



RAMES GUYANE 2017

Skipper Nicolas Maubert
CARIACOU BOTO III

Navigation Cayenne – Kourou
02 au 05 juin 2017

3 jours en mer – 40 milles nautiques^(*) à la rame



Je l'attendais depuis un moment. Après plus de 600 heures de travaux sur le bateau, 4 mois d'entraînement physique, des premières sorties d'essais sur les lacs et les fleuves guyanais, des réunions tactiques avec explications météo avec mes routeurs, il était temps de se lancer dans le grand bain.

Pour ce premier test grandeur nature, nous avons prévu une navigation en conditions réelles depuis la marina de Degrad des Cannes à Cayenne jusqu'à Kourou, en 3 étapes :

- Vendredi 02 juin : Marina DDC – Ilet le Père au large de Cayenne : 7,5 NM de navigation assisté par un bateau suiveur – Nuit au mouillage sous le vent de l'Ilet le Père
- Samedi 03 juin : Ilet Le Père – îles du Salut au large de Kourou : 31NM de navigation en autonomie complète avec passage du rocher de l'Enfant Perdu. Nuit au mouillage en mer au large des îles du Salut
- Dimanche 04 juin : Retour vers l'embouchure du Kourou en longeant le chenal – 8 NM de navigation. Récupération par un bateau à l'entrée de Kourou

Voici le récit détaillé de cette micro aventure en prélude de la grande traversée.

1) Vendredi 8 juin : de Degrad des Cannes à l'Îlet le Père – la mise en bouche



De drôles d'embarcations à Degrad des Cannes

14h30 - Me voilà arrivé à la Marina de Degrad des Cannes (Cayenne) avec mon Boto flamboyant. J'ai mis un peu plus d'une heure par la route pour depuis Kourou. Ce sera plus long pour le chemin du retour. J'ai rendez-vous avec Jean-Jacques Mendez, l'autre concurrent guyanais et son bateau car nous

avons décidé de faire la navigation ensemble. Il y a une bonne émulation entre nous et je suis plutôt heureux de partager ça avec lui, l'aventure étant avant tout humaine.

Il arrive vers 15h et nous mettons à l'eau sans problème. Julien Mettiet et André de la société Guyane Service Survie assureront notre sécurité avec leur bateau. Le temps de configurer les bateaux (mise en place du safran et de la dérive, préparation des avirons, du siège de rame, de l'ancre prête à être jetée en cas de problème, configuration du GPS traceur...), nous sommes prêts à partir vers 16h.



Le Boto vu du ciel

Antoine Arveiller de la société Sentinel Drones est venu filmer notre départ avec un drone. Il a fallu obtenir les autorisations de vols auprès de la préfecture avec un plafond limité à 50m car nous sommes sous un couloir aérien de l'aéroport Félix Eboué. Les images vont être superbes !

16h – Me voilà donc parti. Malgré un courant descendant de 2 nœuds, de suite les conditions ne sont pas faciles avec un fort vent d'est d'environ 12 à 15 nœuds. Julien m'aide à mettre le nez du Boto dans le vent, et je dois ramer fort pendant 45 minutes en jouant sur le safran pour maintenir le Boto dans le lit du vent (je sens le bénéfice de mes 2 jours sur le fleuve dans des conditions similaires il y a 3 semaines). Le moindre écart et la prise au vent devient trop forte, faisant pivoter le bateau. La trajectoire est donc conditionnée par la direction du vent qui ne correspond pas complètement à la route voulue. Jean-Jacques est parti dans la mangrove... bref, une belle mise en jambe ! Du coup, on prend la décision de se faire tracter jusqu'à l'Îlet le Père (ce que nous avons prévu avant même de partir).



Nous sommes donc « à la queue leu leu » : le zodiac, Jean-Jacques, et je ferme la marche. Nous avançons tranquillement à 4 -5 nœuds quand je prends une bonne leçon...

Tout est calme et je décide d'aller dans la cabine pour allumer et tester l'AIS (le système de détection de navires via les signaux VHF). A peine 2 minutes après, j'entends des cris dehors. Le temps de sortir et je vois se dresser en plein devant une énorme bouée de chenal rouge ! J'ai juste le temps de me précipiter sur la proue et d'avoir le mauvais



réflexe de mettre la main en avant pour freiner avant de percuter le plein fouet la bouée. Même sans aller très vite, le choc est violent. Le matériel a été projeté vers l'avant dans la cabine, j'ai la paume de la main arrachée par les petits coquillages de la bouée, le poignet endolori et un bon coup sur le tibia.

Ce qui m'inquiète en premier, c'est mon Boto mais il y a plus urgent. Avec le courant assez fort, le Boto commence à pivoter et la bouée se retrouve accrochée au bout qui relie mon bateau à celui de Jean-Jacques. Les deux bateau se rapprochent rapidement, comme aspirés l'un vers l'autre. Par sécurité, je coupe donc le bout avec un couteau placé justement à cet effet sur la proue du bateau.

Nous sommes libérés et avons évité une 2^e collision.

Avec 2 bateaux de plus de 700 kg en traction, Julien s'est fait surprendre par le courant fort qui l'a plaqué vers la bouée.

J'inspecte le bateau, il n'a pas bougé ! Ce crash test involontaire est un succès et démontre la solidité du Boto. Je constate juste un éclat de résine à la base de l'étrave. Je réparerai ça à terre.

Nous reformons le cortège et on repart tranquillement vers l'îlet le Père. Cet accident me sert de première leçon importante : en mer, ne jamais relâcher l'attention ! Je le sais mais cette pique de rappel fait du bien. Je saurai m'en souvenir pour la suite.



Cayenne et la côte guyanaise pendant la navigation vers l'îlet le Père

Le reste de la navigation est plus tranquille avec un beau soleil couchant mais nous devons rester vigilent car le profondimètre n'indique pas plus que 1,2 m par endroit ! Avec notre safran, notre tirant d'eau est d'environ 90cm. Dans cette zone, en dehors du chenal qui est dragué, la vase s'étale jusque loin dans la mer et la profondeur

est très faible. Nous avons choisi de partir avec la marée descendante pour profiter du courant mais la prochaine fois, il faudra éviter d'être sur zone en fin de marée.

18h45 – Nous arrivons au mouillage sous le vent de l'îlet le Père. Le temps est calme avec un peu de houle. Julien doit vite repartir avec son bateau car la nuit tombe. De mon côté, je me sens bien. La lune est déjà haute, le ciel est dégagé, les étoiles commencent à briller. Je me prépare pour ma première nuit en mer, quel pied ! C'est un premier

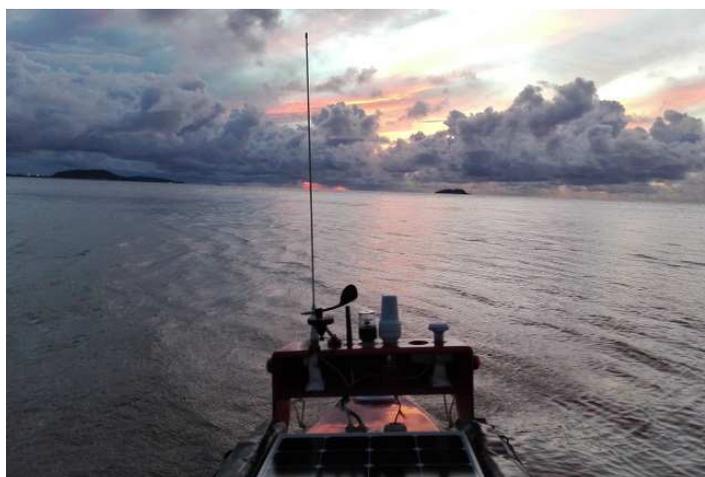


Merci Julien et André

accomplissement après tous ces mois de préparation (un petit pas certes mais un premier pas...). J'aime être sur l'eau. Je n'ai pas du tout le mal de mer (j'ai pris un cachet).

Je range le bateau et prépare le repas. J'ai décidé de tester les menus prévus pendant la grande traversée. Céline, ma « coach en nutrition » a préparé un tableau énorme avec tous les menus détaillés, jour par jour, à base essentiellement de plats lyophilisés. Avec ça, je dois me forcer de tout manger pour absorber entre 5000 et 6000 kcalories par jour (c'était ça ou prendre 20 kg avant le départ...). Ce soir, c'est Poulet Basquaise et son riz... le goût n'est pas terrible, mais bon il faut manger ! J'espère que les autres plats seront meilleurs (j'en ai déjà goûté des sympas).

Au mouillage de l'ilet le Père. Au fond, l'ilet La Mère et les « Mamelles »



Après le repas, je profite du ciel assis dans mon cockpit... puis on se fait un briefing par VHF avec Jean-Jacques qui a mouillé à une cinquantaine de mètres. Il y a débat sur l'heure de départ demain. Une grosse journée nous attend avec 9 à 10 heures de rame. Mais la marée est montante de 6h à 13h environ. Julien Besson, mon routeur et ami, me conseille de partir en fin de marée montante pour ne pas se faire aspirer vers la côte, les courants pouvant être très forts. Jean-Jacques souhaiterait partir au plus tôt pour ne pas arriver trop

tard vers Kourou. Finalement il accepte de partir vers 11h du matin. C'est plus sage car nous n'aurons pas de bateau suiveur, on ne connaît pas vraiment l'état de la mer et c'est notre première à tous les deux ! Et puis ça nous fera un entrainement de nuit à l'arrivée aux îles du Salut demain soir ;-) !

Au moment de me coucher, je trouve que ça roule pas mal et je constate que les vagues tapent de côté. Phénomène étrange, le Boto se met en travers de la houle et du vent... J'essaie plusieurs réglages de safran et dérive mais le bateau reste très instable.

Finalement, je décide d'essayer de mouiller par l'arrière. Le Boto se maintient stable dans l'axe des vagues et du vent et tout devient beaucoup plus confortable.

Il est 22h, c'est parti pour la nuit !



2) Samedi 3 juin : de l'Îlet le Père aux Îles du Salut : la grande navigation

6h30 – Je me réveille tranquillement, après une bonne nuit ! Je me lève pour observer le soleil levant sur l'îlet. C'est magnifique ! Mais je ne suis pas pressé car nous ne levons l'ancre qu'en fin de matinée à la fin de la marée montante.

8h00 – Petit déj à base de Capuccino en poudre, Casse-croute avec miel, confiture, pâte à tartiner. Ça passe super bien, c'est même très bon !

L'îlet le Père au petit matin avec le bateau de Jean-Jacques



J'observe la côte qui s'illumine avec le soleil, les îles au sud et le Malingre au nord-ouest. La mer est belle. J'appelle Guillaume Bouin, mon ami expert météo marine qui fait également partie de l'équipe de routage pour un point météo. Les conditions devraient être bonnes : un vent d'Est, une houle Est-Nord-Est de 1 mètre qui devrait taper légèrement au 3/4 avant du bateau, un ciel dégagé. Localement, j'observe des petits nuages bas épars, des cumulus de beau temps.

10h30 – Jean-Jacques s'impatiente. « Il commence à faire chaud » me dit-il à la VHF. Mais face à la nature il faut savoir être patient.

Nous nous préparons. Avant de lever l'ancre, je m'assure toujours que tout est prêt pour faire face au moindre imprévu (réflexe de marin !). Les bouts sont dégagés et fonctionnels, le safran et la dérive sont en place, les avirons et le siège de rame (avec sa peau de mouton !) sont prêts, le GPS et l'AIS sont fonctionnels (je revérifie que les coordonnées des waypoints entrées dans le GPS sont correctes).

Je me prépare : crème solaire d'abord puis je m'habille: ce matin je testerai les bas de contention conseillés par mon kiné (qui s'avèreront plus néfastes que bénéfiques au final). Je mets un cycliste (dans l'après-midi, je ramerai en caleçon, beaucoup plus confortable), un haut léger, lunettes, chapeau... Le seul point mal préparé est la protection des mains, je vais le payer cash...

Enfin je fais le plein d'eau dont une gourde avec de l'Oversteam (boisson énergisante) et prépare mes barres de céréale accessibles facilement.

Je suis prêt !



11h00 – C'est le grand départ. Je laisse partir Jean-Jacques en premier pour qu'on ne se gêne pas en levant l'ancre. Le premier waypoint est la bouée d'eaux saines au large du rocher de l'Enfant Perdu à une distance de 8,4 NM et un cap GPS théorique de 327°. Julien m'a conseillé de viser carrément un cap plein nord (360°) au départ pour s'assurer une marge de sécurité, et car il est plus facile ensuite de revenir vers la côte.



Mais tout de suite, un vent plein travers de 8 à 10 nœuds, une houle arrivant au 3/4 avant du bateau et un courant encore franchement dirigé vers la côte ne nous permet pas de caper comme on le voudrait. Sans ramer, safran et dérive réglée, on dérive vers le 290° ... Je rame donc fort dès le début pour caper au maximum, ce qui me permet de gagner environ 20 degrés de cap mais je ne peux

aller au-delà du 310°. Ça va être sport !

Je rattrape Jean-Jacques qui a l'air d'en baver et se situe déjà sous mon vent. Puis rapidement je le distance. Déjà, le premier obstacle se dresse devant moi : le Malingre au pied duquel je vois les vagues s'écraser sur les rochers. Je le dépasse à une distance raisonnable au prix d'un bon coup de rame, et avec un petit pincement (s'il arrive une tuile et que je ne puisse plus ramer, je dériverai inexorablement vers lui...). Mais ça passe !

Voilà une heure trente que je rame. Je n'ai plus Jean-Jacques en visu. Je pose les avirons pour l'appeler à la VHF. Il en a marre de ce vent de travers et semble déjà au bout du rouleau ! Je l'encourage et lui dit qu'il va falloir ramer fort pour atteindre la bouée d'eau saine. Mais à peine ai-je posé les avirons que le bateau tourne et je perds 30° de cap... Je dis à Jean-Jacques qu'on ne peut plus se permettre d'arrêter de ramer avant d'avoir franchi cette bouée car à chaque fois il faut remonter le nez du bateau au vent au prix d'un gros effort. Pire, en



regardant mon GPS, je me rends compte que le relèvement de la bouée d'eau saine augmente constamment. Celle-ci semble inatteignable. Un doute m'envahit et j'affiche l'Enfant Perdu en waypoint : je me dirige droit dessus avec un écart de route inférieur à 100m !

Il n'y a plus à réfléchir. Mon nouvel objectif est de passer au large de l'Enfant Perdu avec la marge de sécurité suffisante. Sinon, je serai contraint de me mettre à l'ancre et appeler un bateau pour me rapatrier sur Cayenne, ce qui est hors de question. J'ai donc environ 5 NM pour m'en écarter. Un effort énorme contre le vent de travers, une houle courte arrivant aux 3/4 avant du bateau et une chaleur implacable (il est 12h30 et pas un nuage dans le ciel...).



J'aime cette sensation mêlée de stress, d'excitation, d'effort physique, d'appréhension, de peur de l'échec qui fait qu'on va au-delà de ses limites, que le mental prend réellement le pouvoir sur le corps. Passer ce rocher est mon gros premier défi avec le Boto.

Petit à petit, coup de rame après coup de rame, l'écart de route grandit. Il me faudra environ 5 NM et un peu plus d'une heure de rame intense avec safran à fond pour m'écarter de 1 NM de l'Enfant perdu, ce qui me permet de passer en toute sécurité. J'aperçois au loin sur mon tribord la bouée d'eau saine et beaucoup plus prêt à bâbord l'enfant perdu, un gros rocher surplombé d'un petit phare. Par sécurité (mais aussi un peu pour repousser ce moment de délivrance afin de mieux le savourer), j'arrête de ramer lorsque l'Enfant Perdu est dans mon 215°.



Je l'ai fait ! Je suis épuisé mais heureux de cette première petite victoire. Il est 14h, cela fait trois heures que je rame et j'ai parcouru 12 NM. Depuis une heure, je suis à 4,5 nœuds de moyenne. Pas mal dans ces conditions ... mais il me reste encore 18 NM aujourd'hui !

Je profite de ce moment de répit pour appeler Jean-

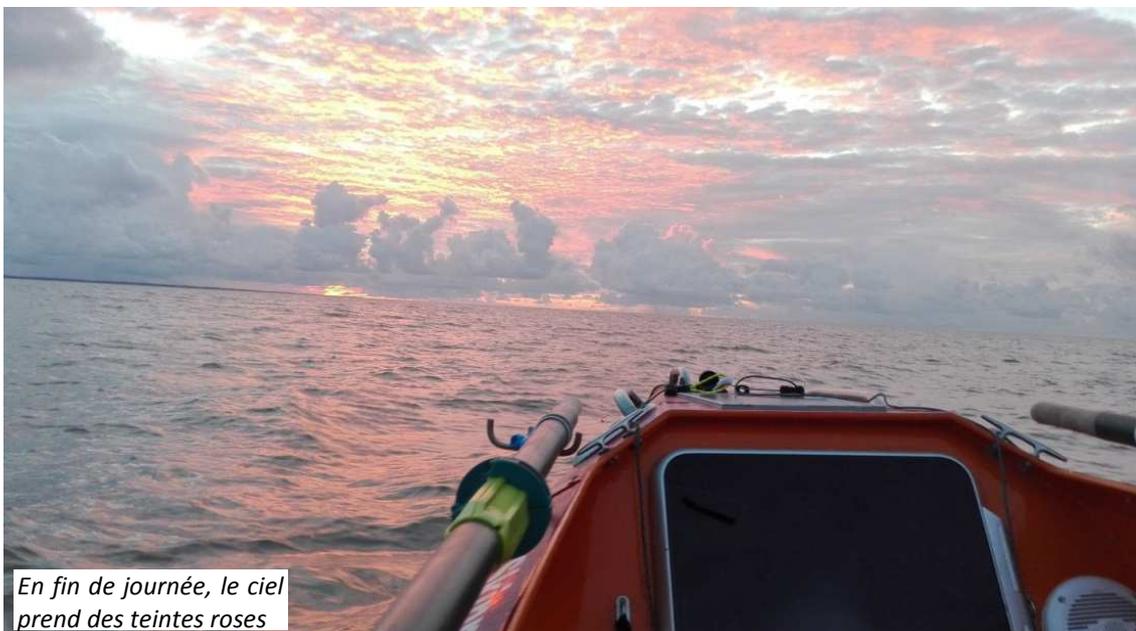
Jacques. Personne à la VHF. J'essaie le téléphone portable qui capte ! Jean-Jacques a dû renoncer. Il se faisait aspirer vers la côte et allait se retrouver dans la mangrove. Par chance, il a croisé un bateau de pêcheurs qui l'a tracté jusqu'au port du Larivot à Cayenne. Bon courage compagnon de galère, on remettra ça bientôt !

14h00 – Le soleil cogne, il fait chaud et la cabine est un vrai four. Je m'accorde 3/4 heure de pause avec un plouf rafraichissant dans la mer mais sans pouvoir manger. J'ai surtout soif et je bois beaucoup. Je reste malgré tout sur l'objectif que m'a fixé Julien : 5 litres d'eau max pour la journée ! J'essaie toujours de me rapprocher des conditions réelles de la course car c'est la quantité d'eau que me fournira mon dessalinisateur en moyenne chaque jour.

14h45 – Il est temps de repartir pour la deuxième partie de parcours direction les îles du Salut. Je laisse tomber les bas de contention qui m'ont donné des crampes, et mon cycliste. Je rame en caleçon sur la peau de mouton conseillée par Ralph, le hollandais rameur des océans. Je décide de partir sur un rythme un peu plus cool : 45 minutes de rame – 15 minutes de pause. C'est sans doute ce rythme que je suivrai tout au long de ma traversée. Et il me convient bien.

Le vent et la houle sont toujours dans le mauvais sens et je dois encore batailler pour ne pas trop me faire aspirer vers la côte. En ramant, je n'arrive pas à caper au-delà de 300° alors qu'il me faudrait du 315° pour les îles du Salut. Pendant mes pauses de 15 minutes, en arrêtant de ramer, le Boto tourne au 280°.

Mais le rythme est bon et j'arrive à ramer sans m'épuiser. La houle est parfois courte, ce qui me vaut quelques shoots sur les tibias lorsque l'aviron plante dans une vague (ne vaudrait-il pas mieux ramer avec des protèges tibias ?), parfois plus haute et plus lente. Je préfère des vagues plus hautes mais avec une fréquence plus grande. C'est un plaisir de ramer dans ces conditions en ayant parfois l'impression de surfer.



Vers 17h30, alors que je fais un point téléphonique avec Julien, j'aperçois à 50 m sous mon vent le début d'un filet dérivant !!! Ce filet d'une longueur d'environ 1 km est déployé parallèle à la côte. Une de ses extrémités est matérialisée par un grand drapeau noir sur bouée. A l'autre bout se trouve le bateau de pêche. Je suis en train de dériver droit dessus et il est tout près... Cela fait presque 7 heures que je rame et une nouvelle épreuve m'attend. Je fonce sur les avirons et c'est parti pour 30 minutes à plein régime. Je longe ce filet et je dois ramer fort pour ne pas finir dedans, me rappelant les séances de fractionné sur le rameur bien au chaud dans mon salon... Au bout d'une demi-heure, je dépasse le bateau de pêche dont les marins me saluent joyeusement, se demandant ce que je fais là sur mon drôle d'engin... une nouvelle fois, je suis passé !

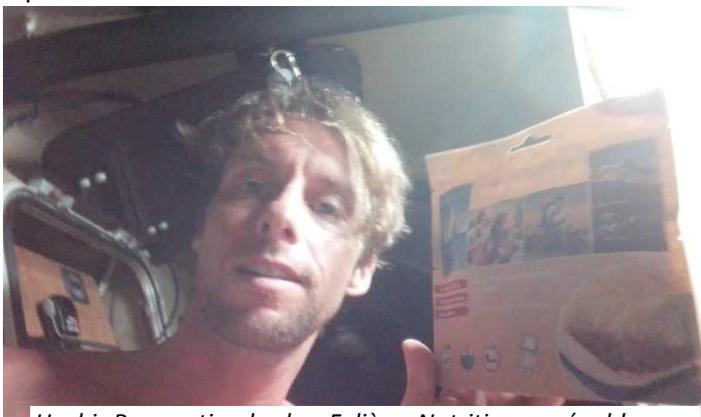
18h30 - Je m'aperçois que la dérive n'est pas plantée à fond. Je corrige ça et j'arrive à gagner 30° de cap en ramant. Je remonte à environ 50° du vent apparent. Je vois les îles du Salut et le ciel devient tout rose avec le soleil couchant. Je profite du spectacle.

Vers 19h30, il fait nuit et après une journée sans nuage, un énorme grain se dirige vers moi. Epuisé après 8h30 de rame, et pour ne pas prendre de risque, je décide donc de jeter l'ancre et mouiller ici pour la nuit. Je suis à 2 NM de KO, la bouée de sortie du chenal vers les îles. Je les ferai tranquillement demain matin.

Je sécurise le mouillage et le Boto juste avant que le grain n'arrive. Finalement, même si le vent forcé et la pluie est assez forte, ce n'est pas si terrible. La houle ne s'est pas trop levée.

Là, je me rends compte d'une des difficultés de l'aventure : après presque 9 heures de rame intense sous le soleil, je n'ai pas droit à une bonne douche et je ne peux m'avachir dans un bon canapé. Tout bouge, l'endroit est spartiate et je dois malgré tout rester concentré pour faire mes actions. Je fais mes étirements, range le Boto, appelle Julien pour un petit débrief et enfin je prépare ma popote. Ce soir, c'est hachis parmentier lyophilisé que je mange avec appétit. Un régal !

Je dois également couper toutes les cloques de mes doigts avec mon couteau suisse si je veux pouvoir ramer demain !



Hachis Parmentier de chez Falières Nutrition un régal !



Vers 22 heures je me couche. Je suis fatigué mais je n'arrive pas à m'endormir à cause du roulis encore plus saccadé et violent que la veille. Le mouillage par l'arrière est une mauvaise idée dans une mer un peu formée car ça tape beaucoup. Je dois me faire violence pour sortir de ma couchette et changer le mouillage par l'avant du Boto. Il fait nuit, il pleut, il y a du courant et il faut toujours rester vigilant ! Mais cette nouvelle configuration est la bonne. Le roulis reste prononcé mais nettement moins que tout à l'heure... il est temps de dormir !



3) Dimanche 4 juin : des Iles du Salut à Kourou : la cerise sur le gâteau !

La nuit a été un peu rude avec un roulis incessant et surtout très saccadé. J'ai dû mettre 2 ou 3 heures à m'endormir le temps de m'habituer à ce rythme pas régulier du tout et aux coups de butoirs incessants. Comme lorsque l'on prend l'avion de nuit pour rentrer en métropole, j'ai l'impression de ne pas avoir dormi et pourtant ce matin je me sens reposé.

Il est 6h30, le soleil se lève dans un ciel dégagé et la mer est d'huile. Tout est si paisible. Dame nature a décidé de me laisser tranquille pour ce dernier jour de rame.



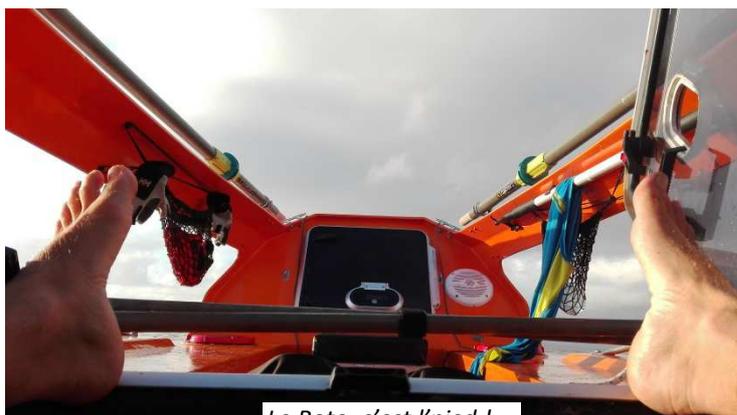
Les îles du Salut devant moi

La lumière commence à inonder la côte et je vois clairement les îles du Salut, la pointe de Roches et les plages de Kourou.

Ce matin, donc je profite. Petit plouf dans la mer, petit déjeuner copieux à base de café au lait, casse-croustes au miel et pâte à tartiner, jus d'orange.

Une réflexion me vient à l'esprit : ici sur le bateau,

on doit s'efforcer d'effectuer une seule action à la fois. Il en va de notre sécurité. Sur Terre, on a tendance à faire les choses mécaniquement, sans y penser, voire à faire plusieurs trucs en même temps. C'est la routine que l'on ne peut se permettre ici. Les « anciens » me l'avaient dit et je le répétais pendant mes présentations : le plus gros danger, c'est la routine. Mais là je l'expérimente complètement, j'en prends conscience. Tout bouge tout le temps, il y a des dangers partout et il faut vraiment être conscient et concentré sur chaque action même mineure : utiliser un couteau, remplir une tasse d'eau bouillante, même aller chercher une petite cuillère en faisant attention à chaque pas dans le cockpit. Sinon ça peut être la catastrophe (perdre sa petite cuillère en pleine mer peut être une vraie catastrophe ;-) !).



Le Boto, c'est l' pied !

Hier soir, alors que je sécurisais le mouillage, mon téléphone sonne. Je me suis un peu trop précipité pour aller répondre et ça n'a pas loupé. J'ai glissé et me suis bien cogné le genou... un avertissement sans frais heureusement mais qui remet les idées en place.

Du coup, on met 3 à 4 fois plus de temps à effectuer chaque tâche.

Mais tout ceci me semble positif : on fait plus attention à ce qu'on fait et on revient aux choses essentielles de la vie, tout simplement !

8h00 – Il fait beau, la mer est calme, et il n'y a pas de vent. Bizarrement j'ai envie d'aller ramer ! J'avais prévu de décoller vers 11h pour être à K0 au point de rendez-vous avec Patrick qui doit me récupérer en bateau mais j'ai envie d'y aller.

Je me prépare, en perçant à nouveau les ampoules de mes doigts avec le couteau suisse et vers 9h30, je lève l'ancre. Il fait chaud mais la houle est pour la première fois à peu près dans le bon sens. Quel bonheur de ramer dans ces conditions.

Cerise sur le gâteau : une dizaine de dauphins m'accordent un ballet à une centaine de mètres. L'un d'eux saute complètement hors de l'eau. Quel pied !



Arrivée à K9, derrière moi, l'embouchure du Kourou

J'atteints le chenal vers K6 et les conditions étant favorables, je décide de pointer vers l'embouchure du Kourou en longeant le chenal. Le courant Sud-Nord n'est pas trop fort et j'arrive à le contenir jusqu'à K9, presque à l'entrée du Kourou. En se rapprochant de la côte, ce courant a forcé et je me fais déporter vers le Nord. Il est 11h30 et j'ai

parcouru 3,6 NM, je décide de jeter l'ancre en attendant Manu et Patrick Cullet qui doivent me récupérer avec leur bateau.



Manu et Patrick venus me récupérer

Le bateau arrive à peine 1/4 d'heure après pour me tracter jusqu'à Pariacabo, le port de Kourou. En passant la pointe de Roches, la famille et quelques amis sont là pour me faire signe. Un avant-gout de ce qui m'attend dans quelques mois !

Je suis vraiment heureux de ce que je viens de faire, heureux d'être sur l'eau, heureux de cette aventure.



Passage de la pointe des Roches

4) Conclusion

Le contrat est rempli : je suis bien arrivé à Kourou dimanche en début d'après-midi après 3 jours bien éprouvants, surtout le samedi avec presque 9 heures de rame dans des conditions pas faciles avec du vent, de la houle et un courant pas du tout favorables. La nature est toujours la plus forte et elle me l'a rappelé pendant ces 3 jours où a fallu ramer fort et longtemps pour tenir les caps prévus et passer les obstacles. Mais j'y suis arrivé ! Il y a eu également des moments extras: couchers de soleils, le plaisir d'être en mer et un ballet de dauphin le dimanche matin en point d'orgue!

Une super expérience donc qui m'a réellement mis en confiance. Je suis parti avec l'intention de tester un maximum de choses : équipements du bateau, nourriture, vêtements, réglages,... et j'en retire énormément de choses. Cette expérience m'a aussi montré que les efforts et la préparation réalisés depuis 2 ans payent vraiment car à part des petits détails à régler, le bateau est prêt !

Je tiens sincèrement à remercier tous ceux qui m'ont aidé pendant ces 3 jours. En particulier Julien et André de Guyane Service Survie, Patrick et Manu de Toucan Automobile pour la logistique et la sécurité des bateaux suiveurs, mon équipe de routage Julien et Guillaume pour le suivi et la météo, et à nouveau tous mes partenaires sans qui je ne pourrai être sur l'eau.

Ce que je retiens :

Des gros points positifs :

Avec ce succès dans des conditions pas faciles, j'ai désormais pleinement confiance en mon Boto. Son comportement marin est très bon, et son ergonomie est bien adaptée. J'ai également pris confiance en ma capacité à ramer en mer et à tenir un effort prolongé : l'entraînement physique paye, et les entraînements en fleuve ont été très utiles pour la gestion des réglages du bateau.

Je m'aperçois que mon expérience de marin va m'être extrêmement utile. Dans des choses toutes bêtes comme les nœuds marins jusqu'à la gestion de ma navigation avec le GPS et l'anémomètre. Et puis je n'ai pas du tout senti le mal de mer.

Surtout je me sens vraiment bien et heureux dans cet environnement !

Des points à corriger malgré tout:

- le soin des mains ! Il faut encore que je trouve un bon moyen de ne pas attraper d'ampoules !
- la nutrition : j'ai perdu 1,5 kg en 3 jours (que j'ai repris en 24h), essentiellement à cause d'un apport insuffisant en eau... les repas lyophilisés qui passent plutôt bien à terre ne me font pas forcément très envie en mer... et pourtant il va falloir se forcer à manger 6000 calories par jour !
- Des petits aménagements dans la cabine pour le rangement de toutes les petites affaires pour éviter que ça ne devienne vite le bazar.

5) Et la suite...

D'ici le mois de septembre, j'aimerais refaire cette navigation. Je ne pense pas qu'une navigation plus longue soit nécessaire. J'ai appris énormément pendant ces 3 jours (comme à chaque sortie d'ailleurs). La prochaine fois, il faudra que je teste mes communications et continuer mon entraînement physique.

A suivre donc...

6) Notes personnelles :

- Consommation électrique de nuit:
 - o Nuit #01 : 7 Ah (feux de nav, 2 ventilateurs)
 - o Nuit #02 : 14 Ah (feux de nav, 2 ventilateurs, flash light, GPS extérieur, AIS)
- ➔ rechargé en 2 à 3 heures dans la matinée.

- Waypoints trajet théorique :
 - o Ilet Le Père : L 04°55,717'N / I 052°12,483'W
 - o Bouée d'Eaux Saines Père : L 05°02,780'N / I 052°17,020'W (à 8,4NM – cap 237°)
 - o Pointe sud Saint Joseph : L 05°16,717'N / I 052°34,968'W (à 22,7NM – cap 308°)
 - o K0 Kourou : L 05°13,400'N / I 052°35,800'W (à 3,5NM – cap 194°)
 - o Entrée Kourou : L 05°09,190'N / I 052°37,500'W (à 4,5NM – cap 202°)
- Autres Waypoints :
 - o Enfant Perdu : L 05°02,450'N / I 052°21,210'W
 - o Diable Nord : L 05°17,858'N / I 052°34,775'W
 - o Roche La Folle: L 05°10,250'N / I 052°37,050'W



Nicolas MAUBERT

Rames Guyane 2017 – Skipper Cariatou Boto III

nicolasmaubert-ramesyguyane.fr

facebook.com/cariatou.boto.iii

