

Départ du chantier les portes de l'Atlantique à Paimboeuf le 5 mai 2023

On descend la Loire avec un bon courant sous un ciel bas, gris et humide.

Coté mer, le vent d'Ouest nous pousse rapidement sur l'île d'Houat.

Mouillage d'attente, le temps de la préparation à la navigation au large, rangements.

Mais aussi ramassage de belles huitres, 2 araignées offertes.

Saut de puces jusqu'aux Glénan pour prendre mieux le vent à venir, pour la traversée du Golfe de Gascogne.

Départ des Glénan le 9 mai 2023 après midi avec le vent qui arrive.

Route la plus facile avec la météo mais pas la plus courte, direction SW vers les Açores que l'on va longer, le huitième jour, à moins de 30 milles de Terceira.

On s'arrêterait bien mais pas le temps, nous ne sommes pas en avance sur le timing.

Direction maintenant au Nord, large du New Foundland puis Sud Groenland cap Farwel.

La température de l'air et de l'océan baissent de jour en jour. Les nuits deviennent fraîches malgré l'approche du soleil de minuit.

Treizième jour, au vent portant, les voiles croisées, le génois tangonné : le pilote s'arrête et le temps de réagir, le bateau part à l'auloffée. Ce qui fait empanner le génois et bien sûr casser le tangon. La partie accrochée à la voile bât sur les haubans, la coque et le pont le temps d'enrouler. Un chandelier est bien tordu. On dégrée tout et on range la casse. On prépare le tangon neuf, il faut sortir la perceuse (la grosse au 220V) pour ajuster les trous de réglage. On renvoie le génois, toujours croisé, sous surveillance constante du pilote qui va refaire des siennes. Il n'est donc plus possible de tangonner sans risques.

On navigue alors avec une voile en moins, GV seule.

On ne peut plus faire confiance au pilote qui se déconnecte dès qu'il travaille trop (quand il y a du vent, au moteur pas de problèmes), la vitesse moyenne va s'en ressentir et à chaque coup de vent on va devoir s'arrêter en mettant à la cape, car on ne peut pas barrer 24h sur 24.

28 mai, on approche l'Ouest du cap Farwel, premiers glaçons en vue, puis beaucoup de banquise dérivante qui nous déroutent. On négocie entre les zones fermées et plus ouvertes pour passer à travers et atteindre le Cap Désolation et passer une nuit au mouillage. Pas mal d'icebergs aussi mais ils ne sont pas gênants (de jour).

Plusieurs coups de vent attendus sur la route jusque Sissimiut, le pilote nous oblige à mettre à la cape dès 30 / 35 nds de vent, on perd beaucoup de temps, on arrive avec un jour de retard.

3 juin 2023, Les filles arrivées à Sissimiut vont devoir se loger à terre pour une nuit. Il neige, il fait froid, c'est l'hiver.

Arrivée le 4 juin à 07h00, on récupère Coralie qui faisait son footing en surveillant la mer, mouillage en rade de Sissimiut.

Journée de retrouvailles (5 filles à bord en plus de Frédo) et appros locales, baleine, crevettes, flétan et saumon fumé, agneau, bœuf musqué... et bien sûr seule verdure abordable du chou et des pommes !

Une belle saison non-stop pour Fredoya commence pour 3 mois. . Le plein d'équipages, beaucoup de Français, mais aussi des Américains, Estoniens, Mexicaine, Polonais entre autres.

Un trip est annulé en provenance de l'Islande. Par temps de brouillard, AirIceland a des avions trop petits pour assurer l'aller retour sans escale. Cette année pas de problèmes avec Air Greenland qui passe par Kangerlussuaq.

On s'astreint à l'entretien de tous les jours : pompes, wc, chauffage, moteur, groupe, mouillage, condensation, congélateur ...

Réparation du tangon cassé qui sera plus court mais encore utilisable.

Le sondeur tombe en panne. On commande en urgence une sonde neuve livrée au Bartoque (Paris 8eme). Violette la met dans sa grosse valise, mais ça ne fonctionne pas (malgré le raccord du câble qui n'a pas la prise adéquate !!)

Heureusement, on connaît bien le secteur et on a nos traces, il n'empêche qu'on serre les fesses par moment.

Rien que dans la passe très étroite de Oqaatsut encombrée de growlers, on touche à 3 reprises, un rocher isolé dans 3.50m d'eau qu'on finit par bien connaître et éviter.

Parmi les équipiers, certains utilisent des respirateurs nocturnes, sans supposer la demande en énergie en 24V. Quand je m'en aperçois, les batteries n'ont pas supporté la décharge profonde avec les basses températures, elles sont mortes. Ici les batteries gel n'existent pas. Nous trouvons un fournisseur avec 6 batteries 95 Ah acide pour montage en 24V (il n'en n'a que 7 en stock). On fait avec : démontage de nos 10 batteries gel 110 Ah et élimination à terre sur le quai du port (350 kg) puis montage adaptation des batteries neuves qui ne tiennent pas la charge. Il faut mettre le groupe toutes les 3 heures quand on navigue à la voile (un peu moins souvent dès que la température remonte et surtout que le soleil apparaît sur les panneaux solaires).

Avec le froid (eau de mer à 0°C), le palier de quille Tribord à une fuite sur le mastic d'étanchéité (on trouve 150 L d'eau de mer dans les fonds)

C'est semble t'il le primaire d'accrochage qui n'a pas tenu donc le mastic se décolle !

On part sur Asiaat où on pourrait sortir le bateau, 12 heures de nav. attente du week end. Ils n'ont pas de dispo pour toute la semaine, on repart pour Ilulissat beacher sur une plage de sable que l'on a repérée.

Re 12 heures de moteur, dans un brouillard à couper au couteau. Il ne faut pas trainer car la prochaine équipe arrive bientôt. Surveillance radar et veille, erreur d'appréciation on percute de plein fouet un iceberg.

Ancre tordue, davier endommagé, balcon avant tordu et dessoudé, flasque enrouleur tordu !!!

Comment rallonger en quelques minutes la liste sans fin d'entretien !

Beachage dès qu'on arrive sur place dans la nuit (il fait jour) sur du sable fin de glacier, la coque aime, se pose et glisse bien.

On redonne un coup de serrage sur les paliers de quille mais ils ne bougent pas d'un millième.

On ne peut pas démonter le palier sur le temps d'une marée donc on va faire un congé de mastic assez gros à défaut de mieux.

On coupe et nettoie le vieux mastic, on sèche au décapeur thermique (mise en place d'un tuyau pour pomper l'eau de refroidissement du groupe afin de l'utiliser à la marée basse)

On fait un nouveau congé de mastic en 2 à 3 passes. Le bateau n'étant pas dans l'eau il y a moins de condensation le temps du collage.

La marée suivante est trop juste (petit marnage) ici bi-marées qui sont dissymétriques .

Avec le vent qui s'est levé poussant à terre, Fredoya reste scotché sur la plage. On attend 12h00, la marée suivante qui a plus de marnage. Cela permet de constater que, sous pression, le palier ne fuit plus et à 04h00 on reflotte jusqu'au mouillage.

On surveille assidûment, il n'y a plus d'entrée d'eau . La prochaine équipe arrive, on est prêts. Banc de morues autour du bateau mais pas le temps de pêcher.

On démonte le pilote mécanique Lewmar, la révision ne montre pas d'anomalie mais il est en fin de vie.

Le second pilote hydraulique est prêt à être monté, il manque juste 3 raccords et 2 flexibles.

On passe un après-midi de recherche à Ilulissat dans tous les endroits possibles mais il n'y a rien dans ces tailles.

On commande en France le dernier groupe venant 10j plus tard : les Canonges ramènent le matos, sauf que le fournisseur s'est trompé de taille des flexibles qui ne se montent pas sur les raccords.

On fait en express la commande avec l'équipe suivante en Pologne. Piotr trouve dans la journée mais une partie du matos n'arrive que 2 jours après leur départ pour Fredoya. Sa secrétaire s'occupe du TNT et le colis est prévu au 31 août. Le 2 septembre, dernier jour de la saison, on dépose l'équipe et il n'y a pas de nouvelles du colis durant tout le week-end si ce n'est sur l'App TNT suivi qu'il doit être quelque part à Ilulissat alors que sur le site internet toujours au Danemark ...)

On attend donc, car sans pilote impossible de partir si loin et si longtemps ; on en profite pour ranger et préparer.

Le lundi 4 le colis est bien là ; et avec les bonnes pièces !

2 journées de montage ardu : réfléchir intensément et se faire des aller-retours dans le poste arrière (heureusement aidé par Frank on n'est pas trop de 3 pour remplir, purger l'huile, tourner la barre passer les outils)

Après le chargement de matériel de Frank à livrer à Figari en Corse, on peut partir le matin du 6 septembre.

La nuit, le ciel est dégagé avec des températures négatives et la neige tombe. En journée, des averses bien drues entre lesquelles on arrive à passer pour tout charger, ranger l'intérieur et l'extérieur.

L'hiver est bientôt là.

La navigation, dans le brouillard assez épais pour sortir de la baie de Disko, sous pilote neuf se passe bien. Il y a beaucoup d'icebergs à qui dire au revoir que l'on voit bien au radar.

On touche la mer de Baffin avec du vent portant qui doit tenir plusieurs jours et nous faire gagner le Sud en direction du New Foundland. Les prévisions météo vont dans notre sens, on a de la chance.

Dans la nuit, le pilote s'arrête. En fait les 2 systèmes jumelés forcent trop et un boulon de 20 mm est dévissé et un axe est cassé.

On se dérouté sur le fjord de Kangerlussuaq à 50 milles à l'Est. On a une trace et un mouillage que l'on a pratiqué en 2016, en faisant attention on peut y aller sans sondeur.

On simplifie le montage du pilote mais pour cela il faut isoler le gouvernail Tribord et monter un nouveau capteur de barre sur le gouvernail central, faire les réglages compliqués (il faut s'y reprendre à plusieurs fois) ... une journée et demi de « travail » physique et intellectuel.

On peut donc repartir avec un bateau qui répondra moins bien dans le gros temps, on réduira les voiles en conséquence. Du coup il n'y a plus de barre extérieure mécanique mais uniquement la barre intérieure hydraulique et l'autopilot.

Lundi 11 septembre, on reprend la route, la bonne météo est passée maintenant. On va devoir rallonger la route de 40% et se prendre pas mal de vents contraires et les dépressions, l'automne est installé.

Le passage du New Foundland aura été laborieux, mais on a fini par passer et se retrouver dans les mers chaudes auxquelles on n'est plus habitués. La température de la mer monte à 24° et dans le bateau il n'y a plus besoin de chauffage. Les shorts et tee shirts légers sont sortis. La couette d'hiver est remplacée pour une couverture légère. Les fruits et légumes passent des fonds au frigo.

Toutes les 24 / 48h00 un coup de vent passent d'Ouest en Est. On négocie au mieux pour éviter les zones à plus de 45 nœuds de vent.

Le pilote râle un peu dans les surventes au-delà de 30 nœuds, c'est normal mais stressant. On reste vigilant et quand c'est trop fort, on se met à la cape.

Avec tout ça, le moteur va devoir travailler plus qu'il ne faut, les heures s'allongent et les réservoirs de gazole se vident (1500 L de consommés) il va falloir refaire le plein à Gibraltar ou Ceuta.

Vendredi 29 septembre, on arrive enfin aux Açores – on passe au Nord de Faial – Sao Jorge - Terceira Samedi 30 en début de nuit à Terceira – Praia da Vitoria . Au mouillage dans la rade où nous avons de multiples points. On préfère avant d'aller en reconnaissance de jour à la marina.

Fredoya.com

Polarsteps Fredoya