

# Tour d'Amérique du Sud d'Ouest en Est

---



*Après nous avoir conté sa croisière en Terre de Feu et Patagonie, Jean-Claude de Drisar nous propose de revenir sur le projet global : le tour d'Amérique du Sud réalisé d'août 2009 à juin 2010.*

*Cet article comporte trois volets :*

- préparation du bateau*
- notes sur les étapes et escales*
- galerie d'images*

*Comme d'habitude, Jean-Claude illustre ses propos d'images qui ne nous donnent qu'une envie : mettre les voiles !*

*Bonne lecture et encore merci à lui pour ce partage d'émotions et d'expérience sur le site de Caramel, dédié au Grand Voyage.*

*Décembre 2010*

## **Approche générale**

### **Préparation**

Le premier « contact » avec la région, ce sont les livres et les présentations de Willy de Roos ainsi que le récit de Gérard Janichon.

Ensuite, il y a eu quelques rencontres dont celles d'Eric Barde et d'Alain Caradec, de multiples lectures et enfin des recherches de récits sur le net.

### **Le voilier**

En juin 2008, un Garcia sur plan Harlé et intérieur Rameau me tombe dessus. Construit en un seul exemplaire en 1984, sa construction a été particulièrement soignée et son entretien minutieux lui conférait un look magnifique. Il bénéficiait entre autres de plusieurs éléments de mon cahier des charges : dériveur lesté en aluminium de 13 m, guindeau robuste, chauffage au fuel, timonerie intérieure, carré arrière ouvert de nombreux hublots (pas l'impression de descendre dans un sous-marin). Devenu cotre par l'ajout d'une trinquette sur enrouleur et de bastaques, il quittait Saint Malo en juillet 2008.

Je partais avec l'équipement suivant :

#### Confort

- isolation thermique correcte posée à la construction
- poêle au fioul Refleks
- hard-top pour protéger la descente

#### Propulsion

- moteur Volvo 38 CV, consommation modeste
- 200 l en jerricans, 300 l en 2 réservoirs fixes
- voiles avant sur enrouleur (génois et trinquette)

#### Mouillage

- guindeau surdimensionné
- ancre Spade
- poids pour chaîne
- 2 tourets d'amarres sur la plage arrière dont une flottante
- 2 annexes gonflables, 2 moteurs HB

#### Navigation

- Iridium et suivi routeur météo
- weatherfax autonome
- BLU émetteur, participation net plaisanciers
- radar, sondeur
- barre franche et pilotage intérieur
- 2 pilotes automatiques
- atlas de la Marine chilienne

Ma grande connaissance du milieu nautique acquise après 11 années de « tours de l'Atlantique » avec mon école en mer m'a permis de perfectionner encore le véhicule tout au long de la marche d'approche :

### **Povoa de Varzim - Portugal**

- échange de la barre à roue contre une barre franche. Parmi les avantages, on trouve la simplicité de conception et d'utilisation lors des manœuvres et par très gros temps. Par ailleurs elle offre une emprise minimum dans le cockpit
- installation d'un Activ'Echo (alarme radar)

### **San Sébastien de la Gomera - Canaries**

- conception et réalisation d'un hard-top de protection sur l'avant du cockpit
- conception et réalisation d'enrouleurs pour de longues amarres sur le pont arrière
- refit du génois sur enrouleur
- conception et réalisation d'un lazy-bag pour le GV
- pose d'un nouveau régulateur, le merveilleux Hydrovane

### **Chaguaramas - Trinidad**

- sablage et pose d'une couche d'époxy sur les œuvres vives
- fermeture complète de l'arrière du hard-top en plastique transparent
- installation d'un émetteur BLU
- pose d'un piston de bôme

### **Saint-Martin**

- pose des enrouleurs-dévideurs
- réalisation d'un système d'enroulement efficace

### **Valdivia - Chili**

- pose de survitrage sur les hublots arrière
- achat de l'atlas de la marine chilienne

### **Quinched, Chiloe - Chili**

- installation du système de veille AIS
- pose de 2 winches supplémentaires.



## **Le trajet choisi**

L'option descente Pacifique et remontée Atlantique s'est vite imposée.

Descente de la côte Pacifique du continent sud-américain : le près occasionné par l'anticyclone du Pacifique se fait dans des vents moyens.

Dans les canaux chiliens, le courant et les vents dominants portent au sud, souvent depuis Chiloé, constamment depuis le golfe des Peines.

La remontée du sud Atlantique est meilleure que la descente. Le courant est dans le dos et il est de plus agréable de savoir que si on se prend une dépression, la situation s'améliore forcément puisqu'on va quitter les 50<sup>e</sup> puis les 40<sup>e</sup> ! On passe des hurlants aux rugissants pour s'affaler dans les miaulants et se détendre dans les roucoulements ...

## **Le timing**

Au début, je pensais que le sud devait être parcouru durant l'été et le calendrier en tenait compte. Mais suite aux discussions à Valdivia et surtout à Quinched, il s'est avéré que la saison la plus agréable était l'automne austral, pendant lequel la diminution de la durée du jour est largement compensée par des vents moins violents et une pluviosité très réduite

## **La réalité confirme**

Seul tronçon un peu difficile, le passage Pacifique devant l'Equateur et jusqu'à Callao : vent et courants dans le nez.

Descente Pérou-Chili au près dans des vents légers à moyens, détour ouest modeste (1951 milles contre 1807 milles en route directe),

Descente des canaux vent et courant dans le dos, à l'aise pour admirer et pour jouir des escales.

Fenêtre météo extra pour passer le détroit de Le Maire.

Dix jours de vents faibles à moyens pour remonter à Mar del Plata.

Mars et avril nous ont gratifiés de très bonnes conditions météo : vents toujours portants, 24 heures seulement de vents forts, calmes pour franchir le golfe de Corcovado et celui des Peines, seuls trois jours de pluie continue contre 5 jours de grand beau temps, jamais de brouillard.

## Sécurité

Un crochet par le Costa Rica nous a valu une poursuite le long des côtes panaméennes.

Plusieurs plaisanciers rencontrés nous ont conseillé d'éviter l'Equateur : pirates et racket aux escales fréquentées surtout par des voiliers US, sont de désagréments dont on peut se passer.

## Itinéraire

Avril 2009 :

St Martin – Panama  
780 MN – 5 jours de nav  
Tout à la voile  
Vent et houle arrière F3 à F 6 – grains fréquents  
Grand détour de la zone frontalière Venezuela-Colombie

Août – octobre 2009 :

Panama – Costa-Rica – Colombie – Pérou (1100 Nm)  
Traversée de la ZIC sans problème  
Panama/Costa Rica au moteur  
Malpelo/Tumaco vent arr, F4-5  
Tumaco/Salaverry, au près, F4-6  
Salaverry/Callao, au moteur

Novembre – décembre 2009 :

Pérou – Chili (1951 Nm – 19 jours de navigation)  
Callao/Valdivia, tout à la voile  
Au près F3 à F5, 24 h de F6  
Valdivia/Quinched, 1/2 moteur  
Quinched/San Rafael et retour, aller voile F5-8, retour calme au moteur excepté golfe Corcovado, grand large F6-7

Mars – avril 2010 :

Chili (1200 Nm)  
Voile et moteur, vent et courant arr., F 3-5, 24 h de blocage dans caleta

Mai – juin 2010 :

Argentine – Brésil – Açores (7000 Nm) – 31 jours de nav.  
Puerto Will/Mar del Plata au près, F 4 à F 6, 2 jours moteur  
MdP/Jacaré, passage 2 dépressions, 1 zone d'advection, F 3 à F 8 (24 h), 2 jours de moteur  
Jacaré (Brésil)/Horta, au près F 2 à F6, pas de calme de ZIC, 3 jours de moteur

## Escales principales

Ce tour du continent sud-américain a été réalisé en 3 étapes, entrecoupées de deux mois de retour en Europe.

Durant ces escales, Drisar est resté dans les marinas suivantes :

### Octobre 2009, Callao, Lima - Pérou

- points positifs: prix (gratuit le 1er mois), sécurité, grande facilité d'accès, d'avitaillement et d'entretien
- point négatif : le voilier transformé en perchoirs à oiseaux producteurs de guano

### Février 2010, Quinched, Chiloe - Chili

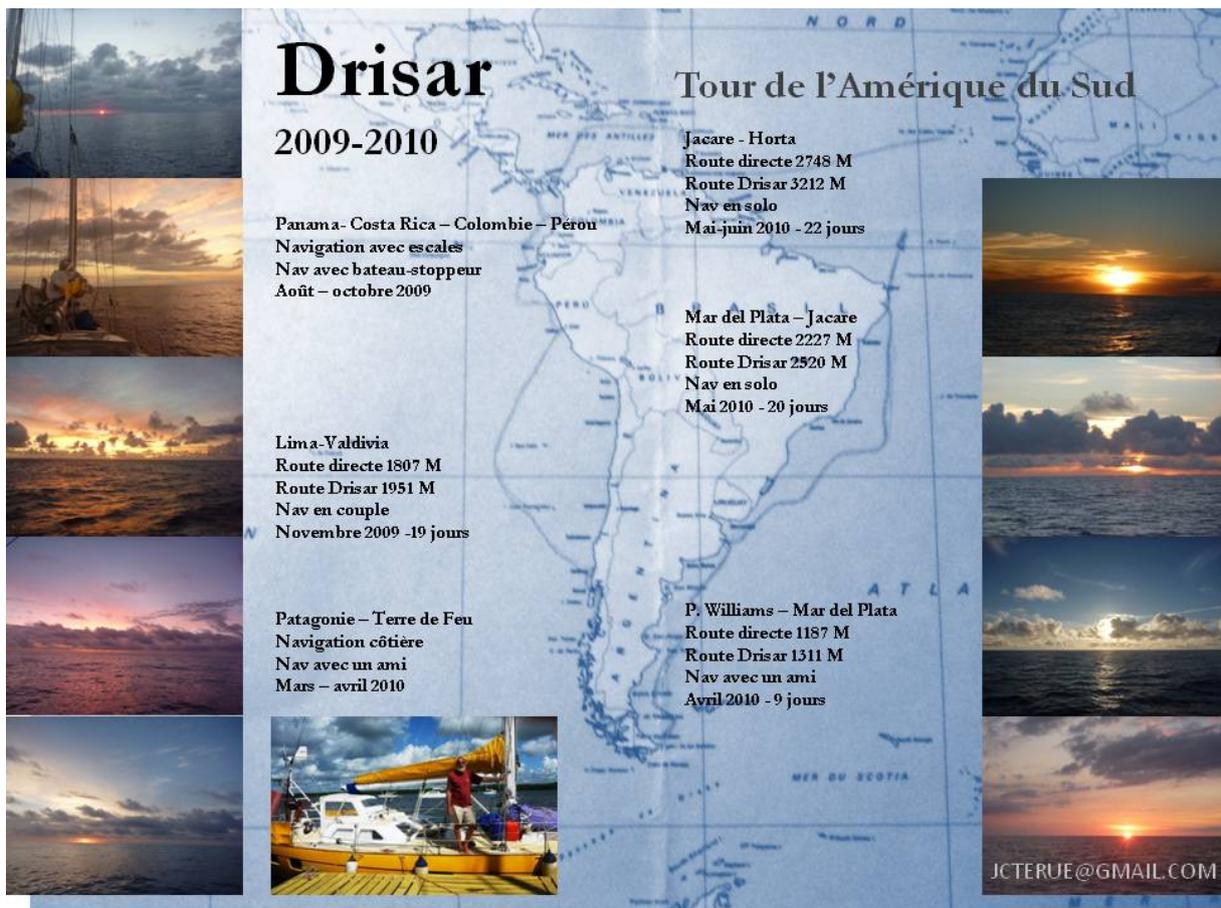
- points positifs : prix modique, sécurité, facilité d'avitaillement et d'entretien
- point négatif : difficulté d'accès depuis l'Europe et relatif isolement

### Escales principales en cours de croisières

- Panamarina (Panama) : voilier en attente 3 mois. Début du tour
- Golfito (Costa Rica) : visite de différents parcs nationaux
- Malpelo (Colombie) : halte sur ce rocher au milieu des fous et des mégaptères
- Tumaco (Colombie) : avitaillement dans cette petite ville côtière de garnison
- Salaverry (Pérou) : halte sous contrainte médicale
- Callao (Pérou) : voilier en attente 1 mois
- Valdivia (Chili) : halte préparation navigation Patagonie
- Quinched (Chili) : voilier en attente 1 mois
- Puerto Williams (Chili) : halte avitaillement
- Mar del Plata (Argentine) : halte avitaillement
- Jacaré (Brésil) : halte avitaillement
- Horta (Portugal) : « fin » du tour



## Galerie de photos



# Drisar

## Tour de l'Amérique du Sud

**2009-2010**

**Panama - Costa Rica - Colombie - Pérou**  
Navigation avec escales  
Nav avec bateau-stoppeur  
Août - octobre 2009

**Lima - Valdivia**  
Route directe 1807 M  
Route Drisar 1951 M  
Nav en couple  
Novembre 2009 - 19 jours

**Patagonie - Terre de Feu**  
Navigation côtière  
Nav avec un ami  
Mars - avril 2010

**Jacare - Horta**  
Route directe 2748 M  
Route Drisar 3212 M  
Nav en solo  
Mai-juin 2010 - 22 jours

**Mar del Plata - Jacare**  
Route directe 2227 M  
Route Drisar 2520 M  
Nav en solo  
Mai 2010 - 20 jours

**P. Williams - Mar del Plata**  
Route directe 1187 M  
Route Drisar 1311 M  
Nav avec un ami  
Avril 2010 - 9 jours

JCTERUE@GMAIL.COM

Itinéraire détaillé :

Panama - Golfito/Costa Rica - Malpelo / Colombie - Tumaco / Colombie -  
Salaverry / Pérou - Callao / Pérou



## Panama

- Voilier repris à Panamarina le 5 août
- Passage du canal rapide et sans problème, 2 jours d'attente, moins de 24 h de passage

### DRISAR PASSE PANAMA, LE 15 AOÛT 2009



Parcours effectué au moteur, avec vent très faible variable.

Poursuite par 3 embarcations devant l'île de Coiba ; fuite sous voiles aidée par le moteur en direction de la route des cargos, la nuit qui tombe nous débarrasse définitivement de ces gêneurs.

Golfito, escale agréable au Costa Rica, au sein d'une flore et faune exceptionnelles.

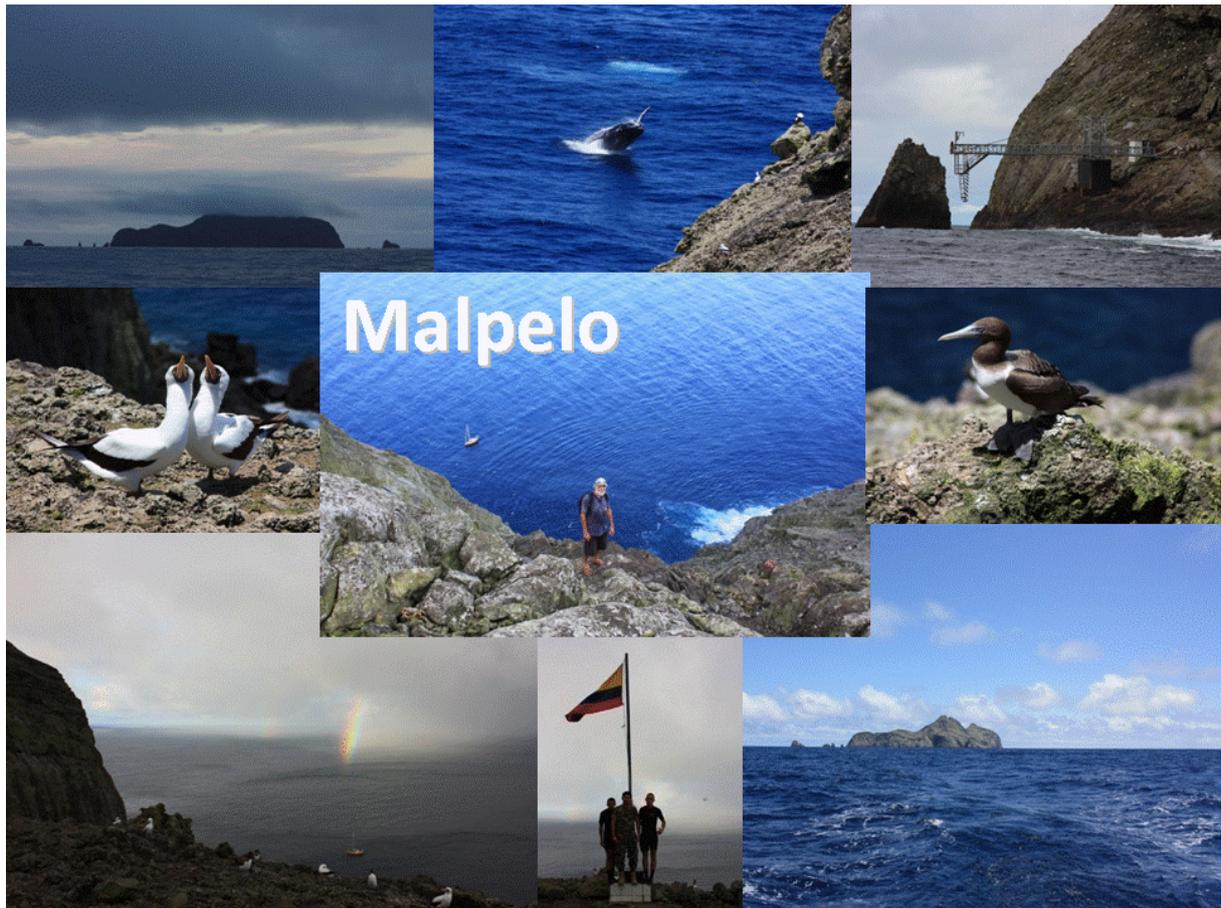


Golfito, un lieu très bien protégé et d'avitaillement basique facile pour les voiliers.

Eviter les marinas hyper coûteuses destinées aux embarcations USA.

Aucun problème pour traverser la ZIC, avec cap sur l'île de Malpelo.





Accueil fantastique de la garnison de 6 soldats colombiens.

Débarquement scabreux sur la passerelle par l'échelle de corde en visant les crêtes de cette grande houle de plusieurs mètres.

Ensuite, varappe pour atteindre le sommet de ce nichoir à fous masqués ou à pattes bleues qui n'ont aucune crainte de se laisser approcher.

De magnifiques iguanes constituent le reste de la faune de cet îlot particulier. Côté marin, compter avec des tombants impressionnants où circulent des requins-marteau et des mégaptères démonstratifs.

Cap ensuite sur Tumaco, ville portuaire de Colombie situé à la frontière de l'Equateur.



Tumaco est un centre d'approvisionnement bâti sur une île. Un incessant trafic de pirogues strie de blanc les eaux verdâtres des fleuves.

L'avitaillement ici se fait à des prix défiants toute concurrence, avec des produits d'une fraîcheur exceptionnelle, le tout avec la gentillesse proverbiale des Colombiens.



T  
U  
M  
A  
C  
O  
Colombie

Sur la plage, devant les coast-guards, quelques-unes des embarcations prises en narco-délit.

Un château d'eau, signe de la précarité de l'approvisionnement en eau potable. Ici, les pirogues sont équipées de puissants moteurs.

Le mirador surveille la piste où un DC 3 se pose chaque jour. Une flotte de 16 hélicoptères y trouve sa base dans la lutte contre les narcotrafiquants.

Toutes les localités bâties sur les bords du Pacifique craignent les tsunamis. La ville est bâtie sur une île, elle gagne de la place par des constructions sur pilotis.



Par un large détour extérieur, en tirant des bords contre le vent dominant et ensuite contre le courant, l'Equateur sera laissé de côté et le nord du Pérou atteint. L'Equateur du fait de la fréquentation de voiliers américains est devenu plus craignos. Certains ports voient l'arnaque élevée au rang de procédé commercial.



La vie aquatique foisonne dès que l'on rejoint le courant de Humboldt

Salaverry, port de pêche et commercial du nord du Pérou offre la maigre protection de sa digue pour une escale d'une dizaine de jours. Aucune commodité, mouillage obligatoire à couple de la vedette des garde-côtes, parmi les barques de pêche, avec utilisation de petites navettes comme les pêcheurs.



## Salaverry, Trujillo, escale chez les Chimus



Trujillo est une station balnéaire assez importante. Salaverry est son port. Preuve au GPS, l'équateur est franchi, on glisse vers le printemps !

Ruines Chimus, des Indiens des plaines côtières colonisés par les Incas. La poupe de Drisar avec la flottille de pêche. Une navette avec la digue commerciale. Drisar couvert de poussière d'étain lors du chargement d'un cargo.





Drisar, vu depuis la navette de la marina de Callao, avec en arrière-fond les grandes îles qui protègent le port.

19 jours de navigation à la voile, au près, par F 3 à 6 nous ont menés à Valdivia, Chili.





Le Yate Club de Valdivia, dans son cadre paisible. Les membres du club très serviables, tous commerces de la ville à deux pas, de l'eau douce sous la quille, tout pour plaire !

 et fin