

A travers l'Atlantique et les Caraïbes en cobaturation

Notre expérience et des astuces pour faire
du cobaturation en voyage



Un grand merci aux personnes qui nous ont accueilli à bord, on espère que vous avez également passé un bon moment avec nous.

Merci également à ceux qui nous ont aidé ou proposé un embarquement, même s'il n'a pas abouti, ou en relayant notre recherche. Sans ces supers « nomades des mers », notre voyage n'aurait pas été aussi riche !

Intro

Traverser l'Atlantique à la voile, voyager entre les îles des Caraïbes au rythme des vents, arriver dans une crique aux eaux turquoise ... ça fait rêver n'est-ce pas ? Comme beaucoup de voyageurs, qu'ils soient marins chevronnés ou mousques en herbe, nous avons tenté l'expérience. Notre objectif : aller d'Europe jusqu'en Amérique centrale, en passant par les Antilles françaises et Cuba, sans prendre l'avion et en rencontrant d'autres passionnés de voile. Après des heures de recherche, 4 navigations inoubliables mais aussi des déconvenues, nous avons finalement rangé nos cirés de marin à St Martin, pour continuer notre chemin en avion. Une belle aventure qui nous aura permis aussi de comprendre toute la difficulté de voyager de cette manière.

Si vous aussi vous souhaitez tenter l'aventure, ou simplement découvrir ce qu'est la "co-navigation", voici notre retour d'expérience et quelques conseils. L'idée de ce doc n'est pas d'être exhaustif mais de vous faire part de notre expérience, qui est un exemple (parmi beaucoup d'autres !) ; et d'être complémentaire avec la multitude d'articles de blog que l'on trouve sur internet. D'ailleurs nous souhaitons remercier toutes ces personnes qui partagent leurs expériences et astuces en ligne.

Bonne lecture, et n'hésitez pas à commenter ou nous poser des questions en laissant un commentaire sur notre blog ou par message !

Notre voyage en chiffres

4 conavigations
réalisées



8
escales



8 000 km en voilier
(soit quasiment la moitié de notre voyage)

4 traversées
en ferry



Une
100aine
d'annonces et
de mails envoyés



**des heures et
des heures**
de recherches sur
internet et sur les
pontons



5 conavigations
trouvés qui
n'ont pas pu
se réaliser



des **rencontres** inoubliables !

St Martin

St Barthélémy

Basseterre

Guadeloupe

Dominique

Martinique

Cariacou

Grenade

9 La suite ...
en avion

8 Tentative réussie vers
St Barthélémy

6 Tentative ratée
vers St
Barthélémy

7 Co-navigation
en Martinique

5 Co-navigation
vers la
Martinique

4 Grenade &
Cariacou : la
recherche



Astuces

- Apprendre à être équipier
- Les courses-croisières ou rallies
- Faire les courses pour une transat
- Quel équipement emporter ?
- Chercher une conavagation entre les îles
- Comprendre les routes et périodes de navigation
- Vous n'avez pas trouvé ? les rares (et chers) alternatives en ferry ou avion
- Comprendre le monde des « nomades des mers »
- Vous avez trouvé ? naviguez en sécurité
- Voyager en cargo
- L'option d'acheter son bateau
- Astuces pour l'avitaillement d'une transat
- Participez à la protection des animaux marins avec les sciences participatives
- Observer les dauphins et baleines : règles de politesses et de sécurité
- Ressources, livres, témoignages

1 A la recherche d'un
embarquement pour la
transat

2 En route vers les
Canaries

3 La transat-lantique

Cap Vert



A la recherche d'un embarquement pour la transat

Quand on voyage en bateau, contrairement à l'avion, il ne suffit pas de rentrer son trajet dans un comparateur de vol. Notre voyage a donc commencé par passer beaucoup de temps sur internet, pour comprendre comment cela fonctionne, identifier les routes, contacter des navigateurs (voir « [chercher une co-navigation](#) »). Équipiers expérimentés, nous savions qu'une traversée transatlantique ne doit pas se prendre à la légère : nous voulions nous assurer du sérieux du capitaine et de l'état du bateau avant de partir pour plusieurs jours sans aucune escale possible ...

Nous avons donc démarré nos recherches au printemps 2021 en visant une traversée Espagne - Caraïbes à la fin de l'année (nous avions vu que les capitaines commençaient à rechercher des équipiers dès le printemps).

Après plusieurs annonces, prises de contact, deux pistes finalement tombées à l'eau (travaux sur le bateau retardé pour l'un, question d'assurance pour l'autre) nous avons eu au mois de juillet un retour positif de Daniel. Après plusieurs échanges téléphoniques, nous avons fait connaissance sur Skype ainsi que les 2 autres membres de l'équipage et nous avons fait une demi-journée de navigation ensemble.

Pour confirmer que nous avions bien le niveau pour embarquer dans une transatlantique, nous avons fait un stage de croisière à l'UCPA en août, ce qui nous a permis de réviser un peu et d'avoir l'avis du moniteur.

Il nous restait ensuite à faire notre sac et nous organiser pour rejoindre l'équipage et Cajuna, le voilier de Daniel, aux Canaries.



Astuce ! Apprendre à être équipier

Être équipiers confirmés nous a permis de trouver plus facilement les embarquements et d'éviter les situations dangereuses. Beaucoup de gens cherchent un embarquement avec seulement quelques jours de mer d'expérience : ça se passe parfois très bien ... mais pas toujours. Un équipier peu expérimenté aura du mal à évaluer le niveau du capitaine et du bateau, et une fois les amarres larguées, il n'y a pas d'arrêt avant la prochaine terre. Avant de partir, on vous recommande de prendre des cours de voile habitable. Par exemple, les écoles de croisière de l'UCPA et des Glénans vous apprennent les bases de sécurité indispensables.

On vous recommande aussi de faire une conavigation en France (on trouve facilement des annonces sur les sites Vogavec moi et la bourse aux équipiers (voir astuce [« chercher une co-navigation »](#)). Cela vous permettra de découvrir la vie en communauté sur un voilier, la relation équipier - capitaine-propriétaire, et surtout de reconnaître les bateaux mal équipés avec des capitaines d'apparence très compétents, mais qui ne savent pas récupérer un homme à la mer !



En route vers les Canaries pour rejoindre notre embarquement

29 octobre : ça y est, le top départ de notre voyage est lancé ! Nous traversons l'Espagne en bus, train et covoiturage jusqu'à Huelva, en nous arrêtant quelques jours pour [visiter Séville et Madrid](#). De là, nous prenons le ferry pour 30h de traversées, avant d'arriver à [l'île de Gran Canaria](#) où nous rejoignons Cajuna et son équipage.

Nous avons ensuite passé plusieurs jours à préparer le bateau, et surtout faire les courses. Au final nous avons très peu vu cette île des Canaries, mais il était important de participer à la préparation de la traversée. Un bateau, c'est presque autant de temps à bricoler qu'à naviguer, et un équipier doit aussi prendre sa part !



Astuce ! Les courses-croisières ou rallies

Les courses-croisières sont des rassemblement plusieurs voiliers pour une « course ». Pour le challenge, il y a un classement des bateaux à l'arrivée, mais souvent les gens ne sont pas ici pour la compétition mais pour la convivialité et la sécurité apportée par l'organisation. Être équipier sur un voilier qui participe à une course croisière permet de participer aux moments conviviaux organisés à terre et des formations et aux formations qui peuvent être proposées. De plus l'organisateur vérifie la présence des équipements de sécurité nécessaires à bord, vous suit par GPS pendant la traversée et s'assure que tout le monde est bien arrivé en sécurité. Cela nécessite cependant un budget supplémentaire (on a payé 280 € d'inscription chacun pour l'ARC+).

Il en existe plusieurs avec différents itinéraires : transatlantique en une ou plusieurs étapes, transpacifique, tour du monde ... Nous avons participé à l'ARC+ (Canaries - Cap Vert – Grenade), course-croisière transatlantique anglaise organisé par le World Cruising club, mais il en existe d'autre comme le rallye des îles du soleil, proposé par l'organisation française Vogavecmoi.





Astuce ! Faire les courses pour une transat

Faire les courses pour une transat, ce n'est pas tout à fait comme faire la liste des courses pour la semaine. Il faut prévoir suffisamment à manger pour plusieurs semaines, et sans savoir exactement le nombre de jours (la météo ou un problème technique peut vite vous retarder de plusieurs jours voir une ou deux semaines). Il faut aussi anticiper tous les problèmes qu'il pourrait y avoir à bord : gazinière qui ne fonctionne plus, frigo qui lâche, bactérie dans la cuve d'eau douce qui rend l'eau non potable, insectes qui mangent vos pâtes ... Vous trouverez facilement des exemples de listes de courses sur internet. On vous partage en fin du doc [quelques astuces](#) pour anticiper les galères.



La transatlantique

7 novembre, top départ de l'Arc+ ! Avec les 70 voiliers inscrits à cette course-croisière, nous voilà partis pour 4 à 7 jours de mer en direction du Cap Vert. Le vent souffle bien et progressivement l'écart se creuse entre les voiliers, jusqu'à n'en apercevoir que quelques-uns de temps en temps sur l'écran de notre ordinateur de bord, équipé d'un système AIS, et plus rarement à l'horizon. Aurélia a subi les conditions de mer des premiers jours, houleuses et bien ventées. Face au mal de mer nous ne sommes pas tous égaux, mais avec l'expérience on apprend à gérer ce moment désagréable.

Les premiers jours de navigation, nous permettent de trouver notre place dans l'équipage. Chacun participe à l'organisation de la vie à bord. Avant le départ nous avons décidé ensemble du planning des quarts pour nous relayer sur la cuisine, le ménage et bien sûr la surveillance la nuit. Le reste du temps, la priorité est donnée à la navigation et aux réglages du bateau, mais sur ce genre de traversée les grandes manœuvres sont assez rares et c'est plutôt les réglages fins des voiles qui permettent de gagner quelques heures de navigation à l'arrivée. Nous adaptons aussi la route du bateau en fonction de la météo que nous recevons par satellite. Même si nous discutons ensemble des réglages et de la route, c'est Daniel le capitaine qui prend la décision. Enfin une fois tout cela fait, il reste pas mal de temps à occuper dans la journée. On fait surtout la sieste (même si on ne bouge pas beaucoup, la navigation et les quarts de nuit ça fatigue), on lit, on écoute des podcasts, on pêche (mais on ne ramène pas grand-chose) ... On fait aussi du sport tous les jours (oui on peut faire des séances de renforcement musculaire pendant une transat !) et Aurélia fait des quarts d'observation pour le programme de sciences participatives Obsenmer ([plus d'info en fin du doc](#)). La nuit, nous en profitons pour observer les étoiles avec François qui est assez calé en astronomie.

Après 7 jours, nous arrivons à Mindelo, au Cap Vert, où nous faisons escale pendant 5 jours ([retrouvez ici notre article sur le Cap Vert](#)). Nous repartons ensuite pour 18 jours sans escale pour l'île de Grenade, au sud des Caraïbes. Cette traversée est plus longue que la première et le temps s'étire jusqu'à ce qu'on en perde un peu la notion des jours. Les jours, il ne vaut mieux pas les compter car 18 jours dans 30m³ sans autre contact que ses coéquipiers, ça peut paraître très long. Pas évident de toujours bien s'entendre dans ces conditions, et au fil de la navigation quelques tensions sont apparues. Être à deux a été un avantage pour nous par rapport aux autres membres de l'équipage qui ne se connaissaient pas avant de partir, et notre expérience d'équipier nous a appris à rester zen et à s'adapter pour éviter les crises de nerfs (sachant qu'évidemment, en cas de craquage, impossible de descendre en route pour rentrer chez soi ...).

Niveau météo nous avons eu plutôt de la chance malgré les premiers jours qui manquaient de vent. Plus on s'approche de l'ouest, plus les conditions de mer se tropicalisent. Il faut anticiper les « grains », des nuages de pluie orageuse qui se forment au milieu de l'océan. Il fait de plus en plus chaud, voire trop chaud à l'intérieur du bateau (pas évident pour dormir). La houle, qui a eu le temps de se former en traversant l'Atlantique, est de plus en plus grande (effet machine à laver garanti).

Ces bonnes conditions météo ne nous ont pas empêché d'avoir quelques soucis techniques. Le spi nous a joué deux fois des tours, avec à la clé un beau départ au tas entre les Canaries et le Cap Vert (si vous ne savez pas ce que c'est, on vous laisse chercher) et la drisse de spi a carrément lâché entre le Cap Vert et Grenade, mettant KO la voile jusqu'à la fin du voyage. 5 jours avant l'arrivée, nous avons découvert que l'hélice du moteur était complètement bloquée : un morceau de filet s'était coincé dedans. Impossible de se mettre à l'eau pour tenter de le décoincer, la mer est trop agitée. Pas grave nous diriez-vous, alors qu'on avance à la voile ? En effet, sauf que le

moteur est un allié indispensable dans certaines situations dangereuses, comme par exemple quand quelqu'un tombe à l'eau ... Ce qui heureusement n'est pas arrivé.

Retrouvez nos articles sur la traversée ([des Canaries au Cap Vert](#) puis du [Cap Vert à Grenade](#)).

Cajuna

🚢 monocoque Sun odyssey 490, 14.42m, 2017

🕒 7 jours (Canaries – Cap Vert) et 19 jours (Cap-Vert – Grenade) + 2 semaines à quai

📏 environ 3 200 miles

👤 5 personnes

👉 Pourquoi nous avoir embarqué ? Notre expérience d'équipiers, Samuel est pompier volontaire et notre sensibilité à l'écologie





Astuce ! quel équipement emporter ?

Quand on part plusieurs mois autour du monde, impossible de tout emmener dans son sac à dos. Voici un extrait de notre liste des objets qu'on a emporté pour la voile et qui nous ont aussi été utile à terre :

- mitaines de voile
- chaussettes étanches (prend moins de place que des bottes)
- chargeur de téléphone solaire (avec mousqueton pour l'accrocher sur le pont)
- livres de poche ou liseuse avec plein de livre
- lampe frontale petz waterproof (300 lumens)
- balise AIS individuelle (obligatoire pour l'ARC)
- tour de cou pour son téléphone
- des podcasts !
- application pour reconnaître les étoiles (certaines fonctionnent hors-ligne)
- application Obsenmer
- médicaments pour le mal de mer (mer calme, scopoderm ...)
- gant de toilette
- veste de quart imperméable
- couteau marin

[retrouvez la liste complète de notre sac ici.](#)



Grenade et Cariacou : entre woofing et recherche d'embarquement pour la Martinique

Ça y est, premier défi relevé, nous voilà de l'autre côté de l'Atlantique ! Prochaine étape : du [bénévolat dans une ferme de cacao](#) où nous pouvons rester pendant un mois, puis il nous faudra trouver une nouvelle co-navigation pour rejoindre la Martinique.

A peine arrivé à Grenade, il nous faut déjà anticiper : nous profitons d'être dans le principal port de l'île pour afficher notre annonce, en croisant les doigts pour qu'elle ne soit pas enlevée. Nous mettons ensuite un post sur les groupes facebook et les plateformes en ligne. Il ne nous reste plus qu'à prospecter sur les pontons pour essayer de discuter avec les capitaines. Problème : les quelques marinas et sites de mouillage sont tout au sud, et nous tout au nord. On profite d'une journée off pendant notre bénévolat pour traverser l'île et tenter d'approcher quelques capitaines sur les pontons, sans grand succès. Lors de nos randos, on discute avec les « nomades des mers » que l'on croise pour connaître leur trajet et leur laisser nos coordonnées au cas où. Nous finissons par avoir une première piste par facebook : un anglais cherche des équipiers pour un départ en début janvier pour aller vers le nord. Nous reprenons une journée off pour aller le rencontrer à la marina de Pickly Bay. Problème : il veut aller jusqu'à Cuba sans escale et ne peut pas s'arrêter en Martinique car sa femme, qui est mexicaine, n'a pas de visa pour la France ... dommage, on laisse tomber.

Une semaine avant la fin de notre bénévolat, nous n'avons toujours pas de piste. On décide de tenter notre chance à Cariacou, l'île au nord de l'Etat de Grenade, accessible en ferry. Grâce aux AIS et avec quelques recherches sur internet, on a identifié une zone de

mouillage assez fréquentée. On se donne trois jours pour trouver un embarquement directement sur place, les prix des logements (40€ mini la nuit) ne nous permettant pas de rester très longtemps. Si ça ne fonctionne pas, notre seule alternative sera l'avion depuis Grenade, car le ferry Cariacou – Union (l'île la plus au sud des Grenadines) ne fonctionne plus depuis le début du covid.

Arrivés à Cariacou, nous affichons à nouveau notre annonce dans les endroits qui nous paraissent les plus visibles : le supermarché et la banque, après avoir demandé l'autorisation. Puis nous continuons nos recherches sur place et via facebook. En discutant avec les employés de la marina et quelques personnes vivant à l'année sur leur bateau, nous apprenons que le Lambi Queen, un bar fréquenté par les plaisanciers, organise une soirée pour le nouvel an. Nous continuons à aborder les plaisanciers qui débarquent en annexe pour se rendre au supermarché, sans grand succès. A notre grande surprise nous rencontrons plusieurs français : Cariacou est une zone d'hivernage des voiliers prisée des français pendant la période cyclonique. Il y a même un restaurant français !

Lors de la soirée organisée par le Lambi Queen, nous discutons avec un groupe de français qui nous propose de partir avec eux dans deux jours : bingo ! Le trajet sera direct sans arrêt dans les Grenadines : dommage, mais on ne va pas faire la fine bouche. Ils nous proposent quand même de continuer nos recherches, si jamais un autre bateau nous propose un trajet en plusieurs étapes. Au final, c'est l'annonce sur Facebook qui nous a permis de décrocher notre embarquement. Un couple de trentenaires avec deux enfants nous propose une place à bord de leur catamaran, avec un itinéraire en 3 étapes jusqu'à la Martinique : on ne pouvait pas rêver mieux ! Une rencontre avec leur famille sur leur bateau nous a permis de confirmer mutuellement que la co-navigation en prévision correspondait aux attentes de chacun, et nous avons donc mis les voiles à bord d'Ohana. Nous avons eu de la chance de trouver aussi

rapidement, car un autre équipier présent quelques jours avant nous a attendu 15 jours avant de pouvoir partir.

Ohana

🛥 catamaran lagoon 410, 12.37m, années 2000

🕒 4 jours et 4 nuits au mouillage

📏 environ 160 miles

👤👤👤 2 adultes, 2 enfants, 2 équipiers (nous) et un gros chien

👉 Pourquoi nous avoir embarqué ? trajet de courte durée, même âge, une envie à ce moment-là de rencontrer d'autres personnes.





Astuce ! chercher une co-navigation entre les îles

Rechercher un embarquement, c'est un peu comme chercher un emploi. Il y a deux façons complémentaires de procéder : soit vous répondez à une annonce en montrant que vous êtes LA personne de la situation, soit vous faites des « candidatures spontanées » en essayant d'attirer l'attention des capitaines qui seraient prêt à vous aider (en échange de votre aide à bord et d'une participation à la caisse de bord). Avant de se lancer, on vous recommande de bien préparer votre présentation de faire un flyer que vous allez donner aux personnes que vous abordez, ou diffuser en ligne.

Une fois votre annonce en main, vous pouvez partir à la recherche d'un embarquement. Plusieurs pistes s'offrent à vous : déposer votre annonce dans les marinas et consulter les tableaux d'affichages, discuter avec les marins sur les pontons, consulter les annonces sur les plateformes web et groupes facebook spécialisées ([voir la liste en fin du doc](#)) et y déposer la vôtre. Voilà quelques astuces :

- Informez l'accueil de la capitainerie de votre recherche. Dans certaines zones de mouillage ou marinas, la capitainerie organise parfois un « point info VHF » quotidien, où les marins et la capitainerie peuvent partager des infos ... Et pourquoi pas votre annonce.
- Affichez votre annonce dans les services à proximité des mouillages et des marinas (supermarché, banque, poubelles, magasin d'accastillage ...) demandant l'autorisation avant bien sûr.
- Lorsque vous prospectez sur les pontons et les zones de mouillage, visez les « heures de pointe » : midis et fin d'après-midis, quand les bateaux arrivent au mouillage ou vont faire leurs courses.
- Si les ports sont faciles à trouver, c'est moins évident pour les zones de mouillages. Pour les repérer, vous pouvez bien sûr discuter directement avec les marins, mais aussi vous aider des sites web de



Vous naviguez dans les Caraïbes et l'Amérique Centrale ? Sailing through the Caribbean and central America ?

*Vous pouvez nous aider à relever notre défi, nous pouvons vous aider à bord !
You can help us succeed in our challenge, we can help you onboard !*

Bonjour ! Nous sommes Samuel et Aurélia. Nous avons fait le pari de voyager dans les Caraïbes et l'Amérique centrale en conavignation pour rencontrer d'autres passionnés de voile et de la mer. Nous sommes prêts à participer financièrement aux frais des traversées.

Hello ! We are Samuel and Aurelia. We set ourselves the challenge to travel in the Caribbean and central America region as crew member on sailing boat to meet people interested in sailing and the sea, like us! We are ok to financially contribute to the crossing.

**Nous recherchons un embarquement pour ...
We are looking for a crew position to ...**



Pourquoi nous accueillir à bord ? Why welcome us onboard?

- ♥ Faciles à vivre, ouverts d'esprit et respectueux
Social, easy-going and respectful
- ⚓ Plusieurs années d'expériences comme équipiers
Several years of sailing experiences

🦋 Eco-guide bénévole, je peux vous former sur l'observation des baleines et autres animaux en mer.
As a volunteer marine eco-guide, I can teach you how to observe whales and marine life.

- + Pompier volontaire, je peux vous aider pour les premiers secours.
As a volunteer lifeguard, I can help you provide first aid.

Nous parlons 
We speak

**Nous serons ravis de vous aider à bord !
We will be happy to help you on board!**



Photo sérieuse en mode voile

Expérience de voile

Les + pour la vie à bord (si vous avez des compétences en mécanique ou électricité, c'est un vrai + !)

Contacts :

Mail : xxxxxxx@live.fr
Tel / whatsapp : [0033 06 xx xxx xx xx](tel:0033606xxxxxx)

Co-navigation de Cariacou à la Martinique

(extrait de notre article « [De Grenade à la Martinique en bateau-stop](#) »)

Nous avons navigué entre Cariacou et la Martinique à bord d'Ohana, le catamaran de Benjamin et Claire, qui nous ont accueilli chez eux pour les 4 jours de la traversée. En effet, ce catamaran est leur maison depuis qu'ils ont quitté la Bretagne pour une durée indéterminée en septembre 2021. Ils y vivent avec leurs deux enfants, Margot, 5 ans, et Antonin, 7 ans, ainsi que leur chienne Michka. Nous avons très vite sympathisé avec Benjamin et Claire, que nous remercions beaucoup, et avons vite été adopté par Margot, Anthonin et Michka.

Nous avons découvert la navigation entre les îles Caribéennes, qui n'est pas toujours aussi tranquille que l'on pourrait le croire. A cette période de l'année, encore bien ventée, il faut slalomer entre les grains de pluie et composer avec les déventes et surventes créées par les îles. Benjamin est un très bon capitaine et nos traversées se passent sans problème. Nous naviguons la journée et dormions la nuit au mouillage à l'abri des îles, et avons fini notre navigation à Etang Zabricot, en Martinique.

Cette expérience de conavigation a été particulièrement agréable pour tout le monde : nous avons réussi notre pari de rejoindre la Martinique à la voile, la famille était contente de rencontrer de nouvelles personnes et de partager certaines tâches à bord, ce qui a permis d'alléger un peu la logistique quotidienne.



Astuce ! Comprendre les routes et périodes de navigation

En mer, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de barrières qu'on peut facilement aller où on veut, quand on veut. Il faut s'adapter à la météo, et la direction du vent et sa force évolue au fil des saisons. Il peut être dangereux de s'aventurer dans certaines zones à certaines périodes de l'année, d'autant plus dans les Caraïbes où des ouragans peuvent surgir Il existe donc des "routes" de navigation que les voiliers empruntent à certaines périodes de l'année.

Comprendre ces routes et s'y adapter augmente vos chances de trouver un embarquement. Cela a été notre cas pour notre navigation Cariatou - Martinique : Cariatou est une zone d'hivernage des voiliers très prisée des français pendant la période cyclonique, qui quittent alors les îles françaises pour se mettre à l'abri au sud. En effet à partir de mai de nombreux bateaux quittent les îles à risque (en gros celles situées au nord des grenadines) vers les îles du sud ou en Amérique centrale. Ils commencent à remonter dans le nord des Antilles à partir de Noël. Nous avons eu la chance de tomber au bon moment : un coup de vent de plusieurs jours avait bloqué les voiliers au port, et tout le monde était dans les starting-blocks pour partir vers le nord quand la météo s'améliorerait ... Ce qui s'est passé le jour de notre arrivée.

Même si les îles se suivent, les navigateurs ne les fréquentent pas tous de la même manière. Les francophones ont tendance à naviguer entre les îles françaises (St Martin, Guadeloupe, Martinique) et à y rester pour faire les réparations ; alors que les anglophones naviguent et restent plus facilement dans les îles anglophones des alentours (Grenade, Ste Lucie, ...). En général, les navigateurs restent dans les petites Antilles et s'aventurent peu vers les grandes Antilles, plus éloignées et aux eaux plus agitées. Enfin, certains continuent leur route vers l'ouest vers Panama pour rejoindre le Pacifique.

De Martinique à st Barthélémy : tentative ratée pour Sam

Lors de notre séjour en Martinique, où nous avions prévu de rester plusieurs semaines (voir notre article « [Kontan we zot en Martinique](#) »), nous nous sommes à nouveau mis à la recherche de notre navigation suivante, vers le nord des Caraïbes. Sam doit aller à St Barth pour le 14 février pour y travailler en tant que pompier. S'il est possible d'aller de la Martinique à la Guadeloupe en ferry, il n'y a pas d'alternative à l'avion entre la Guadeloupe et St Barthélémy. Nous essayons donc de trouver une nouvelle traversée à la voile. Comme à Grenade, nous publions notre annonce sur les groupes facebook et sur les sites web. Nous nous rendons 2 fois à la marina du Marin, qui est à 2h de bus de là où nous habitons (Case-Pilote), et plusieurs fois à Fort de France et St Pierre, dernier point de mouillage pour les voiliers avant de naviguer plus au nord. Après deux réponses à notre post sur facebook, finalement infructueuses, la proposition de la 3^e personne qui nous contacte via notre flyer au Marin semble correspondre. Ce monsieur propose un convoiage du sud de la Guadeloupe à St Martin, d'où il est ensuite possible de prendre un ferry pour St Barthélémy. Nous prévoyons donc de passer une semaine en Guadeloupe avant la date de départ (voir notre article « [Escapade à Gwada](#) »).

Cependant, la veille de notre départ de Martinique, mauvaise surprise : le bateau ne pourra pas partir à la date prévue car il reste des travaux à faire et la météo est incertaine. Le départ est repoussé à la semaine suivante, mais impossible pour Samuel d'attendre car son contrat de travail commence le 14 février. Sur place en Guadeloupe, nous tentons donc de trouver un embarquement en dernière minute en parcourant les marinas de l'île et le mouillage de Deshaies, dernière étape pour les voiliers avant leurs traversées vers

le nord. C'est finalement un échec et Sam se résout à prendre l'avion pour pouvoir être dans les temps à St Barthélemy.

Cette expérience nous a confirmé l'une des difficultés pour trouver une conavigation : il faut de la souplesse dans les dates. La date de départ et la durée des navigations étant dépendantes des conditions météorologiques, il est très complexe de trouver la conavigation au moment exact où l'on veut partir et/ou arrivée.



Astuce ! vous n'avez pas trouvé ? les (rares et chers) alternatives en ferry et avion

Bien que les îles des Caraïbes soient proches, elles ne sont pas toutes reliées par des ferrys. Il existe des liaisons entre îles d'un même pays, mais peu entre les différents pays. On peut cependant en citer certaines qui existait au moment de notre voyage (2022) :

- L'express des îles relie les îles Ste Lucie – Martinique – Dominique – Guadeloupe
- Il existe des liaisons depuis St Martin vers St Barthélémy, Anguilla, Saba, St Kitts et Nevis

[Cette carte](#) recense les lignes de ferry dans les Caraïbes (cependant nous ne savons pas si elle exhaustive et à jour).

De même, les lignes d'avion ne relient pas toutes les îles entre elles : il faut parfois plusieurs changements pour naviguer entre deux îles. Le site web [Fly connections](#) est très pratique pour voir d'un coup d'œil toutes les lignes qui partent d'un aéroport (information à croiser ensuite avec les comparateurs de vol et sites de compagnie). Voici la liste des principales compagnies aériennes des Caraïbes (vous trouverez sur leur site web la carte de leurs lignes régulières) :

- Carribean airlines
- LIAT
- Air Antilles
- Winair
- InterCarribean airways
-

Si les prix des ferrys restent abordables, les billets d'avions coûtent plus chers même si les distances sont courtes. De plus, quand on fait du bateau-stop, en général on ne réserve pas de billet d'avion en avance ... on a donc vite fait de payer quelques centaines d'euros son billet d'avion pris à la dernière minute.

2 jours de co-navigation en Martinique

Sam est maintenant à St Barth, et Aurélia doit le rejoindre pour mi-avril pour ensuite tenter de continuer vers l'ouest en direction de Cuba. C'est donc parti pour un nouveau marathon de la recherche d'embarquement : posts sur facebook, remonter les annonces sur les sites web, faire le tour des pontons ... On renvoie aussi des messages aux personnes avec qui nous avons eu contact au début de nos recherches et que nous savions proches de la Martinique.

C'est notamment le cas pour Olivier, avec qui avons échangé dès le mois de décembre via vogueavecmoi. Il prévoyait de voyager dans les îles du nord courant mars-avril. Lorsqu'Aurélia le recontacte, il est en Guadeloupe et prévoit de faire une navigation du côté de la Martinique sur un weekend. Une bonne occasion de le rencontrer et de naviguer ensemble et peut-être poser les bases d'une co-navigation vers le nord. Aurélia a navigué 2 jours le long de la côte ouest de la Martinique avec Olivier et un autre co-équipier, qui cherchait lui aussi un embarquement pour le weekend. L'occasion de se faire une nouvelle expérience de nav sympathique avec un capitaine expérimenté et tout à fait dans l'esprit de la conavigation. Malheureusement par la suite le programme d'Olivier était trop incertain pour être sûr d'arriver avant mi-avril à St Barthelemy.

Astreos

🚢 monocoque Janneau Sun Odyssey 42 DS, 12.59m, années 2000

🕒 2 jours et 1 nuit au mouillage

👤🚢 le capitaine et deux équipiers expérimentés (dont Aurélia)

👉 Pourquoi nous avoir embarqué ? l'envie de rencontrer de naviguer avec d'autres passionnés de voile. A ce moment-là Olivier était seul à bord mais d'habitude lorsque sa famille est avec lui, il ne prend pas d'équipiers.





Astuce ! Comprendre le monde des "nomades des mers" pour s'intégrer dans un équipage

Quand on cherche un embarquement, on cherche à rentrer en contact avec des propriétaires de bateaux et à se faire accepter à bord, à rejoindre leur équipage pour quelques jours ou quelques semaines parfois. Il est donc important de comprendre l'univers de ces « nomades des mers » et leurs contraintes. Voici quelques points qui nous paraissent important à avoir en tête.

Tout d'abord, il y a plein de nomades des mers différents : des propriétaires de yacht à moteur qui passe toutes leurs vacances dans les Caraïbes, des familles qui ont tout quitté pour acheter un voilier (sans forcément savoir comment naviguer), des couples à la retraite qui ont acheté un catamaran de 15m à plusieurs millions d'euros, le jeune baroudeur qui fait des petits boulots pour réparer son bateau d'occasion entre deux navigations, des navigateurs qui sillonnent les îles depuis plusieurs années ...

Tout ce petit monde « habite » le même espace qui est la mer, discute par VHF interposée ou depuis le pont du bateau au mouillage, et se croise régulièrement d'un mouillage à l'autre. Ainsi, même si la personne avec qui vous discutez ne veut pas vous emmener, si le contact passe bien laissez un flyer, le bouche à oreille peut vous aider à trouver un embarquement.

Que ça soit pour quelques jours ou plusieurs années, leur bateau est leur maison ; et la marina ou la zone de mouillage est leur quartier. La conavigation de plusieurs jours n'est pas seulement un « covoiturage » version bateau : prendre un bateau-stoppeur, c'est comme accepter qu'un inconnu dorme sur votre canapé dans votre petit appartement de 20m², en espérant que cette personne va bien vous aider et ne va pas casser quelque chose. Il faut donc savoir se

faire discret et s'adapter au fonctionnement à bord. De notre expérience, vous aurez plus de chance dans des zones de mouillages moins surchargés de bateaux-stoppeurs que dans les grandes marinas (c'est ce qui a joué en notre faveur à Cariacou, nous étions les seuls équipiers en recherche d'embarquement, ce qui a attiré la sympathie des gens). En effet, si plusieurs personnes venaient tous les jours demander s'il peut dormir chez vous chaque fois que vous sortez de votre maison, pas sûr que vous acceptiez. Vous prendre à bord c'est souvent vous rendre un service et non une nécessité, même si vous donnez un coup de main.

Les nomades des mers ont une autre notion du temps. Si pour traverser l'Atlantique, la date approximative de départ est souvent fixée à l'avance, une fois sur place les « nomades des mers » n'ont souvent pas un planning bien précis d'où ils vont et quand ils y vont, et peuvent décider de partir du jour au lendemain ou à l'inverse rester plusieurs jours voire semaines à un même endroit (soit pour profiter du lieu, soit par obligation à cause d'une avarie ou de la météo). Ce qui rend difficile toute anticipation pour les équipiers en recherche de navigation : soient ils partent dans les prochaines heures (et alors il faut être prêt à partir tout de suite), soit ils savent qu'ils vont sûrement y passer peu de temps ... Sans vraiment pouvoir vous dire quand. D'ici-là, il faudra trouver une solution pour se loger (à moins que vous ayez la chance qu'on vous invite à bord), en espérant qu'ils ne partent pas sans vous.

Pour finir, on vous conseille [un article très intéressant du blog Yacht Molly Mawk](#) d'une capitaine qui a croisé la route de bateau-stoppeurs et qui explique pourquoi elle n'en prend pas (cinique, mais tellement vrai !).



Notre avis : une co-navigation, gratuit ou payant ?

Même si les nomades des mers ont un logement et un moyen de transport « gratuit », ils doivent régler plusieurs frais réguliers : la nourriture bien sûr, mais aussi le gasoil, les taxes de douanes à chaque changement de pays, la place de port ou de mouillage ... de plus, certaines pièces doivent être remplacées régulièrement pour naviguer en sécurité et les réparations peuvent parfois coûter très cher (le cas classique : une réparation de moteur peut facilement coûter plusieurs centaines d'euros, et sans moteur pas de sortie en mer possible, même pour un voilier). Les propriétaires de bateaux demandent donc très souvent une participation financière aux traversées, ce qui nous paraît normal. Nous avons toujours participé au frais de bord, à minima la nourriture et le gasoil, et souvent quelques euros en plus (environ 5€ à 10€ par jour) pour les autres frais. Ainsi une participation d'une 20aine d'euros tout inclus/j nous paraît cohérente (après si vous restez 1 semaine ou plus vous pouvez toujours discuter avec le capitaine pour ajuster le prix à la réalité des dépenses).



De la Martinique à St Barthélémy : tentative réussie pour Aurélia

La recherche pour une conavigation Martinique – St Barthélémy continue pour Aurélia. Une première piste se présente : une personne contacte Aurélia via l'annonce déposée à la marina du Marin. Aurélia décide d'aller au Marin pour le rencontrer et voir le bateau. Première impression pas très engageante : il est midi et le gars en est à sa 2^e bière, et le bateau est en désordre complet. En discutant, il semble avoir une bonne expérience de nav dans les Caraïbes et son coéquipier (qui n'est pas là ce jour-là) aussi. Le grément a l'air bon et le bateau solide, le timing de départ et le trajet correspondent mais d'autres détails ne donnent pas confiance. Tout d'abord, ils attendent un papier de l'administration de St martin pour pouvoir y ramener le bateau, papier qu'ils auraient dû recevoir depuis plusieurs semaines (pas sûr donc qu'ils l'aient à temps). Ensuite l'électronique ne fonctionne plus et le capitaine va jusqu'à demander s'il sera possible d'utiliser le PC d'Aurélia comme ordinateur de bord. Quelques jours de réflexion plus tard suite à cette rencontre, Aurélia se voit mal naviguer dans ces conditions, et finit par laisser tomber malgré l'absence d'autres pistes sérieuses.

Heureusement, à 3 semaines de la date, une autre piste se profile à l'horizon. Après une n-ième prospection sur la cale de Fort-de-France, Aurélia échange avec Manon et Marcel. Ils prévoient de passer les prochains jours en Dominique et en Guadeloupe, puis de tracer directement jusqu'à St Martin, où ils doivent récupérer une amie à l'aéroport le 2 avril. Le courant passe bien et Aurélia reprend contact avec eux quelques jours plus tard pour valider. Aurélia les rejoints en Dominique par ferry, en prenant avec elle une copie du passeport de Marcel, le capitaine, des papiers du navire et de la clearance d'entrée (pour justifier d'un billet de sortie du pays à la douane de la Dominique, obligatoire pour toute entrée dans le pays). La journée de préparation du bateau permet à Aurélia de faire un rapide check de sécurité. Petite surprise : la cartouche gaz du gilet de

sauvetage est périmée et le radeau de survie est arrimé au bateau avec un cadenas (pas très pratique en cas d'évacuation d'urgence ...). Après discussion, je comprends que Manon et Marcel ont appris à naviguer et gérer un voilier lors de leur conavigation dans les Caraïbes sans être passé par la case « école de croisière », et qu'il leur manque quelques réflexes sur le matériel de bord. Marcel a trouvé une cartouche de gaz neuve et nous avons modifié l'attache du radeau pour le rendre utilisable, puis la journée de navigation de la Dominique aux Saintes nous a permis de mutuellement nous rassurer sur nos capacités de capitaines et d'équipiers. Finalement, Marcel s'est révélé être un capitaine sérieux et attentif à la sécurité en nav, et j'ai beaucoup apprécié naviguer avec eux.

Après trois jours d'escale en Guadeloupe, nous avons ensuite navigué jusqu'à St Martin pendant un jour et une nuit sans encombre. De St Martin, Aurélia a pu prendre le ferry pour St Barthélemy : mission accomplie !



Ti Odara

🚢 ?? monocoque

🕒 4 jours de nav, 1 nuit en mer et 5 jours au mouillage

📏 environ 160 miles

👤✂️ Manon et Marcel, un équipier (Aurélia) et un chat

👉 Pourquoi nous avoir embarqué ? Manon et Marcel ont notre âge, ils ont eux aussi commencé la voile en co-navigation et bateau-stop, et ont aussi fait du bénévolat pour la même ferme de cacao à Grenade





Astuce ! Vous avez enfin trouvé ? Naviguez en sécurité

Si la co-navigation peut être une belle expérience, elle peut aussi devenir un cauchemar. Nous avons croisé plusieurs équipiers qui avaient vécu de mauvaises expériences à bord : pas assez de nourriture pour tout le monde pour la traversée, capitaine qui s'avère être bipolaire, plus d'équipiers embarqués pour une transat que la capacité du bateau, démâtage suite à une erreur de manœuvre et probablement lié à un manque d'entretien du bateau Dans les Caraïbes, on peut facilement trouver des personnes qui ont réalisé un rêve en vendant leur maison pour acheter un bateau sans avoir vraiment navigué avant. Si certains restent prudemment proche d'un abri et ne sortent que par beau temps, tous n'ont pas conscience du danger : en juin 2023, 4 personnes ont été secourues entre la Martinique et Ste Lucie après avoir abandonné leur catamaran en pleine tempête, tempête pourtant annoncée depuis plusieurs jours ... De même pour les traversées de plusieurs jours (comme par exemple la transatlantique) : ce type de navigation s'anticipe normalement à l'avance. Un capitaine sérieux aura donc normalement constitué son équipage depuis longtemps avec des personnes de confiance, même s'il peut y avoir des changements de dernière minute. Attention donc aux personnes qui recherchent sur place des équipiers à quelques jours du départ, d'autant plus s'ils ne prévoient pas des sorties de rodage pour s'assurer que tout le monde s'entend bien. Enfin (malheureusement), les femmes voyageant seules sont plus exposées aux agressions. Si certains capitaines affichent clairement leurs intentions (il suffit de lire certaines annonces intitulées « recherche équipière »), pas toujours évident de savoir si on peut faire confiance à une personne rencontrées seulement quelques minutes.

Mais alors comment s'assurer que l'embarquement que vous avez enfin trouvé, après des heures de recherches, sera bien une

« apprendre à être équipier »

astuce

Sailing safely women

-

De Saint Martin aux autres destinations : la suite du voyage ... en avion

Comme vous l'avez peut-être vu en lisant nos articles, notre voyage en co-navigation s'est arrêté à St Martin. Pourquoi nous diriez-vous, alors que nous avons réussi à aller jusque-là ?

Face à toutes les difficultés rencontrées pour trouver des embarquements, il nous a fallu peser le pour et le contre. Ces expériences de co-navigation ont été géniales, avec des rencontres et souvenirs inoubliables, mais nous ne voulions pas manquer une étape incontournable de notre voyage : Cuba.

Or il n'est pas possible d'imposer à un capitaine sa destination finale, la co-navigation n'est pas un taxi. Peu de bateau s'aventure au-delà des îles vierges, les traversées sont plus longues et avec peu de possibilité d'escales "sécures". Nous avons cherché pendant de longues heures sur les quais et sur internet, et nous n'avons trouvé qu'une piste sérieuse. Sur les pontons de Fort-de-France, Aurélia avait rencontré le capitaine d'un trimaran qui rêvait lui aussi d'aller à Cuba avant de revenir en France. La navigation depuis St Martin devait prendre 5 jours. Il a préféré finalement se raviser pour ne pas prendre le risque de partir trop tard des Caraïbes pour la transat retour. Sage décision qui a prouvé le sérieux d'un capitaine qui a préféré sécuriser la transat retour réputée difficile, et tant pis pour Cuba (et pour nous aussi !).

Il restait l'option de chercher directement sur les pontons à St Martin en abordant les bateaux prêts à partir. Samuel a tenté le coup lors d'une visite d'une journée depuis St Barth, sans succès. Le prix des logements a fini par nous faire une raison : à 50€ la nuit, difficile de rester longtemps sans avoir de certitude de trouver quelque chose.

Nous avons fait plusieurs calculs compliqués pour définir la meilleure alternative en avion : l'option la plus simple est de passer par la Floride, sauf qu'il faut un visa spécial pour aller par Cuba via les US (beaucoup plus cher et compliqué à avoir que le visa classique) et les vols entre la république Dominicaine et Cuba étaient interrompus à cause du covid. Au final, l'option la moins cher avec le moins de changement possible était de passer par la Jamaïque en y restant quelques jours.

A Cuba, nous nous sommes rendu compte qu'il aurait été difficile d'aller plus loin : l'île n'est pas très accueillante pour les voiliers, seules quelques marinas (chères) existent et il aurait été très difficile d'aller prospecter sur les pontons car elles sont barricadées de sécurité. De plus, comme la plupart des pays, impossible de rentrer sans un billet de sortie : nous avons donc acheté notre billet d'avion Cuba-Mexique avant même d'être arrivé dans le pays.



Astuce ! voyager en cargo

Toujours dans l'idée de découvrir d'autres manières de naviguer et limiter l'avion, on a voulu tester le voyage en cargo. Nous avons repéré un trajet Miami-Le Havre en 10 jours avec CMA-CGM, proposé par l'agence de voyage spécialisée Mer et Voyages. L'itinéraire était parfait, pas trop long et donc relativement abordable (à noter : il faut compter 110€ à 150€ par jour de navigation pour ce stype de voyage). Malheureusement les cargos ont arrêté d'embarquer les touristes pendant le COVID, et de plus le départ se faisant des USA l'agence demandait un visa de travail américain (un ESTA n'était pas suffisant). Dommage, le retour s'est fait en avion depuis Mexico.

Si vous êtes intéressé par le voyage en cargo, voilà quelques articles intéressants :

- Article tourdemondiste – [guide du voyage en cargo](#)
[Une voyageuse raconte son voyage entre le Canada et la Belgique](#)
- Article Lonely Planet - [Guide sur le voyage en cargo](#)
- Article Le Routard – [guide pratique du voyage en cargo](#)
- Exemple de compagnie de voyage :
<https://www.croisierenet.com/> (il semble que Mer et Voyage ne fonctionne plus)



Notre avis : l'option d'acheter son bateau

Plutôt que de dépendre des nomades des mers (qui n'ont pas besoin de vous), pourquoi ne pas acheter son propre bateau ? On y a pensé : plus de soucis de logement ni de transport entre les îles, et on choisit quand on part et où on va. C'est une tout autre aventure, tout aussi intéressante, mais qui ne correspondait pas à ce que nous voulions vivre dans notre voyage : découvrir de nouvelles manières de naviguer, partager des expériences de nav et vivre le quotidien des habitants des îles des Caraïbes. De plus, il y a quelques obstacles à surmonter : le prix d'achat du bateau (plusieurs dizaines de milliers d'euros est un minimum), sans oublier le prix (et le temps) pour faire les réparations afin qu'il soit suffisamment fiable (à moins d'avoir quelques centaines de milliers d'euros pour acheter un bateau en bon état sans réparations). Il faut aussi être capable d'être son propre capitaine et faire face à toutes les situations. Ensuite, que faire du bateau une fois le voyage dans les Caraïbes fini ? C'est possible de revendre son bateau, mais il faut prendre en compte que les voiliers ne se vendent pas bien à l'arrivée de la période cyclonique (la période où vous allez avoir envie de le revendre). Si vous décidez de le garder pendant cette période, il faut anticiper l'hivernage du bateau, qui peut coûter cher (et certaines assurances peuvent ne plus vouloir vous assurer). Dans ce cas, pourquoi ne pas le ramener en France ? La transat retour n'est pas à prendre à la légère (elle est réputée plus difficile que la transat aller) et il faut un bateau solide et équipé en conséquence (un bateau capable de traverser l'Atlantique coûte plus cher qu'un bateau destiné à la navigation côtière).

Conclusion – la conavigation est une partie de poker

Co-naviguer pendant notre voyage a été une super expérience, qui nous a permis de rencontrer et partager de bons moments avec d'autres navigateurs (encore merci à eux !), de nous perfectionner à la voile et de limiter l'impact écologique de notre voyage.

Mais cela a nécessité énormément de temps et d'énergie pour trouver des embarquements qui correspondent à notre projet et nous avons dû adapter notre programme à nos navigations (et non l'inverse). En effet, même s'il est relativement facile (avec de la motivation et de persévérance) de trouver un embarquement dans les marinas fréquentées des Caraïbes, c'est beaucoup plus compliqué de trouver le bon bateau, avec le bon équipage, qui va dans la bonne direction au bon moment : en voyageant de cette manière, vous prenez le risque de ne pas faire ce que vous avez prévu, et impossible de planifier quelque chose avec certitude ! Avoir des compétences utiles sur un voilier peut beaucoup vous aider, mais rien n'est jamais gagné : vous pouvez être super expérimenté à la voile, calé en mécanique et être tous les jours sur les pontons sans rien trouver pendant des semaines ... Et voir un mousse avec peu d'expérience qui, en parlant à la première personne venue sur le ponton, va trouver l'embarquement pour la destination qu'il veut. Finalement c'est un peu une grosse partie de poker et la chance y joue pour beaucoup. Et comme au poker, moins vous avez de chance, plus ça peut vous coûter cher : même si le budget pour nos co-navigations a été plus que correct, les prix des logements à terre peuvent coûter cher, sans compter le prix du billet d'avion en cas d'échec. Mais quand la chance vous sourit, c'est jackpot.

Enfin nous sommes partis avec tous les deux une bonne expérience de navigation en école de voile et en co-navigation. Même s'il n'est pas nécessaire d'être un expert pour trouver de

belles expériences de co-navigation, on vous conseille vivement de faire une première expérience avant le départ pour se faire une idée, sur la vie à bord, la recherche et la participation aux frais ; et de prendre au moins quelques cours avec un skipper moniteur diplômé pour avoir les bases de manœuvre et de sécurité. C'est encore plus vrai pour les navigations de plusieurs jours (type transat), que l'on déconseille fortement aux débutants sauf si vous connaissez déjà bien le capitaine ou s'il vous ait recommandé par une personne de confiance.



**Autres astuces, ressources,
témoignages ...**

Astuces pour l'avitaillement d'une transatlantique

- Si vous avez un désalinisateur ou si vous stockez l'eau potable dans la cuve à eau, prévoir de l'eau en bouteille de secours
- Anticiper les problèmes de gaz et/ou de frigo : conserves à manger froides (macédoine, compotes, fruit au sirop ...), semoule (peut être faite à l'eau froide)
- Riz ou pâtes : préférer la cuisson rapide
- Prévoir suffisamment de nourriture et d'eau cas de retard de plusieurs jours (certains disent qu'il faut prévoir de la nourriture pour le double du temps de traversée prévu)
- A bord les fruits et légumes frais mûrissent (et pourrissent) plus vite : si possible les stocker dans un filet à l'extérieur ou dans un panier aéré. En général ils ne survivent pas au-delà d'une semaine.
- Si vous ne pouvez pas vous passer de fromage, emmenez de la Vache qui rit, elle peut se conserver hors du frigo
- Pour éviter d'emmener des œufs d'insectes, enlever tous les emballages (en particulier cartons) avant de monter les provisions à bord, et si possible stocker les aliments secs dans des boîtes hermétiques.
- Si vous partez depuis la France, prendre des bons produits qui se conservent hors du frigo qui vous feront plaisir : conserves de tapenade, cassoulet, confit de canard ...
- Au Cap Vert, il n'y a pas de supermarché "à l'européenne" (n'espérez pas trouver du fromage ou LA marque de conserve que vous aimez), et la qualité sanitaire des produits transformés n'est pas tout à fait comme en France (après 10 jours de mer, des oeufs d'insectes ont éclos dans nos paquets de gâteaux) : pratique pour refaire un plein de fruits et légumes et compléter quelques oublis,

mais pour le reste il vaut mieux faire ses courses en France ou dans les Canaries.

- A Gran Canaria, il y a un énorme Carrefour avec possibilité de livraison.
- Si vous vous faites livrer vos courses à bord, demandez bien de vous contacter par whatsapp ou via la capitainerie qui vous contactera ensuite par VHF car les livreurs ne peuvent pas toujours téléphoner à des numéros étrangers

Participez à la protection des animaux marins avec les sciences participatives

En mer, vous pouvez avoir la chance d'observer des animaux. Lors de nos navigations, nous avons croisé la route de nombreux oiseaux, poissons volants (qui parfois sautent sur le pont : ça se mange et s'est pas mauvais !), méduses, dauphins, et même un cachalot. Il existe peu de données scientifiques sur ces animaux, difficiles à observer, en particulier en haute mer. Vous pouvez contribuer à leur connaissance en partageant vos observations avec les scientifiques par des programmes de sciences participatives.

Nous avons utilisé l'application Obsenmer : simple d'utilisation, elle comprend 2 modes d'observation : ponctuel (vous ajoutez votre observation, ce qui informe sur l'absence/présence de l'espèce sur le lieu) et "avec effort" (qui consiste à faire une veille attentive pendant plusieurs minutes, ce qui informe sur la densité d'animaux, information encore plus intéressante que absence/présence). Vous pouvez retrouver vos observations en ligne et celles-ci sont mises à disposition gratuitement aux scientifiques. Vous trouverez également dans l'application des ressources pour mieux connaître ces animaux et vous aider à les identifier.

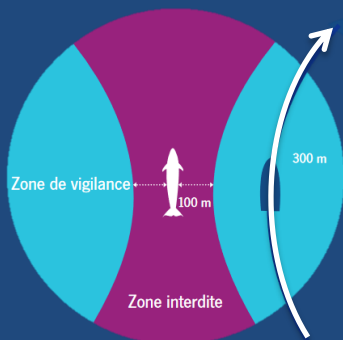
Quelques conseils : plus la mer est calme, plus vous serez en « veille attentive » (observer la mer pendant plusieurs minutes), et plus vous serez en hauteur (en vous mettant par exemple debout au pied du mat), plus vous aurez des chances de voir des animaux. Soyez patient : nous avons fait environ 1h d'observation active par jour pendant la transatlantique, ce qui a permis de faire de belles observations.



Observer les dauphins et les baleines : quelques principes de « politesse » et de sécurité

Croiser la route de dauphins ou de baleine est un moment magique, qui peut transformer le plus rude des marins en un enfant de 4 ans plein d'émerveillement. Les animaux peuvent eux aussi être curieux de vous voir et même venir à votre rencontre. Il ne faut cependant pas oublier que ce sont des animaux sauvages qui peuvent préférer ne pas être déranger ou prendre peur à votre approche. Voici quelques « règles de politesse » pour respecter la tranquillité de ces animaux et éviter de les blesser (et d'abîmer votre bateau).

Nb : vous avez envie de vous mettre à l'eau ? N'oubliez pas que ces animaux sont plus grands et forts que vous, et qu'ils restent sauvage et imprévisible ... en France, les mammifères marins et les tortues sont protégées et les déranger volontairement peut faire l'objet d'une amende.



- N'imposez pas votre présence trop longtemps.
- Ne vous dirigez jamais sur eux à vive allure, ne les poursuivez pas, ne coupez pas leur trajectoire.
- Evitez tout changement brutal de vitesse ou de direction.
- Evitez de taper sur la coque du bateau en espérant les attirer.
- Ne cherchez ni à les toucher, ni à nager avec eux : ce sont des animaux sauvages, potentiellement dangereux pour l'homme et peuvent vous transmettre des maladies (et inversement).

(sources : AGOA, Pelagos, Pelagis)

Ressources, livres, témoignages ...

Pour trouver un embarquement

Sites webs (non exhaustif) :

- [Vogavecmoi](#)
- [La bourse aux équipiers](#)
- [Crewbay](#)
- [Ocean crew link](#)
- [Find a crew](#)

Les « nomades des mers » utilisent beaucoup les groupes facebook pour communiquer entre eux. Pour trouver un groupe facebook dédiée à votre destination et/ou votre lieu de départ, vous pouvez chercher le nom de l'île/pays suivi de « cruisers » ou « voiliers en ... ». Nous pouvons vous envoyer notre liste par message (contactez-nous via notre blog).

Il existe aussi des groupes Whatsapp d'entraide entre bateau-stoppeurs. Nous pouvons vous envoyer celui que nous avons rejoint par message.

Articles conseils et guides¹

- [Guide du bateau-stop du blog Serialhikers](#), rédigé par deux français qui ont fait le tour du monde sans avion et plusieurs co-navigation ((ils ont attendu 6 mois à Hong Kong !) : les éléments clés de sécu à vérifier à bord, la participation financière, la recherche de bateau...
- [Article du site Tourdumondiste](#), bien détaillé, sur le bateau-stop et le co-baturage
- [Guide du bateau-stop de Hitchwiki](#), le wiki du stop
- Le [blog de « the Ocean Preneur »](#), qui pratique le « slow travel » depuis plus de 15 ans et a de nombreuses navigations à son compteur. Elle a écrit le livre « Ocean Nomad », un guide pour le bateau stop (en vente sur son site) (avec pleins de conseils, anecdotes, et un focus sur la transatlantique)
- [Flyer du gouvernement français](#) qui donne les essentiels du co-baturage

Témoignages

- Retour d'expérience de 5 bateaux-stoppers [sur le blog « histoires de tongs »](#)
- [Podcast de la très belle série Les baladeurs](#), avec le témoignage de Camille Etienne qui a embarqué comme équipière sur un voilier pour rejoindre l'islande, sans expérience de voile
- [Article du magazine « Voiles et Voiliers »](#) : conseils d'une voyageuse en bateau-stop, qui montre qu'on est rarement seul à chercher un embarquement et que la chance est votre meilleure alliée
- [Article du blog « Yatch Molly Mawk »](#), qui donne le point de vue d'une capitaine qui a croisé la route de bateau-stoppers et pourquoi elle n'en prend pas (cinique,mais tellement vrai !). Avec

¹ Certains en anglais (mais si vous voulez augmenter vos chances, il va falloir se mettre à l'anglais !)

- plusieurs conseils pour trouver un embarquement, la sécurité à bord, etc (avec des liens vers d'autres articles écrits par des bateau-stoppers quelle a finalement emmené à bord)
- [Podcast de la série « instinct voyageur »](#) : retour d'expérience de deux expériences de deux français qui ont relié la Polynésie à la France, avec un retour d'expérience sur les grandes traversées et la co-navigation dans le Pacifique :
 - Le [blog de « the Ocean Preneur »](#) et son livre « Ocean nomad » (voir plus haut)

Autres ressources utiles

- [Exemple de lettre](#) pouvant faire office de « billet de sortie » d'un pays, à rédiger par le capitaine du bateau qui accueille le bateau-stopper
- Livre [« voyage de grande croisière » de Jimmy Cornell](#), qui explique bien les itinéraires des grandes traversées à la voile et comment s'y préparer.
- Les guides de navigations de Chris Doyle, une référence pour les Caraïbes. Il existe également une application et on trouve des informations gratuitement sur [son site web](#).
- [Groupe facebook « sailing safely women »](#), qui partage des astuces pour les femmes voyageant seules, voir des noms de bateau à éviter (les administratrices du groupe sont très aidantes et réactives !)
- [Site web du Gouvernement français](#) pour connaître les formalités administratives pour chaque pays

Vous avez des questions ? Vous voulez échanger avec nous ?
Vous pouvez nous contacter via notre blog en cliquant sur la
bulle « contact », nous serons ravis de vous répondre !

Aurélia et Sam



<https://apreslatlantique.wixsite.com/accueil>