

PREMIERE HAUTURIERE

# Cap sur les Açores



Vous avez fait vos gammes de croisières côtières et grandes côtières : la Manche, l'Irlande peut-être, et puis la traversée du golfe de Gascogne. Et maintenant... soif d'un peu plus? Un peu plus de temps sans voir les côtes, un peu plus d'aléas, de nouvelles destinations. Un aller et retour aux Açores, pourquoi pas? Voici quelques idées pour vous préparer et préparer votre bateau.

Texte : Isabelle Harlé. Photos : Ariel Waksman.

**DURANT L'ETE 2008**, nous avons réalisé cette première hauturière en tant que skippers (après des traversées comme équipiers). Un aller et retour de 2 500 milles alors que nous avons parcouru moins de 250 milles avec notre bateau depuis son achat, huit mois plus tôt seulement. Ce projet « Açores » s'annonçait pour nous comme une aventure particulièrement riche : il s'agissait de nous découvrir et découvrir le bateau, endurer et savourer, prendre un avant-goût de futurs grands voyages. Notre voilier est un Jurançon, construit en 1983, en aluminium à bouchains, un peu moins de 10 m et dériveur lesté, donc lourd, pas rapide, et peu performant au près, mais à nos yeux un vrai bijou! Le Jurançon est un vin de

longue garde et qui voyage bien, paraît-il... La phase de préparation a duré six mois, et a reposé principalement sur les épaules d'Ariel, dont la méticulosité a fait merveille. Et malgré tous ces préparatifs, nous avons encore eu une surprise de taille : en négligeant un grincement de barre au départ, au prétexte que « ça allait bien passer en naviguant », nous avons sérieusement entamé notre capital sommeil dès les premiers jours, car le grincement résonnait dans la caverne métallique que constitue notre couchette (tout à l'arrière, en arrière même du cockpit, sous la barre, contre le tableau). L'enthousiasme du bonheur de naviguer à deux, d'être en train de réaliser un rêve nous a fait résister à ce manque de sommeil un peu trop longtemps. Lorsque nous avons finalement craqué et décidé de désertier « notre » couchette arrière pour coloniser la couchette centrale, avec sa planche antiroulis improvisée, notre fatigue était déjà avancée. Conséquence en chaîne, les deux dépressions qui nous attendaient au coin des 40<sup>es</sup> nord, quasiment sur notre route, ont été abordées avec un peu plus de fatigue que nécessaire, donc un peu moins de

discernement : nous avons tardé à mettre la toile de gros temps, nous avons tardé à décider de faire route sud. Fatigue supplémentaire. Rien de bien grave, mais nous avons ainsi vécu un de ces enchaînements de faits qui pourraient

sérieusement dégrader le plaisir d'une traversée, si on était un peu moins « maso » ou un peu moins expérimenté, ou un peu moins amoureux. Leçon retenue, ou plutôt réapprise avec force : en navigation hauturière, le sommeil est un capital précieux, il vaut nettement mieux en avoir d'avance que de retard,

et toute entrave à la qualité du sommeil doit être traquée et éliminée sans attendre l'accumulation de la fatigue, surtout en navigation à deux. Chacun veillera, pendant son quart, à réduire les « petits bruits » au silence à mesure qu'ils arrivent : une drisse mal tendue, une bastaque flottante, un chariot d'écoute qui se balade. A chaque fois que possible, faire taire l'importun, pour préserver le sommeil de l'autre. Et même moi qui suis sourde, je n'ai pas de dispense, je dois anticiper les sources de bruit en fonction de l'allure, puis les chercher en captant la



▲ L'archipel des Açores s'étend sur plus de 200 milles, à 1 200 milles des côtes françaises.





Les îles des Açores, volcaniques, sont visibles de très loin.

## Vive le régulateur d'allure !

La barre manuelle permet de porter le plus de toile, mais c'est une servitude inconcevable à deux, en croisière en amoureux, sauf bateau très stable à toutes les allures, pour lequel la technique de la barre attachée « à la Slocum » fonctionnerait. Le pilote électrique pèse lourd sur le bilan énergétique (combien d'équipages se plaignent de devoir faire tourner le moteur tous les jours!) et de plus, tend à décrocher quand les conditions deviennent difficiles, sauf pilote intégré d'origine. À l'inverse, le régulateur d'allure, qui tire son action du vent et de la vitesse du bateau, devient meilleur barreur par gros temps. Un régulateur récent (pendulaire) et bien dimensionné était déjà installé sur *Skol* lorsque nous l'avons acheté, tant mieux. Sinon, nous aurions fait cet investissement avant de programmer la traversée jusqu'aux Açores. Pour faire fonctionner l'engin, jouer sur les trois principaux facteurs de réglage disponibles : d'abord l'équilibrage du bateau par le réglage des voiles, puis l'orientation de l'aérien pour choisir l'allure, et ensuite la correction de barre par les deux brins de la drosse de transmission. Il s'agit à chaque fois de trouver un équilibre, et il n'y a pas un réglage mais plutôt une combinaison de réglages qui va bien pour passer

le vent et la mer du jour. Il faut apprendre une à une toutes les allures du bateau. Ariel, l'artiste, garde quelques complexes face à la technicité de l'objet, plein de biellettes, d'axes, de poulies et de ficelles, mais nous avons toujours réussi à trouver un réglage, sauf tout petit temps (en dessous de 2 nœuds de vitesse). Les conditions les plus difficiles pour le régulateur ont été les allures de type trois quarts arrière (solution : affaler la GV et naviguer sous foc ou génois seul, pour stabiliser la route). Le gros temps au près est passé comme une fleur, jusqu'à 38 nœuds de vent : trois ris, petit foc, et on passe le quart bien à l'abri sous le rouf panoramique ! Côté entretien, un simple rinçage à l'arrivée, suivi d'un bon coup de WD-40 et côté usure, la vis de retenue du contrepoids et la gorge de la drosse de réglage du secteur ont lâché, deux incidents sans gravité (réglage toujours possible en tendant le bras), juste un peu agaçant.



▲ Avec un peu de maintenance, notre pilote a bien rempli son rôle.



Le Jurançon est un robuste bateau de voyage, signé Philippe Harlé comme tant d'autres grands crus.

“ Le secret du bon fonctionnement d'un régulateur d'allure réside d'abord dans l'équilibre du bateau sous voiles. ”

vibration physique du bout des doigts, et finalement les identifier visuellement, pour les faire taire. Ou rebrancher mes aides auditives le temps de leur régler leur compte...

Autre apprentissage / réapprentissage : le remplacement du génois partiellement roulé par un foc de route établi sur un étai largable, dès que le vent monte, tant au près qu'au portant. On le savait, pourtant, qu'un génois roulé ne vaut rien ! Et tout de même, on se laisse bercer par l'idée que peut-être le vent va ré-augmenter, que, ainsi, on peut ajuster plus finement la surface aux évolutions du vent d'heure en heure, que le bateau ne marche pas si mal que ça, qu'on économise nos forces puisqu'on ne va pas danser sur la plage avant, etc. Eh bien non, ça ne marche pas bien, le bateau se vautre sous les rafales, parce que le génois roulé est creux, les ajustements de surface sont illusoire parce que la surface résiduelle est de toute façon mal positionnée, la perte en cap au près est considérable (10° au moins, pour peu qu'il y ait de la mer) et la stabilité de route au portant est moindre. Lorsque nous avons enfin sorti le foc de route, nous avons constaté avec plaisir combien

la marche du bateau se régularisait, et surtout combien cette voile très plate pouvait encaisser de variations de force du vent sans broncher (de 15 à 35 nœuds), laissant l'ajustement éventuel se faire

à la grand-voile. Un ris, c'est plus facile à prendre qu'un foc à changer !

Astuce de fainéants en croisière tranquille : laisser le foc à poste, ferlé contre la filière, voire, dans certains cas, laisser même l'étai largable en place lorsqu'on rétablit le génois pour quelques heures ou quelques jours.



▲ On aime la navigation à l'ancienne sur *Skol* et Ariel profite du beau temps pour s'essayer à la droite de hauteur avec le sextant : même s'il n'est plus indispensable, l'outil reste fascinant.

Certes, cela réduit la manœuvrabilité instantanée, mais c'est tout autant le cas lorsqu'on tangonne le génois en ciseaux, ou qu'on envoie le foc en jumelle avec le génois !

## LE PARI GAGNANT DE LA PÊCHE

Notre bateau n'a ni four ni frigo, un choix autant qu'une circonstance fortuite, les précédents propriétaires, bien qu'ayant vécu à bord pendant huit ans, s'en passaient. Ce détail nous a entraînés dans une réflexion pointue sur la cambuse, qui a conduit, par exemple, à l'idée d'embarquer un jambon sec de 4 kg. Tous les deux jours, sauf pêche et même par grosse mer, Ariel allait chercher le gros sac de toile suspendu à l'avant, déballait le jambon, sortait le couteau spécial de son étui et la planche ad hoc, et consacrait de longues minutes et acrobaties à découper,

plus ou moins fin selon la mer, les tranches de jambon bien meilleures que la plupart des viandes en conserve. Bien entendu, nous comptons aussi sur la pêche, et une belle prise a confirmé nos hypothèses : il faut embarquer des tas d'épices, condiments, citrons, lait de coco et des bocaux à conserve pour accommoder un grand poisson pendant plusieurs jours sans se lasser, et mettre le reste en bocal ! Exemples de recettes pour thon ou daurade coryphène : grillé au naturel pour le premier repas, quand il est le plus frais ; mariné au citron avec du laurier et de la fleur de sel (se garde 3-4 jours dans les fonds) ; à la provençale, sauce olives, basilic, tomates ; curry (copieux puis réchauffer le reste deux jours plus tard).

Pour les fruits et légumes frais, nous avons fait attention à l'achat autant qu'au stockage. Les patrons du petit supermarché de Locmiquélic, prévenus un peu à l'avance, nous ont sélectionné des fruits et melons à maturité



## De la côtière à la hauturière

« Les détails à ne pas négliger lorsque l'on prépare sa première grande traversée : »



▲ Trinquette d'un bord et génois de l'autre : une image classique de grande traversée.

- Choisir et mettre au point des solutions fiables de réception de la météo (voir encadré page de droite).
- Réviser l'état des voiles et du gréement : un changement d'étai commandé en avril mais exécuté seulement début juillet nous a donné des sueurs froides avant le départ, et les points d'usure du génois sur le balcon insuffisamment protégés, un peu de souci en mer.
- Sécuriser les emménagements intérieurs pour le gros temps. Pour la petite histoire, une toile antiroulis sur la couchette centrale que, curieusement, je ne m'étais jamais résolue à installer avant le départ, s'est transformée en planche antiroulis bricolée en pleine mer avec le plancher d'une autre couchette. Une solution finalement bien meilleure que la toile, et que nous avons finalisée en faisant couper une planche sur mesure dès l'arrivée à Terceira.
- Faire l'inventaire de la boîte à pharmacie, un point d'autant plus critique pour nous qui naviguons sans moyen d'appel au secours. Chaque boboto bord est soigné méticuleusement, et les moyens de traitement d'une éventuelle infection grave sont prévus pour tenter d'assurer cinq jours de répit, ce qui correspond à une traversée de type France - Açores, avec escale d'urgence possible en Espagne.
- Réfléchir à propos des nourritures à embarquer : il faut se préparer à s'alimenter différemment...
- Estimer la consommation d'eau douce à bord et envisager l'éventuelle modification du bateau pour avoir l'eau de mer à l'intérieur (ça vaut vraiment le coup!).
- Faire un bilan complet de votre consommation électrique, sauf si vous êtes résigné à faire du moteur tous les jours.
- Ne pas oublier la boîte à outils et les petits matériaux indispensables aux menues réparations, en plus des kits de réparation moteur et WC et penser au matériel de pêche car au large, la mitrailleuse à maquereaux ne sert plus à rien.

échelonnée. Quel régal d'avoir encore un poisson à point cinq jours après le départ ! Le stockage des pommes, agrumes, pastèques, carottes et pommes de terre est facile, nous les avons gardées pour les stades avancés de la traversée, en les préservant juste de l'humidité pour qu'aucune moisissure ne se développe en surface. Les melons, courgettes, bananes étaient gardés à l'abri de la lumière jusqu'à l'étape de mûrissement final, qui se faisait dans des filets suspendus. Les plus fragiles, comme les fruits d'été, les tomates, les carottes, les choux, doivent être consommés dans les premiers jours et conservés à l'air libre, dans les filets suspendus ou dans des tiroirs aérés.

## BOIRE OUI, MAIS AVEC MODERATION

Notre réservoir d'eau douce fait 120 litres. Évidemment à tribord, pendant de son jumeau de 120 litres de gasoil, à bâbord... Avant cet aller-retour aux Açores, ça nous semblait trop de carburant et pas assez d'eau, nous avons donc embarqué des nourrices d'eau supplémentaires. En fait, les 120 litres du retour n'ont pas été consommés en douze jours de mer, à quatre ! Il faut dire que nous avons l'eau de mer à bord, dans l'évier de la cuisine, que nous utilisons sans compter pour la vaisselle, le brossage des dents (excellent pour les gencives). Nous n'utilisons l'eau douce que pour boire, cuisiner, rincer la cafetière et les verres, et dessaler les planchers de temps en temps. Il faut dire aussi que notre eau, qu'elle soit douce ou salée, vient par pompe à



▲ Isabelle a le sourire : ce thon va apporter son lot de protéines aux menus du bord.



▲ L'église de la Misericórdia à Angra do Heroísmo sur l'île de Terceira. Cette ville est classée au patrimoine de l'humanité par l'UNESCO, ce qui a aidé à restaurer pas mal de beaux bâtiments !

## Météo : question de sécurité

En navigation côtière, nous avons l'habitude de consulter les bulletins affichés aux capitaineries, et/ou d'écouter France Inter, le soir. Mais on se contente souvent des prévisions des zones proches, laissant le reste du paysage météo dans la brume, destiné à d'autres. En haute mer, il faut largement ouvrir son champ de vision, car l'horizon de temps qui nous concerne se traduit en distance à surveiller. En effet, la tempête tropicale qui fait rage aux Antilles pourrait, après un petit tour en Floride, remonter vers les Açores en se comblant, puis poursuivre sa route vers l'Europe du Nord en se recreusant, le tout étalé sur sept à dix jours. Plus proches et plus probables statistiquement, lors de votre trajet vers les Açores vous croirez bien un ou deux fronts émanant de dépressions estivales. Autant le savoir quelques heures à l'avance, avoir le foc inter à poste, et une réserve de sommeil d'avance pour aborder ça tranquillement et en sortir intact. Notre trajet l'été dernier a rencontré deux dépressions

à la trajectoire étonnamment sud pour la saison, et donc plus violentes que ce à quoi nous étions réellement prêts, malgré des bulletins météo très explicites... Non équipés de l'internet en mer, nous avons associé la réception quotidienne de la météo marine de Radio France International (qui couvre l'Atlantique Nord de 12° à 50° W et de 15° à 50° N) à la captation, tous les jours ou tous les deux jours, de quelques cartes de pressions et de fronts diffusés sur BLU par Northwood et Hambourg. Pour cela, notre poste radio (standard) se connecte à l'entrée son de l'ordinateur du bord (un portable d'occasion résistant aux chocs et étanche) équipé du logiciel HF-Fax (un peu laborieux à apprendre). Solution économique et peu encombrante, mais qui a nécessité un déparasitage fin afin d'assurer une réception lisible des cartes : ordinateur sur batterie, extinction du néon cambuse et du moteur. Attention, même bien déparasitée, la réception est



▲ Notre ordinateur est relié à la radio pour capter les cartes météo.

sujette aux phénomènes météo (orages, dépressions) et de temps en temps la réception sera trop brouillée pour rester lisible. C'est le cas également pour la météo radiophonique, d'où l'intérêt d'une redondance radio + BLU. Cela dit, l'observation de la météo locale et de son évolution (nuages, baro) doit primer sur les prévisions, une traversée est une merveilleuse opportunité de compléter ses compétences : emportez un bon bouquin météo avec vous !

« La qualité de réception de la météo reste aléatoire au large : mieux vaut avoir toujours deux sources d'informations. »

ped, et ne coule pas quand on ouvre un robinet, ce qui permet d'en maîtriser infiniment mieux la consommation. Dès que le temps le permet, nous puisons quelques seaux d'eau pour nous laver copieusement dans le cockpit, avant de sécher au soleil, délicieux et incroyablement revigorant. Avec les choix de rusticité que nous avons faits, le bilan électrique est très sobre : un régulateur au lieu d'un pilote électrique, pas de frigo, pas de radar, des ampoules à LED en tête de mât (nous sommes restés à la lumière « jaune » à l'intérieur, les LED sont vraiment trop blafardes à notre goût), un GPS de base et une ou deux heures d'ordinateur par jour, pour la météo. Nous n'avions pas encore de chargeurs 12 V pour les appareils photo, il a donc fallu tenir sur les batteries chargées à terre... Un peu frustrant ! Le panneau solaire est orientable, essentiel pour maximiser la captation et, du coup, une bonne heure



d'ensoleillement par jour suffisait à compenser notre consommation de la nuit. Résultat, nous n'avons jamais, ni à l'aller ni au retour, utilisé le moteur pour recharger les batteries. Les seules heures de moteur effectuées ont servi à nous sortir de grands calmes.

## PRENEZ LE TEMPS DE DECOUVRIR LES ILES

Pour visiter les Açores, gardez du temps car la fatigue de votre traversée prendra quelques jours à se résorber et ces îles se découvrent à petite vitesse. Souhaitant ménager quinze jours sur place, notre planning prévoyait quarante-cinq jours au total. Tout le monde ne peut pas se permettre ce luxe, mais tout le monde n'a pas un bateau aussi lent que le nôtre ! Sinon, envisagez de laisser le bateau sur place (les ports sont peu onéreux) et d'y revenir pour de belles navigations. Ces quinze jours sur place étaient correctement dimensionnés pour une dégustation limitée au groupe central, nous avions d'entrée de jeu renoncé à Florès, réputée comme la plus belle, mais située encore 150 milles plus à l'ouest. Sur Terceira, nous avons accueilli Julie et Michel arrivés par avion quelques heures avant notre amarrage à Praia da Vittoria, pris du repos autant que possible, bricolé, et fui rapidement vers Angra do Heroísmo, à l'annonce de la grande foule prévue pour les festivités annuelles de l'île. A Angra, bloqués par le passage d'un front, nous avons déambulé dans les rues très caractéristiques de cette ville rénovée depuis son classement comme patrimoine mondial de l'Unesco et fait un saut en taxi jusqu'aux grottes et fumerolles. Ariel, grand



▲ Les balades en forêt font partie des charmes insolites d'une escale aux Açores, ici à Sao Jorge.

Le célèbre Café Sport sur le port d'Horta est un must pour tous les navigateurs de passage. ►



collectionneur de cailloux, espérait trouver du soufre mais est rentré bredouille. Le trajet vers Faial, vers la légendaire Horta et son Café Sport, nous a offert plusieurs rencontres avec les grands cachalots, à la faveur d'une refusante qui nous a interdit l'accès au canal entre Pico et Sao Jorge. Nous n'avons appris que plus tard que le sud de Pico est le lieu d'observation privilégié des grands animaux, merci la refusante ! Sur Faial, la pointe ouest de l'île comporte 2,5 km<sup>2</sup> de paysage lunaire et insolite, un phare rendu caduc par la poussée de l'île lors d'une éruption volcanique, occasion d'une belle balade le long de la côte sud, pour une approche du site savoureuse, jalonnée de figuiers à maturité. Nous avons

également accueilli Thomas, navigué sur une baleinière à voile, à l'occasion de la Semana Do Mar, et sacrifié au rituel du « tag », après de longs débats contradictoires sur le symbole à dessiner et le texte à écrire. Sur Sao Jorge, le chauffeur de taxi voulait nous conduire sur la côte nord de l'île, paraît-il très belle, mais il a compris qu'avant de reprendre quinze jours de bleu, on avait une grande soif de vert profond. Belle balade au sein d'un petit reste de forêt primaire, à l'écart des chemins touristiques, et quelques bisous aux grands arbres. Une dernière escale à Terceira pour déposer Julie à l'aéroport et avitailler pour le retour. Au revoir les Açores, à une prochaine fois, jusqu'à Florès si la météo le veut bien ! ■