

CROISIÈRE À BORD DE MINDELO

(fin novembre 2016 à début avril 2017)

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

par ordre alphabétique (11 pages)

AÉROPORTS, COMPAGNIES, BILLETS D'AVION ET BAGAGES

L'aéroport d'arrivée au Brésil est celui de RECIFE, à 125 km de JACARÉ, lieu où se trouve le bateau. De la gare routière de RECIFE, on prend un bus vers JOÃO PESSOA, puis la navette ferroviaire qui va vers CABEDELO et s'arrête à JACARÉ.

En cours de croisière, nous pouvons envisager un débarquement/embarquement en Guyane française, au Suriname, à Trinidad, par exemple.

L'aéroport pour le retour de Martinique est celui de FORT de FRANCE. La compagnie XL Airways offre généralement les meilleurs tarifs et des vols directs pour PARIS, mais, selon la date de la réservation, on peut aussi obtenir des vols intéressants avec Air Caraïbes et Corsair.

<http://www.xl.com>

<http://www.corsair.fr>

<http://www.aux-antilles.fr/site-transports-aeriens-air-caraibes-612.htm>

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 font payer très cher le surpoids de bagage.

Mieux vaut prendre un billet de retour remboursable ou échangeable. **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 enfin 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 réduite à un travail de surveillance, 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 (l'Amphitrite chargé pèse environ 17 tonnes) et 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. Attention à la kyrielle d'exclusions !

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.

L'assurance et l'assistance des cartes bancaires sont soumises à des conditions d'utilisation particulières. À vérifier auprès de votre banque ou sur le site de la CB.

COMMUNICATIONS ET SÉCURITÉ EN MER

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 révisé 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 souvent 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 SIP (logiciel de téléphonie Free qui n'a pas encore vraiment montré son efficacité).

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 30/40 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). 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/>

Deux balises satellite de détresse munies d'un GPS (ou EPIRB, *emergency position indicating radio beacon = radio-balise de secours et de géolocalisation*) se trouvent à bord ; elles permettent 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.

Une fiche de navigation avec toutes infos utiles est envoyée avant notre départ au CROSS Gris-Nez, afin de rendre une éventuelle opération de secours plus efficace.

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/blognav>

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

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 aux frais de voyage 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 pour 4 passagers (un bateau pneumatique équipée d'un petit moteur hors-bord).

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 et une toile de récupération d'eau de pluie reliée aux réservoirs. La consommation doit être malgré tout 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 très efficace.

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

ENTRETIEN DU BATEAU

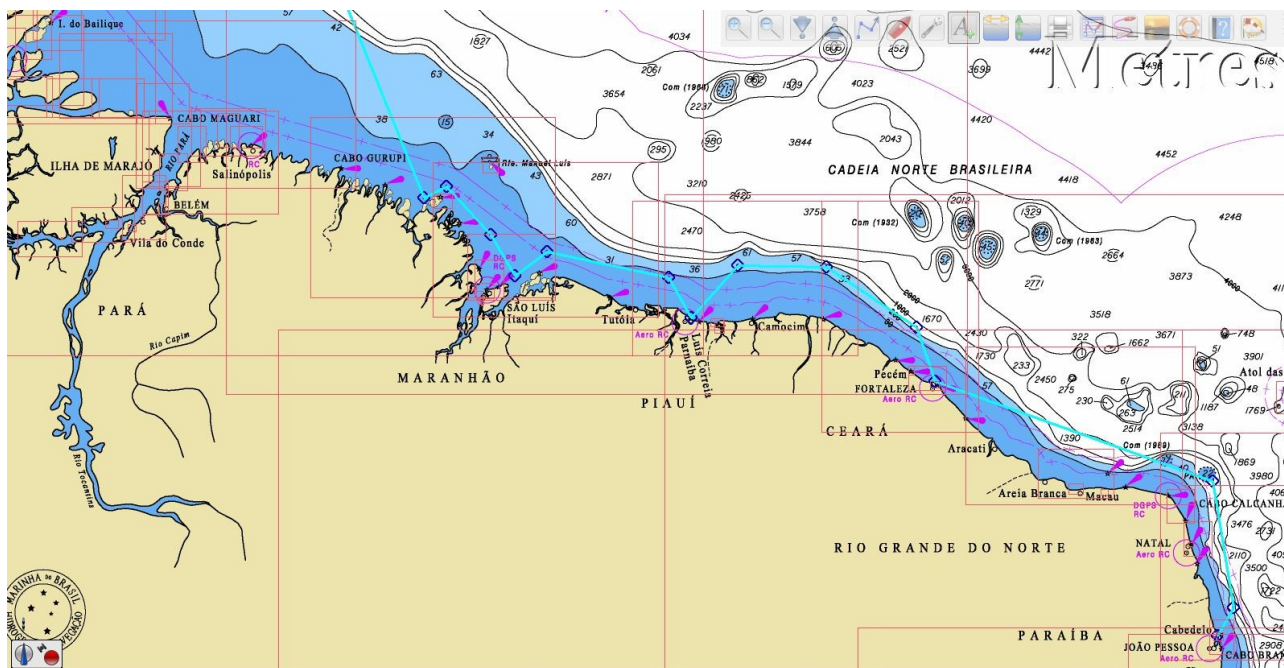
L'Amphitrite n'est pas un modèle de série industrielle, mais un voilier construit de manière artisanale aux gabarits impressionnants ; c'est un bateau lourd, stable, solide et marin.

Il est entretenu très régulièrement, à la fois par des artisans et par nous-mêmes, 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

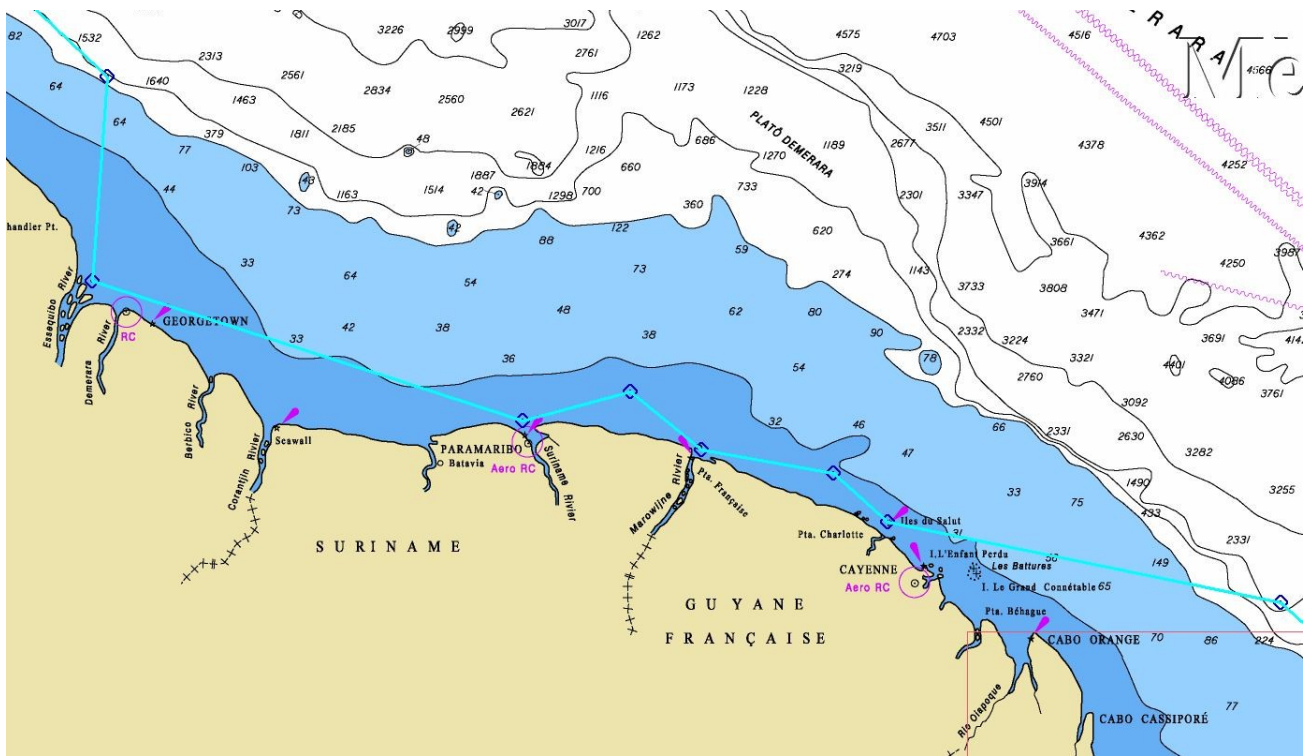
Notre route vers les Caraïbes suit la côte sudaméricaine d'abord (sur une centaine de MN) vers le N, puis, au-delà du cap Calcanhar (l'extrémité de la pointe NE du continent) le NW, avec pour destination Fort-de-France en Martinique.



Du Paraíba jusqu'au delta de l'Amazone

(les escales indiquées sur la côte brésilienne sont purement indicatives)

Zone des Guyanes et des Caraïbes (ci-dessous)



Nous naviguerons très au large, car le plateau continental s'étend assez loin (20 à 30 MN des côtes, parfois davantage) et il nous faut éviter de traverser les zones de pêche occupées par des barques souvent non éclairées, notamment la nuit. Les vagues sont aussi plus gênantes au-dessus des hauts-fonds que dans les zones de grande profondeur, sans compter la moindre activité du courant de Guyane, qui nous pousse vers le NW, au ras des côtes.

On ne peut faire qu'une répartition très très approximative, car la possibilité de remonter les fleuves, la présence de mouillages sécurisés, les conditions météo et les options retenues jouent un rôle prépondérant. 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 la Martinique début avril 2017.

Côte brésilienne (environ 1300 MN) : 3 semaines, du 30 novembre au 20 décembre 2016.

Guyane, Suriname et Guyana : environ 8 semaines.

Trinidad et Tobago : approx. 2 semaines à compter de la mi-février 2017.

Grenade, St Vincent et les Grenadines, Ste Lucie : un mois en mars 2017.

Selon le nombre d'étapes et les milles supplémentaires que les retours vers la côte impliquent, nous aurons parcouru environ 2500 MN (1 mille nautique ou MN = 1,852 km = une minute de l'arc terrestre reliant le pôle nord au pôle sud), ce qui représente moins de 20 jours de mer sur une croisière d'une durée totale de 130 jours (15%). Ça laisse pas mal de temps pour la randonnée, la découverte, la baignade et les rencontres !

FORMALITÉS ET TAXES D'IMMIGRATION

[N.B. Les formalités et les taxes peuvent changer du jour au lendemain]

Brésil : pas de visa exigé et des droits d'entrée sur le territoire inexistant.

À l'arrivée, on obtient gratuitement un droit de séjour de 90 jours.

1 Réal = 0,28 € (09/10/2016), soit 3,6 Réais pour un Euro.

Le séjour n'est pas renouvelable (sauf pour les Anglais et les Suisses !).

Guyane française, Suriname, Guyana, Trinidad et Tobago, St Vincent et Grenadines, Grenade, Ste Lucie, Martinique : il serait fastidieux d'énumérer ici le détail des formalités et des taxes d'immigration (qui sont exprimées en devises locales et sont généralement d'un coût modéré) ; le mieux est de se reporter pour chaque pays au site anglais Noonsite.

<http://www.noonsite.com/Countries>

HYGIÈNE, PROPRIÉTÉ 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 décharger 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.

On peut aussi stocker ses fichiers sur un e-cloud et télécharger ce dont on a besoin de n'importe quel endroit du monde.

<http://les10meilleurs.fr/les-10-meilleurs-services-de-stockage-en-ligne-dans-le-cloud>

Vous trouverez également une imprimante-scanner à bord.

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 une sortie de bain et des serviettes.

Il y a à bord une petite machine à laver semi-automatique 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 les anticyclones et soufflant entre SE et NE (selon l'endroit où nous nous trouvons) entre 15 et 30 nds ; nous naviguerons presque toujours au portant.

Nous bénéficierons en outre de la poussée du courant de Guyane, qui longe la côte vers le NW.

Dans la ZCIT ou ZIC (zone de convergence intertropicale ou Pot-au-noir, située à proximité de la ceinture équatoriale), les vents peuvent être capricieux 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 ; application pour smartphones : sailgrib (à rechercher dans le Apple store ou Google store).

Lien pour téléchargement de ZyGrib : <http://zygrib.org/index.php?page=download>

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

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

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, les taxes d'immigration, l'usage et le bris accidentel du matériel, l'entretien courant, le lavage du linge du bateau...

Seuls les frais de restaurant (facultatif) et les dépenses personnelles ne relèvent pas de cette participation.

PIÈCES D'IDENTITÉ

Le passeport est **incontournable**. Certains pays exigent une durée de validité minimale de 6 mois. Le permis de conduire peut être utile.

Il est important de numériser et de transférer une copie de vos documents personnels importants sur un disque dur ou sur un e-cloud.

POSITION DU BATEAU

Pour nous repérer en mer, nous disposons d'un lecteur de cartes électroniques mises à jour récemment 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 (Raycontrol), 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 gratuitement :

<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

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

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, de la dérive, des indicateurs, des obstacles repérables de jour et 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. Nous devons toutefois nous adapter aux produits locaux et les exploiter au mieux.

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 quand il n'est pas possible d'être ensemble à 4.

SANTÉ

- ➔ CEAM (carte européenne d'assurance maladie) : à demander à votre caisse de S.S. ; elle pourra éventuellement être utile dans les D.O.M. français.
- ➔ 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 pour les moins jeunes.
- ➔ Vaccinations : la vaccination de base est censée être à jour (dyphtérie, tétanos et polyo) ; une seule injection suffit (bostrixtetra).
- ➔ 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 :

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

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

Le médecin du CHU de STRASBOURG spécialisé en médecine tropicale qui nous a vaccinés contre la fièvre jaune en octobre 2015 nous a 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

<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 des médecins. Si vous avez des médicaments chez vous qui peuvent être utiles et risquent de ne pas se conserver, prenez-les.

SÉCURITÉ

Les pays pauvres génèrent par la force des choses une délinquance qui nous impose d'être vigilants et de respecter quelques règles de base : 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...

Brésil : Fortaleza et São Luis n'ont pas très bonne réputation.

À Fortaleza, le seul lieu fréquentable est la petite marina du Marina park hotel, sauf qu'elle est dans un état médiocre.

Quant au delta de l'Amazone, son approche est compliquée du fait des courants qui peuvent être violents.

Guyane, Suriname, Guyana : En dehors de quelques vols, rien de réhhibitoire n'a été noté jusqu'à ce jour ; il faut juste savoir choisir des lieux de mouillage peu exposés.

Caraïbes : Compte tenu de la situation actuelle au Venezuela, les parages de la péninsule de Paria (juste en face de Trinidad) sont à éviter.

Certains lieux de mouillage de St Vincent et de Ste Lucie ne sont pas non plus très sûrs.

Le site d'information des Caraïbes nous informe en temps réel sur les actes de délinquance et les lieux où ils se produisent :

<https://www.safetyandsecuritynet.com>

Nous nous tiendrons donc à l'écart des mouillages où des agressions ont été constatées.

Évidemment, pas d'armes à bord. En voyage, la sécurité est l'affaire de tous. On prend des précautions, on ne devient pas paranoïaque !

VÊTEMENTS

➔ Baignade : Ne pas oublier le maillot. 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, dit ma dermato) .

➔ 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 + des tauds de pont protègent assez bien de la pluie et des embruns ; il est toutefois indiqué de disposer d'un vêtement léger contre la pluie (blouson, polaire, ciré léger, quechua, vareuse ou combinaison légère).

À bientôt peut-être le plaisir de naviguer ensemble.

Patrice GEFROY - SY MINDELO

Email : jul...

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

Tél. domicile : + 33 369 47 ...

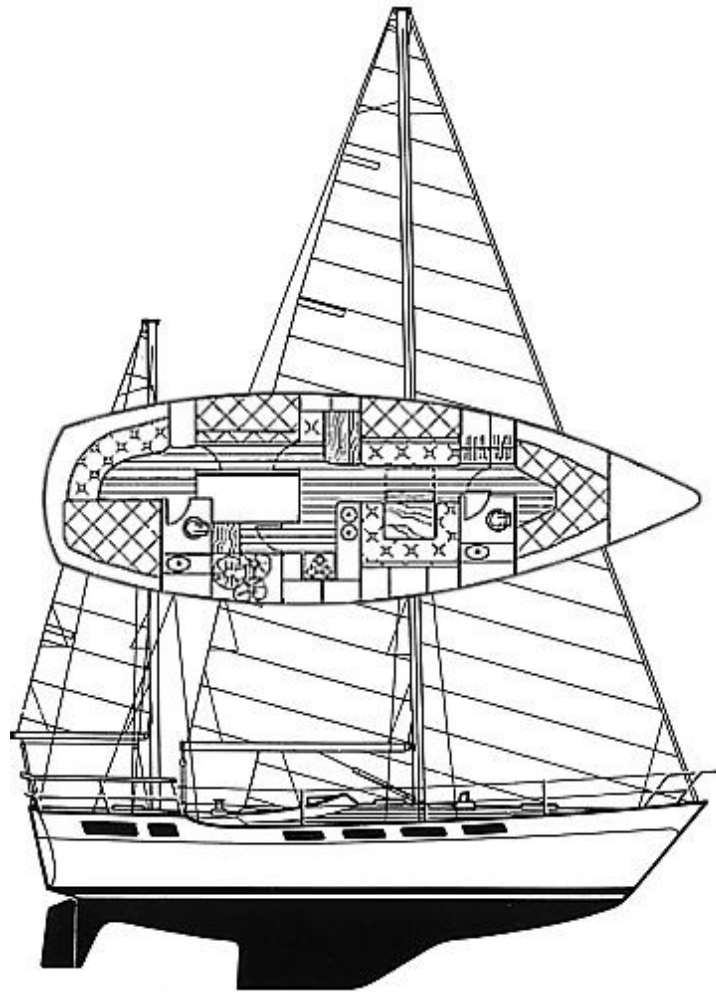
Mob. français Michèle : +33 681 67 ...

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

Mob. Brésilien : + 55 83 99 ...

Date d'édition du document : 09/10/2016, version n° 3.

Il sera complété au fur et à mesure que des infos nouvelles me parviendront.



SY MINDELO

N.B. Les caractéristiques détaillées du bateau se trouvent sur le site : <http://www.uneinvitationauvoyage.eu/croisiere-oceanique>