatique. J'observe deux chalutiers à la pêche à un mille depuis 1h. Ils restent à notre bâbord. La lune se lève, au début, j’ai cru aux lumières d’un paquebot.

Le vent reprend, le bateau fend les vagues de son étrave avec des mouvements doux. Tout est calme.

### Samedi 31 juillet

J'ai marqué prise de bec, je suis en colère (quand, pourquoi ? !?)

4h du matin je suis de quart. Je vois deux bateaux de pêche avec des lumières jaunes clignotantes, bizarre : chalut à deux ? Rien d'autre à signaler, le jour pointe. Nous marchons à 4 nds, le vent monte et descend.

5h19 le iPhone dans sa poche plastique, nous ne sommes qu’à 3nds. Il y a des bruits de dauphins (des souffles brusques et puissants, mais je ne les ai pas vus). Le jour pointe à l'est et au nord-ouest des nuages et des éclaircies. il y a du vent, plus de vent, quelle m… ce n’est pas du tout agréable. Vu un cargo à l'horizon puis 30 minutes plus tard deux pêcheurs. Notre vitesse varie entre 3 et 5nds, le cap est bon, nous sommes à 300 milles du Cap Finistère, il est 5h38 (à la montre du stade).

La température est agréable, je suis en collants et chaussettes, t-shirt, veste de training, un k-way, le capuchon sur les oreilles, j'ai presque chaud. Des ronflements sortent de la cabine (c’est peut-être bien qu’ils sortent ?).

Le vent varie entre 1 et 3 Beaufort jusqu'à 16h. 17h, on a dû mettre le moteur de temps en temps, c'est une journée au près, de belles conditions, mais le soir des grains nous tombent dessus. Par ailleurs, on découvre que le compas est illisible la nuit. Je tourne en rond. Nous préparons le solent et l'étai mobile. Finalement le solent reste dans son sac sur le pont. On prend (mais on le garde pas) un grain à 5 Beaufort ; au large, un peu de bruine.

### Dimanche 1er août

Je suis de quart, après quelques tranches de sommeil. A 8h30, la batterie de service est déchargée, nous mettons en route le moteur puis il tourne à 1000 tours minutes pendant une heure. Nous faisons des bricoles diverses en naviguant au largue par 3 Beaufort. Les voiles battent de temps en temps. Il faut alors régler le pilote de -10 degrés ou + 10 degrés ou - 5 à + 5. À 10h, le vent refuse de 10-15 degrés ce qui nous arrange beaucoup. Il y a toujours des molles. Pendant la journée, je prends quelques heures de sommeil. Nous avons mangé une soupe de poisson à midi. Commencé la réparation du taud et passé au solent. Ensuite je vais me coucher. Dans l'après-midi, la batterie de service rend l'âme. Nous devons nous dérouter sur La Corogne (*A Coruna*) ou si jamais un port un peu avant. A 18h20, tous les instruments sont en panne (in English *we’ll do it the old fashion way*. Cyril est inquiet. Je suis seul sur le pont, je bloque la barre avec le pilote puis ajuste le cap en mode manuel, je change le réglage très fréquemment.

Le vent commence à monter un bon 3. Il fait doux. Il y a des nuages à l'horizon mais ils partent sur l'ouest. Longue houle nord-nord-ouest (1.5m) et l'océan est bleu foncé. Il fait assez doux, je suis habillé, mais j’ai froid aux pieds nus, pardon frais . A 18h30 nous marchons à 4-5 nds estimés, il nous reste 80-90 milles jusqu'au prochain port, et 110 pour la Corogne..

### Lundi 2 août

Faisons un arrêt à Guerida, la mesure du niveau de fuel avec une latte est inquiètante. La skipper et Kiril partent à pied chercher du fioul. Ils font 4,3 km à pied et reviennent avec deux jerricans plein en voiture. Nous versons un jerrican dans le réservoir (du bateau, oui) et nous constatons avec surprise qu’il était au bord de déborder. Finalement, il y avait un coude dans le tuyau de fuel, la jauge marche (la skipper avait de gros doute) et la consommation est plus faible que prévu.

Nous repartons et nous longeons les rochers plongeants sur tribord. Sur bâbord de la passe, un gros écueil fait gicler la houle, on s'en écarte à toute vitesse. Ensuite nous profitons d’une belle navigation dans 4-5 Beaufort au grand largue. Il fait beau et chaud et nous faisons plusieurs empannages, avec toute la toile.

Nous faisons route vers A Coruña, afin de réparer le problème de la batterie.

Nous arrivons à la Tour d'Hercule au coucher du soleil, une tour carrée historique imposante construite par les romains. La baie est profonde (au sens de longueur). Il fait nuit quand on arrive au port. Il y a une belle tour de contrôle en H qui gère tout le trafic du Cap Finistère. L'arrivée est laborieuse et la barreuse a un souci en marche arrière et je reprends la main. J’amarre le long de catway.

Nous avons mangé des pâtes avec une sauce et il est passé 23h. Nous sommes tous fatigués.

### Mardi 3 août

Le matin nous attendons l'ouverture du ship shop. Il n’y a rien d’utile pour notre problème. Une attente pour rien. Le port est magnifique, il y a beaucoup d'activités nautiques avec des handicapés, dont 1 en chaise roulante et des formations de 20 jeunes en salle de théorie.

Nous repartons vers le fond de la baie et nous nous amarrons à couple d'un ponton, en arrivant un peu trop vite, mais OK. Deux ouvriers de la Marina SECA arrivent. Ils démontent la batterie et nous constatons qu’elle est fendue. Ils changent la prise l'allume-cigare (je ne me rappelle plus pourquoi) et installent une nouvelle batterie à 16h. Ensuite, je me fais hisser en tête de mât pour l'inspection de la girouette et pour l’installation des lazy jacks. Kyril nous quitte. Nous larguons les amarres dans la brise thermique qui passe de 5 à 4 Beaufort. A 18h, sommes sous la grand-voile à un ris. Nous abattons et longeons la côte vers l'ouest. A la tombée de la nuit, le vent tombe. Moteur toute la nuit jusqu'à 6h30. Et je dors de 3h à 6h avec trois pipis (note des plus intéressantes, mais que c’est dérangeant).

### Mercredi 4 août

Je me réveille avec la skipper qui travaille sa choucroute. J'ai rempli le livre de bord en grommelant, ensuite je démêle les nœud de l'écoute de génois sur tribord.

Arrondissons le dernier phare (Cabo Vilan ou plutôt Cabo Torinana) avant le cap Finistère.
9 chalutiers font la danse de la mise à mort des poissons sur 500 mètres carrés. Quelques gros dauphins avec leur dos très noir nous accompagnent pendant 5,10 minutes. Nous admirons un beau saut juste devant l'étrave.

9h. Nous arrivons au Cap Finistère. Grand largue, nous progressons à 5 nds par 3-4 beaufort. Il fait frais et humide, le ciel est gris derrière nous, et bleu devant.

Nous passons à l'ouest du rocher isolé qui est devant le Cabo Finistere. De loin, j'avais l'impression qu'il qu'il était très loin de la côte, mais en fait il est à peine à cinq cents mètres du cap (oui, oui, j’aurais pu regarder la carte). Le vent est monté, nous avons pris un ris et puis deux puis trois puis roulé le génois à trois points. Finalement, nous avons du affaler la grand-voile, que nous avons roulée sur la bome, pour la nuit. C'est plutôt pour ménager le pilote.

### Jeudi 5 août

Je suis réveillé par le moteur à fond et je sors de la cabine. Je vois un petit cargo ou un gros chalutier qui est à 50 mètres de nous (mais maximum à 100m). La skipper fait la course avec lui, nous naviguons en fait parallèle à lui, donc il y a rien de dangereux. Je prends la barre et nous reprenons le cap vers le sud. Je m'équipe de k-way, pull, bottillons, gilet de sécurité je je lui dis d’aller se coucher. J'ai bien grommelé, j'étais très en colère.

Il y a une bonne visibilité et les feux sont faciles à identifier.

Nous sommes dans les alizés portugais. Je reste de quart jusqu'à 5h30. Mes yeux tombent (attention de ne pas leur marcher dessus).

Lorsque je me réveille, nous naviguons au génois et avec le troisième ris. Elle l’a fait toute seule, bravo.

Menu du soir, patates rondes steak salade de tomates et oignons à 50,50% Merci l’haleine.

Salade thon maïs tomate, force 7 avec du rosé

### Vendredi 6 aout

A 2h du matin, arrivée sur Porto, on a du réseau et j'envoie force SMS dans les belles lumières de la ville, le phare est visible à 25 MN. Je vois Jupiter au milieu du ciel, le vent est un peu moins fort et le pilote gère bien. Un empannage facile sous foc seul et cap au large parmi des chalutiers maintenus à bonne distance.

La batterie neuve nous change la vie.

Je suis de nouveau de quart. Je croise un petit porte-conteneur et je dois prendre la barre pour passer dessous. J'ai l'impression qu'il a ralenti, je ne l'ai vu qu'à un demi mille.

Je suis à l'ombre de la capote, les pieds chauffent au soleil, le pilote travaille dur, la skipper dort. J'ai déplacé le lazy qui tape sur le mât, je comprends pas pourquoi la skipper (*ce qui perd*, à compris Google en dictée) ne l’a pas fait.

J'ai aussi attaché la porte de ma cabine qui claque bruyamment.

Jus d'orange et pâtisserie. Et j’ai fait pipi 3 fois dans l'arrière du cockpit. J'ai perdu 3 fois l'équilibre, les mouvements secs du bateau ayant arraché mes mains de leurs prises. Je me rattrape heureusement. Une fois, j'ai fini le nez dans l'écoute de grand-voile, aie ! Que c'est vexant.

Je sens un cargo qui nous fonce dessus dans mon dos, oui il est toujours plus prudent d'être assis dos au sens de la marche, surtout dans les trains, vous avez déjà essayé dans un avion ? Je me retourne, rien.

La date n'est pas claire j'ai marqué *je dis hier* j'ai vu deux dauphins, un des dauphins saute une fois entièrement hors de l'eau à 3 m de haut, il a le dos très noir.

Les talus se reforment, un peu de mal de mer. Mais le reste du temps, pas de souci. J’ai mon iPhone sur les genoux. La glacière (le frigo à l’ancienne) n'est pas très froide, malgré les deux demi-heures de moteur.

### Il nous reste 114 jusqu'à Cascais.

Il est 21h, le temps de noter la position dans le livre de bord, le vent a forci, 5 Beaufort

Des gros talus (pour un voiler de 32 pieds) se sont formés, il y a du travail pour le pilote qui gère, qui gère. En fait, déjà 21h30, le soleil se couche (mais pas mourant). Nous avons vu 2 cargos venant du sud. Naviguons un temps avec la grand-voile à 3 ris. Une grosse vague a rempli le seau (dans le fond du cockpit, qui nous sert de récipient pour du petits matériel) avec mon appareil photo qui ne marche plus. Oui, nous n'avons pas de possibilité de rangement dans le cockpit.

Nous avons affalé et ferlé la grand-voile pour faciliter la vie du pilote. La skipper décide de passer par l'extérieur de 2 iles et j'aurais préféré passer à l'intérieur, mais on ne me demande pas mon avis, snif snif. Loin de la côte, loin des SMS. Nous sommes seuls, aucun bateau. Je me suis tapé le dos et le bassin dans une grosse vague, dur dur. J’aurai des douleurs jusqu’à Malaga.

Le soleil va bientôt plonger, je ferai la nav après. J’ai cru que c’étais déjà fait, voir plus haut.

### Samedi 8 août 2010

2h15, je suis de quart. Beaucoup d'humidité dans l'air. Un super ciel étoilé, un phare visible à l'horizon. J'observe ses éclats : 2 x 2 à 3 secondes puis 8 secondes. Je cherche dans le livre des feux c'est le Cabo Sardão à 23 miles [0.2 ;2.8] 2x, 0.2, 8.8.] Que ce système est magnifique.

*(Ndlr : cela nous situe une dizaine de milles au sud de Sines)*

Nous sommes au moteur à 4,4 nœud, la coque fait de petites vaguelettes, ourlées de milliers de brillants, des corolles luminescentes fleurissent au passage de la vaguelette, absolument féerique et c'est la première fois que je vois ça.

L’hélice trace un sillon lumineux qui forme une voie lactée sous-marine, un vrai tunnel, un tube à réaction disco !

Cette après-midi, j’ai mis 10 litres d'eau à chauffer dans le sac noir de la douche solaire, 5 litres pour me doucher et à très bonne température le soir.

J’ai voulu retourner la drisse de spi mais il y avait deux segments différents. Alors j'ai juste coupé l'extrémité avec la manille et j'ai refait un nœud que je serre au winch, bon résultat et cela tient. J'ai changé la prise 220 volts de français/européen en suisse. Le fil de cuivre est un peu trop gros, mais je me débrouille. Je finirai cela demain.

L'appareil photo a rendu l'âme, il se charge mais cela ne suffit pas. La skipper essaie d'installer ScanNav sur l’ordinateur Dell que je lui avais amené. Il y a un problème avec la licence ☹.

J'ai mis 10 degrés dans l'ouest au pilote, le bateau ne navigue pas terrible à travers les pâturages et on n'est pas en Hollande où cette pratique est coutumière. Et j’ai envoyé un SMS à ma copine en vieux style *j'espère que tu vas apprécier je viens de le relire en effet c'est pas terrible – le message originel a sombré avec notre relation.*
Apéro et salade de thon et mozzarella à midi. Le soir, *juste* spaghetti carbonara et un yogourt.

Et malgré quelques siestes pendant la journée, ce matin je bâille déjà, il est 3h45 du matin.
Il fait un peu moins humide, mais il pleut malgré tout de la bruine de la grand-voile et de la bôme. On n'est jamais à l'abri sur un voilier.

Pourquoi le bateau gîte ? Allons voir si le vent veut. Oui une houle perceptible et 1 petit Beaufort. Un poil trop tôt pour mettre à la voile, nous continuons au moteur.

J'aime bien ces moments de solitude avec une (ou un, ou plusieurs) équipier qui dort.  Je regarde le ciel, les étoiles, et à part les planètes, je n'arrive pas à identifier les autres astres avec l’application de mon iPhone. Je dois encore apprivoiser le logiciel.

Le Cabo de Sao Vicente est encore à 35 milles , au 170o.

### Samedi 9.8.2010  (ou est-ce dimanche ? en fait, le 9.8 était un lundi !!!

Mes notes (non corrigées à la fin de la croisière) ne sont visiblement pas fiables au point du vue du calendrier :-(((

Cette nuit, elle a pris le premier quart et ne m’a réveillé qu’une fois pour un cargo/chalutier. Puis elle m’envoie me coucher sur le ton d’une mère excédée, … merci ;-).

4h15. Toujours au moteur, appuyé par un peu de vent. Naviguons à 4,8-5 nœuds mais le vent est insuffisant pour faire plus que deux trois nds à la voile. Nous ne voyons pas encore Sao Vicente.

J'ai mis la lampe frontale pour aller chercher une petite binch, et oui et oui, bien méritée. Je ne vois toujours pas le phare qui marque le bout de cette partie de côte du Portugal. On a vu aucun bateau depuis longtemps.

La skip approche de Lagos, très prudente (pas la ligne directe) puis elle entre dans le chenal de Lagos (je pense que je suis dans ma couchette). Elle m’appelle pour me demander d’identifier des poteaux rouillés, sont-ce des balises ?

J’appelle sur le 9, et oh miracle, la passerelle s’ouvre.

Amarrage, douches, repas chinois (je crois que c’est ce que j’ai noté) et une bonne nuit , sauf un petit coup de vent, se lever pour assurer la lessive et retendre une amarre.

### Dimanche

Le matin : course puis sortie du port, 5 Beaufort, ça bouge. GV à 1 ris, au près et moteur. Je longe la côte en espérant avoir un peu moins de vent (et profiter du dévent). Quand elle sort de la cabine, elle tombe en grosses larmes, elle pleure, on est trop près du « danger »..

Le vent baisse progressivement et tirons des bords vers Faro (à 35 milles au sud de de Lagos). GV-moteur. Très belle côte, que nous ne pouvons admirer que du large. Plusieurs villages et de petites plages, modernes et bien aménagées. Plus loin, une bourgade plus importante, horrible, assemblage hétéroclite et moche.

La nuit tombe, cap sur la pointe Santa Maria et Faro et son aéroport en pleine activité.

On est resté « devant » Faro pendant 2 quarts (car la ville est visible à 180o, on avait l’impression de ne pas avancer). Ce fut une belle nuit, la côte bien visible.

### Nuit de lundi à mardi

Je prends le quart alors que la skip rase allégrement un filet à thon. Cette année super bien signalé : feux clignotants sur le filet, cardinales avec des feux fixes formant un rectangle protecteur.

Sans téléphone et son GPS et ses cartes, je serais devenu fou.

Nous sommes dans la passe menant de Trafalgar à Tarifa. Je passe entre la terre et un danger (haut fond) couvert par 2 phares avec un secteur rouge. Superbe.

Auparavant, il y eu le phare de Trafalgar, mais son secteur rouge n’était pas pertinent.

J’ai cherché le secteur d’un phare lumineux (je ne suis pas sûr duquel) et le secteur rouge de Tarifa. J’ai suivi le secteur rouge de Tarifa et finalement identifié le secteur rouge de Paloma Baja. Au moteur et grand-voile, d’un secteur blanc à un autre, les dangers couverts par les secteurs rouges.

Magnifique navigation de nuit dans une zone avec hauts-fonds et filets signalés.

Nous passons le phare de Tarifa au lever du jour. Le courant est contraire.

Amarrage dans l’avant-port de Tarifa difficile. Quai très haut, pour ferry et immenses par-battages. Je m’y prends à 2 fois.

### Mercredi 9 aout, personne ne va croire ce binz.

Finalement, je vais rester jusqu’à Malaga, rentrer en Suisse rapidement depuis Tarifa est mission impossible.

Je prends le premier quart. Slalom géant entre cargos, porte-conteneurs, NGV qui entrent et qui sortent de la baie d’Algesiras (Gibraltar). Je ralentis, j’accélère, je change de cap de 40o de bâbord et de tribord. Un ferry nous fonce dessus, mais il aura pitié et il ralenti et passe derrière nous.

La skipper prend le 2ème quart (nous avons passé l’entrée de Gibraltar en direction de Malaga). Des coups de gaz me réveillent, un bateau pilote semble être sur la route. Puis coup de gaz pour éviter un voilier au moteur.

La skipper m’appelle : il y a un gros cargo qui l’inquiète : je regarde aux jumelles, il est à l’ancre … (que de vidéo-gags perdus).

Nous naviguons au moteur, il fait beau, chaud, trop chaud. 18h, un petit bain tout nu et douche (je ne me rappelle plus combien il y a d’eau douce dans le réservoir, et je n’ai pas noté quand et où nous avons fait le plein).

Je me repose après l’apéro et reprends le quart avant minuit. Toujours pas assez de vent pour naviguer à la voile (je crois que nous n’avons jamais refait le plein ni ne me rappelle si nous avons utilisé le jerrican de réserve – je n’ai pas de copie du livre de bord, il doit rester sur le voilier).

### Mercredi matin (est-ce qu’on retombe sur nos pattes de calendrier ??)

Vers 2h du matin, nous amarons dans le port de Malaga, à couple du ponton d’accueil, ou un garde nous prends les amarres, quel service. De jour, amarrage à la place 37. Andu me réserve le billet d’avion (depuis la Suisse). Dans le stress, j’oublie que c’est la skipper qui ma carte d’identité ☹. Je prends le taxi pour l’aéroport (30 min.), où on me demande ma carte. Téléphone à la Skip. Elle mandate un taxi pour m’amener la carte. Quelle angoisse, les minutes passent, le vol est appelé, le taxi n’est toujours pas là. Finalement, il arrive, je procède au check-in en dernières minutes. Un petit hamburger avec sa petite bière. Je suis le dernier à embarquer. Tout bouge, le mal de terre.

Arrivée à Genève, le dernier train est parti, le taxi trop cher, Madeleine arrivera (cf. J. Brel).

Et une histoire de consigne fermée, retour à Genève pour récupérer mon bagage (j’ai aucun souvenir de cette histoire).