



## Pourquoi naviguer aux BAHAMAS et aux USA ?

*Daniel de « Xiphos », grand navigateur au long cours m'a fait parvenir ses réflexions sur la navigation aux Bahamas et aux USA. Comme je n'avais pas abordé ces zones de navigations sur le site, je mets en ligne ses commentaires intéressants. Nous avons navigué plus d'un mois aux Bahamas et j'en garde un excellent souvenir de nature et de paix.*



Alors Pourquoi naviguer aux Bahamas et aux USA ?

- Cela peut être sur la route du retour vers l'Europe.
- C'est une alternative à la navigation répétitive dans l'arc antillais.
- Pour sortir des sentiers battus.
- Pour ceux qui ne veulent pas passer dans le Pacifique.
- Pour naviguer dans des zones très sécurisées.

Peu de bateaux européens naviguent dans cette zone et pourtant on y trouve un énorme terrain de jeux avec des navigations tranquilles, de bonnes facilités pour laisser le bateau pendant la saison des cyclones, un coût de la vie plus raisonnable qu'aux Antilles, d'énormes possibilités pour entretenir notre cher bateau.

On entend beaucoup de fausses informations sur les Bahamas et les USA, probablement parce que peu d'européens y naviguent. Beaucoup de «rumeurs de ponton» circulent et nous avons voulu les vérifier.

La sécurité dans l'archipel des Bahamas est excellente. Après le Brésil et surtout le Venezuela, c'est quasiment le rêve. Depuis 2010 nous n'avons rencontré aucun incident notable.

Après plusieurs saisons aux petites Antilles et deux incursions jusque Porto Rico, nous avons décidé d'aller vers les Bahamas plutôt que Cuba, en se disant qu'on trouverait bien de quoi poser le bateau aux USA. Finalement, cet archipel se révélera aussi une excellente base pour visiter Cuba.

Les informations pratiques ci-dessous ont pour but de vous aider à vous organiser et surtout vous encourager à venir sur ces sites de navigation. Je vous renvoie sur [Noonsite](#) (site de Jimmy Cornell) pour les ports d'entrée. Il y a bien entendu d'autres sources.

## LES RUMEURS DE PONTON :

- Aux Bahamas, il n'y a pas assez de fond pour les quillards. **FAUX.**
  - Aux Bahamas, les quillards classiques (2,20m) peuvent profiter de plus de 90 % du plan d'eau.
  - 400 milles du nord au sud, des milliers d'îles et de mouillages dans des eaux aux couleurs et à la clarté extraordinaires.
- USA : formalités difficiles, vie chère, zone cyclonique. **FAUX.**
  - Les formalités sont simples, mais rigoureuses.
  - Le coût de la vie est un des plus bas des Caraïbes (après le Venezuela bien sûr).
  - On trouve des chantiers très bon marché.
  - Le matériel est couramment 40 à 50% moins cher qu'en Europe.
  - Le nord de la Floride n'a jamais vu de cyclone destructeur.
- Et **le must des rumeurs** : «J'aime pas les américains et je ne parle pas anglais».
  - C'est un pays extraordinairement accueillant, les gens vous rendront service spontanément au delà de l'entendement.
  - La première langue parlée en Floride est l'espagnol, puis l'anglais et le français en 3<sup>ème</sup> lieu car de nombreux canadiens résident ou passent l'hiver en Floride. 70 à 80% des voiliers sur zone sont canadiens avec une majorité de québécois.

## LES NAVIGATIONS

Si vous aimez le confort, vous pourrez naviguer en permanence en zone protégée, sans houle, pendant des mois, tant aux Bahamas qu'aux USA (avec un tirant d'air inférieur à 20m ou 65').

Si un peu de mer vous tente, voici **quelques circuits de navigations type sur une saison**, le bateau étant basé dans le nord de la Floride :

1. Départ novembre, descente de la Floride sur 3 ou 4 semaines. Puis 6 semaines à musarder dans les Bahamas, en descendant vers le sud. Puis basculement sur Cuba, côte sud pour naviguer avec les alizés. Deux à trois mois sur Cuba en faisant le tour dans le sens des aiguilles d'une montre. Puis remontée en direct sur USA (chose possible depuis 2013, si vous possédez déjà la « Cruising licence US ») ou via les Bahamas. Retour au chantier nord Floride, en mai.
2. Pour ceux qui restent l'été : montée au nord pour découvrir le Maine, New York, la baie de Chesapeake et retour avant l'hiver.
3. Ceux qui repartent vers l'Europe : excellente base de départ pour les Açores, éventuellement via les Bermudes.

## METEO

Toute cette zone, y compris Cuba est marquée par les passages de fronts froids venant du nord. Ces fronts sont assez réguliers et peuvent être assez puissants en hiver jusque janvier. Ensuite ils s'espacent et s'atténuent au printemps. Les prévisions météo étant d'une grande précision, on gère très bien ces fronts. On peut les utiliser pour progresser plus vite, notamment vers l'est. Un front dure 2 ou 3 jours et provoque une rotation de 360 degrés du vent (E/NE dominant, il passe brutalement nord, NE, puis en 24 à 36 heures, fait la boucle complète par le sud pour revenir au E/NE).

## LES FORMALITES :

### Entrée aux Bahamas :

Dans un port d'entrée (voir [www.noonsite](http://www.noonsite)), vous faites les papiers (assez nombreux) et vous obtenez un permis valable 12 mois. L'inconvénient est le coût élevé ( $\pm 300\$$  au delà de 35 pieds). Mais le terrain de jeu en vaut la chandelle et ensuite plus de formalités lors de la suite de la navigation.

### Entrée aux USA

**Important:** on ne peut pas entrer et circuler aux USA avec un bateau privé sans un visa de longue durée (type B1/B2). On ne peut donc pas aller aux USA avec le ESTA (visa classique

touristique de 3 mois).

**A ne pas faire** : tenter d'entrer en force, en se disant qu'on régularisera sur place. Dans ce cas, vous risquez une amende salée, vous risquez l'expulsion, mais surtout le risque de vous voir définitivement refuser tout visa dans l'avenir. Nous avons rencontré tous ces cas de figure.

Je conseille les **2 options suivantes** :

**La plus courte et la plus simple** : avant d'arriver avec votre bateau aux USA, demander un visa B1/B2 valable 10 ans. Environ une semaine est nécessaire pour l'ensemble et il en coûte 130 \$. Par Internet, faire la demande de visa B2 (permet des multi entrées) et des séjours de 6 mois. Ensuite vous devrez obligatoirement rencontrer un agent d'une ambassade pour interview (quelques minutes).

Si vous êtes sur les Antilles vous pouvez faire tout cela à Trinidad ou à la Barbade. Ensuite ce ne sera possible qu'à Nassau ou Cuba (voir ci-après pour Cuba) (peut-être en Jamaïque et en République Dominicaine, à vérifier).

Si vous n'êtes pas certain d'aller aux USA. Vous pourrez quand même naviguer vers les Bahamas, Porto Rico ou Cuba et décider de demander le visa au dernier moment. Si vous vous décidez finalement à naviguer vers les USA, les deux endroits sur votre route pour obtenir plus facilement le visa B1/B2 sont Nassau (capitale des Bahamas) et La Havane (à la représentation diplomatique).

La CRUISING licence se demande en arrivant sur le territoire US.

**Le chemin détourné est le suivant** :

- Aux BVI (Iles vierges britanniques), vous demandez par Internet un visa ESTA (touristique). Vous laissez votre cher navire au mouillage, tranquille pour la journée et vous prenez le ferry (environ 35 \$) de Tortuga à St John Island (USVI) pour faire un aller-retour. Tous les passagers auront donc obtenu un visa ESTA, validé par l'émigration US à St John.
- Dans les jours qui suivent, vous revenez à St John, cette fois avec le bateau et vous faites vos formalités d'entrée. Vous obtenez alors l'autorisation de naviguer aux USVI, pour 3 mois.
- **IMPORTANT** : cette pratique dérogatoire existe exclusivement à St John. Si vous tentez le coup sur les autres îles USVI, vous serez refoulé.
- Ensuite vous progressez tranquillement vers l'ouest. Quand vous arriverez la première fois sur le territoire de Porto Rico, vous obtiendrez le vrai sésame pour votre bateau : la CRUISING licence valable un an. Ce qui autorisera le bateau à entrer réellement aux USA.
- Mais dans ce cas l'équipage aura toujours et seulement un visa touristique.

## INFOS PRATIQUES

### BAHAMAS

**Cartographie** :

**Les seules cartes a jour, complètes et exactes**, sont les Cmap spéciales Bahamas (elles existent aussi sur papier sur place, en 3 cahiers de 70\$ chaque).

Les cartes scannées du service hydrographique allemands (vous les trouverez par le bouche à oreille). Elles Fonctionnent toutes avec OPENCNP.

Fin 2013, il ne fallait faire aucune confiance aux cartes CM93 (incomplètes), MAX SEA (sauf à payer très cher une carto sur mesure qui restera incomplète), ni aux Navionics (les Navionics, paraissent complètes sur les Bahamas, mais sont très souvent fausses : lignes de fond, hauts fonds erronés etc.). J'ai failli perdre mon bateau à cause de ces cartes. Enfin, les Garmin sont correctes

**Navigation**

Si vous arrivez depuis Porto Rico, une escale aux Turk and Caicos, n'est pas nécessaire (contexte géographique identique aux Bahamas, formalités chères après 7 jours sur place,

abris assez rares, surtout au sud).

Nous avons choisi de faire en direct Porto Rico > Bahamas, par le nord de République Dominicaine. Nous voulions passer du temps aux Bahamas et ne pas nous disperser. En se disant qu'au retour on serait probablement obligé de stopper en République Dominicaine (retour contre vent dominant).

### **Chantiers marinas :**

Aux Bahamas, les chantiers et places de marina sont chères (80 \$/ jour pour 45 pieds à Nassau), mais je suppose que vous n'allez pas aux Bahamas pour les marinas.

Des chantiers existent sur les grandes îles (Exuma, Grand Bahamas, Abaco, etc.). Considérant les tarifs, ce sera plutôt en cas de force majeure.

Paradoxalement, on trouve facilement du matériel à des prix raisonnables et il est toujours facile de se faire livrer des USA en 24 ou 48 heures.

### **Ravitaillement :**

C'est un peu plus compliqué. Tout est très cher (voire très très très cher), donc faites le plein avant afin de vous limiter aux vivres frais sur place que vous ne trouverez pas partout (vu que de nombreuses îles sont inhabitées). Mais si vous êtes pêcheur et/ou chasseur sous-marin, pas de souci.

**N.B. : pêche et chasse sous-marine:** autorisées aux Bahamas, mais le fusil de chasse est interdit. La chasse se pratique avec le fusil Hawaïen. Cela demande un peu d'entraînement et donne plus de chance au poisson. La langouste peut être abondante par endroit. On apprend très vite à l'attraper sans fusil.

### **Carburant :**

Très cher..

### **Gaz :**

Etonnamment, vous pourrez remplir vos bouteilles françaises à Georgetown (Exuma) et à Nassau. Pour les nouvelles bouteilles de 6 kg et autres, venez avec l'adaptateur qui convertit vers le pas de vis des bouteilles 13 kg.

Pour les Camping Gaz, pas de problème si elles sont en bon état.

## **USA FLORIDE**

### **Cartographie :**

La totalité des cartes marines et eaux intérieures (Intracoastal Waterway) sont gratuites, vous pouvez les télécharger sur Internet. Elles sont soit vectorielles soit scannées. OPENCNP les lit parfaitement.

### **L'Intracoastal Waterway :**

Il s'agit d'une particularité géographique de la côte est nord-américaine, tellement étonnante qu'il faut y être pour vraiment réaliser. Sachez que de Miami jusque Norfolk (+- New York), vous pouvez naviguer en eaux intérieures, sous voile si votre tirant d'air est inférieur à 20 m (65'). En démâtant, vous pouvez rejoindre le Mississipi, le Canada, etc.

Pour la partie qui nous intéresse, ce « canal naturel » est précieux car il permet en hiver et par temps médiocre de continuer à naviguer et progresser, vers le sud ou le nord, au choix.

Les chenaux sont entretenus et parfaitement balisés, maintenus en général avec au moins 3 m de fond (vase).

L'Intracoastal Waterway est très fréquenté par les voiliers, bateaux à moteur divers et représente à lui seul un objectif de navigation. Il passe par de nombreux sites présentant un intérêt touristique majeur : Cap Canaveral - Ste Augustine la plus ancienne ville US - Charleston, Savannah, Miami Beach, etc.

Il traverse et permet de mouiller ou d'accoster le cœur de toutes les villes de la cote Est. Les eaux sont saines et vous naviguerez au milieu des oiseaux, dauphins et lamantins, et paraît-il quelques caïmans. Vous pourrez ramasser et manger des huîtres sauvages et bien sûr

pêcher. L'Intracoastal Waterway est une superbe balade au milieu de la nature et des villes. On peut remonter sur environ 2.000 km dans les terres, même si les eaux sont sujettes aux marées.

### **Formalités :**

Il y a des ports d'entrée plus faciles que d'autres, surtout pour accéder aux bureaux des douanes et émigration, et d'autres à éviter car difficiles d'accès (grande distance infaisable à pied ou en vélo).

**Palm Beach** est un des plus facile si ce n'est le plus facile : mouillage au sud de l'inlet (passe d'entrée), puis en annexe débarquement à la marina située près du quai des ferries. Puis 5mn à pied. Ils ont l'habitude des bateaux étrangers et sont en général arrangeant.

Ports d'entrée où les douanes sont éloignées (taxi quasi obligatoire ou location voiture) : Miami, Fort Lauderdale, Daytona, Ste Augustine, Jacksonville.

### **CONTACTS AVEC LES AUTORITES**

Sachez que les contacts avec les Coast Guard, ou les « Customs and Border protection », sont généralement agréables et courtois. Le personnel est souvent enclin à nous conseiller et nous aider. Bien sur vous entendrez une histoire ou l'autre ou cela se passe mal, mais c'est rarissime.

Les autorités, font leur travail, sans chercher à vous ennuyer. Ils ne sont pas tatillons, ils sont simplement réglo. Ils viendront souvent à votre aide en cas de difficulté administrative , technique et en cas d'avarie de mer ( les coast guard protègent les frontières mais ils sont aussi les St Bernard de la mer)

En fait c'est tout le contraire de ce que nous connaissons sur nos côtes.

### **Navigation côtière en Floride (difficulté)**

Pour mémoire, le Gulf-stream longe cette côte au plus près. Courant sud > nord d'environ 4Nds et +. Il est à considérer avec sérieux et ne se traverse pas n'importe comment. Les bretons et manchars connaissent les dangers d'un fort courant contre vent.

Là où il est le plus fort, notamment entre Miami et la première île des Bahamas (Bimini) située à 53 nautiques, il faut des conditions météo spécifiques pour traverser le gulf-stream avec nos coques de noix. En fait il n'y a pas que la vitesse du courant. Le GS est un courant chaud qui repousse les eaux froides. On assiste donc à des phénomènes qui peuvent devenir très dangereux en cas de vent de nord soutenu.

### **Chantiers Marinas :**

Il y en a partout, et il y a de la place partout . Mais la gamme de prix va de pas cher (20\$/jour pour un 15 mètres) à 300 ou 400 \$. Donc on ne met pas l'étrave n'importe où. Ceci dit on peut mouiller presque partout hors du chenal de l'intracoastal.

### **Les Cyclones :**

Avant de décider d'y venir, ce problème nous a longtemps hanté . Finalement on découvre que la Floride nord n'a jamais connu d'œil destructeur. Le seul et vrai risque serait l'inondation liée à des pluies d'origine cyclone ou tempête tropicale. Mais nos bateaux sont faits pour flotter , alors...

En fait les cyclones longent la côte et s'alignent sud nord le long des grands caps (cap Canaveral, cap Hatteras). Cas vécu en mai 2013, nous avons subi des pluies torrentielles, pendant 72 heures. Il est tombé environ 1000mm (un mètre) d'eau. Les fossés, les terrains étaient gorgés d'eau, il n'y a pas eu la moindre inondation, ni restriction de circulation. Bien entendu, tout peut toujours arriver. Mais nous dormons vraiment sur nos 2 oreilles

### **Les bons plans chantiers (non exhaustifs)**

De très nombreux voiliers de voyage (notamment canadiens) se mettent au sec en saison cyclonique, dans des chantiers situés au nord de Daitona et jusque Charleston en Caroline du Sud

Dans notre cas, nous avons utilisé plusieurs fois le **chantier GREEN COVE SPRING MARINA**, situé dans la St John's River à Jacksonville (limite nord de la Floride). Le chantier est à 40

nautiques a l'intérieur et présente les avantages suivants :

Navigation en eau douce provoquant un nettoyage de la coque et des moteurs.

**Prix imbattable** : Moins de 200\$/mois, grutage A/R inclus par mois au sec en une zone sécurisée.

Accès à des prix de matériel avec de fort discount via le chantier, ou internet.

**Vous pouvez travailler sur votre bateau** et y habiter quand vous désarmez ou réarmez (ce n'est pas toujours le cas aux USA)

**Locations de voitures aisées et économiques** ( selon le jour de la semaine de 15 a 40\$/jour)

Nombreux professionnels, en général rapides et compétents.

**Ambiances familiales** assez cool. Hôtel pas cher et confortable a 5 kms.

Il existe un chantier bien réputé et fréquenté par les voiliers de voyage, légèrement plus cher, a Fort Pierce, 250km au sud de Jacksonville.

Nous avons entendu parlé d'autres chantiers plus au nord en Géorgie et Caroline. Vous les trouverez sur internet et trouverez des infos par le bouche a oreille ensuite.

**CLIMAT** :. Le climat est tempéré (octobre 12\* le matin, 24 l'après midi, idem ou un peu plus chaud en mai) c'est un climat agréable pour travailler sur le bateau aux inter saisons, contrairement aux chaleurs torrides de Trinidad ou du Venezuela.

L'été les chaleurs sont plus fortes, au delà de 30\*C , vite pénibles en cas de pluies

Pas de nécessité de mettre le bateau hors gel, ce qui sera le cas très vite plus au nord (Caroline S et N)

Nous nous sentons bien dans cette zone, car la Floride est ici encore peu urbanisée, la nature y est omni présente, le rythme de vie est très relaxant.

#### **LIAISONS AVEC L'EUROPE**

Pour nos aller/retour Europe, les liaisons directes se font le plus souvent via Orlando , ou Miami.

Nous louons une voiture one-way pour les liaisons aéroport <> chantier>

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.





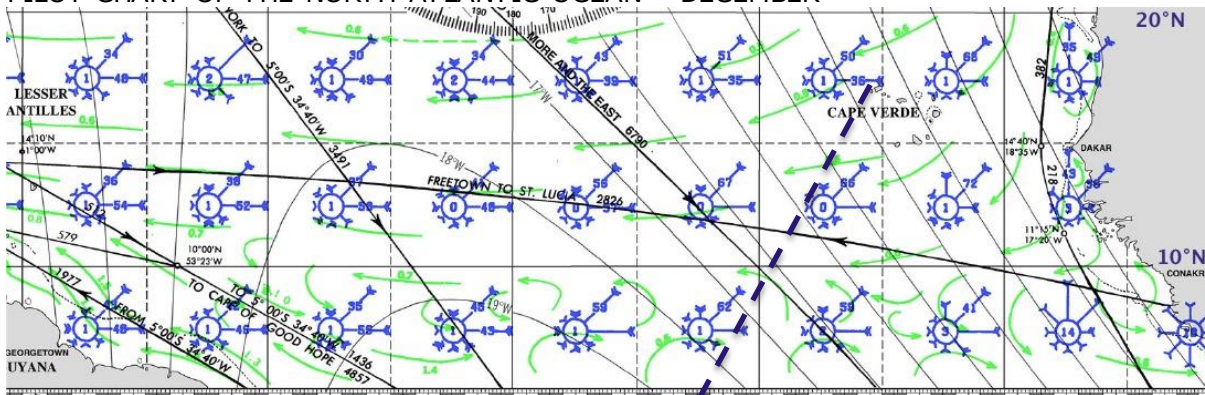
## Les vents

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.

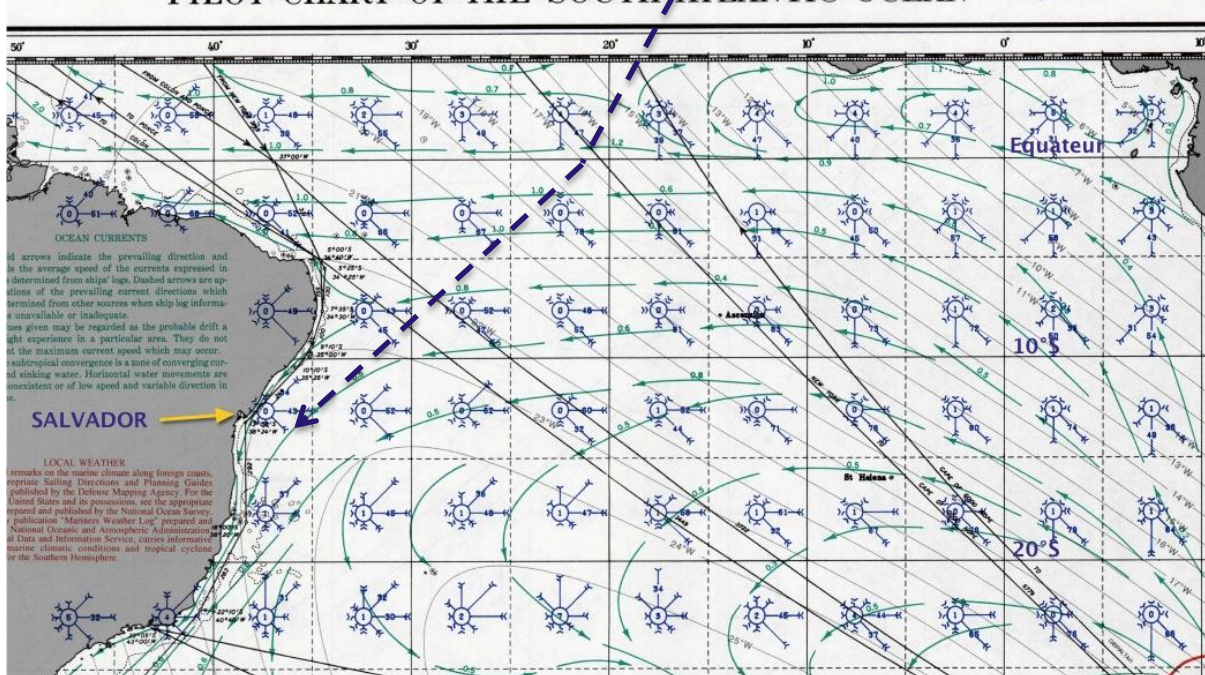
Voici ce qui vous attend dans la très grande majorité des cas :

- 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- 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, même s'il ne dispense pas de la veille visuelle car les plus petits bateaux ne sont pas équipés d'émetteur (c'est le cas pour la majorité des voiliers).

Ce sera vrai également en longeant le côté, 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



## 4- 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 la descente 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 : septembre 2012  
Crédit photos : Patrick Naegels  
[patrick@amelcaramel.net](mailto:patrick@amelcaramel.net)