

Histoire maritime de Daniel Achard, né en 1956, membre du Club de 1980 à nos jours et de Teranga.

L'apprentissage.

Enfant, habitant dans la Drome, c'est l'été au camping du Pansard en face de Porquerolles, que je découvre les dériveurs des copains avec qui j'embarquais. Je garde de cette époque le souvenir du 4,85 qui reste mon bateau idéal pour apprendre à naviguer avec le maximum de plaisir.

Adolescent à Montpellier, c'est d'abord en 1973 un stage de perfectionnement sur dériveur à la Grande Motte et en 1977 et 1978 deux stages à l'UCPA à Saint Raphaël sur croiseurs côtiers qui me font aimer définitivement la mer et le bateau. J'y rencontre un instructeur UCPA-GLENANS, belge, professeur de mathématiques en retraite, qui me transmet tout aussi définitivement sa passion et avec qui j'irai dans la foulée découvrir les Baléares.

En même temps c'est planche à voile, lectures de l'incontournable poète de la mer Moitessier et du non moins célèbre Antoine qui transmet son apprentissage dans un excellent ouvrage plein d'humour scientifique « Mettre les voiles avec Antoine » ; ainsi le rêve naît et murit au fur et à mesure des navigations réalisées sur des bateaux de location.

Je m'engage dans la Marine Nationale en 1976 en tant qu'ingénieur militaire au service de la Direction des Travaux Maritimes, c'était un gage de vivre près de l'eau ! Pari gagné puisque je suis affecté en 1979 à Toulon, je ne pouvais rêver mieux.

En 1981, à la recherche de mon premier bateau, je découvre sur le vieux port de Toulon un magnifique plan Cornu de 10,50 m (en acajou avec membrures acacia rivetées cuivre) nommé **Sianaël**, à vendre !

Mon patron de l'époque, l'ingénieur Tourneur, propriétaire d'un non moins magnifique Ketch en bois de 12 m basé au Club, m'explique que c'est son copain Bureau, dentiste à Toulon, qui l'a fait construire en 1968, que ce bateau a fait la Giraglia, qu'il est très sain et enfin qu'une place au Club n'est pas un problème.

Je deviens ainsi propriétaire de **Sianaël** que je revendrai en 1994, après moult travaux : bateau en bois oblige...car devenu trop petit au fil du temps pour quatre enfants. Les croisières se limitaient alors à la côte entre Toulon et Menton, famille nombreuse et en bas âge oblige.

Jusqu'en 2004, ce sera locations au gré des affectations, et celle notamment d'un OVNI 43 à Fort de France où je suis affecté entre 1996 et 1999.

Confirmation et ou révélation, c'est bien de ce type de bateau dont je rêve.

Je commanderai donc **Teranga** (nom donné en souvenir d'une affectation au Sénégal), OVNI 385, en 2002 et en prendrai possession en 2004 pour une première croisière Toulon – Minorque – Sardaigne – Corse, le tout en 6 semaines, un peu court.

La vie de propriétaire.

Avec **Teranga**, je vais vite apprendre qu'un bateau c'est un maximum d'imprévu : le câble d'inverseur, mal monté va casser en Sardaigne, on nous vend une bouteille de gaz...vide dans un petit village sarde...

Tous les ans les vacances se passent en Corse, je m'approprie petit à petit **Teranga**, qui ne manque pas d'idées pour occuper toute mon attention.

Ainsi je vais chercher trop souvent les origines de l'eau que je retrouve occasionnellement dans les

fonds, analyser longtemps les consommations et productions électriques des différents équipements, découvrir qu'à la gîte tribord, le moteur peut se désamorcer, tomber en panne de pilote (vanne trois voies sur le vérin exposée à l'eau au lieu d'être montée sur le groupe qui lui est à l'intérieur bien à l'abri), constater que le tuyau d'évacuation des WC peut se boucher impliquant de gros désagréments olfactifs, que l'injecteur de la rampe à gaz du four demande de l'entretien, que le compteur horaire numérique Volvo n'est pas fiable, que les batteries sans entretien peuvent sécher...j'en oublie certainement.

Tout ceci permet d'appriivoiser petit à petit le bateau, de découvrir où sont les équipements, où passent les différents fluides et d'apprendre à entretenir tout ça, en écoutant les conseils des uns et des autres sur les pontons, et pour ma part ceux infiniment précieux d'Olivier et Jean Marie de Boat Marine Service à Saint Raphaël qui ont assuré avec la plus grande compétence, courtoisie et patience le SAV de **Teranga**.

La grande croisière .

Et la retraite arrive, en 2012, avec enfin le temps pour réaliser les améliorations majeures qui se sont imposées au fil des navigations et envisager des destinations plus lointaines...

Ainsi le pont de **Teranga** a été recouvert de liège (procédé Seacorck) et après six mois de travail je peux dire que j'ai eu l'impression de changer de bateau, confort et esthétique incomparables, quasiment sans entretien de surcroît, contrairement à la peinture.

L'installation d'un alternateur d'arbre à aimant permanent m'a permis d'atteindre l'autonomie électrique avec une production de 5 Ampères à 5 nœuds, vitesse minimale pour **Teranga** dès qu'il y a un peu de vent.

Et en 2013, le président du Club, l'Amiral Hubert Pinon, met en route le projet MedHermione avec toute la logistique qui va avec.

C'est l'occasion pour moi de me lancer, de fixer une date de départ et de m'y tenir.

Teranga est déjà prêt et le capitaine n'a plus qu'à mettre en œuvre les bons conseils de l'équipe MedHermione pour parachever l'équipement et les approvisionnements qui permettront d'envisager sereinement des traversées d'un mois.

Un premier tour de l'Atlantique Nord (TAN) va être réalisé en 2014-2015, un deuxième en 2017-2018 et un troisième en 2020-2021.

Les aventures sont racontées dans un blog « [voyagedeteranga](#) » sur le site de Sail The World, qui permet par ailleurs de trouver des équipiers confirmés et une foule d'informations sur tous les sujets qui intéressent les navigateurs.

Un premier tour en 2014.

Lors du premier TAN je décide de naviguer à trois, c'est donc avec deux équipiers que je quitte Majorque pour les Canaries. Première expérience de traversée réussie mais l'équipier qui devait continuer sur les Antilles se fait débarquer... Après discussions et accord de l'équipier qui me rejoint à Lanzarote, un Suisse de 25 ans, c'est à deux que nous ferons ma première traversée Canarie-Antilles, la plus longue route au portant que je connaisse.

Pour éviter de consommer le potentiel du pilote, je confirme que nous barrerons en permanence, c'était dans le contrat. Mon équipier, exceptionnellement expérimenté et doté d'une très belle santé aime le challenge sportif que cela implique.

Et sportif ça l'a été car nous sommes passés par tous les états de fatigue et d'excitation durant ces heures à barrer, les yeux le plus souvent rivés au ciel sur un astre ou une étoile à la découverte d'un

monde nouveau où le ciel et la mer se conjuguent à tous les temps, pour finalement laisser un souvenir extraordinaire qu'aucun mot ne peut décrire.

Ce tour me permettra de réaliser mon rêve, naviguer aux Bahamas, immense paradis nautique aux eaux turquoises, encore plus beau que sur la carte postale.

Seul inconvénient partagé avec toutes les îles anglo-saxonnes, rien n'est prévu pour les piétons, ce qui est rédhibitoire pour mon équipière préférée, Edith, qui me rejoint à bord dès qu'il s'agit de croisière côtière.

Sur la route des Bahamas, nous allons découvrir la Culebra, une île vierge Espagnole devant Puerto Rico.

Cette île est effectivement peuplée d'espagnols, (il n'y a que la surveillance maritime qui soit Américaine et... fort peu sympathique) peu touristique et dotée de la plus belle plage jamais vue (pour les marins bourlingueurs je précise que je ne connais que la Polynésie, les Antilles, Nouméa et le Sénégal). Nous allons y retourner 15 jours en 2017 et avons toujours la même envie d'y revenir.

Le retour Bahamas-Toulon, via Bermudes et Açores est sans histoire notable si ce n'est 3 jours de pluie avec un force 5 de travers sur le trajet entre ces deux dernières destinations, l'intérieur des placards et le lit ont mis une semaine à sécher...j'ai eu confirmation que je n'aimais pas l'eau ...de pluie.

A partir des Açores le moteur est à nouveau sollicité à mi-temps. Après trois réalisations, j'ai pu constater que le manque de vent s'étend même jusqu'aux Canaries et j'en conclus que la météo méditerranéenne (trop ou pas assez de vent) sort largement au-delà du détroit de Gibraltar.

Après avoir barré en permanence et discuté avec un voisin Canadien à Saint Domingue équipé d'un régulateur d'allure Hydrovane, ma conviction est faite qu'il faut en équiper **Teranga**. Chose faite pour le deuxième TAN et résultat au-delà de toutes espérances. C'est tellement facile et sûr que l'on ne barre plus sur **Teranga** que pour le plaisir ou en dessous de force 3. La traversée mythique se fait donc en ciseaux, sans jamais tenir la barre et sans plus d'empannage involontaire (2 en moyenne dûs en général à des vagues scélérates venues d'on ne sait où). En prime le safran du régulateur peut servir en secours du principal et barrer moyennant un petit pilote de barre franche dans les petits temps sous gennaker, domaine où l'Hydrovane déclare forfait.

Le deuxième tour en 2017.

Le début du deuxième tour a été marqué, et le skipper par la même occasion, par l'aventure bactérienne. Après deux pleins réalisés à Majorque et Almería, **Teranga** arrive à Gibraltar avec un régime moteur maxi de 1200 tr/mn. L'examen du préfiltre ne laisse aucun doute, l'ennemi numéro 1 des moteurs est bien là.

S'ensuit le nettoyage du réservoir à l'arrivée aux Canaries, le remplacement des tuyaux et des filtres, mais subsiste toujours un problème de fiabilité au démarrage qui demande encore de temps en temps un réamorçage préalable. Insupportable pour le skipper qui veut compter à 100% sur son moteur. La solution est finalement trouvée à Gran Canaria en changeant la pompe de gavage des injecteurs, et son mini filtre caché dans la tuyauterie, quasiment colmaté après 14 ans de bons et loyaux services, car inconnu jusqu'alors y compris des professionnels ! (quand je vous dis que le bateau c'est de l'artisanat!). Ce n'est qu'alors que le moteur retrouve sa fiabilité d'avant les bactéries, soit après trois mois de galères et de stress dont je passe les détails. Pour en finir avec ce genre d'incident, je fais maintenant toujours le plein au jerrycan à travers un filtre américain 50 microns, et un additif antibactérien est ajouté pour contrarier l'effet bactériophile de l'éthanol présent maintenant dans tous les gasoils à plus ou moins haute dose, écologie oblige.....

La suite du deuxième TAN est marquée par des traversées plus directes, **Teranga** ne s'arrêtera pas au Cap Vert et fera un retour direct Martinique-Açores.

Ce sera l'occasion de découvrir l'Anticyclone des Açores. Après une remontée Nord d'une semaine dans les Alizés, nous avons eu droit à deux jours de pétrole entrecoupés d'une nuit sous gennaker, le tout sous les étoiles et sur un lac, tellement étonnant et déconcertant que le skipper a oublié de noter un jour sur le journal de bord, le 18 mai 2018 pour être précis, il devait avoir la tête ailleurs ce jour-là !

Le troisième tour 2020.

Le troisième TAN est marqué par la COVID qui va nous confiner tout le mois de novembre 2020 à Cadiz ; il y a pire car magasins, bars et restaurants restent ouverts (vive les tapas !) et nous pouvons circuler, masqués, mais libres !

Par contre l'équipier qui devait me rejoindre à Cadiz ne peut pas venir et c'est donc tout seul que je pars pour Lanzarote. Beaucoup de questions avant le départ sur les manœuvres à réaliser tout seul et sur la gestion du couple sommeil-sécurité. L'expérience a duré quatre jours avec toutes les conditions météo imaginables, fatigant surtout du fait des trop courtes périodes de sommeil. Cela remet en question le fait de faire un jour la grande traversée en solitaire...un vieux rêve éveillé qui ne verra peut-être pas le jour.....

Surtout que mon équipier atterrit à Lanzarote le 9 janvier 2021 ! C'est Jean-Michel, rencontré sur STW, qui avait déjà fait Martinique-Toulon il y a trois ans.

Pour sa troisième traversée mythique, du 11 janvier au 1er février 2021, **Teranga** avait beaucoup d'espérances, il fallait qu'elle soit rapide et confortable, rien que ça !

Rapide dans le sens où, quand il y a plus de 2600 milles à faire, on n'a pas vraiment envie de naviguer dans la pétrole, risque existant seulement dans la première partie du parcours.

Teranga n'ayant pas de spi symétrique, les vents inférieurs à 10 nœuds sont également redoutés, ce qui peut arriver n'importe où et sur des périodes pouvant vite devenir longue en cas de houle venant de nulle part, phénomène très courant que seule la vitesse permet de mieux supporter.

La satisfaction de ces conditions de vent supérieures à 10 nœuds assurent à **Teranga** une vitesse moyenne comprise entre 5,5 et 6,5 nœuds, sa longueur de flottaison avoisinant les 10,5 m et donc une rapidité suffisante.

Confortable pour **Teranga** signifie avec le moins possible de gête significative, la gête permanente représentant un effort physique de rééquilibrage non moins permanent bien plus fatigant qu'un roulis autour de l'horizontale, au goût du skipper.

Cela veut aussi dire pas trop de vent, les surfs fréquents à plus de 11 nœuds (imposés par les vagues) deviennent vite pénibles (c'est bruyant dehors et vibrations assurées à l'intérieur) voire stressants même si **Teranga**, dérive relevée et sous la conduite de l'Hydrovane, n'a jamais besoin d'assistance humaine et continue de naviguer, lui, en toute sérénité. On dira que pour ce bateau un vent entre force 4 et 5, soit entre 13 et 20 nœuds, représente l'optimum.

Et au fil des traversées on devient exigeant : pas trop de pluie, éclairage lunaire pour enchanter les nuits et, cerise sur le gâteau, poissons et oiseaux.

La première moitié du parcours a rempli ces conditions de rapidité et confort rêvées aux bémols suivants près.

Sur les dix premiers jours, trois ont été réalisés grand largue, tribord amure, les autres se passant tranquillement, avec quand même des surfs à plus de 14 nœuds par moment (l'ancien record était à 13,2), GV 2 ris tribord amure et génois entre 1 et 3 ris, tangonné sur tribord, en ciseaux donc.

La moyenne a été de 150 milles par jour avec une route parcourue augmentée d'environ 15% par rapport à la route directe sur la Martinique. On constate d'ailleurs que l'Alizé n'est jamais constant et ondule régulièrement en force et direction (pas de corrélation observée) dans une fourchette d'au moins de 20° en direction et 20% en force.

Sinon la lune a été dans son premier quartier bien discrète, se cachant le plus souvent derrière les voiles.

Quant aux poissons, deux seulement, un thon blanc et une daurade, d'un kg chacun, sont montés à bord.

Après les cinq premiers jours quelques exocets sont venus animer la surface de l'eau, et au dixième, le premier paille en queue est venu voir si notre leurre n'était pas comestible.

Pas loin du rêve donc !

La deuxième partie qui comprend onze jours a elle aussi tenu ses promesses de rapidité et confort.

Quatre jours de grand largue tribord amure, GV 2 ris et génois variable, pour faire un peu de sud.

Ensuite le vent faiblissant et refusant, nous sommes revenus en ciseau toujours tribord amure, GV 1 ris, pour moins de 6 nœuds de moyenne.

Ayant atteint la latitude de la Martinique, plus de sud à faire, nous passons le tangon à bâbord, GV et génois au complet.

Une journée de ciseau pénible car vent force trois variable qui nécessite de fréquents réglages de l'Hydrovane, et roulis plus battement des voiles, un peu casse-pieds !

Cela finit par un empannage surprise dû probablement au vent qui refuse, associé à une vague scélérate ! Heureusement que Walder était là car la bôme a traversé la totalité du bateau avec une facilité déconcertante mais avec une vitesse contrôlée qui a évité tout choc dommageable.

A chaque traversée « Alizé », **Teranga** empanne au moins une fois, il y a 6 ans pour cause de fatigue du barreur (pas d'Hydrovane à l'époque), il y a trois ans au passage d'un cumulus bien arrosé, et ce coup-ci, on dira à cause d'une vague vicieuse dans du petit temps.

Les bonnes raisons pour empanner ne manquent pas, celles pour équiper sa bôme d'un système anti-empannage encore moins.

Les six derniers jours le vent va remonter à 4, sauf une journée au milieu à 3, entre grand largue et ciseau bâbord amure, GV 1 ou 2 ris et génois variable.

Côté confort j'ai eu confirmation que je préfère l'allure en ciseau au grand largue. Entre les deux, le pénible roulis dû aux vagues croisées n'est pas très différent, par contre la situation moyenne à l'horizontale est physiquement moins fatigante.

Sur cette traversée, j'ai l'impression d'avoir rencontré beaucoup plus que d'habitude des mers croisées, les mers du vent ont été trop rares. A contrario, les conditions dures de vagues croisées significatives à plus de 6 nœuds de moyenne qui transforment votre couchette en manège d'auto-tamponneuses, n'auront quasiment pas été rencontrées, contrairement aux mauvais souvenirs des deux autres traversées.

Cette deuxième partie aura été particulièrement nuageuse, ce qui a gravement nuit à la poésie des spectacles nocturnes organisés pourtant par la lune ou les étoiles, qui ont été trop souvent cachées.

Les poissons eux sont restés fidèles, 3 prises, un thon et deux daurades dont une de 90 cm, et deux hameçons arrachés.

Les sargasses, ces tapis jaunes qu'on trouve dans la seconde partie du parcours, ont été moins concentrées que d'habitude, peut-être à cause de cette mer plus chaotique cette année.

C'est magique et on reviendra...au moins en rêve contempler l'immensité alizéenne du ciel et de la mer source d'inépuisables émerveillements.

Retour dans l'anticyclone :

Teranga a trois aversions, la saison cyclonique aux Antilles, dangereuse, le vent supérieur à 6, inconfortable et dangereux si la fuite est impossible, et la pétrole, un peu ça va, mais pas trop surtout au milieu de l'Atlantique.

Mi-mai, début de la saison cyclonique en 2021, **Teranga** était donc déjà depuis deux jours au vent des îles, au près serré, dans une mer dans tous les sens à plus de 5, cap au Nord. Difficile de dormir !

Il imaginait refaire le scénario d'il y a trois ans, 4 jours de près dans l'Alizé, 6 jours de n'importe quoi dans l'anticyclone, et mille milles cap à l'Est avec le moins de pluie possible pour arriver aux Açores le tout en un peu plus de 22 jours.

Surprise, au troisième jour, le genneker remplace le génois, et au quatrième le cap passe au NE, chouette on va pouvoir faire un direct Cadiz !

L'euphorie a duré 8 jours, très beau temps, cap quasi direct sur Cadiz sous genneker, pas de houle, trois demi-journées de pétrole seulement, de la glisse sous les étoiles ! On se demandait si on n'allait pas s'arrêter à Madeire !

Ensuite, pendant 8 jours, le temps est devenu plus nuageux et variable, le vent faible est passé alternativement du Nord au Sud en passant par l'Est. Fini les illusions, le seul objectif n'était plus que de faire du Nord ou de l'Est dans du petit temps, vent plus ou moins dans le pif. Trois demi-journées de plus de pétrole pour tester les nerfs, heureusement qu'il y avait les GRIB pour remonter le moral qui lui aussi devenait très variable quand on mettait de l'ouest dans le nord ou du sud dans l'est.

Passé au-dessus de la latitude 35° nord, on a pu faire un cap direct sur Ponta Delgada, il restait 600 milles à faire soit 6 jours. **Teranga** repassait dans ses traces d'il y a trois ans et d'il y a six ans !

Traversée de 26 jours, 2900 milles parcourus en lézardant (2300 en direct), 2 fois dix minutes de pluie, 30 heures de moteur, 50 heures de pétrole en cinq séances, et... plus de quinze jours passés dans l'anticyclone au lieu de cinq il y a trois ans, le plus souvent sous genneker.

Ces quinze jours ont été étonnants de beauté, le spectacle des cumulus vaporeux, d'une mer calme, des étoiles et de la lune a été permanent, dur de redescendre sur terre !

Teranga a échappé à la grosse pétrole anticyclonique, la fête a été complète et d'autant plus belle qu'elle était inattendue, ce qui confirme que chaque traversée est bien différente.

Rencontre avec les orques :

Nous arrivons devant le cap Trafalgar à côté de Barbate le 18 juin 2021 sous la pluie, un pêcheur chalute à proximité et **Teranga** avance tranquillement au large sous GV seule, moteur en appui vers Gibraltar.

A 9 h (36°05,5N – 006°20,8W) du bruit sous la jupe et des bouillonnements d'air autour du bateau, nous mettons un certain temps à réaliser qu'il s'agit d'orques qui viennent « jouer » avec les safrans. Elles sont environ une dizaine, 5 m de long et le safran de l'Hydrovane comme le safran principal se font chahuter pendant un bon quart d'heure.

Curieusement j'avais lu pendant l'escale aux Açores sur le site de « noonsite » une alerte sur les risques de rencontres qui peuvent être très désagréables, voire dangereuses, d'orques sur toute la côte portugaise jusqu'à Gibraltar, et les consignes à suivre pour les navigateurs malchanceux : arrêt du moteur, voiles affalées et safran libre.

C'est ce que nous avons fait avec un peu de retardement car le temps qu'on réalise...c'était la première fois et on croit toujours que ça n'arrive qu'aux autres... que ça monte au cerveau et qu'on agisse, elles étaient en train d'aller voir ailleurs.

A 13h (36°05,2N - 005°58,0W) deuxième séquence avec cette fois-ci un couple, 2 fois 8 mètres pour quatre tonnes pièce, et le petit qui viennent « jouer ». On a changé de calibre et quand les deux sont côte à côte sous la jupe à 50 cm, on se dit que tout peut arriver. Cette fois les « ébats amoureux » sur les safrans vont durer trois quarts d'heure, inutile de dire que le temps passe très, très lentement.



Ensuite on se demande dans quel état est le matériel car les safrans n'ont pas cessé d'aller de gauche à droite avec parfois de violents coups sur les butées. Finalement le safran de l'Hydrovane a glissé de 90 degrés autour de son axe vertical mais pas de dégât visible, le safran principal n'a pas l'air d'avoir souffert. Inutile de dire qu'on n'est pas aller vérifier sous l'eau.....

Conclusion.

J'espère bien que l'histoire de **Teranga** ne s'arrêtra pas là et si elle a déjà pu donner un peu de plaisir aux lecteurs, ce n'est que du bonheur...partagé.



En haut ...



Avant et ... après...





A Majorque



L'allure préférée de Teranga