

Retour d'expériences

Préambule : Nous n'avons pas de leçons à donner à quiconque, et chacun navigue comme il veut, les difficultés rencontrées et les solutions qu'on a trouvées sont avant tout personnelles mais peuvent toute fois aider à anticiper les voyages avenir.

Voici quelques conseils qu'on peut donner à ceux qui veulent se lancer dans l'aventure.

Météo

Se souvenir qu'on peut naviguer partout sur la planète (ou presque), mais pas n'importe quand...

Ouvrage de référence pour les saisons cycloniques et les circumnavigations :
Routes de Grande Croisière de Jimmy Cornnel.

Nous n'avons jamais navigué en période cyclonique, mais tout de même passer une saison cyclonique en Nouvelle Calédonie, à proximité des trous à cyclone.

On a facilement accès sur Internet, aux fichiers GRIB, il faut seulement savoir les lire.
S'ils annoncent 10 nœuds, cela veut dire 10 à 15 nœuds établit, rafale à 20.
S'ils annoncent 25 nœuds, cela veut dire 25 à 30 nœuds établit, rafale à 35.
Etc...

Globalement sur les océans la météo est fiable à plusieurs jours, on a enregistré une seule grosse erreur de prévision sur la côte Marocaine, ils prévoyaient un vent très faible 5 nœuds, et on a bien eu 20 à 25 nœuds, tant mieux c'était du portant...

Certaines zones par contre, sont plus changeantes et difficilement prévisibles comme :
La Méditerranée en général, les détroits en particulier, où les vents sont sous évalués comme aux îles Canaries.

Les zones intertropicales qu'on a traversées étaient assez stables, excepté la mer de Corail.

Pour nous, il était essentiel de disposer des infos météo au large, nous avons choisi d'utiliser la BLU avec un abonnement Sailmail à 270 dollars par an, on recevait les mails et on avait les fichiers Grib qu'on voulait.

On n'a jamais essuyé de tempête en mer, les vents les plus fort que nous avons rencontré c'était en Atlantique pendant la première semaine de la traversée, on avait 35 nœuds établit avec des rafales à 45 / 50 au passage des grains. (Grand voile au bas ris avec rien devant ou trinquette arrisée) creux de 6 mètres tout de même.

CNED

Les cours du CNED sont bien faits, on a enseigné à bord tout le collège de la 6^{ème} à la 3^{ème}. Par contre pour avoir un interlocuteur c'est plus difficile, il faut insister...

A savoir, il faut absolument terminer et envoyer toutes les évaluations avant la date prévue, sinon ils ne veulent pas réinscrire pour l'année suivante, évidemment ils ne vous donnent cette info qu'au dernier moment...

Important, si vous souhaitez obtenir la scolarité gratuite pour vos enfants :

Pour inscrire et réinscrire ses enfants, chaque année il faut obtenir l'autorisation de l'inspecteur d'académie, qui demande une copie des papiers du bateau, un justificatif de vos activités et un itinéraire détaillé des escales prévues.

Faites vous expédier les cours à une adresse en France ou en territoire Français.

Dans l'itinéraire ne mentionner que les escales Françaises, car selon les inspections académiques, si vous faites escale à l'étranger, alors vous ne pouvez prétendre à la scolarité gratuite et devrait déboursé pas loin de 1200 euros par enfant.

Dans votre demande écrite motivez votre demande pour le motif suivant : Itinérance

Une fois que vous avez l'autorisation de l'inspecteur d'académie, l'inscription peut avoir lieu. Les cours sont expédiés, on les reçoit en général en septembre après la rentrée scolaire... Prévoir une escale suffisamment longue...

Accès Internet

Dans les ports ou au mouillage, il y a souvent la possibilité de se connecter sur un réseau Wifi.

1 : vous avez un ordi portable et vous vous déplacer avec au bistrot.

2 : vous pouvez capter en restant à bord et vous allez au bistrot juste pour avoir le code de connexion et boire un coup évidemment...

Pour cela il faut une bonne antenne (installée en hauteur) et aussi un amplificateur.

Nous avons du matériel pour camping-car (Maxonde) que nous avons tropicalisé (c'est-à-dire démonté et recouvert tout les composants et cartes électroniques de deux bonnes couches de vernis de tropicalisation).

L'autre possibilité c'est le 3G (ou 4G), chaque opérateur vend sa clef et sa carte SIM, c'est plus ou moins cher selon les pays. Le problème de ces clefs c'est qu'elles sont verrouillées et il faut en racheter une dans chaque pays...pour ne pas avoir à le faire, il y a deux possibilités :

Soit avoir une clef 3G non verrouillée et programmable pour tout opérateur, on en a trouvé une en Indonésie.

Soit s'équiper d'un smartphone moderne déverrouillé, pouvant se transformer en hotspot Wifi.

Comme cela, la carte SIM suffit et tous les appareils du bord peuvent se connecter au réseau.

Assurances

Elle est indispensable pour le bateau, souvent réclamée dans les ports, par contre les assurances tous risques pour un tour du monde sont hors de prix, c'est tout simplement de l'escroquerie. (2500 à 3000 € par an pour notre vieux bateau de 39 ans...)

Nous avons trouvé une assurance au tiers valable en tout point du globe, qu'on a complété avec diverses options, comme le rapatriement en cas de naufrage ou d'urgence médicale, prise en charge des frais médicaux d'urgence sur place, et des frais de recherche en mer.

C'est l'AGPM, ça nous coûte 86 euros par an.

Sécurité sociale

Surtout ne leur dites pas que vous partez... même si vous avez travaillé toute votre vie, ils vous couperont vos droits avec un empressement déconcertant, la MGEN m'a radié au bout de trois mois, il a fallu batailler, plusieurs mois pour qu'il consente à m'accorder les 1 an réglementaire...

Conseil : garder une adresse postale en France.

Dans le fond la sécurité sociale et les mutuelles ne sont utiles qu'en France, et il est important de retrouver ses droits dès son retour.

A l'étranger les frais médicaux sont dérisoires, sauf évidemment si vous êtes gravement malade et de toute façon pour être bien soigné il vaut mieux dans ce cas rentrer au pays.

Pour nous les assurances santé sont inutiles et coûteuses, une assurance rapatriement c'est suffisant.

Sécurité active

Premier risque majeur la chute à la mer, pour s'en prémunir il faut tout d'abord se rappeler le bon vieux principe « un main pour soi, une main pour le bateau », mais c'est largement insuffisant... on a des lignes de vie en sangles qui permettent de circuler avec le harnais en tout point du bateau.

Dès que les conditions de mer se détériorent et la nuit, toutes les manœuvres sont effectuées attachés.

La porte d'entrée est mise en place chaque nuit quelles que soient les conditions.

Dans la journée lorsque le capitaine dort, il faut rester dans l'entrée ou que l'équipage se surveille mutuellement.

Second risque la collision avec un autre navire, sur ce point on est équipé d'un AIS émetteur récepteur, avec alarme, et la nuit le radar tourne en permanence avec l'alarme à 4 nautiques. Bref en dehors des zones à fort trafic on peut dormir, évidemment que d'un œil...

Troisième risque la santé de l'équipage

Sur ce point on avait fait faire toutes les vaccinations (fièvre jaune, hépatite A et B, rage) au Centre des Maladies Tropicales de l'hôpital nord.

On est parti avec une pharmacie conséquente, (on avait à bord des antibiotiques injectables pour mettre sous silence une appendicite) heureusement on en a pas eu trop besoin...

Sécurité passive

Naufrage :

Evidement une survie révisée, mais en plus nous avons un sac étanche contenant entre autre une balise de détresse Cospas-sarsat et un téléphone satellite Immarsat pro dans une housse étanche.

Sur le téléphone sont enregistrés les n° du SAMU de Toulouse et celui du CROSS Gris Nez.

Avant et régulièrement pendant chaque grande traversée, on passait un mail au Cross Gris Nez pour les informer de notre route et de notre position.

Précautions de sécurité :

La porte du bateau est fermée chaque nuit en mer comme aux escales.

On a à bord un extincteurs lacrymogène et un au poivre plus un taser de 1 000 000 de volts.

On peut de l'intérieur éclairer fortement le pont et le cockpit tout en déclanchant une alarme à l'extérieur.

Heureusement ça n'a servi à rien, seulement à nous rassurer.

Lorsqu'on quitte le bateau pour plusieurs jours, toujours le laisser dans un lieu sûr et gardé.

Ne pas se balader avec des signes extérieur de richesses dans des pays pauvres...pour nous ce n'est pas bien difficile, à part l'appareil photo on n'a pas grand-chose à cacher.

Equipement indispensable

Il y en a beaucoup...dans l'ordre du plus utile au moins :

Des bonnes voiles et un gréement à toutes épreuves.

Un régulateur d'allure (ou un pilote qui fonctionne avec un coefficient de sécurité de 200 %)

Un bon moteur

Un Ipad pour la navigation (cartes, routes, positions, marées, météo, skype, etc...)

Une bonne réserve d'énergie (on a à bord 600 ampères plus 100 pour le moteur).

De quoi recharger les batteries

Une capote pour se protéger du soleil

Un réfrigérateur avec glaçon (pour le capitaine)

Un dessalinisateur

Une douche extérieure à l'eau douce et une à l'eau de mer (filtrée) ça permet de faire de grosses économies d'eau douce.

Et une bonne trousse à outils pour maintenir en état de fonctionner tous ces équipements...

Humanitaire en direct / troc

A plusieurs occasions nous avons fait du troc ou des cadeaux, nous avons emporté des dizaines de tee-shirt neuf avec l'écusson de la Provence, on a aussi échangé des régimes de bananes contre du maquillage (il n'y a pas beaucoup de choix sur les îles du Pacifique).

On a aussi transporté quelques bouteilles de vin de France.

Aux Marquises il y a plein de fruits, on a chargé en bananes, citrons et pamplemousses,

lorsqu'on est arrivé au Tuamotu, on les a échangés contre du poisson (de délicieux mérours).

A Madagascar, ils n'ont vraiment pas grand-chose, donc ils ont besoin de tout...vieilles voiles, vieux cordages, bout de tuyau, fil de pêche, casquettes, harpon, etc tout est bon pour faire des échanges ou simplement rendre service.

Bakchich et corruption

Aucun bakchich versé, aucune tentative de corruption sérieuse.

Dans bien des pays, comme : le Maroc, République Dominicaine, Panama, l'Equateur, l'Indonésie, l'Ile Maurice, Madagascar, l'Afrique du sud, on voit dans chaque poste de douane et de police des affiches avec un N° de Tel en cas de tentative de corruption, Une brigade spéciale est chargée de la lute anti-corruption et ça semble fonctionner puisqu'on n'y a pas été confronté.

Après, il faut être attentif et ne pas faire les formalités n'importe où, toutes les places n'ont pas la même réputation, Internet est pour cela un bon outil d'information.

Au Maroc on s'est arrêté à Rabat, la capitale, le port est hyper sécurisé et à Agadir la cité balnéaire.

D'autres on tenté des escales comme Safi et se sont fait raquetté du genre 100 € pour qu'on leur rende les papiers du bateau...

A Saint Domingue on s'est arrêté à Marina Casa De Campo une réserve pour milliardaire, où tout est bien cadré.

En Equateur, on a fait escale à Bahia de Caraques où il y a une marina sur bouée qui s'occupe des formalités, d'autres se sont arrêtés plus au sud et ça leur a coûté très chers...

A Madagascar, à Nosy bay, ils ont commencé à dire « il fait chaud, on a soif » c'était le signal pour demander une rallonge, un petit cadeau, j'avais été averti par les autres yachtis.

Je leur ai donné deux boites de Paracétamol, ils ont fait la gueule, mais ils les ont prises...

Pour les formalités de départ, pareil, cette fois j'ai dit à l'agent que c'était de la corruption, que la corruption gangrenée un pays et l'empêché d'avancé, il ne pas laissé en dire plus, mes papiers ont été tamponné dans l'instant et je pouvais partir...

Par contre certain pays comme l'Indonésie, on du mal à se moderniser, les formalités sont tellement complexes qu'aucun agent ne les maîtrise vraiment, on a fait la santé à Saumlaki, l'immigration avec tampon des passeport à Kupang, la marine (de guerre) à Bali.

Bref une administration archaïque, mais à aucun moment on nous demandé des bakchichs.

Si c'était à refaire

On n'achèterai pas de machine à laver le linge (même pas cher) ça ne sert à rien, et ça prend de la place, on peut faire laver son linge pour pas très cher dans tout les pays du monde.

On s'est débarrassé de la notre à Nouméa avec grand plaisir.

On s'équiperait d'un anémomètre fiable avec alarme de vent fort (pour le mouillage) qu'on monterait à la table à carte.

On s'équiperait d'un loch qui indique la vitesse surface (le notre ne donne que la distance parcourus, on l'excuse il a l'âge du bateau 39 ans)

On partirait avec des voiles neuves de très bonne qualité.

(Nous avons déchiré absolument toutes nos voiles...)

On partirait avec plus d'argent, il en manquait un peu à la fin du voyage...

On prendrait plus de temps, un tour du monde entre 5 et 7 ans.

On s'équiperait d'un vérin de pilote automatique beaucoup plus puissant (on en a cassé trois) et d'une télécommande pour le pilote.