

# CROISIÈRE À BORD DE MINDELO

(mi-novembre 2015 à début avril 2016)

**DEUX OU TROIS CHOSES ... ET PAS MAL D'AUTRES**

*par ordre alphabétique (10 pages)*

## **AÉROPORTS, COMPAGNIES, BILLETS D'AVION ET BAGAGES**

L'aéroport d'arrivée aux Canaries en début de croisière est celui d'ARRECIFE sur l'île de Lanzarote. Éventuelle solution de dépannage : l'aéroport de LAS PALMAS (lorsque le bateau se trouvera à Gran Canaria).

Site de l'aéroport de Lanzarote, où vous trouverez les compagnies qui le desservent :

<http://www.aena.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Lanzarote/es/Page/1048607597321/>

En cours de croisière, nous pouvons envisager un débarquement/embarquement – en fonction de la date et avec notre accord – sur l'un des aéroports suivants : ESPARGOS sur l'île de Sal, RABIL sur l'île de Boa Vista, DAKAR ou ZINGUICHOR au Sénégal ou SÃO PEDRO sur l'île de São Vicente (ville de MINDELO).

L'aéroport le plus proche pour le retour du Brésil est celui de RECIFE. La compagnie Condor offre généralement les meilleurs tarifs :

<https://www.condor.com/fr/index.jsp>

Pas de valise rigide incompressible ; plutôt des sacs de toile faciles à plier et à mettre dans un coffre de bateau. N'emportez pas toute votre maisonnée : un sac de soute chargé à 20 kg + un sac de cabine de 5 à 10 kg doivent suffire. La place est mesurée dans un bateau et les compagnies low cost font payer très cher le surpoids de bagage.

Mieux vaut éviter de prendre son billet retour à l'avance (sauf s'il peut être échangé ou remboursé). **Personne n'est à l'abri des impondérables...**

## **APPRENDRE À NAVIGUER**

Les bases de la navigation à voile s'acquièrent assez rapidement, une fois qu'on a eu le temps de réfléchir à la manière dont progresse un voilier, à ses réactions au vent et à son comportement sur la mer. Il faut juste écouter, observer, lire et ... pratiquer.

Ensuite, il y a la partie navigation proprement dite, c'est-à-dire les principes qui permettent de tracer la route d'un bateau en tenant compte des éléments extérieurs et la maîtrise des auxiliaires électroniques, le choix des voiles et les réglages, qui dépendent des caractéristiques propres à chaque voilier, l'acquisition des règles de sécurité et les manœuvres de port, qui représentent les opérations les plus délicates.

Chaque équipier participe aux manœuvres et aux tâches en fonction de ses aptitudes physiques, de ses qualifications, de son expérience, de ses intérêts et des nécessités du bord. Dès qu'on aborde ou qu'on quitte un ponton, qu'on mouille l'ancre, qu'on réduit la voilure, qu'on grée une



nouvelle voile, en un mot dès qu'on fait quelque chose qui requiert la participation coordonnée et simultanée de plusieurs équipiers, on est en manœuvre.

La période de manœuvre, généralement courte et intense, contraste avec le temps de navigation en haute mer, où l'activité est plutôt réduite, et elle nécessite de la concentration.

Au début, j'explique en détail le but de la manœuvre, comment ça se passe, pourquoi on fait comme ci plutôt que comme ça et qui doit faire quoi. Ensuite, l'habitude vient et l'équipage se rode ; comme dans toute activité humaine, il vaut mieux comprendre ce qu'on fait et pourquoi on le fait.

En cas de loupé (ça arrive parfois, notamment dans des circonstances imprévisibles), je dirai qu'il n'est jamais agréable d'abîmer le bateau, mais il vaut mieux ça qu'une blessure ou une noyade. Un voilier de croisière est un poids-lourd qui ne se manie pas comme un dériveur sportif !

## **ASSISTANCE et ASSURANCE**

Les deux concepts sont distincts : l'assistance est l'aide apportée à quelqu'un lorsqu'il se trouve dans une situation délicate ; l'assurance est la compensation prévue par un contrat dès lors que survient un sinistre.

En navigation, le bateau et son équipage sont assistés et assurés par la MACIF (décès, invalidité, rapatriement) ; en revanche, à terre, en cas d'accident, de maladie grave ou de dégâts dont vous êtes reconnu(e) responsable, il est important de disposer d'une assistance personnelle (pour un éventuel rapatriement sanitaire) et d'une assurance individuelle R.C. et santé couvrant l'étranger hors U.E.

**Attention ! L'assurance des cartes bancaires ne fonctionne que lorsqu'on utilise un transport public payé avec la CB.**

## **COMMUNICATIONS ET SÉCURITÉ**

En mer, la sécurité repose d'abord sur un comportement adapté aux circonstances et sur des matériels indispensables (gilets de sauvetage, harnais et lignes de vie) ; sans compter un radeau de survie auto-gonflable en container pour 6 personnes acheté en 2013 et révisable en 2016.

Les systèmes de communication sont toutefois déterminants, pour prendre la météo, appeler un bateau, émettre un appel de détresse...

Dans les marinas, il y a généralement un réseau wifi ; mais il n'est pas toujours au top et il faut parfois aller chercher les cartes météo et son courrier électronique dans un cybercafé.

En navigation côtière, nous sommes pratiquement toujours à portée d'un émetteur de téléphonie mobile, sauf le long des côtes à très faible densité de population. Mais, en dehors de l'Union européenne, les communications vers la France sont hors de prix ! Personnellement, dans tous les pays, j'utilise une carte SIM locale et, le plus souvent, j'appelle via la wifi en utilisant Skype ou Libertalk (logiciel SFR qui n'a pas encore vraiment fait ses preuves).

Nous avons à bord 3 radios qui permettent de communiquer et de transmettre éventuellement un appel de détresse : une VHF portable (portée limitée à quelques MN), une VHF fixe (portée limitée à environ 30 MN) et une BLU marine (portée approx. : 200 MN) ; sans compter une paire de talkies-walkies.

Par ailleurs, le long des côtes, la position, le cap et la vitesse du bateau sont transmises aux services de contrôle du trafic maritime ou aux autres bateaux par l'AIS (authentication and identification system), qui peut aussi envoyer un signal de détresse relayé automatiquement par

les radios des bateaux croisant à proximité. On peut retrouver « Mindelo, sailing ship, FR » sur le site suivant, lorsqu'il est en navigation et qu'il n'est pas trop éloigné d'une antenne relais.

<http://www.marinetraffic.com/fr/>

Une balise satellite de détresse munie d'un GPS (ou EPIRB, *emergency position indicating radio beacon = radio-balise de secours et de géolocalisation*) se trouve à bord ; elle permet d'alerter un centre de secours via le réseau COSPAS-SARSAT (*International satellite system for search and rescue = Système international de satellites pour la recherche et le sauvetage*) de couverture mondiale et à un avion de recherche de nous localiser.

Voir : <http://www.cospas-sarsat.org/index.php?lang=fr>

Il y a aussi notre blog de voyage à l'adresse suivante

<http://www.uneinvitationauvoyage.eu>

consultable par tous, sur lequel nous mettrons régulièrement des cartes postales (du moins, à chaque fois qu'une connexion wifi sera à portée d'antenne).

Sur ce blog se trouve aussi une icône bleue représentant un voilier, permettant aux terriens de savoir où nous nous trouvons. Une balise de tracking satellite SPOT2, envoie à intervalles réguliers notre position qui apparaît sur une carte zoomable. Bien entendu, ce lien ne donne une position que lorsque le bateau navigue et que la balise est active.

Il faudra toutefois préciser à vos proches qu'un module de transmission électronique par satellite n'est jamais fiable à 100 % et que, si la trace du bateau disparaît de leur écran, cela ne signifie nullement que nous sommes au fond de l'océan !!!

## **DÉBARQUEMENT**

Suite à un accident, une maladie ou simplement une mésentente durable, un débarquement non programmé est toujours possible. Dans ce cas, la participation journalière déjà versée correspondant aux journées où l'équipier n'est plus à bord sera restituée.

En ce qui concerne les allées et venues vers le rivage lorsque le bateau est à l'ancre, nous disposons d'une annexe (un bateau pneumatique équipée d'un petit moteur hors-bord). Elle ne peut transporter que 4 passagers ; si nous sommes 5, nous nous organiserons en conséquence.

À Dakar, c'est la navette du CVD (cercle de voile de Dakar) qui nous véhiculera.

## **EAU ET ÉLECTRICITÉ**

Il y a un évier de cuisine 2 bacs, 2 cabinets de toilette indépendants (avec douche, lavabo et W.C.) et une douchette sur la plate-forme de bain à l'arrière du bateau. Nous pouvons embarquer 600 litres d'eau dans des réservoirs en inox et, si nécessaire, fabriquer de l'eau douce grâce à un dessalinisateur fonctionnant avec le générateur de bord.

Il y a aussi un robinet d'eau de mer permettant d'économiser, pour certaines tâches, l'eau douce. Une toile de récupération d'eau de pluie reliée aux réservoirs est également prévue. La consommation doit être malgré tout très raisonnable ; elle ne peut être comparée avec ce que l'on consomme chez soi !

L'eau potable provient de 3 sources possibles : les bouteilles embarquées, le dessalinisateur ou l'eau des réservoir filtrée par un purificateur d'eau.

Il y a à bord du courant en 12 v et en 220 v (grâce un convertisseur) : le bateau produit son électricité à partir de 3 alternateurs activés par le moteur, de 3 panneaux solaires de 130 w chacun, d'une éolienne D400 et (le moins souvent possible) du générateur à essence. Cette électricité est d'abord consommée par le pilote automatique, les feux de navigation, la radio, les instruments d'aide à la navigation et le réfrigérateur. Comme avec l'eau, on doit se montrer économe.

Les 9 batteries de bord ont été remplacées en 2014 par des batteries AGM ou gel à décharge profonde.

## **ENTRETIEN DU BATEAU**

L'Amphitrite n'est pas un modèle de série industrielle, mais un voilier construit de manière artisanale aux gabarits impressionnants ; c'est un bateau lourd, stable, solide et marin.

Il est entretenu très régulièrement, à la fois par des artisans et par moi-même, et le matériel ancien ou déficient est remplacé.

Mais les vagues, le soleil et le vent soumettent un voilier à de fortes contraintes et le matériel de bord est exposé à l'air salin, souvent à l'humidité ou aux embruns ; d'où la survenue toujours possible d'une panne (le plus souvent mécanique ou électrique). Nous avons à bord un outillage et des pièces de rechange, afin de pouvoir remédier aux problèmes les plus courants.

## **FEUILLE DE ROUTE**

Se reporter aux cartes qui sont sur le site Internet (rubrique Blog de Nav).

Le plan de route vers le Brésil représente un itinéraire prévisionnel partant de l'île de La Graciosa (Canaries).

La destination est Jacaré, où se trouve une marina fluviale dirigée par deux Français ; elle est située sur le rio Paraíba (au nord de RECIFE à proximité de JOÃO PESSOA). Notre bateau y restera de mai à novembre 2016, avant de repartir vers la Guyane et les Caraïbes, où nous passerons l'hiver suivant.

<http://www.marina-jacare-village.com/wordpress/>

[http://www.amelcaramel.net/PDF/GUIDE\\_bresil\\_jacare\\_total.pdf](http://www.amelcaramel.net/PDF/GUIDE_bresil_jacare_total.pdf)

À l'arrivée, si nous choisissons l'option la plus longue (incluant le Sénégal), nous aurons parcouru plus de 4 000 MN (1 mille nautique ou MN = 1,852 km = une minute de l'arc terrestre reliant le pôle nord au pôle sud), soit environ 30 jours de mer sur une croisière d'une durée approximative de 140 jours (21,4%). Ça laisse du temps pour la randonnée, la découverte, la baignade et les rencontres !

S'agissant de la répartition du temps de croisière, les durées sont très approximatives et dépendent des conditions météo et des options retenues. Nous pouvons choisir, d'un commun accord, de rester plus longtemps dans un endroit agréable et de zapper les sites moins plaisants, l'objectif étant d'atteindre le Brésil continental fin mars/début avril 2016 :

**Canaries** : 2 à 3 semaines, de la mi-novembre à mi-décembre 2015.

**Navigation des Canaries vers les îles du Cap-Vert** : environ 6 jours

**Îles orientales du Cap-Vert** : 10/15 jours

**Navigation vers Dakar** : un peu plus de 3 jours

**Sénégal** : un mois à partir de début ou mi-janvier 2016 ; quelques jours à Dakar pour les formalités, le reste dans le Sine Saloum ou en Casamance.

**Navigation vers le Cap-Vert** : environ 3 jours jusqu'aux îles orientales + un peu plus de 24 heures pour atteindre la ville de Mindelo  
**Îles occidentales du Cap-Vert** : entre début février et la mi-mars 2016  
**Transat** : à partir de la mi-mars 2016  
**Arrivée au Brésil continental** : fin mars/début avril 2016.

Autre option : partir du Sénégal pour le Brésil. Dans ce cas, l'exploration des îles cap-verdiennes sera plus longue.

## FORMALITÉS ET TAXES D'IMMIGRATION

*[N.B. On ne peut pas parler de stabilité dans ce domaine. Les formalités et les taxes peuvent changer du jour au lendemain]*

Ce que j'ai pu lire et apprendre d'autres navigateurs :

**Canaries** (espace Schengen) : néant.

**Cap Vert** : celui qui vient par avion doit payer 45 € pour obtenir un visa ; en bateau, ça ne coûterait presque rien ; formalités à accomplir dans chacune des îles.

**Sénégal** : environ 10 € pour le bateau + visa d'entrée de 52 € (par personne) introduit en 2013 et supprimé en mai 2015 ; à confirmer.

N.B. Il n'est pas possible de rester plus d'un mois au Sénégal, à moins de mettre le bateau sous douane, ce qui impliquerait d'assez longues formalités et un coût nettement plus élevé.

**Îles Fernando de Noronha (au large du Brésil)** : Magnifiques, mais le montant des taxes est élevé (c'est une AMP = aire marine protégée) ; entre la taxe d'ancre et la taxe écologique, 400/450 Reais, soit 120/135 € par jour à partager entre 4 ou 5 personnes. Nous n'y resterons que 2 ou 3 jours, en fonction de nos moyens.

NB : Il est possible d'y faire son entrée au Brésil.

[http://www.amelcaramel.net/PDF/GUIDE\\_bresil\\_fernando\\_noronha.pdf](http://www.amelcaramel.net/PDF/GUIDE_bresil_fernando_noronha.pdf)

<http://www.noronha.pe.gov.br/>

**Brésil** : pas de visa exigé et des droits d'entrée sur le territoire apparemment peu élevés ; à préciser.

À l'arrivée, on obtient gratuitement un visa de 90 jours, moyennant la **présentation d'un relevé bancaire attestant de vos ressources (la police fédérale exige 50 reais/jour)**.

1 Réal = 0,227 € (au 20/10/2015), soit environ 4 Réais pour un Euro.

Ce séjour est non renouvelable (sauf pour les Anglais et les Suisses !). En théorie, il faut ensuite ressortir 90 jours du Brésil pour avoir de nouveau droit d'y séjourner 90 jours supplémentaires.

## HYGIÈNE, PROPRETÉ ET RANGEMENT

À l'intérieur, sans tomber dans une maniaquerie excessive, nous faisons de notre mieux pour maintenir le bateau dans le meilleur état d'habitabilité possible. C'est une condition impérative pour préserver notre santé et assurer notre sécurité.

Une serviette qui traîne par terre, un mobile ou un verre qui traverse brusquement le bateau sous l'effet d'une vague ou un robinet mal fermé sont des sources d'accident ou de gâchis.

Dans le cockpit et sur le pont, chaque objet utilisé (jumelles, manille, coussin, amarre, couteau, échelles, manivelle, lampe, pare-battage, etc.) doit retrouver sa place initiale. Sinon, au plus mauvais moment, généralement quand le vent souffle en rafale, on court après l'indispensable ... qu'on ne trouve jamais.

## **INFORMATIQUE**

En plus de l'informatique marinisée propre à la navigation, il y a à bord un ordinateur portable destiné à toutes sortes d'application (nautiques ou personnelles).

Pour télécharger votre APN (appareil photo numérique) lorsque la carte est saturée, récupérer les superbes photos des autres participants et conserver la documentation nautique ou les programmes qui vous intéressent, je vous conseille d'emporter un DDE (disque dur externe) ; ça ne coûte pas très cher, c'est léger, c'est plus fiable, plus rapide et ça peut contenir beaucoup plus de données qu'une clé USB.

## **LINGE DE BORD ET LITERIE**

Des torchons, des essuie-main, des draps, des couettes, des duvets et des oreillers sont à bord. En revanche, il vaut mieux que vous ayez quelques serviettes et une sortie de bain.

Il y a à bord une petite machine à laver semi-électrique permettant de laver le petit linge et, dans les marinas ou dans les villes, on trouve généralement des laveries.

## **MÉTÉO**

Le vent dominant sur notre parcours est l'alizé, un vent régulier généré par l'anticyclone centré sur les Açores et soufflant grosso modo du NE vers le SW entre 15 et 30 nds. Les possibles variations (annoncées) se produisent lorsque l'anticyclone monte vers le nord et laisse le passage aux dépressions d'ouest.

Dans la ZIC (zone de convergence intertropicale ou Pot-au-noir, située généralement au nord de l'équateur), les vents sont absents ou désordonnés et la pluie parfois abondante.

La météo n'est pas une science exacte, mais elle a accompli d'énormes progrès ces dernières années et les erreurs dans les grandes tendances sont devenues rares.

Avant de quitter un rivage, nous téléchargeons les cartes de météo marine (les grib) pour une semaine.

Logiciel utilisable pour télécharger des cartes de météo marine dans un ordinateur : ZyGrib ; applications pour smartphones : sailgrib ou flygrib ou mobilegrib.

De plus, il y a à bord une station météo et un navtex (fax météo), sans compter les radios qui permettent de capter les bulletins émis par les stations.

## **MOUSTIQUES**

Nous prévoyons de quoi éviter l'intrusion de ces petites bêtes, mais il vaut mieux que chacun pense à son confort : bracelet, citronnelle, répulseur...

<http://alternatives.blog.lemonde.fr/2012/07/18/5-remedes-naturels-anti-moustiques-vraiment-efficaces/comment-page-5/>

<http://www.cfaitmaison.com/divers/moustique.html>

*Que choisir (juillet 2015)* indique comme le plus efficace le spray répulsif « Insect écran familles » :

[http://www.amazon.fr/gp/product/B00W48G4RE?psc=1&redirect=true&ref\\_oh\\_aui\\_detailpage\\_o01\\_s00](http://www.amazon.fr/gp/product/B00W48G4RE?psc=1&redirect=true&ref_oh_aui_detailpage_o01_s00)



Mais il y a aussi une version tropicale :

[http://www.amazon.fr/gp/product/B003V0BML2?psc=1&redirect=true&ref\\_=oh\\_aui\\_detailpage\\_o00\\_s00](http://www.amazon.fr/gp/product/B003V0BML2?psc=1&redirect=true&ref_=oh_aui_detailpage_o00_s00)

### **PARTICIPATION FORFAITAIRE**

Elle ne correspond pas à la location du bateau ou d'une couchette, mais simplement aux frais de voyage incontournables que sont la nourriture, les boissons, le carburant, les frais de port, l'usage et le bris accidentel du matériel, l'entretien courant, le lavage du linge du bateau...

Seuls les frais de restaurant (facultatif), les taxes d'immigration ou écologiques (cf. supra) et les dépenses personnelles ne relèvent pas de cette participation.

### **PIÈCES D'IDENTITÉ**

Le passeport est **incontournable**. Attention à la date d'expiration ! Au Brésil, il doit avoir encore **6 mois de validité**. Le permis de conduire peut être utile.

Il est important de scanner et de transférer vos documents personnels importants sur votre disque dur ou sur un e-cloud.

### **POSITION DU BATEAU**

Pour nous repérer sur le vaste océan, nous disposons d'un lecteur de cartes électroniques récent avec GPS, d'un ordinateur couplé à un GPS où se trouve un autre lot de cartes numériques, de l'AIS, qui indique également la position du bateau, et de cartes papier.

Avec un smartphone et l'application qui convient (Rayview ou Raycontrol ou Rayremote), on peut recevoir via l'émission wifi du lecteur de cartes les données de navigation du bateau et la carte active, notamment quand on se trouve à l'extérieur. À télécharger (Rayview est gratuit ; les autres non) :

<http://www.raymarine.fr/view/?id=3934>

Si vous voulez être indépendant des instruments du bateau et disposer de données permettant un suivi de la croisière, vous pouvez télécharger l'application Boating (la plus simple est gratuite, l'autre payante) et les cartes marines utiles (payantes) propres aux smartphones (Apple ou Android) sur le site de Navionics.

Le fonctionnement sera alors couplé avec le GPS du smartphone.

[http://www.navionics.com/fr/mobile-pc-app?utm\\_source=iContact&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=2015%20Download%20Maps&utm\\_content=NAV519\\_DownloadMaps\\_FR](http://www.navionics.com/fr/mobile-pc-app?utm_source=iContact&utm_medium=email&utm_campaign=2015%20Download%20Maps&utm_content=NAV519_DownloadMaps_FR)

Les cartes nautiques brésiliennes sont téléchargeables gratuitement (comme aux USA). Un bon exemple qui n'a jamais été suivi en Europe !

[http://www.mar.mil.br/dhn/chm/box-cartas-raster/raster\\_disponiveis.html](http://www.mar.mil.br/dhn/chm/box-cartas-raster/raster_disponiveis.html)

### **QUARTS DE NUIT**

Pour la nuit, des quarts de veille d'une durée de 2,5 à 3 heures par équipier sont établis et notés sur le livre de bord.

Il s'agit essentiellement d'une veille visuelle avec l'aide des appareils de bord, c'est-à-dire d'un contrôle du bateau, de la route suivie, des indicateurs, des obstacles repérables de nuit et des conditions météo, puisque le pilote électronique est programmé pour suivre un cap.

## REPAS

Nous faisons les grandes courses ensemble et il n'y a jamais de refus d'acheter ce que l'un ou l'autre souhaite manger ou boire, ... sauf qu'il est indispensable de penser au stockage des aliments, car les équipets et le frigo ont une capacité qui n'est pas illimitée. Nous devons, de toute façon, nous adapter aux produits locaux et les exploiter au mieux.

Il faudra de toute façon stocker en nombre les denrées non périssables aux Canaries (céréales, riz, spaghettis...) ; ensuite, l'approvisionnement devient plus compliqué.

S'agissant de la cuisine, les plus doués s'y collent en alternance ; les autres mettent la table, font la vaisselle, rangent, nettoient...

En navigation, compte tenu des quarts et des temps de sommeil, les repas sont moins organisés ; ça ressemble plus à une série de pique-niques. On a tendance à manger quand on a faim, c'est-à-dire assez souvent (!), et, pour éviter les accidents, on cuisine lorsque la houle ne bouscule pas trop le bateau. On peut toujours planifier un repas à 2 ou 3 quand il n'est pas possible d'être ensemble à 4 ou à 5.

## SANTÉ

➔ CEAM (carte européenne d'assurance maladie) : à demander à votre caisse de S.S. ; elle pourra éventuellement être utile aux Canaries.

➔ Certificat médical établi par votre médecin attestant que votre état de santé est compatible avec votre participation à une croisière de plusieurs mois avec escales : bilan sanguin et ECG de précaution recommandés.

➔ Vaccinations : la vaccination de base est censée être à jour (dyphtérie, tétanos et polyo) ; une seule injection suffit (boostrixtetra).

➔ La vaccination contre la fièvre jaune ne peut être faite que dans un centre régional spécialisé et elle donne lieu à la délivrance d'un carnet de vaccination international ; elle est exigée au Cap-Vert et au Brésil (surtout après un séjour au Sénégal).

<http://www.sante.gouv.fr/qu-est-ce-que-la-fievre-jaune,466.html>

<http://www.cmete.com/vaccinations/vaccination-fievre-jaune>

Le médecin spécialisé du CHU de STRASBOURG qui nous a vaccinés contre la fièvre jaune en octobre 2015 nous a prescrit un traitement antipaludéen pour les zones humides du Sénégal

<http://www.eurekasante.fr/medicaments/vidal-famille/medicament-ogranu01-GRANUDOXY.html#>

et conseillé, en cas de séropositivité négative pour l'hépatite A, de nous faire vacciner (vaccins VAQTA ou HAVRIX 720 double dose)

[http://www.has-sante.fr/portail/upload/docs/application/pdf/2010-10/vaqta\\_50\\_adultes\\_-\\_ct-8541.pdf](http://www.has-sante.fr/portail/upload/docs/application/pdf/2010-10/vaqta_50_adultes_-_ct-8541.pdf)

<https://www.mesvaccins.net/web/vaccines/50-havrix-720-u>

Il y a une petite pharmacie de bord avec des médicaments basiques pour les blessures et les maladies les plus courantes, que nous nous accorderons à compléter avec l'aide de nos médecins. Si vous avez des médicaments chez vous qui peuvent être utiles et risquent de ne pas se conserver, prenez-les.



N.B. L'épidémie d'Ebola n'a jamais touché le Sénégal. Ce sont essentiellement le Liberia, la Guinée et la Sierra-Leone qui sont ou ont été touchés.

## SÉCURITÉ

Les pays pauvres génèrent par la force des choses une délinquance qui nous impose d'être attentifs et de respecter quelques règles basiques : fermeture systématique du bateau, surveillance à distance, mise en sécurité de l'annexe, dissimulation soigneuse de l'argent et des objets de valeur, tenue de ville non ostentatoire, pas de promenade nocturne dans les grandes villes, etc.

**Canaries** : rien de particulier à signaler.

**Cap-Vert** : on recense (notamment dans les îles orientales) une petite délinquance qui touche parfois les bateaux ancrés au large des villes.

[http://diplomatie.belgium.be/fr/Services/voyager\\_a\\_lettranger/conseils\\_par\\_destination/afrique/cap-vert/ra\\_kaapverdi\\_.jsp?referer=tcm:313-75069-64](http://diplomatie.belgium.be/fr/Services/voyager_a_lettranger/conseils_par_destination/afrique/cap-vert/ra_kaapverdi_.jsp?referer=tcm:313-75069-64)

**Sénégal** : à Dakar, il faut se montrer attentif ; mais la ville n'est pas considérée comme particulièrement dangereuse ; en Casamance, nous resterons sur l'artère fluviale, dans une zone touristique où le niveau de sécurité est considéré par tous les navigateurs comme bon.

<http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/conseils-par-pays/senegal-12357/>

[http://diplomatie.belgium.be/fr/Services/voyager\\_a\\_lettranger/conseils\\_par\\_destination/afrique/senegal/ra\\_senegal.jsp](http://diplomatie.belgium.be/fr/Services/voyager_a_lettranger/conseils_par_destination/afrique/senegal/ra_senegal.jsp)

**Brésil** : dans les endroits où nous nous trouverons, rien de particulier à signaler.

Évidemment, pas d'armes à bord, sauf éventuellement des armes de défense (bombes lacrymogènes, pistolet d'alarme). En voyage, la sécurité est l'affaire de tous. On prend des précautions, on ne devient pas paranoïaque !

## TRANSAT

La transat proprement dite va de Mindelo (archipel du Cap-Vert) ou du Sénégal aux îles Fernando de Noronha au large du Brésil, soit environ 1300 MN. Sa durée (10/11 jours de navigation en moyenne) dépend des conditions de mer et de vent rencontrées. C'est la traversée la plus courte de l'Atlantique.

Sur notre route, rien que l'océan, sauf quelques rares cargos et...

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Rochers\\_de\\_Saint-Pierre\\_et\\_Saint-Paul](http://fr.wikipedia.org/wiki/Rochers_de_Saint-Pierre_et_Saint-Paul)

La traversée entre Canaries et Cap-Vert (environ 6 jours) constituera un bon galop d'essai et, avant cela, les navigations entre les îles canariennes (au maximum 24 heures).

## VÊTEMENTS

➔ Baignade : Ne pas oublier le maillot. Nous allons vers le sud et la température de l'eau atteint 25° dans les parages du Cap Vert. On peut se baigner à partir de la plate-forme arrière du bateau ou aller en annexe à la plage.

➔ Casquette : Les maux de tête et le bronzage rouge homard arrivent vite, notamment du fait de la réverbération marine (les conséquences ne sont pas couvertes par l'assurance !) ; il est impératif d'avoir une casquette (qui tient sur la tête) et une crème solaire efficace pour se protéger (le mieux étant encore de conserver un T-shirt sur le dos) .

- ➔ Chaussures : Des tennis ou des mocassins de mer enveloppants, résistants, souples et confortables, qui tiennent aux pieds, amortissent les chocs, supportent d'être mouillés et ne glissent pas sur toutes les surfaces ; réserver les claquettes pour la plage.
- ➔ Gants : Nécessaires pour la protection des mains lors des manœuvres.
- ➔ Tenue de navigation : Le cockpit central et sa capote (neuve) protègent assez bien de la pluie et des embruns ; il est toutefois indiqué de disposer d'un vêtement (pas forcément un ensemble hauturier lourd et encombrant) protégeant de l'humidité, de la pluie et du froid (blouson polaire, ciré léger, quechua, vareuse ou combinaison légère) et d'un bon pull pour les nuits dans l'hémisphère nord et les manœuvres.

À bientôt peut-être le plaisir de naviguer ensemble.

**Patrice GEFFROY - SY MINDELO**

Email : [jul...](mailto:jul...)

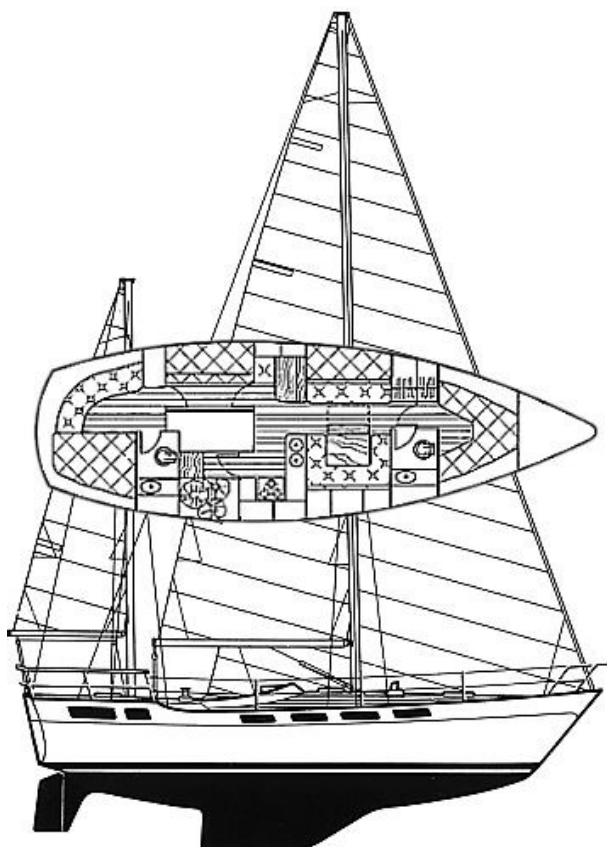
Site : <http://www.uneinvitationauvoyage.eu>

Tél. domicile : + 33 369 47 ...

Mob. français Michèle : +33 681 67 ...

Mob. français Patrice : + 33 684 84 ...

Mob. Espagnol : + 34 691 53 ...



N.B. Les caractéristiques du bateau se trouvent sur le site.

***Date d'édition du document : 20/10/2015***