



Navigation en Patagonie : conseils et étapes

- + Puertos : Williams, Natales, Aguirre, Eden, Mélinka
- + Mise à disposition des routes électroniques
- + Tableau des navigations

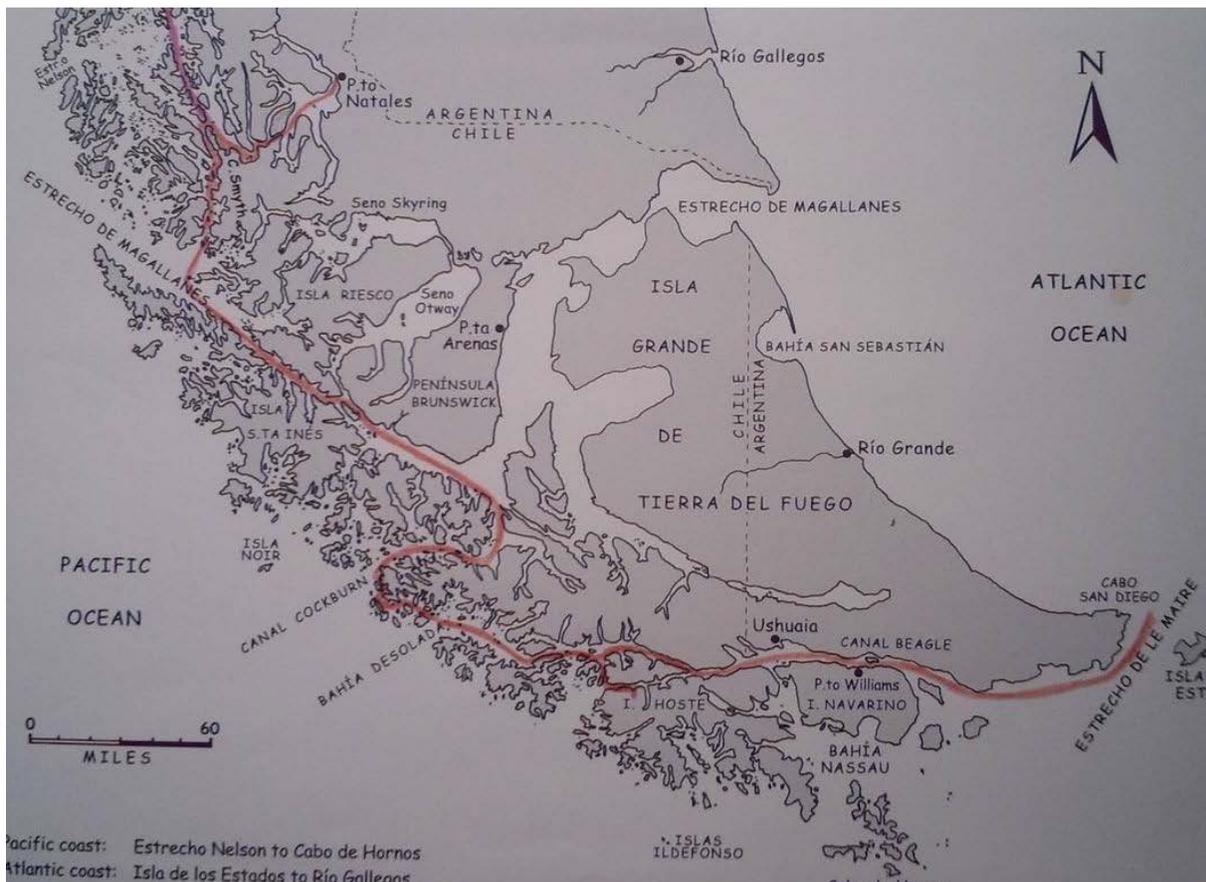
Antoine et Céline sur Shana ont remonté la Patagonie d'Est en Ouest en deux mois. « A piece of cake », un vrai régal de nature esthétique, une formidable rencontre avec des animaux peu farouches, des relations humaines que leur rareté amène tout de suite aux vrais sentiments. Au moment de rédiger ces lignes, ils sont amarrés au yacht Club de Valdivia, bien au Nord de Chiloé et Puerto Montt. La tête bien gavée de glaçons bleus, de coups de vent sérieux, ils vont mettre le cap sur la Polynésie pour réchauffer leurs os. Pourtant, c'est déjà décidé, il n'y aura pas de troisième tour du monde, ils redescendront en Patagonie. Cette fois ce sera d'Ouest en Est, avec le vent et ils prendront leur temps. Ici c'est la Terre d'avant, où les mondes animal, végétal et humain doivent s'entendre pour survivre en harmonie.



Les pages qui suivent traitent d'une série d'escales autres que Ushuaia qui a mérité un mini-guide à part sur ce site : Puerto Aguirre, Puerto Williams, Puerto Eden, Puerto Natales, Puerto Méléinka.

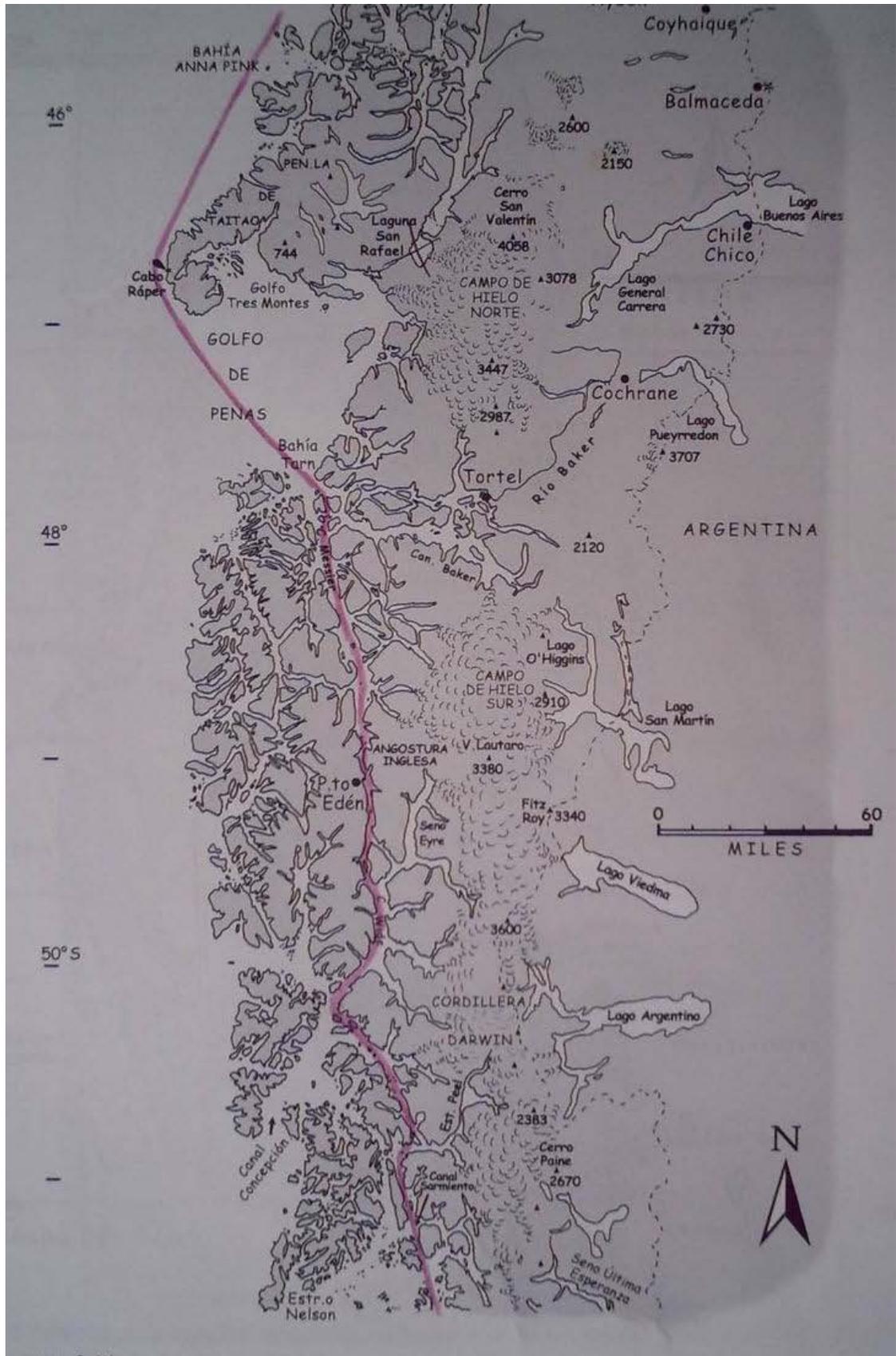
Par ailleurs, Antoine et Céline livre également à la communauté des navigateurs, **une série de routes vérifiées**. Ces infos sont très utiles, car les cartes marines contiennent beaucoup d'erreurs. Vous trouverez donc dans ce chapitre la possibilité de télécharger des routes électroniques sécurisées. Elles ont été créées sur base des traces de Shana. Ne vous étonnez pas si la cartographie indique que vous naviguez à terre, les cartes ne sont pas correctes, les routes le sont.

Ce chapitre est destiné à vous faciliter la vie, une raison de plus pour descendre en Patagonie plutôt que de passer Panama.



Pacific coast: Estrecho Nelson to Cabo de Hornos
Atlantic coast: Isla de los Estados to Río Gallegos





De Ushuaia à Puerto Natales



VENT

Le vent est rarement régulier. Il oscille en moyenne entre 15 et 25 nœuds. Assez souvent des passages nuageux vont amener pluie ou neige avec un vent plus soutenu jusqu'à 30 nœuds. Jamais le même temps sur toute une journée.

Il n'y a que dans le canal de Magellan que nous avons eu du vent jusqu'à 40 nœuds, ceci n'étant pas une limite, il doit parfois y avoir bien pire !

Au delà de 25 à 30 nœuds de vent, on a du mal à être efficace. C'est surtout le clapot qui nous pénalise, plus que le vent. Si, dans le clapot, le bateau n'arrive pas à passer d'une vague à l'autre sans se planter, on perd beaucoup en vitesse. On se demande dans ce cas s'il ne serait pas plus intéressant de longer au plus près la côte sous le vent, sans toutefois prendre de risques.

Dans une étape du canal de Magellan, nous avons 35 à 40 nœuds de vent. Malgré nos 96 CV, moteur à 2400 tours, moyenne maxi 3 nœuds ... Il s'avère donc plus rentable de s'arrêter. De ce côté pas de problème, il y a une infinité de caletas.

Parmi les caletas nous avons bien sûr choisi les meilleures et nous avons toujours passé de bonnes nuits.



Il ya eu une seule fois des williwaws, c'était dans le détroit de Magellan à Caleta Playa Prada. Nous étions uniquement sur une bonne ancre de 32 kg avec 55m de chaîne diamètre 12. Malgré les rafales à 40 nœuds, ça s'est bien passé, mais le bateau partait en embardées assez spectaculaires et peu confortables (surtout pour les nerfs). Finalement pas d'inquiétude.

Autre surprise : la neige. Nous ne pensions pas en voir autant, ceci est anormal pour la saison, nous avons eu 8 jours de neige et jusqu'à 15cm de neige sur le pont. Très amusant au début, mais une très faible visibilité pour naviguer, il a fallu parfois attendre de meilleures conditions.



COURANT

Le courant n'est pas systématiquement défavorable, comme nous le pensions. Dans l'ensemble, il est assez faible mais nous essayons de le prendre avec nous.

Pour le passage de Paso Ingles et Paso Tortuoso dans le détroit de Magellan nous n'avions aucune information sur les marées et les courants. Il serait à mon avis intéressant de trouver ces infos, car comme dans tous les passages étroits, le courant est plus important. Où avoir ces infos ? Je crois qu'il existe un livre des marées. A se procurer à Puerto Williams ?



VOILE / MOTEUR

D'Ushuaia à Puerto Natales : 637 milles parcourus, 104 à la voile et 533 au moteur, ce qui représente 108 heures de moteur, soit une vitesse au moteur de 4,93 nœuds, à un régime moyen de 2.100 Tr/mn, (nous faisons 6 nœuds à ce régime, sur eau plate).

Nous avons fait de la voile seulement quand le vent était nettement portant, sous génois seul, ce qui a représenté 16% de la distance parcourue.

Notre choix a été de faire une petite étape chaque jour. La moyenne étant de 20 milles. Nous trouvons que passé 30 milles, ça devient un peu long et ça nous laisse peu de temps pour profiter de la caleta où nous arrivons. Et toutes les caletas, ne méritent pas d'y passer une journée complète.

De plus, en faisant du moteur chaque jour, nous emmagasinons de la chaleur, de l'eau chaude et de l'énergie.



COMMUNICATIONS

Les autorités chiliennes demandent au départ de Puerto Williams de les contacter 2 fois par jour et vous donne la liste des caletas et des canaux autorisés. Nous avons dit avoir une VHF et une BLU mais qui ne marchait pas.



Ne pas dire que l'on possède un e-mail ou un téléphone, sinon ils vous obligent à les appeler et vont aussi envoyer des mails qui vont encombrer votre mail box.

Nous les avons contactés une fois par jour, parlant volontairement le minimum dans un mauvais espagnol mélangé d'anglais, donnant position, prochaine destination et heure d'arrivée.

Dans l'ensemble, ils sont très agréables, d'une extrême politesse et ne semblent pas dérangés si vous dites aller dans une caleta qui n'est pas officielle. Nous avons donc menti de moins en moins !

Parfois pas de liaison VHF possible, ce n'est pas grave, mais nous avons essayé de donner des nouvelles le plus régulièrement possible pour qu'ils ne s'inquiètent pas.

Autre intérêt de ces contacts c'est que l'on peut leur demander la météo si l'on arrive à se faire comprendre !



BULLETINS METEO

Il y a aussi des bulletins météo sur la VHF, avec des météos très locales et fiables, mais seulement prévision à 24H. En BLU, Magallanes Radio donne la météo sur le 4146 KHZ à 9h35 locale, les horaires du guide italien ne sont plus bons.



A Puerto Williams, il serait bon de se renseigner très précisément sur toutes les stations VHF que l'on va croiser et sur l'horaire des bulletins météo. Les infos qui m'avaient été données étaient trop floues.

MOUILLAGE / AMARRAGE

Pour dormir tranquille et ne pas avoir à se relever la nuit nous faisons systématiquement un bon amarrage du bateau. La plupart du temps avec 2 bouts à terre, parfois 3 exceptionnellement 4.

Il arrive parfois qu'il n'y ait pas d'arbre digne de ce nom, pour amarrer les bouts et ça complique bien les choses. Pour ça, nous avons 3 morceaux de chaîne diamètre 8, de chacun 3m, ça nous a bien servi, mais une de 4m serait pas stupide.



La technique ne consiste pas toujours à passer la chaîne derrière un rocher, car elle va se coincer dessous et au moment du départ ça peut être impossible à décoincer !!

Souvent je ceinture le rocher, bien serré, avec ma chaîne, je mets une manille pour tenir la chaîne en position, et puis je mets mon bout sur la chaîne.

Autre technique (merci « Thélème »), avoir à bord 2 ou 3 burins de maçon que l'on enfonce entre 2 roches au marteau. C'est un bon point d'ancrage.



Ca peut être provisoire, mais pas forcément. Ca permet d'avoir rapidement un point d'ancrage et d'éviter que le bateau ne se fasse déporter sur les cailloux le temps de l'amarrage.

Attention au raguage du bout, c'est difficile à éviter mais pourtant primordial.

Nous apprécions énormément d'avoir notre annexe sur bossoir et nos 3 fois 110m de cordages sur enrouleur (2 dans le balcon arrière et 1 dans un coffre de pont avant), ça nous facilite grandement les manœuvres.

CHAUFFAGE

Le froid ne nous a pas trop dérangé, le bateau étant très bien isolé, nous avons seulement chauffé à la demande, car notre chauffage à air pulsé est gros consommateur de 12V, nous avons donc limité.

L'idéal au mouillage serait le poêle gasoil avec cheminée, mais il ne marche pas sous voile !!!

Nous avons aussi un chauffage, à eau chaude, qui marche, quand nous sommes au moteur, sur l'eau de refroidissement, comme le chauffe eau. C'est peu cher, facile à installer et chauffage gratuit quand on est au moteur.

Accastillage Bernard Réf : 415 437. Il existe d'autres modèles



La condensation est le problème n° 1, malgré une isolation parfaite et un double vitrage, nous en avons quand même à certains endroits. Céline a mis le linge qui ne nous sert pas, dans des sacs plastiques tirés au vide avec l'aspirateur. C'est la seule garantie contre la moisissure.

Sorti de tout ces détails techniques nous sommes ravis d'être ici, il y a de fantastiques paysages avec des sommets enneigés, les caletas sont dans l'ensemble très jolies, bonnes ballades à faire, glaciers, multitude de cascades et surtout un nombre incalculables d'animaux et surtout d'oiseaux aussi jolis que variés.

Nous regrettons cependant de n'avoir pu approcher un glacier avec le bateau. A chaque tentative, il y avait trop de growlers, et nous avons du faire demi tour.

Info Caramel : relisez le guide nautique Argentine - San Fernando et Cie pour les adresses d'achat de matériel pour la Patagonie :
<http://www.amelcaramel.net/stwargentinesanfernando.php>



De Puerto Natales à Puerto Mélinka

Mêmes conditions de vent, peut-être un peu moins fort en moyenne. Beaucoup plus de pluie. Les conditions météo étant très variables tout au long de la journée.

Nous avons moins souffert du clapot en privilégiant des canaux plutôt étroits. Nous avons toujours trouvé de bonnes caletas où nous avons passé de bonnes nuits

Les courants restent un mystère, nos théories sont toutes tombées à l'eau. A part dans les passages étroits, on n'en tient plus compte !

De Puerto Natales à Puerto Mélinka 736 milles parcourus : 122 à la voile (16%) et 614 au moteur (127 heures) .

Pour nous signaler aux autorités, pas moyen en VHF et très difficile en BLU donc pas de signalement, sauf exception. Ça n'a pas posé de problèmes !

Dans cette partie et vu la saison nous n'avons pas eu de problème de froid, seulement un petit coup de chauffage certains matins.

Par contre l'humidité est toujours là, et on commence à voir apparaître de la moisissure un peu partout, seul remède, nettoyage avant que ça devienne impossible à enlever.

Honnêtement cette partie est un peu moins jolie que la première et dans pas mal d'endroits il n'y a pas de possibilité de promenade.

Par contre, nous avons enfin pu voir de près un glacier (Seno Iceberg) et ce fut un super spectacle.



Conclusion

Ce petit récit est le résumé de notre modeste expérience, il est destiné surtout à ceux qui comme nous, viennent ici pour la première fois.

Je crois que la météo nous a été favorable, le sera-t-elle toujours ? Nous nous le souhaitons !

En toute fin de ce chapitre, vous trouverez un tableau Excel reprenant notre itinéraire. Il permet d'avoir une idée très précise des distances à faire et donc du gasoil à embarquer. Nous y avons ajouté un petit commentaire perso.

Le livre « **Patagonia & Tierra del Fuego** » des Italiens Mariolina et Giorgio (**ISBN 88-85986-34-X**) est excellent et indispensable, je vous conseille de l'acheter, le copier n'étant pas très fairplay.

La cartographie électronique est très pauvre et souvent décalée pour cette région.

J'ai constitué un dossier comportant les routes que nous avons suivies. Ces routes ont été construites une fois arrivé, en utilisant la trace. Je l'ai parfois corrigée pour passer plus loin d'un danger.

Ces routes sont fiables et sont vérifiées. A l'exception de la route de l'arrivée et du départ de Puerto Eden et Puerto Gray. Nous avons eu un problème de PC > pas de trace.

Si vous souhaitez ces **routes électroniques**, faites une demande par e-mail sur patrick@amelcaramel.net. Je vous les enverrai en fichier joint. Ce n'est pas très lourd.

Malgré tous ces éléments un œil sur le sondeur n'est pas interdit dans les passages délicats !



Les autorités viennent à bord, dans l'heure. Grande efficacité et grande gentillesse. Pas de problème avec nourriture, légumes et alcool.

La ville elle-même est assez laide. Le ferry venait de passer et on ne trouvait pratiquement rien.

Puerto Natales

Le coin est réputé venteux et c'est bien vrai. Le « Terminal Pesquero » est devenu un cimetière à bateau, il n'y a aucune possibilité pour un voilier de plaisance, c'est glauque, de plus c'est considéré comme à risque. Les autorités vous recommandent, si vous deviez y aller, de ne jamais laisser le bateau seul.

Nous y sommes allés, uniquement le temps de faire de l'eau et du gasoil. On se met sur le bout du quai, coté extérieur, ceci n'étant faisable que par très beau temps, le clapot étant rapidement infernal. Pour faire eau et gasoil, il faut contacter au préalable le Terminal Pesquero sur le 16.



Un camion est venu nous livrer 350 litres de gasoil (483 pesos le litre, que j'ai payé en liquide. Carte ??). Nous avons pu remplir directement nos réservoirs sans bidonner.

Pour l'eau, c'est le remplissage direct aussi, mais il faut avoir un tuyau assez long et l'embout qui va bien... Pour les connaisseurs, la sortie est mâle en 1" 1/2. L'eau est chère 15.000 pesos pour 1.500 litres.

Dany est très gentille, elle peut téléphoner à la société qui livre le gasoil pour vous et fixer un rendez vous, qui dépendra aussi de la météo !

Nous sommes allés faire les formalités à l'Armada, c'est simple et efficace. Nous avons eu affaire à César Antoine Ghio qui a été d'une grande gentillesse, nous donnant toutes les infos possibles et téléphonant le cas échéant pour nous obtenir d'autres renseignements.

Vu qu'il n'y a pas d'autres possibilités, nous avons mouillé du côté de Port Laforest. Le livre des italiens fait quelques erreurs sur port Laforest : les 2 élevages de saumons ne sont pas devant l'embouchure de la petite rivière et le point GPS qu'ils donnent n'est pas là où leur ancre est positionnée.

En réalité, il n'existe plus qu'un élevage de saumon qui se situe au waypoint donné par les Italiens et qui est un peu plus sud que l'embouchure de la petite rivière. De toute façon c'est très facile à repérer. Il ne faut pas passer entre l'élevage de saumon et la terre (cordages d'ancrage). Il faut mouiller au nord du ponton en bois, attention on passe très vite de 6 à 2 m.

Nous avons été autorisés à mettre une amarre sur le ponton et une deuxième sur de forts poteaux métalliques à terre. Nous avons aussi mouillé une ancre pour nous maintenir écarté de la terre.

L'endroit est bien abrité, le coin est très joli, les gardiens sympas, le bateau en totale sécurité. Pour aller en ville, nous prenions notre annexe (fond rigide, 10 CV) et allions au quai de l'Armada. Si la météo est bonne, ça va, autrement le clapot peut être terrible.

Autre solution, il y a un bac qui est juste à côté de l'élevage de saumon. Il traverse les voitures sur l'autre rive, juste à côté du quai de l'Armada.

Pour le gaz, prendre un taxi et aller chez Gasco au 1010 O'higgins, ils remplissent les bouteilles pour 1000 pesos le kg.

Avec une Mastercard, il est possible de retirer jusqu'à 350 000 pesos au guichet automatique de la banque.

Il y a un bon supermarché Unimarc, mais attention il ne s'agit que d'un réapprovisionnement, à prix pas très intéressant. On ne regrettera jamais tout ce qu'on aura acheté à Ushuaia ou Mar del Plata.

Nous avons fait une sortie/entrée pour renouveler nos visas chiliens. Il faut prendre un bus qui vous emmène à Rio Turbio en Argentine (3.000 pesos A/R) Il y en a pour 3 heures environ. Attention à ne pas franchir la frontière avec des produits agricoles interdits à l'importation, amende de 14 000 000 de pesos !



Puerto Aguirre



Après inspection des lieux, nous avons finalement mouillé à Caleta Poza. Dans Estéro Copa, nous trouvions que cela formait un couloir dans lequel le vent s'engouffrait et de plus, l'évitage serait difficile si le vent tournait.

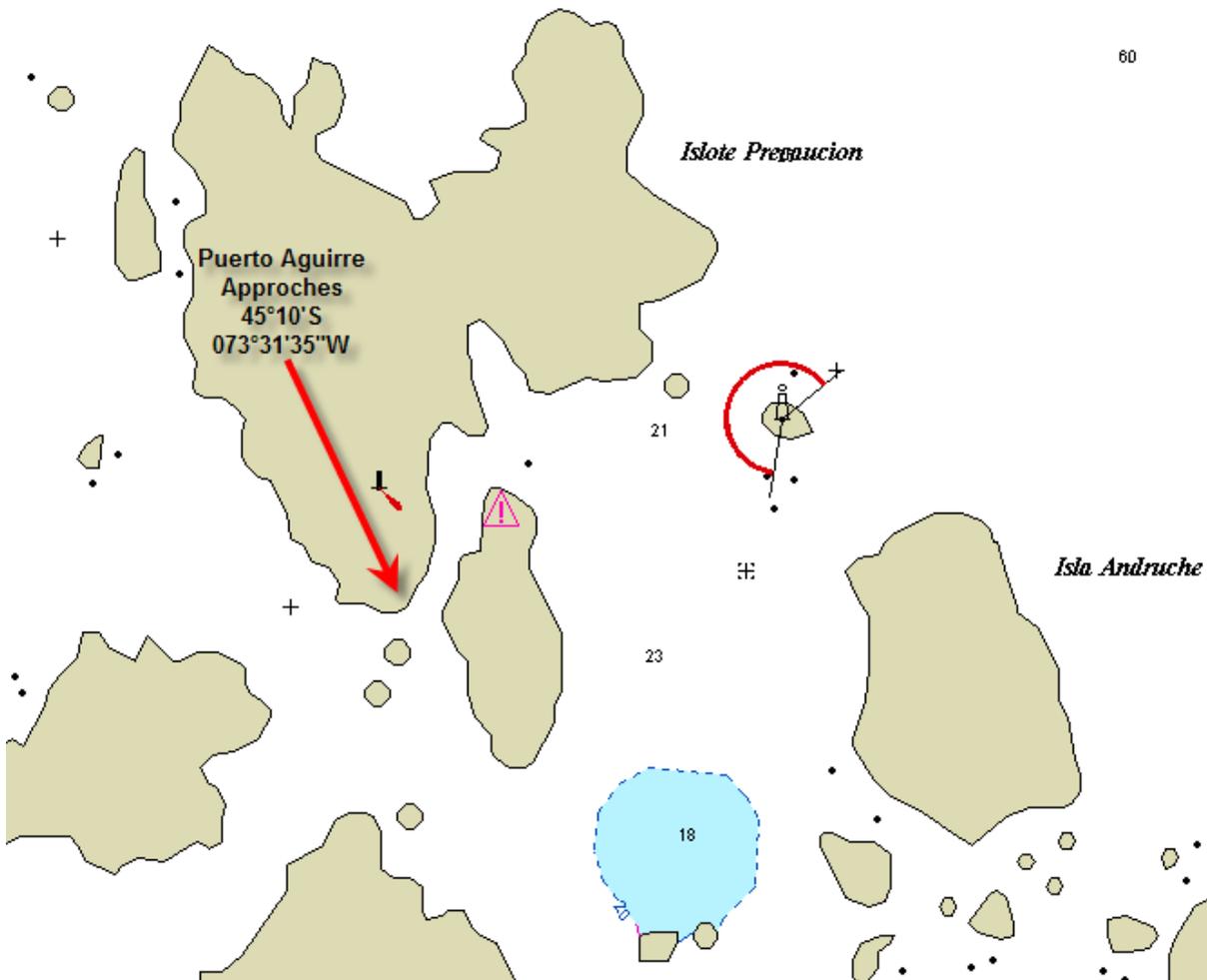
Le quai devant l'Armada n'est pas vraiment disponible, sinon pour un petit laps de temps et il ne semblait pas possible de mouiller dans ce secteur très sujet au courant.

Caleta Poza a été parfait, avec 2 amarres à terre nous étions tranquilles. Évidemment, il faut un coup d'annexe pour aller au village.

- Le village est sympa mais pas grandiose.



- Internet à la poste
- Appro de base uniquement, mais correct et variable avec la date du dernier passage du ferry.
- Nous n'avions pas besoin de gasoil mais il y a bien une pompe (pas de renseignements).
- Ballade dans le village, mais aussi de l'autre coté, au village de la caleta Andrade.



Puerto Eden

L'abri n'est pas extraordinaire par vent fort. Nous avons eu 40 nœuds de vent à l'ancre. Il n'y a pas eu de problème, mais nous nous sommes bien baladés derrière notre chaîne, car nous n'étions pas protégés du vent, seulement de la mer. Le fond tient bien.



Il existe un quai tout neuf avec eau, il est parfait sauf les énormes pneus qui y sont fixés. Il est sage de mettre une planche entre pare-battages et pneus.

On peut, soit se mettre en bout de ponton, mais il n'y a pas trop de longueur, soit sur le côté nord et dans ce cas par fort vent, il faudra mettre une amarre sur le ponton de l'école pour écarter le bateau du quai.

Le mouillage dans la calleta Malaca n'est pas accessible au tirant d'air de plus de 14m50, nous n'avons donc pas pu expérimenter.

Le village a beaucoup de charme et il y a de bonnes ballades à faire. Les gens sont charmants. Les Carabineros nous ont donné accès à leur ordinateur pour aller sur Internet.

Pour les appro, c'est quasiment nul et très cher. Nous n'avons pas eu à faire de gazoil et ce n'est pas un bon spot pour ça. Pas de stock.



La pêche est quasi abandonnée, il n'y a plus aucune activité professionnelle sur l'île et la population a fortement diminué. La vie y est devenue difficile et les gens pauvres. Aucun tourisme. C'est malgré tout une escale à ne pas manquer.



Puerto Mélinka



Nous avons mouillé à Fondeadero, à l'ouest de Mélinka, nous y étions très bien. Mais c'est loin du village.

Le village est assez classique. L'appro est meilleure qu'à Aguirre (Internet, quincaillerie).

Il y a de nombreuses liaisons avec Chiloé et Puerto Montt. Il y a même un petit aéroport.

Le village est sans charme particulier.





Contenu : Antoine et Céline sur Shana

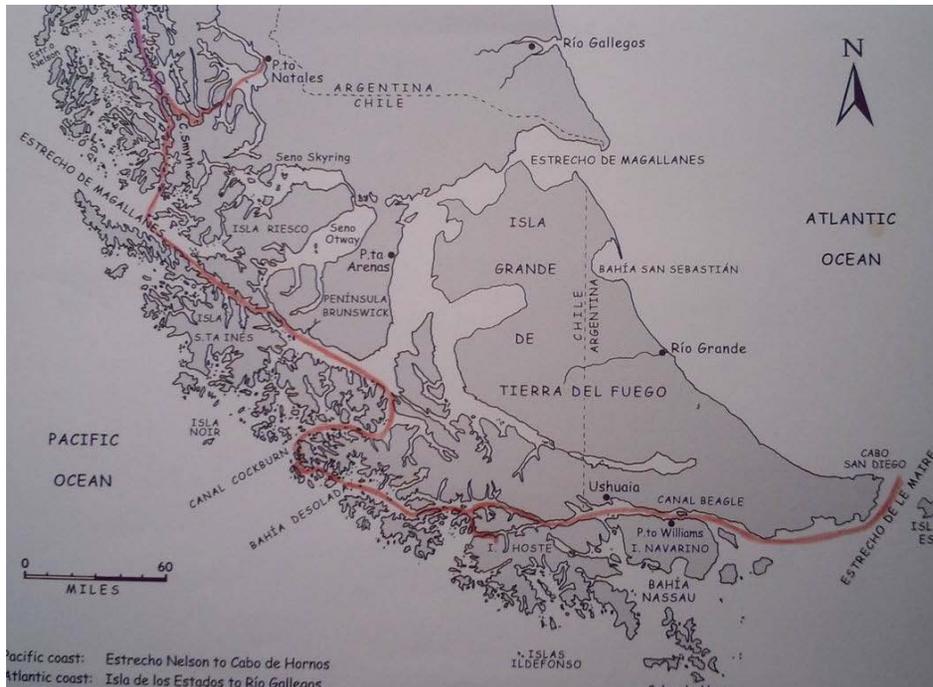
Mise en page : Patrick

Date de création : janvier 2010

Dernières mises à jour : janvier 2010

Crédit photos : Antoine et Céline – Frank Holden – D.Foppian – Google Earth





Planning de navigation		Réf	Page	Dist.	RTO	RTM	Note/20	Remarques
bahia Thétys	bahia Buen Sucesso	13,32	666	16,0				
bahia Buen Sucesso	bahia Aguirre	11,21	607	34,0		c1	6	rouleur, juste une escale
bahia Aguirre	bahia Cambaceres Interior	11,19	603	56,0		c2	16	entrée amusante, bien serrer à droite en entrant, tranquille, jolie ballade
bahia Cambaceres Interior	puerto Harberton	11,18	603	2,5		c3	13	joli, plutôt touristique, beaucoup de kelp
puerto Harberton	bahia Relegada	11,17	601	2,2		c4	12	agréable
bahia Relegada	Ushuaia	11,7	543	37,0		c5		
				148,0				
Ushuaia	puerto Williams	10,70	543	26,3		c6	14	joli et sympa
puerto Williams	caleta Victor Jara	10,62	536	24,8		c7	13	joli, très abrité
caleta Victor Jara	caleta Letier	10,58	529	8,7		c7	15	très joli, baie à explorer
caleta Letier	caleta Ferrari	10,54	525	15,2		c8	11	moyen, hélas les gens de l'hacienda étaient absents.
caleta Ferrari	caleta Sonia	10,53	523	18,1		c8	8	mauvais abri
caleta Letier	caleta Olla	10,33	507	5,2		c8	14	visite du glacier
caleta Olla	caleta Voilier	10,3	504	18,9		c9	10	ancrage profond
caleta Voilier	callea Beaulieu	10,29	501	8,8	b21	c9	15	trop de growlers pour aller jusqu'au glacier, mouillage plein de glace donc impossible
callea Beaulieu	caleta Cinco Estrellas	10,26	499	13,2	b21	c10	18	parfait, à voir absolument
caleta Cinco Estrellas	caleta Julia	10,25	499	3,4		c11	12	bien, venteux
caleta Julia	seno Garibaldi	10,22	496	9,2		c12		trop de growlers pour aller jusqu'au glacier, demi tour
seno Garibaldi	caleta Alakush	10,21	493	5,8		c12	12	pas de ballade, sympa
caleta Alakush	estéro Coloane	10,47	519	17,0		c13	19	parfait, à voir absolument
estéro Coloane	caleta Arroyo	10,51	522	12,3		c14	10	
caleta Arroyo	caleta Huajra	10,16	487	21,1	b25	c15	10	peu protégé, peu de fond
caleta Huajra	caleta Akar	10,11	483	40,2	b24		14	joli point de vue
caleta Akar	caleta Yahgan	10,8	480	15,9	b27		10	
caleta Yahgan	caleta Brecknock	10,7	479	14,0	b27		18	très bien
caleta Brecknock	puerto King	10,4	475	41,0	b28		13	sympa
puerto King	caleta Lago	10,1	474	10,7	b29		15	trop de growlers pour aller jusqu'au glacier mais seno très joli, mouillage bien
caleta Lago	puerto Hope	9,8	456	24,2	b30		10	plutôt venteux, pas mal d'oiseaux



puerto Hope	caleta Hidden	8,15	423	27,4	b31	c16	11	pas vraiment jolie, pas de ballade, bien protégée
caleta Hidden	caleta Galant	8,13	421	24,1		c17	10	pas vraiment jolie, très grande, venteux
caleta Gallant	caleta White	8,9	417	27,2		c18	11	sympa, bonne escale par mauvais temps
caleta White	caleta Playa Parda	8,6	414	21,1		c19	14	jolie site, rafales par mauvais temps
caleta Playa Parda	caleta Uriarte	8,4	412	36,1		c20	11	correct, pas grand-chose pour l'amarrage à terre
caleta Uriarte	puerto Profundo	6,43	381	25,0		c21	13	sympa, étroit, pas d'arbres, mettre les amarres sur rochers, utiliser des chaînes
puerto Profundo	caleta Dardé	6,4	378	15,4		c22	13	entrée peu large mais claire, amarrage facile, agréable, bien protégée
caleta Dardé	bahia Mallet	6,37	375	21,7		c23	11	grande, venteux, fiable
bahia Mallet	caleta Victoria	6,35	373	14,0		c24	11	peu profond
caleta Victoria	caleta Cascada	7,5	388	30,1		c25	11	petit abri pour couper la route, jolie cascade
caleta Cascada	puerto Natales	7,11	394	32,8		c26		
				630,0				

"Page" vous indique le N° de page du guide « Patagonia & Tierra del Fuego »

"RTO" et "RTM" vous renvoient aux routes électroniques pour passer d'un mouillage vers le suivant (voir page 11 de ce chapitre)

