

## La traversée de l'Atlantique vers le Brésil

Voici un des mythes de la navigation de plaisance que vous aimeriez mettre à votre palmarès. Cette traversée est probablement la plus longue distance que vous avez envisagée jusqu'à présent. Oubliez les craintes que vous pouvez avoir et soyez pratiques. Voici quelques propos pour faire le point.

Une transat est une longue traversée en haute mer, c'est une zone bien moins hostile que les côtes terrestres et vous traverserez bien évidemment à la bonne saison (de fin novembre à mars).

La longueur de la traversée va vous permettre de changer de rythme et de prendre celui des quarts et de la lumière. Lent et serein, il faut trois jours pour le prendre. On ne s'ennuie pas à bord, il n'y a pas d'inactivité. Regarder la mer, observer les oiseaux, les animaux marins, les grains, le coucher du soleil et les étoiles deviennent des activités à part entière, tout autant que les occupations ménagères du bord et la surveillance de la navigation.

### 1- Les éléments de traversée

#### Les courants



Au départ du Cap Vert et jusqu'à la ZIC, vous aurez encore un peu de courant portant. A la sortie de la ZIC, il change et devient franchement EST en vous portant insidieusement vers les Amériques et vers les rochers de Saint Paul et Saint Pierre...

Il faut absolument passer à l'EST de ces rochers pour ne pas se retrouver face au courant équatorial qui remonte vers le nord ... et allonger votre transat outre mesure, même si vous êtes bien en mer !





### La ZIC (zone intertropicale de convergence)

La zone intertropicale de convergence (ZIC) est la zone de basse pression où se rencontrent les alizés NE de l'hémisphère nord et ceux SE de l'hémisphère sud, le tout dans une température d'une trentaine de degrés. Les vents y sont faibles et de directions variées. La convergence de ces airs chauds et humides crée une grande instabilité qui se caractérise par des grains orageux visibles de jour comme de nuit, accompagnés de rafales de vents dépassant rarement 35 nœuds durant quelques dizaines de minutes.

Le skipper peut choisir d'essayer de les éviter ou au contraire de profiter du vent passager s'il est dans la bonne direction.

C'est spectaculaire mais pas dangereux, à condition de ne pas laisser votre spi pendouiller de nuit ...

Ces gros cumulus bourgeonnants se voient bien la nuit à cause des éclairs qui les strient. On peut facilement observer leur déplacement au radar. La masse de pluie forme un très gros écho.

En pratique, la ZIC est une zone en forme de doigt pointé vers le nord du Brésil depuis la côte africaine. La taille et la position de ce doigt varient. La ZIC est plus basse en hiver qu'en été (voir schéma ci-dessus, la ligne du dessus correspond à sa limite nord en été et la ligne du dessous à sa limite sud en hiver). Quoiqu'il en soit, vous devrez la traverser pour aller au Brésil.



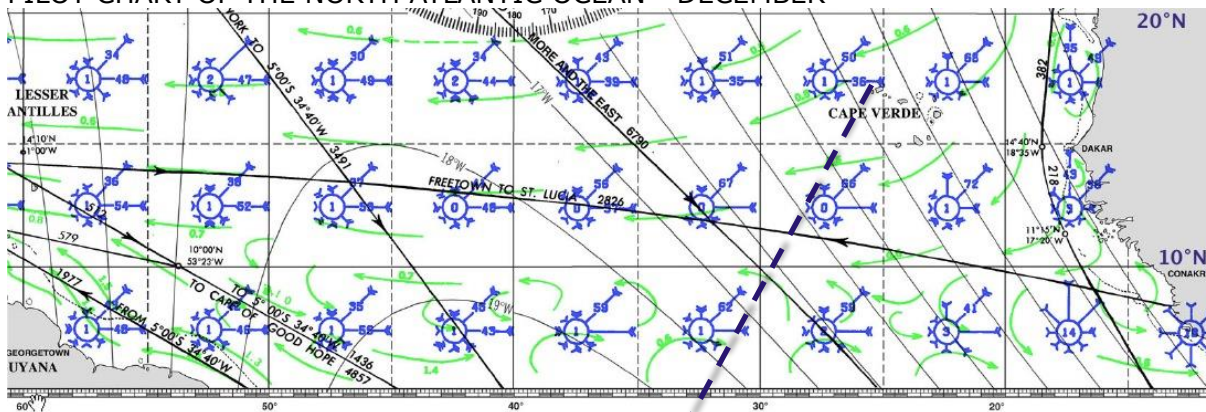
## Les vents

Il n'y a pas de gros vents sur cette traversée vers le Brésil. C'est l'hiver et vous êtes hors période des cyclones. Vous aurez peut-être un vent fort en vous dégageant du Cap Vert (effet des îles) et dans les grains du pot au noir, c'est tout. Le premier durera moins d'une journée, les seconds quelques dizaines de minutes. Dans des cas rarissimes, il peut y avoir en décembre la remontée d'un front froid à l'arrivée sur Salvador. Vos fichiers Grib vous avertiront.

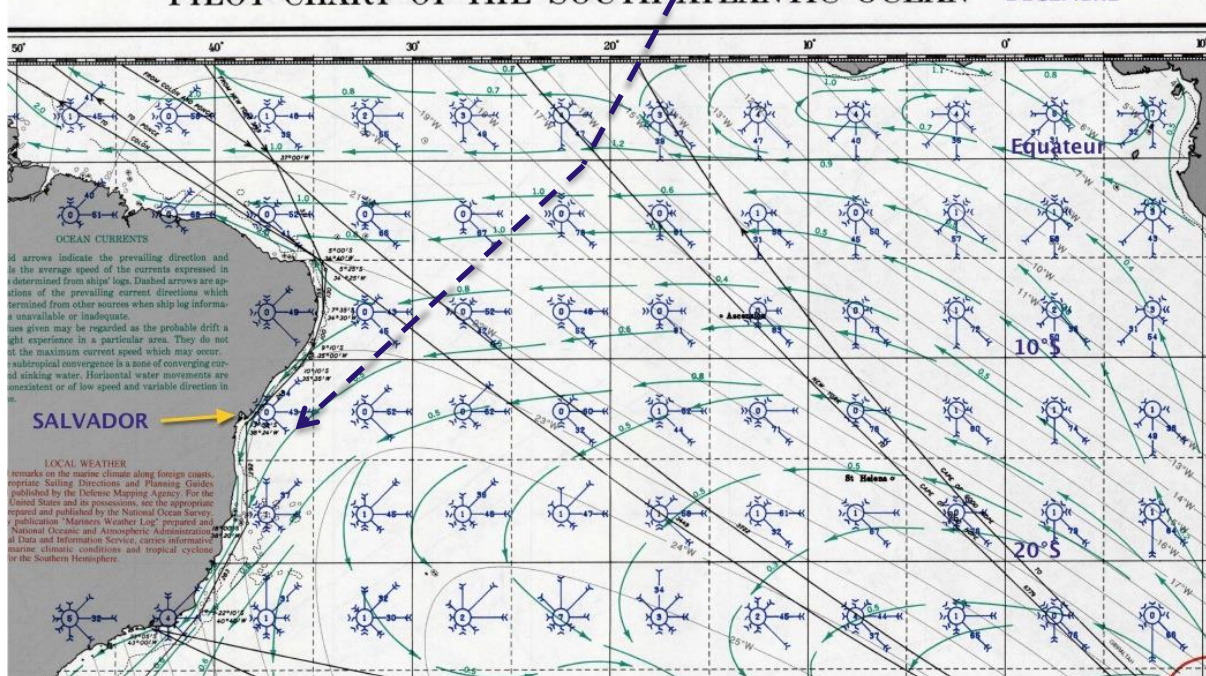
Voici ce qui vous attend dans la très grande majorité des cas :

- au nord de la ZIC : essentiellement des vents portants de NE.
- dans la ZIC : un peu de tout.
- au sud de la ZIC : du SE adonnant au fur et à mesure de l'arrivée vers Salvador. Il n'est pas rare de faire deux journées sous spi avant l'arrivée. En revanche, après la ZIC, il faudra faire 2 à 3 jours de bon plein.

PILOT CHART OF THE NORTH ATLANTIC OCEAN - DECEMBER



PILOT CHART OF THE SOUTH ATLANTIC OCEAN DECEMBRE



## 2- La stratégie de traversée

Prendre dès le départ du Cap Vert une route plutôt sud, afin de diminuer l'angle au vent à la sortie de la ZIC et se donner de la marge avec la dérive ouest due au courant équatorial.

Regarder vos fichiers Grib pour voir la position de la ZIC, évitez simplement de la traverser à l'endroit le plus large, sans plus (N.B. : la position et la taille de la ZIC peuvent bouger assez rapidement).

Dans la ZIC, ne pas hésiter à faire 24 ou 36 heures de moteur pour en sortir rapidement. Les batteries et le frigo seront certainement ravis.

A la sortie de la ZIC, adapter votre angle au vent pour être certain de passer à l'est des rochers de Saint Pierre et Saint Paul.



## 3- Les heures moteur

Lors d'une transat de Caramel vers le Brésil (2009), j'ai relevé les heures moteur des quelques voiliers qui ont traversé avec le même trajet/période (ex-Rallye des Iles du Soleil). Voici le tableau des heures. Il fait l'objet d'un développement dans un [autre chapitre de ce site](#).

Total heures moteur sur une transat en 2009. Trajet Cap Vert (Mindelo) > Brésil (Salvador). Distance en ligne droite : ± 2.100Nm. Incluant passage du Pot au Noir.		
Bateau avec groupe électrogène	Heures Moteur	Remarque
Alliage 44	105	
Brazapi 45	35	
Catana 411	50	
Catana 44	50	
Cigale 16	25	
Lagoon 420 N°1	190	pas de spi ni de genaker
Lagoon 420 N°2	100	avec un genaker
Nauticat 521	85	
OVNI 435	52	
Super Maramu 01	6	panne de moteur
Super Maramu 02	48	c'est nous (Caramel)
Bateau sans groupe électrogène		
Dufour 40	16	mené par skipper régatier
Dufour 455	82	
Maramu	70	
Océanis 423	27	
Océanis 43	80	
Océanis 44 CC	48	
OVNI 385	61	



#### 4- Le trafic des cargos

L'océan paraît souvent bien vide et il est vrai que quelques centaines de navires sur une telle surface ne représentent qu'une très faible densité. Pourtant ils sont bien là et avancent vite.

Avant l'ère de l'AIS, on ne s'inquiétait pas. Depuis qu'il est là on se rend compte des cargos que nous ne voyons pas mais qui passent à quelques milles. La navigation est plus sereine avec un AIS qui ne dispense pas d'une veille visuelle même si la majorité des voiliers sont équipés aujourd'hui d'AIS émetteur/récepteur (classe B).

Ce sera vrai également en longeant la côte, tout à la fin de la traversée, les pêcheurs n'ont pas d'AIS ...

Sur la route qui vous concerne, vous aurez deux axes de circulation des cargos :

- Sur la ligne Rio – Gibraltar.
- Sur la ligne Cape Town – Caraïbes.



#### 5- Les points d'atterrissage au Brésil

- **Salvador de Bahia** est une destination de choix, surtout les jours qui précèdent Noël, pour l'ambiance formidable. Facilité pour les réparations bateau et très bon avitaillement. Marinas disponibles. De là vous pourrez descendre confortablement vers le sud. Voir le [Guide Nautique Caramel sur Salvador de Bahia et environs](#).
- **Fernando de Noronha** raccourcit la traversée au plus court, mais c'est un mouillage qui peut être rouleur. Vous pourrez aussi y passer plus tard en remontant vers les Antilles. Mais si vous voguez vers la Patagonie, c'est une belle halte à ne pas manquer. Pas de dépannage et peu d'avitaillement. Entrée dans le pays faisable ici. Voir le [Guide Nautique Caramel sur Fernando de Noronha](#).
- **Joao Pessoa (Jacaré)** est une bonne destination située à l'angle est du Brésil. De là, vous pourrez continuer votre route tant vers le nord que vers le sud. Il est facile de visiter Recife et Olinda en bus depuis la marina de Jacaré. And much more ! Réparations possibles, très bon avitaillement. Voir le [Guide Nautique Caramel sur Joao Pessoa - Jacaré](#).

L'atterrissage sur les lieux plus au nord que Joao Pessoa, rendra une descente ultérieure vers le sud assez pénible (contre vent et courant).

Si vous visez plus au sud que Salvador de Bahia (Rio par exemple), c'est que vous connaissez déjà la partie nord, que vous descendez rapidement vers Ushuaia, pressé par le temps ou que vous êtes un grand distrait ...



Bonne route à tous, profitez bien de cette belle expérience qui fera bien des envieux !



Création : septembre 2012  
Dernière mise à jour : avril 2021  
Crédit photos : Patrick Naegels  
[patrick@amelcaramel.net](mailto:patrick@amelcaramel.net)