

Convoyage du catamaran Hallucine vers les Antilles



Lorient le 17 novembre 2018

Saviez-vous que 70 milliampères étaient capables de bloquer un catamaran de 16 mètres au ponton ?

Depuis deux jours le chantier Marsaudon recherche, s'interroge, et butte sur cette fuite électrique qui nous retient à Lorient.

Régis Guillemot l'Heureux propriétaire d'Hallucine stresse, nous devons être à la Martinique avant le 15 décembre, tout est en ordre à bord, l'armement, la sécurité et l'avitaillement sont embarqués.

En ce vendredi de novembre l'équipage est sur le pied de guerre, les routages nous prévoient une arrivée à la Corogne dans 36 heures, 20/25 Nds de vent d'est, ciel couvert, mer belle à peu agitée. Hallucine est capable d'avaler 250 milles/jour, c'est une bombe que Régis a soulagée d'une tonne par rapport au bateau de série.

Toutes les superstructures sont en carbone, tout ce qui a pu être allégé l'a été, le gréement dormant est entièrement en textile, les pieds de chandeliers et les balcons sont en titane, pas de porte mais des rideaux, planchers en nid d'abeille stratifié, une vraie bête de course qui ne demande qu'à appareiller.

Enfin le chantier décide de faire appel à un spécialiste qui résoudra le problème en un rien de temps. Le chantier respire et l'équipage est soulagé mais quelle perte de temps ! La soirée est bien avancée et décision est prise d'appareiller demain matin.

A bord d'Hallucine je retrouve Philippe, un vieux briscard rencontré lors de ma dernière transat, le beau-frère de Régis Jean Louis, et Pascal ami d'enfance du patron.



Samedi matin tout le monde est sur le pont. Par sécurité nous mettons en place le J2 et préparons le premier ris. Nous avons la visite Romuald, Sophie, Samuel et les enfants venus assister au départ. Nous larguons les amarres à 11heures.



Après avoir laissé Groix sur tribord nous touchons les vents prévus, 20 /25nds assez instables. Hallucine bondit, les étraves fument dans des surfs à 20nds, l'environnement sonore est impressionnant, les vagues viennent se fracasser sur les coques, les vibrations des safrans émettent un sifflement sourd qui part dans les aigus dès que la vitesse augmente. C'est nouveau pour moi et assez stressant.

Il va falloir s'y faire, le comportement de ce bateau est aux antipodes de ceux descendus aux Seychelles, difficile de comparer un camion à une Ferrari. Quel chef-d'œuvre !

Nous arrivons rapidement à l'accord du plateau continental, croisons quelques fileyeurs espagnols et palangriers bretons, le vent d'est n'est pas très chaud et l'équipage engoncé dans les vêtements de mer ressemble à quelques inuits égarés.

Dimanche 18 novembre, 6h54, je suis de quart depuis 4h et j'attends le lever du jour, je laisse dormir Régis qui a vraiment besoin de récupérer après ce dernier mois de chantier, le bateau aurait dû être mis à l'eau en juillet !!.

Le vent a molli, la vitesse aussi, nous sommes par 54°27'N et 7°52' W, notre ETA à la Corogne est donné pour 15h, en espérant ne pas tomber dans la dévente de la pointe Ortégal.

A l'approche de la pointe d'Estaca Bares nous empannons pour tirer un contre bord le long de la côte, nous nous éloignons du cap Ortégal pour faire notre deuxième empannage depuis Lorient et tirer notre dernier bord sur la Corogne.

Notre marche de titan sera ralentie au dévent des falaises Galiciennes. La grosse houle née des dernières dépressions vient exploser sur les roches granitiques, nous offrant un spectacle grandiose, dantesque.

Lundi 19 novembre. Amarrés au ponton de la nouvelle marina, une bonne journée de travail s'ouvre devant nous, l'énumération des petits problèmes est longue, après un bon déjeuner nous attaquons la liste établie par Régis.

Des boitiers de lattes Antal aux fuites d'eau des hublots, des drisses de J1 anormalement passées aux étanchéités des compas, tout l'équipage est à l'œuvre. A midi nous avons la visite des pompiers de la Corogne qui gentiment viennent plonger pour récupérer un support de canne à pêche malencontreusement tombé à l'eau.

Pour clore la journée le patron nous offre un super diner dans le vieux quartier du port où nous nous régalons avec des assiettes de tapas comme seul les galiciens savent faire.

Mardi 20 novembre, une pluie battante s'abat sur la Galice, le réveil est dur surtout quand il faut s'extraire de son duvet bien chaud.

A travers les hublots panoramiques j'aperçois l'eau du bassin fouettée par les rafales, les miroitements oranges des lampadaires du quai frissonnent dans cette eau noire, l'aube refuse toute intervention. Vivement les Canaries !

L'équipage grignote quelques minutes bien au chaud pendant que je prépare le petit déjeuner, puis douche à la capitainerie et dernières petites courses avant de larguer les amarres.

Hallucine s'ébroue doucement dans cette grande baie blafarde, grise et d'une tristesse infinie, deux gros remorqueurs trainent un tanker orange vers le large, tandis que nous nous dirigeons sous voile et moteur vers la lumière et la chaleur tant espérée.

Si tout va bien nous toucherons Lanzarote samedi soir où nous relâcherons à Arrecife, c'est à dire dans 4 jours et demi. A 11 heures nous touchons des vents de Nord 'Est de 20 nœuds, Hallucine démarre comme un fou avec des pointes à 19/20Nds, je ne suis pas encore habitué, ces surfs sont assez stressants et le bruit engendré par la vitesse ajoute encore à l'angoisse.

Mais le plaisir aplanit toute inquiétude, plus les jours passent plus la confiance dans ce TS 52 s'affirme.

L'équipage est au diapason, nous sommes tous émerveillés par les performances de ce plan Christophe Barrault très puissant, l'ambiance à bord est très amicale et très professionnelle, boosté par Régis dont la vitesse doit être la motivation première (dans la vie).

23h, deuxième nuit en mer nous arrivons sur une autoroute maritime très fréquentée, le rail du cap Finistère. C'est un peu la place de la concorde un 14 juillet, nous naviguons dans le rail descendant à 12 Nds, notre vitesse nous oblige à slalomer parmi ces monstres. C'est la première fois que je double des cargos ou des tankers en voilier !

L'aube revêche se lève encore habitée par de mauvais cauchemars, des nuages noirs courent vers l'est balayant un ciel qui ne demande qu'à s'éclaircir, le vent est monté d'un cran, la matinée défile à 12/13 Nds, sous les grains le vent monte en rafales, décision est prise de réduire la toile.

Surprise ! La manœuvre du 1^{er} ris est inutilisable, à moitié déchiquetée sur une manille en kevlar. Nous mettons en panne, affalons la GV pour remettre de l'ordre, Régis joue les acrobates en bout de bôme ou debout sur le panneau solaire, coût de l'opération : une heure.

Hallucine reprend sa route au sud sous des grains violents, le bateau surfe à 18 nds, les coques fument littéralement et projettent de chaque côté des gerbes d'eau avec la puissance d'un TGV, véritable feu d'artifice.

Jean-Louis et moi sommes de quart quand sous une rafale à 35nds le point d'amure du J2 explose, la voile s'envole dans un coup de tonnerre, retenue par le Hooke et l'écoute, la voile bat au vent dangereusement, la galette d'amure risque à tout moment d'assommer un équipier.

Aussitôt Régis se précipite pour abattre en grand, nous nous organisons rapidement pour affaler le J2, la voile est déchirée en deux endroits, la coque a reçu des coups au-dessus de la flottaison. Sur le trampoline le vent et l'état de la mer nous empêchent de plier cette voile, nous réparons rapidement l'amure et hissons la voile pour pouvoir la rouler.

Deuxième incident de la journée, la liste s'allonge au fur et à mesure de notre route, il faut ajouter à cela l'usure de l'écoute de GV sur le support des panneaux solaires et des écoutes dans les passages de roof qui ont été mal proportionnés.

Il ne nous reste plus que trois voiles d'avant le J1, l'ORC et spi asymétrique. Le J2 va vraiment nous manquer, nous le ferons réparer à Arrecife.

En fin de journée nous nous sommes rapprochés de Cascais pour pouvoir communiquer avec nos familles.

Jeudi 22 novembre, cette nuit la pleine lune jouait à cache-cache derrière de gros cumulus noir d'encre, ses apparitions soudaines semblaient calmer un atlantique encore nerveux. Nous descendons vers le sud, notre route est barrée par une grosse bulle anticyclonique, le vent devient très instable et c'est au moteur que nous attaquons cette journée,

Nous apprenons que Régis n'a fait que 50 litres de gasoil par moteur (par souci de ne pas charger en poids), l'équipage devient dubitatif. Si Poséidon ne nous vient pas en aide, c'est la panne assurée bien avant Lanzarote, j'aimerais bien rencontrer le Dieu Eole et son outre de cuir (référence au voyage d'Ulysse).

Pour nous remonter le moral Philippe dit Obélix nous prépare un rizotto au confit de canard arrosé d'une bouteille de Rioja, divin !. La journée s'écoule au rythme du moteur,

Malheureusement nous découvrons un nouveau problème sur le chariot supérieur du rail de GV, un axe de chariot Antal s'est cisailé et les derniers mètres de guindant baillent légèrement. La réparation sera impossible à bord. Ce soir le ciel s'embrase, je retrouve les chaudes couleurs de mes traversées de l'atlantique et ces horizons en feu qui plongent dans l'océan et m'enthousiasment.



Vendredi 23 novembre, notre inquiétude s'est envolée, cette nuit fut superbe, poussé par une jolie brise de nord-ouest de 12nds, Hallucine trace son bonhomme de chemin vers Lanzarote, sur un océan aux reflets d'or grâce à une pleine lune généreuse. Sous code 0 et GV haute notre vitesse régulière nous rapproche du port d'Arrecife, notre ETA est prévu dans la matinée de dimanche.

La vie à bord s'organise tranquillement, chacun selon ses compétences. Il y a Obé et Jean Louis qui nous comblent par leur cuisine digne des grands chefs, Pascal toujours prêt à donner un coup de main et faire des blagues, Régis le maitre du bord, supervisant tout dans les moindres détails.



Ci-dessus nos deux cuisiniers

Nous sommes au large du Maroc et la chaleur commence à se ressentir, ce midi nous avons déjeuné dehors d'une quiche chorizo-champignons-tomates réalisée par le chef JL. Le café fut pris sur le trampoline, l'hiver breton s'éloigne à grands pas.

samedi 24 novembre. Après un début de nuit assez perturbé par des vents herratiques et un 360 degré sous voile qui nous oblige à reprendre notre cap au moteur, le vent rentre vers 22 heures, Hallucine accélère sous code zéro et GV haute, la mer n'est pas très formée et le bateau glisse à 8/9 Nds. La pleine lune jouant avec des gros cumulus noirs sculte à l'horizon un panorama d'enfer, orange, rouge et noir, ahurissant. C'est sans aucun doute pour ces moments exceptionnels que je ne me lasse pas de ces traversées au long cours.

Pascal



L'équipage se retrouve vers 8h autour d'un bon petit déjeuner, ensuite séance de matelotage sous l'égide de Régis, nous nous exerçons sur du spectra , ces nouvelles matières sont exceptionnelles et faciles à travailler. L'humeur est joyeuse, Est-ce l'arrivée proche qui nous stimule, après le repas de midi avec Jean Louis et pascal nous entreprenons un grand

nettoyage du carré qui en avait bien besoin. Au large à babord un grand cata fait route au moteur sur Ténérife , contacté par VHF nous n'apprendrons pas grand-chose sur ce grand voilier pas très loquace.

Séance de matelotage



Les habitudes se prennent vite à bord en espace réduit, il est important de faire attention aux autres équipiers, de se noyer dans le groupe et faire corps.

Pour coaliser l'équipage quelques rites sont importants, l'apéritif, le café au changement de quart, la vaisselle, et sur ce bateau extrême les changements de voiles très lourdes font appel à tout l'équipage. Une erreur et c'est la casse assurée. Ayant tous beaucoup navigué nous avons rapidement compris le fonctionnement du bateau et le maniement des voiles.

Mais bien sûr chacun vit ces traversées à sa manière, en fonction de ses attentes, ses objectifs, sa culture marine et sa quête intérieure. Le marin par nature est un aventurier, sa planète n'a pas de limite, la mer est une source inépuisable de bonheur, de peines, un moyen fabuleux d'aller au bout de soi-même.

La mer ne s'apprivoise pas, nous nous y engageons humblement, naviguons prudemment, nous pouvons comprendre ses humeurs, profiter de ses largesses mais jamais nous ne la dompterons, c'est ce qui fait le piment de nos aventures océanes. Il faut être très masochiste pour faire route avec une amie aussi fourbe prête à vous trahir au moindre coup de vent.

Dimanche 25 novembre, 5h04 sur l'écran Lanzarote grossit au fil des heures, il nous reste 31 milles à parcourir au moteur car le vent est stabilisé plein ouest. Les réserves de gasoil s'amenuisent, 13 litres à bâbord, 40 litres à tribord. La circulation des bateaux se fait plus dense, la VHF crache ses appels lointains et mystérieux, véritable matière pour mon imagination fertile, notre ETA confirme une arrivée aux alentours de 10h.

Un changement d'équipage aura lieu à Puerto Calero, Pascal et Philippe nous quittent, Véronique la femme de Régis et sa sœur vont les remplacer. Un peu de féminité dans l'équipage ne fera pas de mal, une escale de deux jours est prévue pour réparer le J2 et avitailler le bateau en eau, en gasoil et faire un complément de vivres.

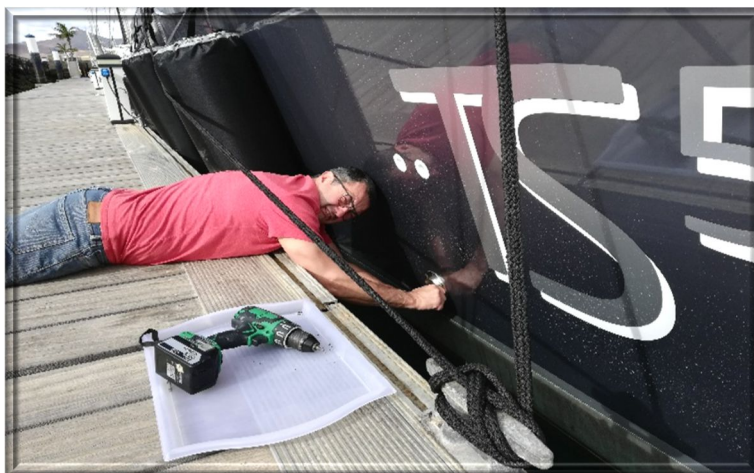
Lanzarote - Mindelo

Nous sommes depuis deux jours au port de Caléro sur l'île de Lanzarote. Pascal et Philippe nous ont quitté, le gasoil, l'avitaillement et toutes les réparations sont faites. Le chantier Varadéo nous a fait une superbe intervention sur le boîtier Antal de latte supérieure de GV, nous abandonnons la réparation du J2 qui nous aurait retardée et obligés d'annuler notre escale au Cap Vert.

Véronique et sa Sœur Soizic ont pris les affaires en main, au bout de la première matinée le bateau brillait comme un sous neuf. Pendant ce temps avec Régis et Jean Louis nous nous sommes attaqués aux infiltrations qui remplissaient le bateau, c'est vraiment surprenant qu'un bateau de cette qualité souffre de défauts de préparation aussi flagrants.



Elargissement des passages d'écoutes



Infiltrations d'eau au pot d'échappement

Revenons à notre convoyage, durant cette fin d'après-midi nous avons la visite des amis de Jean Louis, nos deux équipières ont été reçues pendant 4 jours chez ce couple vraiment sympathique. En attendant notre arrivée elles ont pu profiter de leur accueil pour visiter cette île volcanique d'une exceptionnelle beauté.

Mardi 27 novembre, nous appareillons pour le Cap Vert à 17 h, vent faible, beau temps. Après une petite heure de moteur nous touchons une brise de NE qui nous pousse inexorablement vers les côtes Marocaines. Comme toujours la nature commande, l'homme obéit, notre route ne sera pas directe.

La nuit est belle, la compagnie d'une troupe de dauphins vient animer mon quart, et quelques individus plus téméraires que les autres s'amuse à cachecache entre nos deux coques. À tribord le jour se lève et dans une aube brumeuse je distingue les feux du port de Laâyou. A la côte une guirlande de feux blancs, rouges et verts nous signale la flottille de pêche marocaine en pleine activité. Aucun bateau n'est équipé d'AIS, j'imagine mal traverser cette armada de nuit à 13nds !

Après le petit déjeuner, Jean Louis s'active désespérément sur sa canne à pêche, Régis et Véronique à la lessive, Soizic au bronzage et votre serviteur remplit son carnet de bord.



La lessive du bord.

Hallucine avale les milles à vitesse grand V le long de cette côte longiligne, déserte et sablonneuse. Par endroit un cap s'avance dangereusement vers le large, zone risquée où quelques cargos imprudents sont échoués depuis des lustres, leurs carcasses rouillées gisant à quelques encablures de la plage nous appellent à la vigilance.



De temps en temps quelques barques de pêcheurs nous voyant arriver de loin changent de cap pour prendre contact mais notre vitesse doit les surprendre alors rapidement ils abandonnent leur approche, d'ailleurs il eut été impossible de nous arrêter.

Au cas où nous les croiserions de près, je prépare un petit paquet étanche avec du chocolat et des gâteaux, vieux souvenir du Golfe d'Aden et de nos pêcheurs Yéménites.

Au dîner nous avons le plaisir de déguster une belle bonite qui par je ne sais quel miracle s'est fait prendre à 12nds. Jean Louis roule des mécaniques.

La soirée est belle, les avions en direction des Canaries ornés de leur flash-light tricolore cherchent une route parmi les milliers d'étoiles qui nous accompagnent. Nous avons quitté les côtes Marocaines au niveau du cap Falso Bojador et depuis le vent a bien fraîchi.

23h, je suis de quart jusqu'à 1heure, heure à laquelle nous empannerons. L'écran de l'Octopus V15.O.21 affiche des vents de 21.8 nds au 049°, une vitesse de 14,8 Nds avec des pointes à 18,2 nds, c'est un peu flippant d'autant que ces surfs s'accompagnent de vibrations aigües qui nous vrillent les oreilles. C'est Hallucine qui prévient « Tenez vous les gars ».



Depuis ce matin la température s'adoucit, je ressens physiquement le changement, plus besoin de blue-jean et de polaire, ça me va bien !

Je vais vous détailler la manœuvre d'empannage, la barre d'écoute est tout à l'arrière du cockpit, de chaque bord il y a deux gros winchs de 65 qui servent à toutes les manœuvres de GV.

1H du matin, nous sommes tribord amure sous spi lourd, vitesse 14nds, mer peu agitée.

- A- Bloquer les écoutes de GV avec les constricteurs* T et B pour libérer les deux winchs installés sur les deux côtés de la poutre arrière
- B- Ramener le curseur d'écoute de GV au centre de la barre d'écoute.
- C- Libérer le mat pivotant et reprendre l'écoute de GV carrément à fond avec les deux winchs, l'écoute étant circulaire.
- D- Ramener et tendre la contre écoute de spi, empanner la voile de 100 m2 Carbone 3D
- E- Libérer l'écoute de GV des winchs, la bloquer avec les constricteurs
- F- Passer le curseur de GV à bâbord.
- G- Repasser l'écoute de GV sur les winchs, les libérer des selftelling et les mettre au taquets situés sous les winchs, libérer les constricteurs en cas de survente
- H- Remettre le mat pivotant dans l'axe du vent

- I- Pendant ce temps un équipier s'occupe à passer le spi de 220 m² sur bâbord à l'aide du barreur
 - J- Remonter la dérive tribord et descendre celle de bâbord.
 - K- Reprendre son cap.
- *Les constricteurs sont des nouveaux systèmes de blocage d'écoutes ou de drisses.



Voilà le genre de sport à bord d'Hallucine, il faut être bien réveillé, anticiper la manœuvre et ne pas hésiter.

Autre sport pratiqué depuis l'arrivée de Véronique, le gainage. Véronique est professeur de sport en Guadeloupe c'est vous dire l'énergie et l'entrain, l'équipage a le droit à une séance tous les matins.



C'est avec plus ou moins d'assiduité et beaucoup d'éclats de rires provoqués par l'instabilité de la salle de sport, que nous nous prêtons à cette remise en forme.

Vendredi 30 novembre, 4h20, ce matin nous sommes à 100 milles de l'île de Boa Vista, première escale dans l'archipel du Cap Vert. 10 îles volcaniques perdues dans l'atlantique aux portes de l'Afrique, j'y reviens pour la 4^e fois avec toujours autant de plaisir.

Au croisement de toutes les routes maritimes atlantiques, ces îles sont l'emblème même des grandes histoires d'aventures, depuis des temps immémoriaux, marine à voile, esclavage, exploitation de sel et de minerais, refuge de marins déserteurs, baleiniers, sources inépuisables pour romancier.

10h nous croisons à 25 milles au large de l'île de Sal que nous allons contourner par le sud pour faire route sur San Nicolao.

Depuis Lorient nous avons réalisé une moyenne de 12 nds, une escale d'1 jour 1/2 à la Corogne et 2 jours à Lanzarote. Notre retard est largement rattrapé, dans cette descente vers le sud nous avons touché les alizés au large des côtes Marocaines par 24° N, vent constant de 20/23 nds, la mer c'est rangé doucement. Ce matin nous avons sur la hanche une belle houle de 3 mètres qui favorise quelques surfs à 22nds.

Vers 13 h dans un environnement brumeux la masse sombre de Boa Vista apparaît sur tribord, petit à petit les contours se dessinent permettant une approche prudente car nous n'avons pas de carte de détails, les parages sont malsains, une très forte houle explose sur la côte et sur les récifs qui marquent l'entrée du mouillage.

L'île est plate et sans arbres, devant nous la petite ville s'étale le long du rivage, sur la droite le vieux port où s'abritent une vingtaine de barques de pêche

Notre encre est protégé de la houle et du vent par une petite île et la terre. Dans 3/4 mètres d'eau sont mouillés 6 voiliers, nous sommes assez loin du petit embarcadère, le plan d'eau est toujours balayé par l'alizé mais la mer s'est calmée. Nous sommes arrivés au Cap vert !



Mouillage de Sal Rei sur l'île de Boa Vista

N'ayant pas d'annexe un autochtone (belge) venu dépanner un plaisancier nous débarque au petit appontement rustique construit en pierres de lave.



La pauvreté, l'abandon et le délabrement sautent aux yeux dès les premiers pas à terre. Les vieilles maisons portugaises en ruine peignent à évoquer la splendeur d'antan, à l'ombre des rues pavées somnolent de vieux chiens fatigués, nous marchons dans cette vieille ville portuaire sous un soleil accablant. Quelques échoppes colorées de réfugiés Guinéens égaient ces ruelles aux murs à peine enduits. Il n'a pas plu depuis 3 ans, les 7000 habitants sont approvisionnés en eau par une usine de désalinisation.

La première impression est plus que triste, heureusement le centre-ville est plus animé, les anciens bâtiments administratifs ont gardé leur charme, un début de développement touristique apporte un peu d'activité et de gaité à cette ile du bout du monde.

Dans leurs mains du coca-cola !



Nous louons trois quads et partons à la découverte des grandes plages fabuleuses et du désert intérieur de Boa Vista



Samedi 1er décembre, nous appareillons à 11h pour l'île de San Nicolao à 70 milles au NW, un alizé soutenu nous propulse à 18nds sur le petit village de pêcheurs de Carisal au sud de l'île.

Carisal, est un petit hameau hors du temps de 200 habitants loins de tout, vivant de la pêche et d'une culture vivrière cachée dans une petite vallée s'ouvrant sur la mer. Cette échancrure dans la côte est à l'origine d'une jolie baie profonde qui abrite une dizaine de barques.

Il y a une vingtaine d'années une conserverie de thons fournissait du travail pour toute la communauté, maintenant le village se désertifie, plus de travail, plus d'avenir pour les jeunes. Malgré tout l'accueil est formidable.



La baie de Carisal



L'échancrure à l'origine du village et l'accueil des pêcheurs



Un jeune pêcheur nous débarque

Après une visite rapide du village et la rencontre d'un écrivain allemand isolé dans ce coin du bout du monde, nous partons remonter la Ribera à la recherche des cultures et du point d'eau desservant la petite localité.

Une heure de marche sur un chemin de crête sec et caillouteux surplombant la coulée verte, contraste exceptionnel et surprenant dans ces îles volcaniques où il n'y a pas plu depuis des années

Dimanche 2 décembre. Cette nuit le vent nous a bercé bruyamment, des rafales de 30 /40 nds dévalant la montagne sifflaient dans le grément, des gerbes d'eau s'engouffraient entre les

deux coques giflant les parois du catamaran. Après avoir déposé la latte de corne brisée en deux morceaux, nous reprenons la route en direction de Mindelo sur l'île de Sao Vincente.

Nous croisons l'île de Santa Lucia pour venir vent portant embouquer le chenal d'entrée de la grande baie de Mindelo. Spectacle toujours aussi fort. Mindelo est bien sûr la capitale culturelle du Cap vert, la ville de Cesaria Evora mais aussi le port de commerce le plus Important de l'archipel.



Ma première visite remonte à 1996, depuis j'y suis revenu trois fois et à chaque escale j'ai pu constater avec étonnement l'extraordinaire développement de cette cité portuaire. Quel contraste entre le village perdu de Carisal, le mouillage de Sal Rey sur Boa Vista et cette ville moderne et attrayante.

Après avoir rangé Hallucine, nous dinons de poissons grillés dans un maquis capverdien et terminons la soirée devant un groupe musical dans une superbe maison coloniale des vieux quartiers du port.

Ce soir je me demande si je vais continuer ce récit car la traversée n'a plus d'intérêt pour le piètre écrivain que je suis. J'aime la diversité des îles, l'inconnu des escales et des rencontres, 7/8 jours de traversée sont une confrontation avec la mer et avec soi-même.

Le Cap vert / La Martinique



La marina de Mindelo a sans doute été construite pour accueillir les nombreux rallyes et autres transats qui se sont multipliées depuis une quinzaine d'années à la suite de la célèbre transat anglaise l'ARC.

La marina concentre un nombre important de plaisanciers, vagabonds des mer et aventuriers de tout poil venus réaliser leur rêve, le grand mythe de la traversée vers les îles ensoleillées.

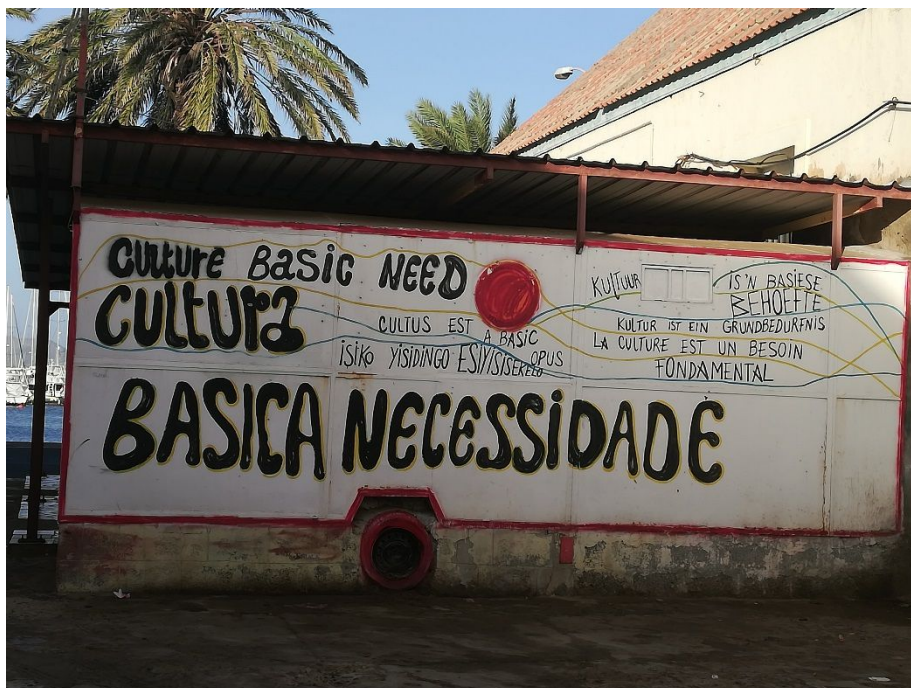
Notre TS 5 tranche parmi tous ces bateaux de tour-du-mondistes hyper surchargés, sa silhouette racée et provoquante attire tous les regards et malgré ce succès, nous ne sommes pas très à l'aise. L'accueil fut des plus sommaires, nous sommes installés entre deux monocoques sur une place trop petite pour nous, effrayés par le ragage provoqué par la houle qui agite le mouillage et les possibles dommages sur la très belle laque gris anthracite métallisée d'Hallucine. N'ayant pas d'annexe les pontons sont quand même bienvenus.

Notre escale de trois jours permettra à l'équipage de se noyer corps et âme dans cette très belle ville souriante, accueillante, vivante. La musique omniprésente accompagne le quotidien des autochtones au rythme des mornas et de la très belle voix de Césaria.



Quelques visites de musées nous ressuscitent l'histoire du Cap Vert et nous promènent dans le monde artistique des Capverdiens.





Puis ce sera une journée de trekking sur l'île de San Antao, la descente à pied du cratère et la découverte de la Ribera Paul et de Ponto Do Sol. Cette île verdoyante est considérée comme le jardin potager de Mindelo.

Nous appareillons le 5 décembre au matin, quelques souvenirs traumatisants de notre départ de Mindelo avec Toronto en 2016 me reviennent en flash, mais nos conditions sont différentes et c'est sous GV haute et spi lourd que nous disons adieu au Cap Vert.

Nous réaliserons la traversée en 9 jours et 20h malgré 3 jours d'alizé plutôt indolent, pour le reste du trajet Hallucine donnera tout son potentiel, nous offrant des surfs à 25 nds dans une symphonie à la Wagner, la coque bombardée par des lames en furie, les safrans hurlant en mode soprano accompagnés par le sifflement du gréement.

Rassurez-vous la majeure partie du temps fut agréable, le beau temps et des alizés favorables nous ont permis une traversée rapide et confortable, la glisse en toute sécurité est un luxe que nous a permis ce TS 5 bien conçu et optimisé au maximum par Régis.



La grande plateforme englobant le carré et le cockpit sur un même plan sans porte rigide procure un espace de vie important, la partie extérieure est protégée du soleil par un roof super rallongé.

Toutes les manœuvres sont ramenées au cockpit exceptées les drisses et les prises de ris.

Notre vie à bord a repris son rythme d'avant, deux heures de quart à partir de huit heures du soir, le premier quart faisant la vaisselle du diner et le quart du matin le petit déjeuner.

Vient ensuite la lecture, l'écriture, le travail sur écran pour déterminer la bonne marche de la « machine », le choix du routage en fonction des nouveaux gribbs.

Nos deux rossignols (Véro et Soazic) se mettent à la cuisine vers midi, repas, vaisselle café (dégueulasse) puis sieste, méditation, lecture.

Arrive la séance de gainage orchestrée par Soazic et sous l'œil vigilant de Madame Mère (Véro) drivant son équipe de quinquas et sexagénaires engourdis, session de rigolades assurée !

Quelques surprises ont parsemé notre route, l'arrivée à bord de trois daurades coryphènes, l'apparition en pleine nuit d'un trois-mâts école jouant les bateaux fantôme et nous gratifiant du spectacle merveilleux de sa mature illuminée à deux cent mètres de notre arrière ! nous nous demanderons toujours s'il nous avait repéré ?

Les nuits furent de plus en plus belles et par conséquence notre connaissance du ciel approfondie, Orion, Capella, Rigel et leurs amis n'ont plus de secret pour nous.



Nos deux rossignoles aux rires cristallins



Nous avons toujours gardé le spi lourd de 220 m2 et la GV haute, nos empannages de nuit comme de jour furent bientôt maîtrisés à la perfection, signe de la parfaite entente entre nous.

Les côtes de la Martinique apparaissent le 14 décembre, à 10 heures Hallucine était ancré dans l'anse Maroquet cachée derrière la mangrove coté Est, loin des vieux croutons des affaires maritimes et de l'administration des douanes, le temps de mettre tous les papiers en ordre. Voilà en résumé notre superbe traversée.

Merci à Régis, Véronique, Soizic, Jean Louis, Philippe et Pascal d'avoir par leurs compétences, leur gaité et leur générosité rendu cette traversée magique. Je n'oublie pas Hallucine qui est le bateau le plus performant sur lequel j'ai pu embarquer.

Cap'tain Philou



Régis dans ses rêves

Hallucine

Un grand catamaran bleu anthracite

Sort de la nuit, striant les flots

De sa longue signature blanche

Les exocets fuient à tire d'aile

Devant ses étraves agressives

Les dauphins crient à la trahison

Même les daurades décrochent

De Lorient à la Corogne

De Lanzarote au Cap Vert

Certains disent avoir vu

Un fantôme dans la nuit

D'autres racontent l'histoire mythique

D'un grand oiseau aux ailes noires

Croisant dans les îles du soleil

A la vitesse de l'éclair

Ce n'est pas une hallucination

Car Hallucine porte bien son nom

Son capitaine court les océans

A la conquête de l'aiguière d'argent

Rien ne l'arrête pour gagner quelques nœuds

Il défie les vents d'est en ouest

Et quand les safrans rugissent

Alors le capitaine sourit.

PB. (Transat Nov. / déc. 2018 à bord d'Hallucine)