



LA **TRANSATLANTIQUE** DU

**630 MY**

Ce livre raconte la traversée transatlantique du 630 MY  
effectuée en 2014, année de son lancement.

Revivez l'aventure unique de ce Motor Yacht et de son équipage  
grâce à ce récit qui fut publié à l'origine sur le blog :  
<http://atlantic630my.com>

Photo de couverture J. Kelagopian

© Lagoon

---

# Sommaire

<b>Je suis</b> .....	4
<b>Etre prêt</b> .....	5
<b>Départ</b> .....	7
<b>Noël en mer</b> .....	9
<b>Gibraltar</b> .....	11
<b>Las Palmas</b> .....	13
<b>Départ difficile</b> .....	15
<b>Premiers jours</b> .....	17
<b>Trajectoire et houle</b> .....	18
<b>Mi-parcours</b> .....	19
<b>Pêche</b> .....	21
<b>Baleine</b> .....	23
<b>Mécanique</b> .....	24
<b>Terre</b> .....	26
<b>Le chef</b> .....	27
<b>Arrivé</b> .....	29
<b>Je l'ai fait !</b> .....	30
<b>Arrivée</b> .....	31
<b>Mouillage</b> .....	33
<b>Surf tracté</b> .....	35
<b>On m'a photographié aux Bahamas !</b> .....	36
<b>Fin de l'aventure transatlantique</b> .....	39
<b>Les mots du skipper</b> .....	43

---

# Je suis

Bonjour, je me présente : je m'appelle « 630 MY ». Je suis un catamaran à moteur. Je suis le « petit nouveau » de la marque Lagoon.

Né à Bordeaux, en France, l'été dernier, je mesure 19,50 m (63'11" pour nos amis anglo-saxons) et mes réservoirs de carburant ont une capacité de 5 000 litres (1 320 US.gal pour les mêmes amis) ! Mes parents ont toujours aimé voyager, et j'ai hérité de la tradition familiale : la grande croisière.

J'ai déjà beaucoup voyagé : en France pour le salon de Cannes, en Italie au salon de Gênes et aussi en Espagne pour le salon de Barcelone. La Méditerranée c'est sympa... Mais, comme tout le monde j'ai un rêve : l'eau chaude, la mer turquoise, le sable fin... J'ai donc décidé de larguer les amarres vers l'Amérique et même l'Asie ! Je vous propose de me suivre dans cette aventure vers le nouveau monde. Mon but : vous donner de mes nouvelles toutes les semaines : mon équipage, mes joies voire mes peines...

Une transatlantique en solitaire c'est ennuyeux ! J'ai donc embarqué avec moi une équipe : Lucas le skipper, Victor le mécanicien, Dérek le médecin, Thomas le mousse et Geoffroy le cuisto.



J.Kabagian



## Etre prêt

Cela fait maintenant 10 jours que j'ai été remis à l'eau. J'ai patiemment attendu à Canet-en-Roussillon que mon équipage me prépare.

L'équipe du chantier BMS a bien pris soin de moi. Ils m'ont examiné et ont vérifié chaque équipement à bord afin d'effectuer une traversée sereine. J'ai aussi été visité par des spécialistes de chez Volvo. Ils ont effectué une vérification approfondie de mes moteurs et ont formé Victor, le mécanicien du bord. Le but : lui fournir toutes les connaissances nécessaires ainsi que des pièces détachées pour me maintenir en forme. Je suis maintenant équipé d'une connexion par satellite Iridium. Je pourrai donc garder le contact avec vous tout le temps. Et en tout état de cause, vous pouvez toujours suivre ma position grâce à une balise GPS (prêtée par Christophe de chez Advanced Tracking).

Sur le pont, j'ai été équipé d'une toile de tour pour le flybridge et d'une nouvelle sellerie. Je me sens de mieux en mieux à l'approche du départ...

5



---

Trois personnes sont arrivées vendredi pour compléter la liste d'équipage. Après un week-end intense de ménage, de courses et d'organisation, je suis prêt à accueillir confortablement mes équipiers. Un essai en mer dimanche dernier a permis à tout le monde de prendre ses repères. Je sens monter l'impatience du départ vers les îles Canaries.

J'ai bien aimé mon séjour ici, face aux cimes enneigées des Pyrénées... Mais j'ai hâte de rejoindre des latitudes plus chaudes.



## Départ

L'odeur du pain frais, des fruits et des légumes apportés par l'équipage ce matin me laisse penser que le départ est proche ! Une dernière analyse météo confirme un grand système de haute pression stationné sur notre route, jusqu'à Gibraltar pour les 5 prochains jours avec peu de vent. Nous allons donc profiter de cette fenêtre, pour que je n'aie pas trop d'efforts à fournir.

Sebastien, un peu mon papa (chef de projet chez CNB), est venu faire son inspection finale pour me laisser partir. Tout est en ordre. Un dernier « petit verre » à la pompe à carburant pour remplir mes réservoirs de 5 100 litres et c'est parti !

En nous aidant à larguer les amarres, l'équipe de BMS permet à l'équipage d'effectuer les derniers appels téléphoniques vers les amis et la famille.





Nous sommes partis. La mer est calme et les conditions sont parfaites pour Victor. Il peut lancer son inspection de routine des moteurs. Tout va bien. Geoffroy prépare le dîner dans la cuisine, Derek et Thomas sont sur le flybridge pour la veille. Lucas, quant à lui, est à la table à cartes pour suivre la navigation. La vie à bord s'installe et nous nous préparons pour notre première nuit en mer.



## Noël en mer

S'il n'y avait pas de cadeau de Noël sous l'arbre ce matin, il y avait par contre plusieurs dauphins qui nageaient près de mes étraves ! Une rencontre idéale pour commencer les festivités du 24 décembre et un grand spectacle pour Derek, qui était de quart.

Et en plus, il n'a pas eu à attendre longtemps pour sentir l'odeur d'un brunch de Noël se répandre dans les cabines. C'est dans ces moments là que je suis vraiment reconnaissant envers Geoffroy d'être à bord. En véritable cordon bleu, il a pris possession de ma cuisine et il sait garder tout l'équipage heureux et repu (hier soir, il a préparé un délicieux réveillon de Noël avec foie gras, gratin dauphinois et poulet !).

Après que l'équipage ait terminé son brunch de fête, le soleil s'est levé pour nous faire tous profiter des conditions de croisière idéales qui nous laissent glisser vers le dernier cap du Sud de l'Espagne, avant Gibraltar. Alors que le mécanicien terminait sa tournée quotidienne de vérification de mes 2 moteurs Volvo et du





bon fonctionnement de leurs composants, l'équipage installe une ligne de pêche. Cependant, avec 10 nœuds de vitesse de croisière, nous ne sommes pas dans les conditions idéales pour pêcher quelque chose ! Qu'importe, nous verrons bien. Au coucher du soleil, j'ai senti l'excitation de tout l'équipage pour demain. En effet, nous passerons le détroit de Gibraltar et serons alors livrés à l'océan Atlantique. J'espère que votre Noël a été aussi riche que le mien et je vous souhaite donc à tous un très joyeux Noël !

## Gibraltar



Le soleil n'était pas encore levé quand nous sommes arrivés à Gibraltar, tôt ce matin. Le trafic dense de cargos, pétroliers, remorqueurs et bateaux de pêche offrait un spectacle de lumière envoûtant. Cette situation fut l'occasion pour l'équipage de remettre en pratique le RIPAM (Le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer).

A bord, je suis équipé de trois postes de barre munis chacun de deux écrans Simrad : deux au flybridge et un dans le carré. Avec eux, le skipper peut facilement surveiller le trafic maritime depuis le carré ou le flybridge. Il peut ainsi repérer tous les obstacles grâce à une visibilité de 360 degrés, disponible à chacun des postes. Ceci nous permet de naviguer en toute confiance malgré le trafic. La bonne route est de se positionner assez loin de la côte pour éviter les forts courants contraires tout en restant en marge du trafic maritime.

Une fois notre cap déterminé, nous avons commencé à aborder la partie la plus étroite du détroit, le point le plus proche entre l'Europe et le continent africain, et c'est à ce moment-là que le soleil a décidé de se lever sur les montagnes du Maroc. Inutile de vous dire que tout l'équipage était éveillé pour vivre ce passage vers l'océan Atlantique.

---

Après avoir traversé le dispositif de séparation du trafic et en évitant les quelques derniers navires, nous avons fixé notre cap sur les îles Canaries.

Comme le temps se réchauffait nettement dès le passage de Casablanca, les coussins extérieurs ont été installés sur le flybridge, alors que le vent de Nord-Ouest et la houle me poussèrent en douceur. Espérons que c'était un prélude des conditions que nous allons rencontrer pendant la traversée.

Laissant derrière nous le froid et la circulation côtière animée, un sentiment de détente commence à s'installer à bord. Cette ambiance se confirme avec le son d'une guitare ou une partie de cartes lancée pendant que d'autres font la sieste au soleil.





## Las Palmas

Après 5 jours et 16 heures de navigation, nous avons terminé la première étape de notre voyage. Nous sommes arrivés à Las Palmas. Voici quelques statistiques de ce premier passage (ainsi vous aurez une idée de mes performances). A ce jour, j'ai couvert une distance de 1 351 milles à une vitesse moyenne de 9,9 nœuds, consommant 24,8 L / h.



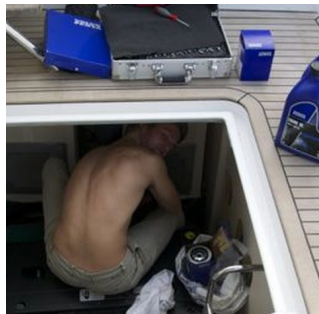
13

En arrivant à Las Palmas, nous avons d'abord fait un arrêt à la station de carburant pour étancher ma soif. Pendant ce temps, Lucas demandait aux autorités portuaires une place de port. Une fois à quai dans le port de plaisance, l'équipage m'a donné une douche complète ! Victor a lancé ma première vidange d'huile du voyage et le changement complet des filtres.

Voici ce dont j'avais besoin pour faire la vidange d'un de mes moteurs : un filtre à air, trois filtres à huile, trois filtres à essence, une clé à filtre et un tournevis plat pour retirer les joints; Pour le changement d'huile, il faut 12,5 litres d'huile de

---

moteur, une pompe manuelle d'huile et un jerrycan vide pour l'huile usagée. Selon Victor, tous les filtres sont faciles d'accès. L'opération peut se faire en un peu moins de 45 minutes par moteur.



Après m'avoir nourri, nettoyé et entretenu, mon équipage est allé dîner en ville pour célébrer un premier passage réussi et dire au revoir à Thomas qui va rentrer en France.

Le lendemain, Sylvain nous a rejoints à bord pour remplacer Thomas et tout le monde est parti à la découverte de la ville en faisant les dernières courses.

Pendant ce temps, sur les quais, j'étais témoin de l'interaction entre les marins, les voyageurs et les randonneurs de tous horizons... Ceux en escale, ceux dont le bateau est en réparation ou encore ceux qui, sac au dos, ont l'espoir de trouver un embarquement pour les emmener en voyage.

A l'occasion d'une réunion à bord pour les derniers préparatifs, une dernière vérification de la météo a confirmé que les alizés étaient bien établis et devraient me pousser tout au long de la descente. J'aurai mes moteurs à 1 600 RPM pour la traversée. Ceci devrait me donner une vitesse moyenne de 8 nœuds en fonction de l'état de la mer et une consommation de carburant moyenne de 13L / h pour parcourir les 2 700 milles entre Las Palmas et Saint-Martin.

Nuit calme à bord, car tout le monde voulait profiter d'une bonne nuit de sommeil au port avant le départ.

## Départ difficile

En sortant du port de plaisance le 31 décembre, en direction de la haute mer, je n'ai plus eu de retour du safran bâbord vers la barre. Lucas a annoncé à l'équipage que le safran bâbord était coincé en butée. Ceci limitant les actions de barre possibles. Le vent et la houle venant de l'Est nous poussaient vers la digue. Grâce à mes deux moteurs, Lucas a pu tourner le dos au vent pour regagner un peu de manœuvrabilité. En utilisant les deux moteurs séparément pour nous déplacer nous avons pu jeter l'ancre loin de la digue et du trafic.

Mon système de direction est hydro-électrique avec une possibilité de prendre le contrôle des leviers hydrauliques manuellement à partir de la salle des machines. C'est ce qu'a pu faire Victor. Le système hydraulique fonctionnant correctement, de sorte que le safran fut remis dans l'axe afin de pouvoir accoster dans le port de commerce pour examiner et réparer le problème.



---

Puisque les leviers hydrauliques fonctionnaient, cela signifiait que le problème était probablement électronique. En vérifiant le système de direction électronique, nous avons réalisé que la position du safran n'était pas retransmise à l'écran et qu'il y avait donc un problème avec le capteur. Victor a vérifié le capteur de gouvernail en suivant les câbles et constaté une connexion lâche. Le problème était résolu après reconnexion et sécurisation.

Nous avons fait quelques essais pour être certains d'avoir récupéré une mobilité totale de mes safrans. Bien que retardés de quelques heures, nous étions maintenant sortis du port en direction des Caraïbes et déterminés à terminer 2014 sur une note positive.



C'est la Saint-Sylvestre et c'est notre première nuit de traversée dans l'Atlantique. Après un début incertain, nous sommes heureux d'être en route. Bonne année !



## Premiers jours

L'équipage regarde l'île de Hierro en sachant que ce serait la dernière vue de la terre avant un certain temps. Comme nous perdions l'abri des îles, les alizés arrivaient avec un bon 25 nœuds et des rafales à 30 nœuds et une belle houle en formation. Apparemment pas beaucoup d'inconfort ressenti à bord puisque l'équipage est à l'avant pour profiter des accélérations pendant que je surfe en douceur sur les vagues. Ces conditions sont un agréable soulagement, me permettant de réduire ma consommation de carburant et d'améliorer un peu ma vitesse.

L'équipage est de retour sur tours de quart. Victor fait ses contrôles réguliers des moteurs. Geoffroy garde tout le monde repu. Lucas surveille de près ma consommation de carburant car c'est ma première traversée de l'Atlantique et aussi ma plus longue distance à parcourir sans arrêt.

Un nuage de sable du désert du Sahara qui nous suit depuis les Canaries couvre mon pont fraîchement nettoyé avec du sable, mais à part cela, tout le monde est excité par cette prochaine étape du voyage et reprend ses marques à bord.



## Trajectoire et houle

Le vent n'est plus aussi fort que les premiers jours, mais il souffle constamment entre 22 et 25 nœuds. Nous sommes toujours en train de surfer sur la houle d'Est. L'équipage est impressionné par ma stabilité malgré les montées et les descentes de vagues. Même quand une vague arrive de côté, personne ne perd l'équilibre et je n'entends pas d'objets rouler sur le sol. Avoir un tel confort à bord est un vrai atout pour le moral ! Même quand un nuage de sable du désert nous suit, bloquant une partie des rayons du soleil.



Le skipper qui suit de près ma trajectoire pour maintenir la distance totale au minimum est détendu, au vu de ma capacité à conserver un cap constant.

La houle nous touche avec un léger angle arrière tribord. Mon pilote automatique arrive à me garder en ligne droite avec des embardées minimales et peu d'action de barre. Même lorsque je surfe à presque deux fois la vitesse de croisière !

---

Nous approchons maintenant de la marque à mi-chemin et je peux sentir l'eau se réchauffer. Les poissons volants s'agitent autour de mes étraves et le nuage de sable est enfin dissipé et fait place à de beaux couchers de soleil. Nous avons également eu notre première rencontre avec un autre navire, un pétrolier venant d'Amérique du Sud en direction de la Hollande.



## Mi-parcours

Le 7 Janvier à 17h02, nous avons atteint la moitié des 2 700 miles qui séparent Las Palmas et Saint-Martin. Tout le monde à bord est en bonne santé et heureux. Le nuage de sable est entièrement parti maintenant, laissant place au soleil, et quelques grains ont bien lavé mont pont. Le vent souffle toujours entre 20 et 25 nœuds et jusqu'à présent il n'y a eu aucun problème technique à signaler.

A ce jour, j'ai maintenu la vitesse moyenne prévue de 8 nœuds à 1 600 tours/minute et je suis resté en dessous de la consommation de carburant prévue, brûlant 10,5 litres par heure. Avec ces chiffres rassurants, nous pouvons attaquer la deuxième moitié du passage en toute confiance.





## Pêche

J'avais presque oublié que je traînais deux lignes de pêche, jusqu'à ce que je sente un à-coup derrière moi. Heureux d'avoir enfin sa première touche, l'équipage s'ébranla sur le pont arrière pour sortir le premier poisson de la traversée : un Mahimahi mâle, instantanément vidé et les filets levés par Victor et Lucas. Puis Derek prépara les sashimis et Geoffroy mis une marinade au réfrigérateur.



Le lendemain, ce fut la même chose, un autre Mahimahi ! Le réfrigérateur commençait à se remplir copieusement, mais l'équipage décida de remettre les lignes en espérant attraper peut-être quelque chose de différent.

Effectivement, et ce ne fut pas un à-coup, mais un soubresaut beaucoup plus puissant. Derek commença à remonter la ligne, sans être sûr de ce que c'était, mais avec le sentiment que c'était fort... Jusqu'à ce qu'il saute hors de l'eau et que tout le monde se rende compte que nous avions un marlin au bout de la ligne.

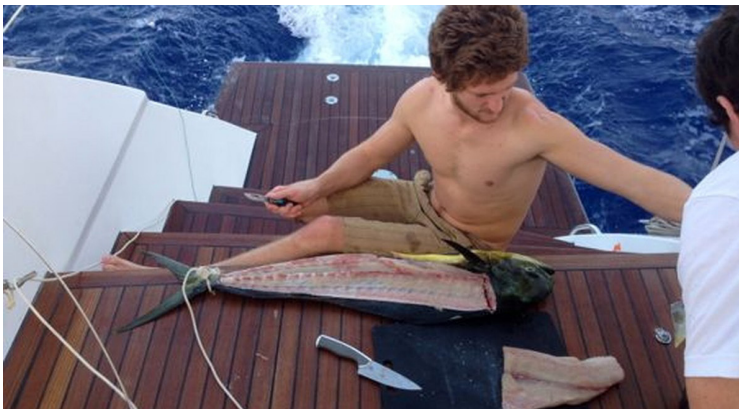
Au même moment, la seconde ligne à bâbord commença à se dévider. Lucas se précipita pour saisir la ligne. Je traînais maintenant 2 marlins énervés. L'un

---

des deux arriva à se décrocher de son hameçon. L'équipage s'organisa alors pour s'assurer de ne pas perdre le deuxième. Lucas remontait la ligne tout en donnant des instructions à Geoffroy qui était aux manettes de gaz sur le flybridge afin de suivre le mouvement du poisson. Derek et Sylvain faisaient en sorte que la ligne ne s'emmêle pas vu que le poisson s'ébattait dans toutes les directions autour de moi. Victor attendait patiemment pour harponner le poisson à portée de main. Manifestement, on testait mes talents de bateau de pêche au gros !

Après une demi-heure de lutte avec le poisson, laissant filer la ligne puis la remontant, le marlin a finalement été hissé à bord. Victor et Derek ont relevé le défi de découper et préparer le long spécimen de 2,10 mètres et je suis retourné à mon cap.

Le réfrigérateur est maintenant rempli de tout le poisson frais dont l'équipage aura besoin pour le reste de la traversée.



## Baleine

Une baleine me suit à distance depuis cinq jours. Elle s'est finalement décidée à venir jouer avec moi et à faire une apparition à la surface pour le plus grand plaisir de l'équipage.



## Mécanique

Nous sommes maintenant à moins de deux jours de notre arrivée à Saint-Martin. J'ai beaucoup parlé donc je vais laisser la parole à Victor afin qu'il vous explique ce qu'il a fait jusqu'à présent et qu'il vous donne ses impressions.

« Bonjour à tous, je suis le mécanicien du bord. Mon rôle est de m'assurer que les deux moteurs fonctionnent aussi bien que possible et que tous les systèmes et les circuits qui gravitent autour fonctionnent parfaitement. Le but étant d'avoir une navigation sans stress.



Tout d'abord, j'ai dû me familiariser avec le bateau, en particulier avec les deux salles des machines, les différents circuits (carburant, huile, électricité, hydraulique, eau). Il y a aussi les dangers potentiels et les différents dispositifs de sécurité comme les pompes de cale et les systèmes d'extincteurs fixes.

Je dois dire que quand j'ai vu le bateau de l'extérieur, je pensais qu'il y aurait très peu d'espace pour travailler dans la salle des machines. Mais j'ai été agréablement surpris quand j'ai commencé à regarder à l'intérieur. L'implantation des équipements permet de se déplacer autour de tous les composants confortablement et les contrôles importants sont faciles d'accès. Après avoir passé 25 jours en mer, couvrant plus de 3 500 M et fait le suivi des deux moteurs, je peux dire que tout le travail d'entretien et de vérifications peut être fait assez rapidement, même en mer et avec la trappe de cale fermée pour éviter les entrées d'eau. En termes de contrôle et de surveillance des circuits, l'installation est très intuitive. Tous les tuyaux, valves, interrupteurs et boîtes à fusibles sont clairement étiquetés rendant les circuits faciles à identifier dans tout le bateau.



Après m'être familiarisé avec le bateau et fait toutes les vérifications nécessaires avant le départ, j'ai alors commencé une routine de maintenance pendant la navigation. Elle a consisté en des contrôles quotidiens, toutes les heures pour les premiers jours pour établir une base de données

dans le journal de bord du moteur. Puis, avec le temps et l'expérience, j'ai espacé les contrôles.

La plupart des vérifications peuvent être effectuées à partir des écrans Volvo à chaque poste de contrôle, sur le flybridge et dans le salon. Les écrans affichent le régime de chaque moteur, la température du liquide de refroidissement, la pression du turbo, la pression d'huile, les heures de moteur, la consommation de carburant et plus encore... Cela rend la collecte de données assez facile pour surveiller les performances des moteurs et aider à détecter ou à prévenir d'éventuelles anomalies. Toute défaillance des moteurs, tout niveau inhabituel est signalé par une alarme.

Outre les contrôles de routine, pour les longs voyages comme celui-ci, lorsque les moteurs sont en marche pendant de longues périodes à bas régime, il est important d'augmenter les tours / minute régulièrement pour brûler les dépôts et éviter un encrassement par la calamine. Nous avons donc établi un calendrier avec Lucas basé sur la capacité de carburant et les recommandations de Volvo d'augmenter le régime régulièrement pour atteindre 3 000 tr/min pendant 40 minutes toute les 20 heures pour éviter la calamine, ainsi qu'une montée à 1 750 tr/min ou baisse à 1 550 tr/min 6 fois par jour pour éviter le glaçage des pistons.

Puis enfin, comme décrit dans un post précédent, j'ai fait la révision d'entretien des moteurs aux îles Canaries et la ferai une nouvelle fois à Saint Martin, révision aussi simple et conviviale que la plupart des installations mécaniques à bord.

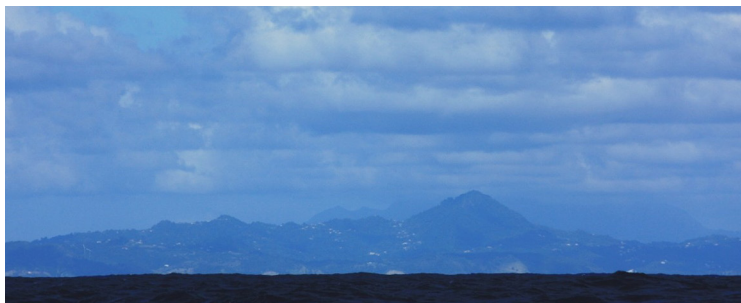
Mon impression générale est que les moteurs Volvo D4 sont fidèles à leur réputation en termes de fiabilité. Je n'ai pas connu de problèmes jusqu'à présent, juste un filtre à carburant qui a dû être changé en cours de route, ce qui a été fait facilement en permutant le circuit de carburant vers le second filtre en place. Puis, comme mentionné précédemment, l'accessibilité des composants et la simplicité des circuits facilitent l'entretien et les contrôles qui doivent être effectués régulièrement ».





# Terre

Tout est dans le titre !



## Le chef

Il reste seulement 40 miles à parcourir jusqu'à notre destination. Je peux sentir que nous arrivons près des côtes car je dois slalomer entre les casiers de pêcheurs, et les oiseaux terrestres commencent à voler au-dessus de moi. Les silhouettes lointaines de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin font leurs apparitions alors que le soleil se lève sur notre dernier jour de la traversée.

L'état de la mer n'a jamais été aussi calme et l'eau n'a jamais été aussi chaude. Ceci rend l'équipage encore plus impatient d'arriver et de plonger enfin dans l'océan qui les entoure depuis deux semaines.

L'équipage se réveille et tous fouillent dans la cuisine à la recherche des dernières denrées. Mais Geoffroy a déjà tout prévu, jusqu'au dernier repas de la traversée.

Parlant du chef, je vais le laisser vous donner ses impressions d'un point de vue culinaire.

« Bonjour à tous, j'ai été en charge de garder l'équipage repu tout au long du voyage. Certains pourraient dire que la cuisine en mer ce n'est pas du gâteau ! A bord du 630 MY, que la mer soit agitée ou calme, de nuit ou pendant la journée, c'est à chaque fois un plaisir de préparer des repas.



N. Claris

---

Tout d'abord, il y a beaucoup d'espace pour le stockage. Après avoir rangé toute la nourriture nécessaire pour 15 jours de traversée pour 5 personnes, il restait encore beaucoup d'espace. En particulier dans le réfrigérateur et le congélateur, gigantesques ! Grâce à eux, nous nous sommes offert le luxe de manger de la viande jusqu'au dernier jour et, plus important, de stocker tout le poisson frais pêché.

L'installation de deux plans de travail est également très pratique. En position centrale dans la cuisine, si je prépare un brunch, des sandwichs, un dîner de réveillon ou si je fais du pain : tous les ustensiles et l'équipement dont j'ai besoin sont à portée de main ! Ce qui me permet de cuisiner confortablement surtout quand la mer secoue.



La qualité des équipements électroménagers ajoute également un confort extraordinaire. Le four et la gazinière vitrocéramique chauffent en un rien de temps, rendant chaque étape de la préparation d'un repas très efficace. La machine à glaçons intégrée au réfrigérateur fonctionne 24 h/ 24 h. Le lave-vaisselle est également un grand soulagement pour la corvée de nettoyage.

Ce que j'apprécie le plus, c'est la position de la cuisine dans le bateau. Elle est isolée de l'espace de vie principal en gardant les odeurs et le bruit loin du carré. Mais elle reste un lieu essentiel. Spacieuse, avec une grande ouverture sur le pont arrière, elle est constamment baignée de lumière naturelle et d'air frais. Nous avons souvent passé du temps à partager un café ou un petit déjeuner assis sur les marches au soleil, bavardant tout en veillant sur la cuisson des plats. C'est un véritable lieu de rassemblement.

Le confort des équipements modernes dans un tel environnement fera de quiconque un aficionado de la cuisine. Et sans une telle cuisine, ce voyage n'aurait pas eu la même saveur ».



17 janvier 2015

---

# Arrivé

A Saint-Martin !



29

## Je l'ai fait !

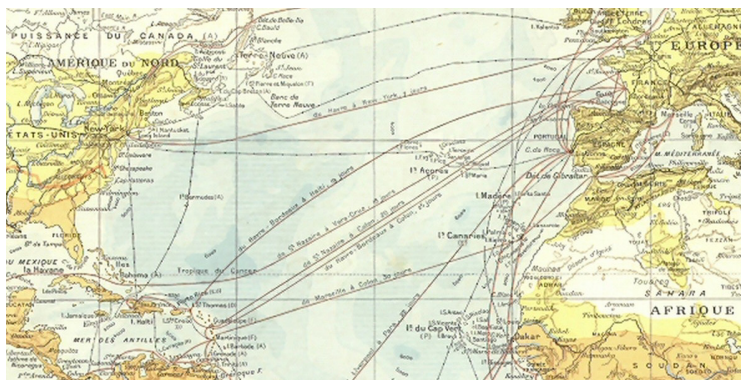
Je suis le 630 MY n°1 et j'ai traversé l'Atlantique. L'équipage aussi !  
J'ai passé ma première nuit à l'ancre dans Simpson Bay sur la côte hollandaise de l'île. Nous avons traversé le pont-levant au petit matin pour entrer dans le lagon et accoster dans la marina. Mes moteurs sont éteints et je suis branché à quai. Je peux enfin me reposer. Imaginez-vous un marathon de 2 semaines...

Voici quelques données relatives à cette partie de mon aventure :

J'ai parcouru 2 722 miles en 14 jours, ce qui donne une vitesse moyenne de 8,1 nœuds. En croisière, mes moteurs étaient réglés à 1 600 tours / min avec des augmentations quotidiennes à 3 000 tours / min au cours desquelles j'ai pu atteindre une vitesse de pointe de 23 nœuds en surf. Je suis arrivé dans le port de plaisance avec 675 litres de carburant restant dans mes réservoirs, donc ma consommation moyenne a été de 12,5 l / h.

Les conditions météorologiques ont été constantes tout au long du voyage : un vent moyen de 23 nœuds, soufflant sur mon quart arrière tribord avec la plus forte rafale à 35 nœuds.

L'équipage est allé à terre pour un repas bien mérité. Et aussi pour se préparer à ma grande toilette qui les attend. Geoffroy et Sylvain ont quitté le bateau et sont retournés en France. Il y aura donc trois personnes à bord pour la prochaine étape du voyage qui me mènera à travers les îles Vierges britanniques, Turk et Caicos puis les îles Bahamas.





## Arrivée



Ce fut un peu déroutant au premier abord de se trouver entouré de tant de bateaux. Mais cette arrivée à Saint-Martin fut plaisante. J'ai d'abord eu un nettoyage en profondeur pour être tout propre et brillant. Puis Victor a fait la maintenance de mes moteurs et un nettoyage complet de la salle des machines. Pendant ce temps, Lucas faisait une inspection minutieuse pour lister les réparations à faire.

La liste était assez courte. Exceptés quelques réparations cosmétiques, une mauvaise connexion sur le feu de navigation tribord et un déflecteur de passe-

---

coque à remplacer, tout allait bien. Les systèmes électroniques fonctionnaient parfaitement et mes cales sont restées sèches.

L'équipage s'est réapprovisionné en produits frais et a récupéré un gros sac de linge propre. Je me suis arrêté pour boire un verre à la pompe à carburant et nous sommes sortis du lagon pour se mettre au mouillage et préparer la navigation de notre prochaine partie du voyage.



## Mouillage



Après Saint-Martin, les conditions étaient parfaites pour nous diriger vers les îles Vierges britanniques. Une brise d'Est légère nous accompagnait pour un passage de nuit vers Virgin Gorda où nous sommes arrivés tôt le matin pour profiter d'une journée complète au mouillage. Il faut admettre que cela représente une de mes aptitudes principales !

Je vais laisser Lucas vous donner ses impressions.

« Bonjour tout le monde. Nous avons toujours été dans des conditions confortables à bord : que ce soit avec le froid de l'hiver français, la houle d'Est et son alizé pendant la traversée où le trafic intense de Saint Martin. C'est un réel plaisir de pouvoir profiter du confort du 630 MY au mouillage. Les deux coques et le salon sont très bien ventilés. Les hublots équipés de moustiquaires permettent de garder les espaces de vie au frais tout en évitant de petits invités désagréables. Le mécanisme de la plateforme arrière Tenderlift est très pratique. Facile et rapide à utiliser pour aller rapidement à terre ou découvrir un spot de plongée. Une seule personne peut abaisser et soulever la plateforme en appuyant simplement sur un bouton. Le flybridge a un toit rétractable, ce qui en



fait un endroit idéal pour se détendre au soleil ou savourer une langouste fraîchement pêchée de la journée, avec un verre, à l'ombre. La nuit, les multiples combinaisons possibles d'éclairages intérieur et extérieur permettent de créer une ambiance très paisible pour profiter du dîner, tout en écoutant ses airs favoris grâce au système audio Bose.

Le bateau est stable quand il surfe à 15 nœuds, donc inutile de dire que le sillage des bateaux de passage se ressent à peine au mouillage. Ayant l'habitude de naviguer sur des voiliers, j'apprécie tout particulièrement la possibilité de lever l'ancre rapidement, de naviguer vite et bien vers le prochain mouillage, sans inquiétude concernant la vitesse ou la direction du vent ».

Ces prochains jours, nous serons en navigation dans les Iles Vierges. Nous allons nous diriger vers les Bahamas après un dernier arrêt à Tortola. La météo est au beau fixe et l'équipage est plus heureux que jamais.



## Surf tracté

Après une nuit paisible à Virgin Gorda, nous avons profité d'une mer calme et de la brise pour prendre la direction de Tortola. Le ciel était dégagé et les conditions idéales pour que l'équipage apprécie pleinement le potentiel du flybridge. Mes moteurs étaient réglés sur 2 000 Tours / minute pour une vitesse de croisière de 10.3kn. A mi-parcours de l'île de Norman, j'ai commencé à pousser mes moteurs pour tirer Victor et sa planche de surf à pleine vitesse dans mon sillage (Lagoon ne recommande pas cette activité qui peut être dangereuse) !



Nous avons jeté l'ancre pour la nuit au large de l'île de Norman, dans la baie de Bight, afin d'atteindre Tortola le lendemain matin. La vie à bord est un peu plus calme depuis que l'équipage s'est réduit. Derek nous a quitté à Road Harbor afin de prendre un ferry pour Saint-Thomas puis un vol pour les Etats-Unis. Restent donc à bord Victor et Lucas, qui m'emmèneront aux Bahamas. Mais avant de reprendre la route, je les laisse profiter d'une bonne nuit de sommeil à Sopers Hole.





## On m'a photographié aux Bahamas !

Après Tortola, nous avons pris la direction du Nord. Un arrêt superbe aux Turcs and Caicos : sans doute une des plus belles étapes de ma croisière. Mon capitaine, Lucas, navigue désormais en équipage réduit avec Victor, mon mécanicien.



36

Après 36h de très mauvais temps dans une forte mer de face dans laquelle je me suis très bien comporté, nous arrivons à Marsh Harbor sur l'île d'Abaco, aux Bahamas. Lana, de Lagoon America, nous rejoint pour organiser les prises de vues : je suis au centre de toutes les attentions : nettoyage, avitaillement...

Quelques jours plus tard, arrivent à bord Nicolas et Romain, le photographe et le vidéaste, ainsi que Yann le directeur commercial de Lagoon. Nous avons aussi nos 3 mannequins : Candice, Elena et David : c'est parti pour 3 jours de photos dans les îles des Bahamas.

Les journées sont bien longues entre la recherche de beaux endroits, de l'eau parfaitement bleue, avec le soleil et la bonne lumière. Nicolas, Romain et Yann ne cessent de me tourner autour pour me prendre en photo sous tous les angles. Mes 3 mannequins se régalaient à bord et profitent de tout le confort disponible.





La bonne humeur est au rendez-vous et les repas orchestrés par notre chef Lana sont bien animés. Après 3 jours dans les îles, nous déposons Candice, Elena, David, Nicolas et Romain à Marsh Harbor.

38

Durant ces quelques jours, nous avons pris des milliers de photos et des heures de vidéo que notre équipe marketing épluchera pour sélectionner les meilleures prises de vues pour ma brochure et ma vidéo de présentation.

Nous sommes rejoints par John, rédacteur en chef de la fameuse revue américaine Yachting qui vient faire la dernière partie de mon voyage : Bahamas - Miami.

## Fin de l'aventure transatlantique

Après 10 jours à viser un petit banc de sable et des récifs pour atterrir aux Bahamas, voir la ligne d'horizon découpée par les gratte-ciel de Floride devant nous fut un spectacle impressionnant. Ce moment était rempli d'émotion pour Victor, Lucas et moi-même qui n'avions pas vu la terre continentale depuis le détroit de Gibraltar.





---

Les membres de la famille Lagoon se sont joints à nous pour notre arrivée à Miami, un 52 et un 39. Nous sommes tous entrés ensemble dans la Marina de Bayside pour le salon nautique.

Le salon nautique de Miami fut un succès et après cinq jours de compliments et de photos, je ne pouvais pas prendre le temps de me reposer sur mes lauriers ! En effet ma tournée continue et je dois être prêt pour le salon nautique de Singapour en avril.



De Miami, j'ai navigué vers l'entreprise Multitech à Fort Lauderdale pour une visite de contrôle. Un technicien Volvo est venu pour faire la maintenance et vérifier mes moteurs qui totalisent maintenant environ 1 000 heures ! Il a dit qu'ils étaient en très bon état. Il a simplement renouvelé mon huile et changé certains filtres. Un technicien Navico est aussi venu pour mettre à jour mon logiciel Simrad. Maintenant je peux prendre la direction de Savannah, en Géorgie. C'est là-bas que je serai chargé sur un porte-conteneurs direction l'Asie.

La fenêtre météo était serrée, et l'heure d'arrivée est essentielle pour mon chargement à Savannah. Nous avons dû nous glisser entre deux systèmes de basse pression pour arriver avant le début du vent du Nord qui devait souffler contre le



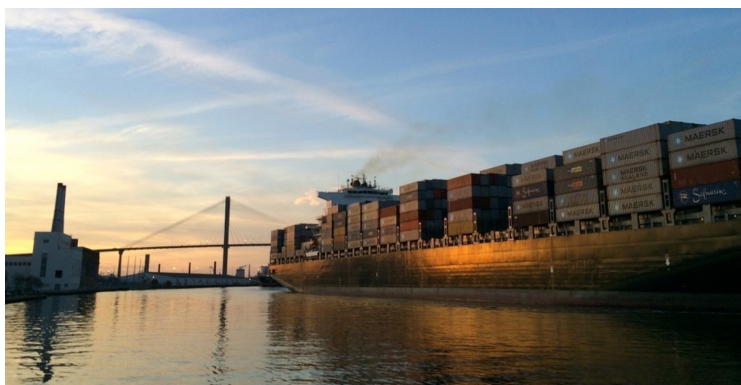
---

Gulf Stream. Nous sommes partis dans la nuit avec Olivier, un skipper français vivant à Fort Lauderdale, qui a rejoint Lucas pour le voyage. Avec ma largeur de 10m / 32ft, en passant par les canaux étroits de Fort Lauderdale, Lucas a pu vraiment apprécier les 2 postes de barre sur le flybridge. Les manœuvres et la conduite étaient plus faciles par rapport à un poste de pilotage central où il peut y avoir une visibilité limitée sur les côtés et à l'arrière.

Le front froid nous a frappés comme prévu lorsque nous avons mis le cap en direction de la côte, à 10 milles de l'entrée de la rivière de Savannah. Nous avions 25 nœuds soufflant du Nord et la température a chuté à 3 ° C. Ce fut une transition brutale avec le soleil de Floride. Olivier qui a beaucoup d'expérience en navigation sur catamarans a été impressionné par ma stabilité et la façon dont j'ai réagi face à ces conditions. Même contre le vent et la houle, à la bonne vitesse, je naviguais en douceur sur les vagues, tout en conservant un bon rythme.

Une fois que nous étions à quai dans le centre de Savannah, Lucas et Olivier ont commencé à me préparer pour l'expédition tandis que les touristes et les habitants curieux marchaient par-là, se demandant pourquoi j'étais recouvert de plastique.





Lorsque le navire porte-conteneurs OOCL Taipei est arrivé et était prêt à charger, il était temps pour moi de me diriger vers lui. Le chargement a été rapide, les sangles ont été mises dans l'eau de la rivière et je me suis placé entre les deux. Lucas a fait un dernier tour de vérification, éteint mes moteurs, coupé les batteries et je fus placé à l'intérieur du cargo.

Mon voyage transatlantique se termine ici, j'espère que vous avez apprécié autant que moi cette aventure. Il est maintenant temps que je me repose pour la nouvelle aventure asiatique qui m'attend.

## Les mots du skipper



C'est la fin de l'aventure transatlantique pour le 630 MY mais c'est aussi la fin de l'aventure pour moi. Ce fut une belle expérience et un privilège d'être à bord de ce nouveau Lagoon. C'est toujours un peu stressant de prendre le premier d'une série pour traverser l'Atlantique et j'ai été préparé pour le pire... Mais j'ai été très impressionné par les performances du bateau. Ce fut autant par le plaisir de naviguer que celui de vivre à bord. Il reste performant dans tous les états de mer, que ce soit sur des longues ou des courtes distances tout en restant économe en carburant. Il offre également une sensation d'espace unique et une visibilité à 360° presque de partout. Ceci rend l'espace de vie intérieur aussi agréable que l'extérieur.

Le fait qu'il soit le premier 630 MY en service me donnait une grande responsabilité pour surveiller les moteurs et les différents systèmes en cas d'anomalies. Avoir des systèmes high-tech avec des configurations simples, accessibles et de larges affichages des informations permet des inspections et des diagnostics faciles, qui sont particulièrement importants dans les conditions de

---

navigation difficiles. En mettant en place des contrôles de routine et un entretien régulier, nous avons été en mesure de couvrir près de 6 000 milles avec seulement quelques connexions desserrées et des fusibles à changer, ce qui en dit long sur la fiabilité des moteurs Volvo D4 ainsi que sur celle de la construction.

Une de mes caractéristiques préférées de ce catamaran était d'avoir trois postes de barre, chacun avec une grande visibilité et un large choix d'écrans. Ceci permet au skipper de naviguer et manœuvrer confortablement depuis n'importe quel poste sans interférer avec la vie à bord.

Cela fait du 630 MY non seulement un bateau à bord duquel il est agréable de vivre mais aussi de naviguer dans un grand confort, avec assez d'espace pour tout le monde.

Partout où je suis allé, le bateau a reçu des compliments et a attiré beaucoup d'attention positive. Après ce voyage, je peux dire avec confiance que le premier 630 MY par Lagoon est un succès pour celui qui veut naviguer confortablement, loin et vite tout en faisant attention à sa consommation.