

Canal de Panama, mode d'emploi

Clairette, le 12 mars 2011 à 18:45

Petit manuel à l'usage de ceux qui songent à traverser le canal de Panama.

*Avant-propos : un grand merci à nos highlanders, Claude (oui **Claude le sauveur de Dédé**), Gérard, Jean-Pierre et Éliane pour leurs talents de highlanders, pour leur bonne humeur, pour toutes les photos qu'ils ont flashouillées et pour avoir supporté notre stress en attendant l'avisier... On a fait un tri drastique pour ne garder qu'un peu moins de 100 photos et quelques vidéos, visibles sur Picasa dès qu'on aura tout chargé...*

Avant de passer le canal de Panama, nous avons cherché des informations sur le net, qui nous ont bien aidés à nous dépatouiller, mais qu'on aurait aimé trouver de façon encore plus facile et plus claire. Du coup, on publie un énième mode d'emploi pour passer le canal, inspiré de notre expérience, dans le sens Colon > Panama City (Atlantique > Pacifique). On vous présente la version « on se débrouille sans agent », qui n'est pas si compliquée que les agents veulent bien le laisser croire (faut bien qu'ils appâtent le client !).

A- Préparer le passage du canal

1. Choisir son QG

En gros, deux possibilités :

- la version économique consiste à mouiller dans la zone de mouillage dénommée « the Flats », pas très abritée. C'est gratuit, il y a apparemment moyen d'aller à terre facilement mais on n'a pas testé. **Eux ont testé pour vous** (en anglais). Ce qu'on se dit, après-coup, c'est qu'eux et nous avons dépensé la même chose, eux pour embaucher des highlanders professionnels (il n'y a pas grand-monde aux Flats pour en trouver parmi les équipiers d'autres bateaux), nous pour le confort de la marina.
- la version confortable, c'est la **Marina Shelter Bay**. Nous avons égaré la feuille des tarifs, mais pour un monocoque de 40 pieds et moins, sur une période de plus de 16 jours, c'est 30 US\$ par jour (hors électricité). La marina est très propre, les douches sont immenses, il y a une piscine et des bus gratuits (le matin) vers la ville de Colon. Cerise sur le gâteau, on y a rencontré plusieurs voiliers très sympathiques et nous avons beaucoup apprécié les quelques moments de détente, entre deux bricolages, avec les enfants qui jouent partout et les adultes à l'apéro.

2. La paperasse administrative : migracion et autoridad portuaria

Il s'agit là de paperasses totalement indépendantes du canal, à faire même si on ne prévoit pas de le traverser. Prenons le cas où on arrive directement à Colon, en venant d'un autre pays.

- Faire des copies des passeports, du livret de francisation, de la clearance de sortie du dernier port au bureau de la marina. Il n'est pas impossible que 10 copies de chaque papier soient nécessaire pour l'ensemble de la paperasse à Panama
- Faire un tour au bureau du capitaine du port (dans la zone de la marina pour Shelter Bay) pour la clearance d'entrée et le tampon d'arrivée à Panama (ce n'est pas encore le visa) par l'officier de l'immigration (gratuit)
- Retourner au bureau de la marina pour faire des copies des papiers qu'on vient de recevoir : ça servira dans les étapes suivantes, à Panama, on aime les copies
- Visiter les bureaux de la migracion en ville pour obtenir un visa (20 US\$ pour nous deux)
- Aller se promener en ville à l'Autoridad Portuaria, en face de la Citibank, 2ème étage, 2ème porte à droite, puis tout de suite à gauche, pour le « cruising permit ». Une petite taxe de 193 US\$ (pour un voilier du gabarit de Schnaps en tous cas) sera prélevée au passage, et c'est pas la peine d'essayer de négocier, la mamma qui gère le bureau d'une main de fer battra tout navigateur au catch dans la boue, on a rencontré le « boss » de l'administration, un peu comme le dernier niveau d'un jeu vidéo (mais on a bien rigolé)

Si l'escale à Colon n'est pas la première escale dans le pays, il n'y a que les bureaux du capitaine du port et de l'immigracion, à Shelter Bay, à visiter.

On propose grâce à Google Map [un plan de tous ces bureaux dans la ville de Colon](#). Pour les déplacements, on conseille le taxi au début – prendre un taxi qui a un numéro indiqué sur la portière arrière, négocier la courses avant d'entrer dans la voiture, entre 1 et 2\$ en général – puis, dès qu'on s'est un peu repéré dans la ville, on peut s'amuser à prendre les Diablos Rojos (25 cents le trajet en ville), ce n'est pas dangereux malgré ce qu'on peut lire ou entendre au sujet de ces bus tous colorés.

3. Se faire mesurer (mais non, messieurs, on ne parle pas de ça... décidément, il y en a qui ont l'esprit mal tourné).

On entre maintenant dans les procédures propres au canal. Première chose : prendre un rendez-vous avec le mesureur pour qu'il vienne dérouler son mètre-ruban de la proue à la poupe de votre fidèle destrier.

Il faut se rendre au bureau du mesureur, à Colon, dans le port. Pour s'y rendre, c'est assez simple, mais il faut annoncer aux chauffeurs de taxi qu'on veut aller à « Cristobal Signal Station », sinon en demandant juste à aller à l'ACP pour enregistrer le bateau, on s'est retrouvés aux écluses de Gatun (c'est loin et c'est pas du tout là qu'il faut aller). On ne peut aller à Cristobal Signal Station qu'en taxi car les gardes à l'entrée du port ne laissent pas entrer les piétons, et même si certains taxis annoncent qu'ils n'ont pas le droit de rentrer, il faut les convaincre que si, c'est tout à fait possible. Une fois passé le poste de garde, on se dirige vers l'edificio 1000, bâtiment apparemment peu fait pour accueillir du public, abrité par des barrières et des barbelés. Là, on descend du taxi qui s'il est sympa nous attend (max 10 minutes) pour le retour, qu'on ne peut pas faire à pied parait-il. Bref, on teste un ascenseur et on finit par atterrir dans le bureau d'une charmante jeune femme qui fera une copie de plus de

notre crew list et nous donnera rendez-vous pour le lendemain ou le surlendemain, sur le bateau, pour la visite du mesureur.

Moralité : les papiers, à Panama, c'est pas compliqué. Ce qui est compliqué, c'est de trouver le bureau où on doit aller.

Le mesureur passera donc le jour dit, posera quelques questions sur le bateau (dont certaines ridicules : c'est un sloop ou un ketch ? est-ce que vous avez un réservoir à eaux noires, parce que les gens boivent l'eau du lac Gatun, donc faut pas la polluer. Ben c'est-à-dire qu'un petit caca fera peut-être moins de mal que les milliers de m² d'antifouling sur les coques des porte-containers et autres pétroliers, non ? Ah non on ne dit pas ça, ne vous inquiétez pas on s'arrangera pour ne pas faire caca dans les eaux boueuses du lac Gatun, on mettra ça dans des jerrycans), fera remplir des papiers mais rien de trop compliqué.

4. Payer le canal à la Citibank

- Combien ça coûte ? Les tarifs détaillés sont disponibles [ici, page 4](#) . En gros, pour un voilier de moins de 50 pieds, on paie 1500\$ dont 891\$ de caution qu'on récupèrera plus tard, par exemple par virement bancaire sur un compte qui peut recevoir des dollars.
- Comment on paie ? en liquide, oui, tout en liquide. Au passage, mieux vaut s'y préparer un peu à l'avance, car avec les cartes bancaires classiques, on est limité en retrait (genre 400€ par semaine à l'étranger) – renseignez-vous auprès de votre banque. Nous, on avait calculé que ça nous revenait moins cher de retirer plein d'euros en Guadeloupe et de les échanger ensuite contre des dollars, car chaque retrait coûte des sous (coût fixe par retrait + pourcentage, mais comme on est obligé de faire plusieurs retraits vu qu'on est limité en montant par semaine, enfin bref, à vos calechettes). A priori peu de banques à Panama font de l'échange, donc là aussi mieux vaut s'y prendre en avance. Ensuite, on planque tout cet argent dans le bateau, dans plusieurs endroits qu'on essaiera de ne pas oublier, et on ne raconte ça sur le blog que quand on a tout dépensé.
- Où on paie ? A la Citibank (cf. [la carte](#)), petit guichet dans le coin à gauche. Attention, pendant le carnaval (en 2011, du 5 au 9 mars), la Citibank est fermée ! Tél : 441-6303, ouvert entre 8h30 et 15h30 du lundi au vendredi.

5. La date du passage

Deux heures après le paiement (le temps qu'il soit enregistré), on peut téléphoner à M. le Scheduleur au 272-4202, avec qui on fixera une date de traversée du canal. On appréciera encore l'anglais parfait que notre scheduleur nous proposera au téléphone (penser à faire un stock de quarter, car la cabine téléphonique recrache les pièces de 5 et 10 centimes).

Jusqu'au 5 mars, il y avait très peu d'attente : il suffisait d'appeler et de proposer une date qui nous arrangeait. Apparemment, à partir du 5 mars, les bateaux ont commencé à avoir au minimum une semaine d'attente.

6. Passer avec un autre bateau en tant que highlander

Mais que vient faire Christophe Lambert là-dedans ? Il vous faudra un équipage conséquent pour traverser le canal : un capitaine-barreur + 4 hand-liners euh non highlanders euh non line-handlers. Du coup, beaucoup de bateaux recherchent des highlanders pour leur passage, et c'est le moment d'en profiter, de trouver un bateau sympa à qui rendre ce service et de démystifier le passage du canal.

Nous on a fait ça, sur un catamaran, et on a appris des tas de choses, d'autant plus qu'un highlander professionnel complétait l'équipage. On a testé différentes configurations, posé des tas de questions, découvert comment se passaient les écluses, repéré les difficultés éventuelles, effectué une reconnaissance avancée de la bouée de mouillage du lac Gatun en atterrissant dessus au lieu d'y envoyer juste les lignes (*NDTLGP : oui bon ça va hein !*)... Ça nous a occupé une après-midi et presque une journée, mais on était moins stressés après ça, et puis ce n'était pas désagréable de se reposer un peu entre deux bricolages.

7. Pneus et aussières

Retour à la marina, il est temps d'équiper votre voilier du matériel adéquat :

- des défenses, beaucoup de défenses. Si vous avez des tas de pare-battages, de quoi en tapisser la coque, c'est bien, mais sinon il faut envisager les pneus, emballés dans des sacs poubelle pour ne pas laisser de traces sur la coque. Mais comment récupérer des pneus ?

– version Tomtom super malinou : lors de la dernière escale avant Colon, on visite les garages qui ont un stock de vieux pneus à jeter et on les débarrasse, avec leur accord, de tout ce caoutchouc. On trimballe ces pneus dans la mer des Caraïbes et puis voilà. Si la dernière escale, par exemple Statia, était surtout parcourue par des 4x4, on va récupérer de gros pneus qui vont bien tout protéger. Ah, et c'est gratuit.

– version malinou : il semble qu'on peut récupérer des pneus à Colon, pour 1\$ le vieux pneu. Il suffit de monter dans un taxi, lui dire qu'on veut acheter des vieux pneus et il vous conduira là où il est possible d'acheter des pneus.

-version classique : on demande des pneus à un agent qui traîne ou via le marinero de la marina, ça coûte des sous, on ne sait pas trop combien, autour de 4\$ le pneu semble-t-il.



- des lines, ou en français, amarres [je conserverai la dénomination « lines » pour ces amarres spécifiques le long de l'article]. Il en faut 4, longues de 125 pieds et d'un diamètre compris entre 7/8" et 1,5". En unités non barbares, ça fait 38,1 mètres de long, diamètre entre 22,2 et 38,1 mm (nous on avait du 18 mm et ça n'a posé aucun problème). Il doit également être possible d'en louer via les mariners ou agents. Nous on avait plus que le nécessaire vu qu'on avait prévu de passer par la Patagonie et que pour la Patagonie il faut de très longues aussières.

8. Highlanders

C'est bien joli d'avoir toutes ces lignes, mais encore faut-il du monde pour donner du mou, le reprendre, etc. Il faudra donc à bord un capitaine qui s'occupera de la barre ainsi que 4 highlanders, rôle qui pourra être joué par l'équipage s'il est en nombre suffisant, ou par des navigateurs intéressés par un avant-goût du canal, ou encore des highlanders professionnels (dans ce dernier cas, c'est plus cher, environ 80\$ par highlander). On a trouvé des highlanders navigateurs assez facilement, il suffit de laisser des **annonces alléchantes** à la marina, dans les filières du bateau, de discuter avec des gens qui vous renverront des personnes intéressées.



Les enfants ne peuvent pas faire highlander, en revanche si vous avez des enfants à bord ils pourront se trimballer avec des pare-battages volants pour amortir les chocs si chocs il y a, dans ce rôle-là ils sont super.

Les highlanders restent à bord tout le long de la traversée du canal, il faudra donc les nourrir et leur prévoir une couchette !

9. Zarpe

Avant de quitter la marina, il est nécessaire de faire un Zarpe, non une guitare ça suffit pas, il leur faut une zarpe. Ca coûte 1,5\$ et c'est obligatoire à chaque sortie de port (sinon ça coûte une amende à l'arrivée au port suivant). On a testé l'absurdité de l'administration panaméenne : le capitaine du port n'était pas là les samedi et dimanche (ça, ça se comprend) ni les lundi et mardi du carnaval (ça, on aurait aimé en être prévenus, une petite affichette sur la porte, ça se fait). Mais si on avait fait notre Zarpe vendredi, il n'aurait plus été valable à l'arrivée de l'autre côté du canal vu qu'il n'est valable que 3 jours) et donc pas de Zarpe. On a fait faire notre Zarpe par des Suédois qui revenaient à Colon pour passer leur tout petit joli voilier, ils ont pu le faire mais au prix d'un zarpe de carnaval, soit 32\$. N'importe quoi.

Au passage, on peut dès Colon demander un Zarpe pour quitter le pays (genre destination les Galapagos en passant par Panama City), ça évite de trouver des bureaux introuvables à Panama City et ça coûte un peu moins cher. Il semble également que si on n'a pas en poche suffisamment de liquide pour payer un Zarpe de carnaval, l'officier finit par ne prendre que le liquide disponible et puis voilà.

En même temps que le Zarpe, il faut payer la marina, et ne pas oublier que si la marina est super, le personnel du bureau de la marina n'est pas particulièrement rapide et que ça va prendre du temps, même si on avait de l'avance, on va se retrouver à partir à l'arrache sans avoir mangé.

B. Traverser le canal

1. Récupérer l'adviser

Le Scheduleur donne rendez-vous dans la zone des Flats dans l'après-midi du premier jour de passage, à une heure précise. Nous c'était 14h, on s'est inquiétés de voir les autres voiliers qui avaient rendez-vous partir à 14h et nous laisser en plan. Notre adviser est quand même venu à 16h après 2h à stresser dans le cockpit... On veille sur le canal 12 mais ça sert à rien de lancer des appels désespérés du genre « Schnaps cherche adviser » parce qu'on ne nous répondra pas.

Les advisers, justement. On en a vus 4 différents, ils sont très compétents et très sympas. On avait lu pas mal de choses peu rassurantes sur ces braves gars, qui concernent peut-être un très faible pourcentage des advisers, mais on a été bien rassurés en pratique. Le rôle de l'adviser, c'est d'assurer tous les contacts avec l'organisation du canal, avec les autres bateaux, de conseiller le barreur dans les manœuvres, coordonner ces dernières lorsqu'on se déplace accrochés à un autre bateau, etc. On doit avoir un adviser à bord, et ce n'est vraiment pas du luxe d'avoir quelqu'un qui s'y connaît et grâce à qui tout se passera comme sur des roulettes (ou presque). Ils savent parfaitement et immédiatement ce qu'il y a à faire quelle que soit la situation, alors que nous on n'a pas spécialement l'habitude de manœuvrer avec un autre bateau à couple entre 2 murs séparés de 30 m.

Un bateau-pilote nous dépose un adviser à bord dans la zone des Flats. Là aussi, on avait lu pas mal de choses peu engageantes, mais les bateaux-pilotes sont très bien manœuvrés, on n'a eu aucun dégât à déplorer, de même pour tous les autres bateaux qu'on a croisés. On a même apprécié que le bateau-pilote vienne récupérer / nous déposer un adviser sur le catamaran amarré juste à côté de nous, dont le franc-bord était bien plus proche de celui du bateau pilote que le nôtre.



Evidemment, on ne laisse pas mourir de faim ni de soif un adviser à bord, mais là aussi, tous les advisers qu'on a vus n'étaient pas trop difficiles et mangeaient ou buvaient ce qu'on leur proposait (ah en fait non, le premier a eu peur en voyant Tomtom sortir la crème de mûres pour faire un kir breton). Ils étaient vraiment loin de dévorer ou boire toutes les provisions du bord, il fallait presque insister pour qu'ils mangent un petit quelque-chose !

Les advisers ne sont pas advisers à temps plein : ils font ça dans leurs journées libres, en plus d'un boulot dans le canal. Ils ne seront pas tous pilotes de gros bateaux, mais ceux qui veulent le devenir passent par cette étape. Par exemple, José notre premier adviser, ne voulait pas devenir pilote et s'occupait des problèmes de sécurité liés aux navires transportant des matières dangereuses.

2. Les écluses de Gatun

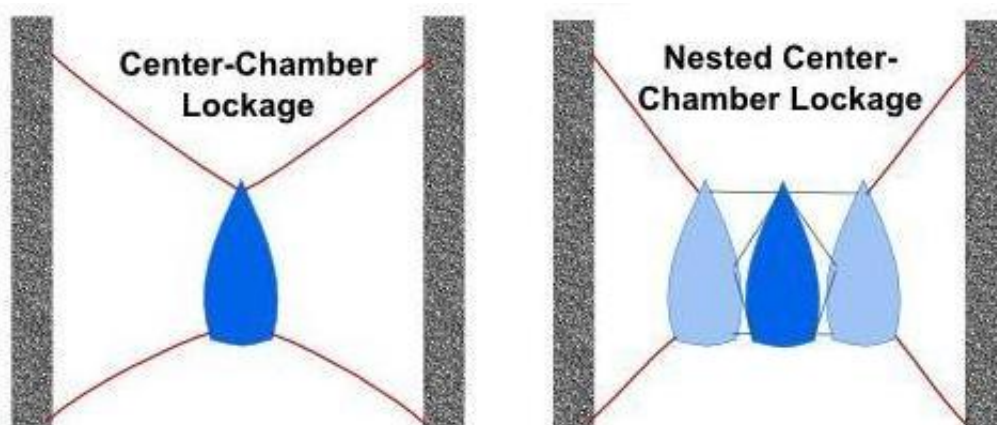
Bref, une fois que l'adviser est à bord, on se dirige vers les écluses. Le temps d'y aller, l'adviser s'assure qu'on est bien équipés comme il faut (lines, défenses) et que le moteur avance bien à la vitesse indiquée sur les papiers. Tout le monde indique 8 noeuds de vitesse max sur la paperasse, car si on indique moins, ça coûte plus cher. Mais la plupart des advisers savent faire la différence entre une vitesse maximum, à laquelle on peut pousser le bateau

quelques minutes si besoin, et une vitesse « confortable » pour le moteur, soit 5-6nœuds.



Un peu avant d'arriver aux écluses, les advisers organisent le passage avec les autres bateaux. Voici quelques configurations possibles :

- Le ou les voiliers sont au centre de l'écluse, maintenus par 4 lignes. On peut aussi traverser à deux voiliers, mais je n'ai pas dessiné cette configuration. J'ai dessiné des monocoques, mais ça marche aussi avec des cata ou des trimarans.



S'il y a plusieurs bateaux, on s'amarré entre voiliers avant d'entrer dans les écluses. On s'entend avec le bateau d'à côté (via l'adviser) pour savoir qui prépare les pointes, qui prépare les gardes. On commence par envoyer les pointes, et une fois qu'elles sont bien accrochées, on s'occupe des gardes. Pour ces amarres, on utilise les amarres classiques à

bord, ce n'est pas la peine de s'encombrer avec les longues lignes ! Ensuite ce sont les différents capitaines (ou celui qui a le plus gros moteur) qui dirige(nt) les bateaux vers les écluses.

On a également préparé les longues lignes (en rouge sur les schémas) dans les taquets avant et arrière. Chaque line est terminée par une boucle d'un mètre de diamètre environ, qui servira à l'attacher sur une bitte d'amarrage.



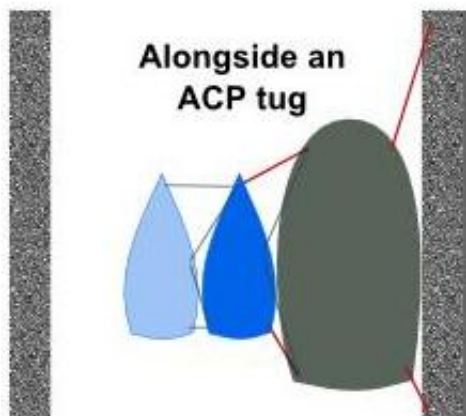
Deux petits gars, de chaque côté de l'écluse, nous lancent alors des pommes de toulaine reliées à un long cordage. Ils sont en général assez précis, mais les pommes de toulaine peuvent abîmer des éléments du bateau, donc on protège ce qui peut être protégé et on demande à ce que les deux pommes de toulaine soient envoyées à l'avant du bateau (on ramène celle de l'arrière à la main).

Une fois qu'on a reçu les pommes de toulaine, on les accroche à nos boucles en fin de lignes, il suffit de faire un nœud de chaise avec la toulaine. Les lanceurs avancent sur le quai parallèlement au bateau, puis, une fois devant la bitte d'amarrage, nous demandent de laisser du mou pour qu'ils remontent notre line et fixent la boucle.

Selon qu'on monte ou qu'on descende dans les écluses (on commence par monter), on donnera du mou ou on en reprendra, en tenant compte du vent et de ce que les highlanders des autres bateaux font afin d'éviter d'en envoyer un sur le mur.

Lorsque la baignoire est remplie/vidée, les lanceurs nous renvoient nos lignes, et on avance au moteur, sans détacher les bateaux les uns des autres, vers l'écluse suivante.

- Deuxième configuration : on passe à couple d'un remorqueur (ou d'un bateau de touristes américains pas très malins).



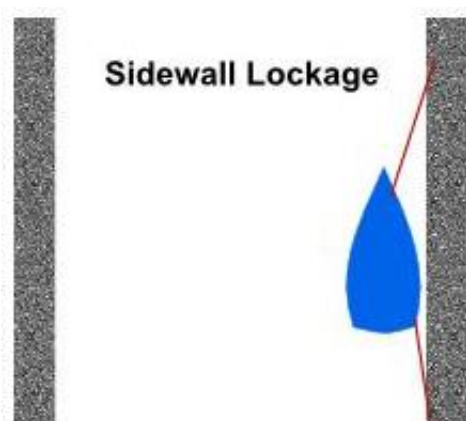
On laisse d'abord le remorqueur s'installer contre le mur, puis on s'approche pour se mettre à couple, en ayant préparé d'abord les pneus (bien regarder la hauteur des bourrelets – attention piège, il y a parfois 2 gros bourrelets – de la coque du remorqueur pour placer les pneus au bon niveau sur sa propre coque) et les amarres. On leur lance d'abord les pointes (longues lignes terminées par une boucle) et on reprend le mou, puis on fait pareil avec les gardes.

S'il y a un troisième bateau dans cette configuration, il vient s'amarrer le long de notre coque de la même façon, on récupère ses aussières (pointes puis gardes).

Il n'y a rien à faire pendant le remplissage ou le vidage de la baignoire, à part attendre, grignoter un peu et prendre des photos des écluses.

Une fois que c'est fini, on se détache du remorqueur, un petit coup de marche arrière pour le laisser partir en avant, et on reprendra la manip de mise à couple du remorqueur dans l'écluse suivante. Les deux voiliers peuvent rester à couple entre les écluses.

- Contre le mur



Configuration déconseillée pour les voiliers : le mur est rêche, les barres de flèches risquent de

toucher le mur et de s'abimer... On n'a pas testé donc on ne racontera pas plus en détail.

En tous cas, les configurations que le bateau peut supporter sont choisies avec le mesureur, qui enlève d'office la solution du mur. En principe, les voiliers ne se retrouvent donc jamais contre le mur.

Il y a un peu de remous au remplissage des écluses, mais vu qu'on est amarré tout se passe bien. Les seuls remous qui peuvent perturber le bateau sont ceux d'un éventuel porte-containers devant nous, ou ceux du remorqueur qui met les gaz à fond pour s'avancer.

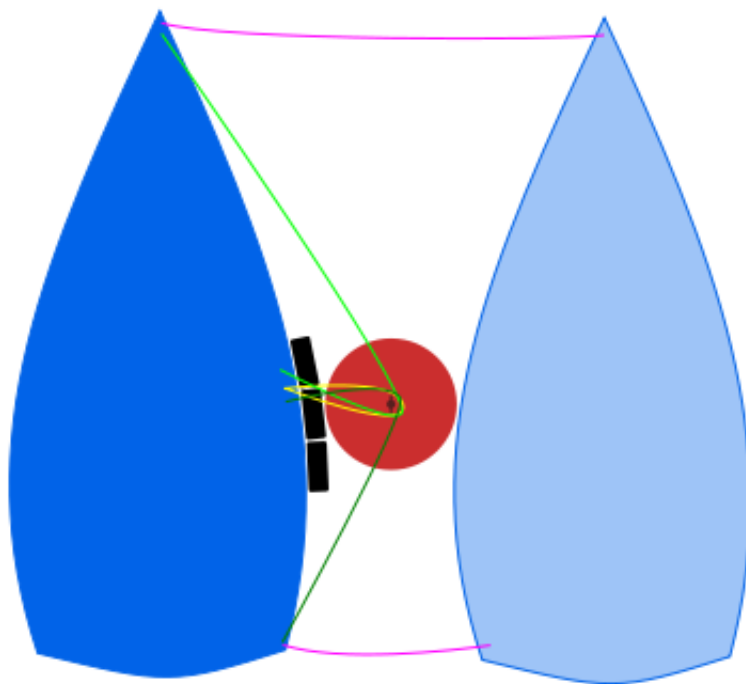
Il y a trois écluses à Gatun. On se détache du ou des voiliers à couple en sortant de la dernière écluse, direction les bouées de mouillage du lac Gatun.



3. Le mouillage au lac Gatun

On passera la nuit au mouillage, dans le lac Gatun, sur d'énormes bouées. Apparemment, les advisers font jeter l'ancre, de temps à autre, mais on y aurait réfléchi à deux fois, et de toutes façons mis un orin : le lac, inondé pour le canal, est tapissé de forêts par le fond. Le bois exotique, ça résiste à l'immersion prolongée, donc le risque de laisser son ancre au fond du lac n'est pas nul.

On mouille à couple de la bouée, ce qui permet à deux voiliers de mouiller sur la même bouée.



On concentre quelques pneus à l'endroit où on prendra la bouée à couple, afin de préserver la coque. Ensuite, on passe une amarre qui va de l'avant au milieu du bateau, une autre de l'arrière au milieu et enfin une sécu du milieu du bateau à la bouée (si vraiment les deux autres amarres lâchent dans la quiétude du lac, on n'est jamais trop prudent). Si un bateau est déjà à couple de la bouée, on va amarrer nos proues et nos poupes ensemble afin d'éviter de tourner l'un par rapport à l'autre.



Le bateau des advisers vient récupérer l'adviser qui a pris peur devant la crème de mûre, il est l'heure de commencer l'apéro !

4. Du lac Gatun aux écluses descendantes

L'heure d'arrivée de l'adviser du lendemain (différent de celui de la veille) est assez variable. Le nôtre est arrivé à 6h30, certains ont attendu le leur jusqu'à 8h. Plus il arrive tôt, mieux c'est car on doit être à midi aux écluses et il y a un peu plus de 25 milles à parcourir.

Au petit matin, on pourra s'étonner des bruits des singes hurleurs sur la berge, complètement hallucinants.

Deux routes possibles : le banana cut, entre les îlots, très joli, et la route des cargos. Pour notre passage, nous sommes passés par la route des cargos car il y avait trop de risques de rencontrer du bois flottant dans le banana cut. Le chenal est marqué, et on serre les bouées rouges lorsqu'un gros bateau croise notre route.

Lorsque le chenal tourne, il est intéressant d'avoir l'AIS : ça nous permet de voir que la route est libre et qu'on peut couper, gagner quelques dixièmes de milles...

Concernant la vitesse de navigation, on a fait entre 5 et 6 nœuds tout le temps. Ce n'est pas la peine de pousser le moteur au-delà de ses capacités, car l'écluse de Pedro Miguel ouvre dans le sens qui nous arrange à midi. On avait voulu dérégler notre speedo pour qu'il affiche 0,5 à 1 nœud de plus que notre vitesse réelle, mais d'une part le speedo ne s'est pas débloquent malgré le fin nettoyage que je lui avais fait subir en plongeant sous la coque à la marina, d'autre part l'adviser connaît notre vitesse GPS grâce à son iPhone. Et il connaît le coin donc il est difficile à

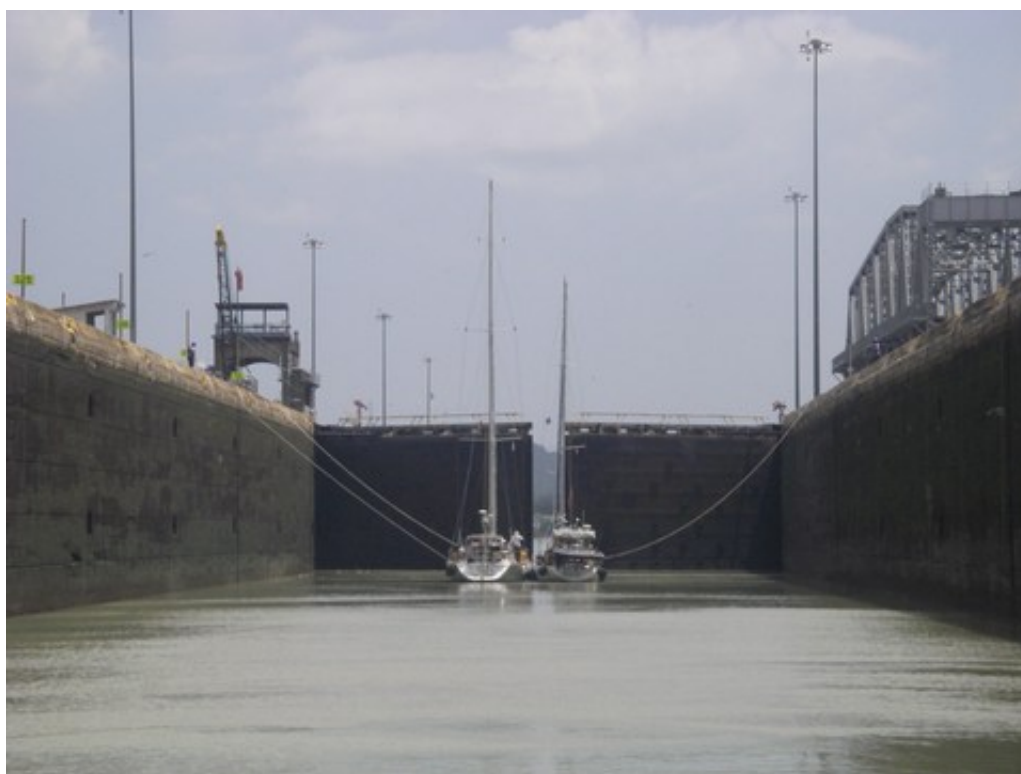
entourlouper .

5. Les écluses de Pedro Miguel et Miraflores



Le passage dans les écluses se déroule comme la veille, à ceci-près que cette fois on vide la baignoire (il y a beaucoup moins de remous, voire même pas du tout). La configuration n'est pas forcément la même que la veille, les bateaux avec lesquels on passe non plus.

A Miraflores, il y a une [webcam](#) que vos amis et famille peuvent scruter à l'heure de votre passage probable, c'est rigolo, ça occupe du monde à l'autre bout du monde... Pas la peine de faire de grands signes : il y a juste une photo toutes les 30 ou 40 secondes.



C'est presque terminé : l'adviser s'en va, on passe sous le Pont des Amériques et c'est joli...

Il ne reste plus qu'à laisser repartir les highlanders. S'ils sont un peu pressés, le plus simple est de les déposer au Yacht Club de Balboa. Si on attend pendant une demi-heure qu'un water-taxi daigne se rapprocher, il en coûtera 2\$ par personne (hors de prix pour 50 mètres de water-taxi), mais on peut aussi accoster très rapidement au ponton pour libérer nos highlanders. Il ne faut pas renvoyer les pneus avec le ou les highlanders pro : ça coûte 1\$ par pneu.

On peut mouiller un peu plus loin, à La Playita (wifi pas terrible, ponton d'annexe payant que l'on n'a pas testé car il y a une petite plage de cailloux côté Flamenco) ou de l'autre-côté de la jetée Amador : ponton d'annexes gratuit, eau disponible sur le ponton des annexes, on peut même déposer les pneus gratuitement sur le quai. Le mouillage ne bouge pas, en revanche il y a du monde.

C. La paperasse de sortie de Panama

C'est une partie bonus, mais tant qu'à faire, on finit proprement le mode d'emploi !

1. Le Zarpe de sortie

Inutile si on a fait un Zarpe de sortie du Panama à Colon (mais nous on savait pas). Il faut aller au Port de Commerce, passer sous une grande arche blanche « Panama Ports Company », demander la « Capitania » que personne ne connaît... Bref, allez jeter un œil sur notre [carte Google Maps](#) vant de vous y rendre. Il faut d'abord trouver le bon bâtiment, marcher tout au bout d'un quai de déchargement de semi-remorques pour trouver la bonne entrée, puis pousser une porte sur laquelle aucune indication n'est écrite et enfin on pourra trouver le bureau de l'Autoridad Portuaria. Là on remplit des papiers avec des questions bizarres : « Combien de gasoil vous consommez en une journée ?- ah mais vous savez, on ne fait jamais 24h de moteur de suite, on a des voiles aussi – non mais ça on s'en fout, multipliez la consommation horaire de gasoil par 24h » ou encore « où et quand avez-vous fait vos courses d'appro ? ». On passe ensuite dans le bureau d'à côté pour le « consentimiento » (une demande de consentement à demander le droit de sortir du pays, je crois) qui coûte 12\$, on retourne dans le premier bureau pour avoir un Zarpe de sortie (1,50\$) pour une destination qu'ils ne connaissent pas et écrivent n'importe comment (on va à Mongaleba, pour eux). De toutes façons, c'est bien simple, si l'administration cherche à nous retrouver, ils n'y arriveront par, car ils sont infoutus de recopier sans faute le nom du bateau (Schnaps, qui devient Schnop, Shneps ou autres variations sur le même style), le nom de Thomas ni le mien. Sans compter que s'y retrouver dans leurs paperasses qui tiennent de la cave du courrier en retard de Gaston... Bref.

2. Le visa de sortie

Reste à faire la sortie à l'immigration, pour avoir un tampon de sortie sur le passeport. Le bureau (introuvable encore : cf la carte) est au Balboa Yacht Club, quand on descend l'escalier vers la jetée tout de suite à gauche, une porte bleue sans indications à 50 mètres de l'escalier, entre un moteur en train d'être démonté et une bobine de câble. La dame, très gentille au demeurant, nous tamponnera les passeports et nous enverra faire des copies (on aurait dû avoir des copies des passeports, du zarpe et de la crew list). Si on n'avait pas été plus qu'honnêtes, on serait partis avec nos passeports tamponnés car le bureau des photocopies était fermé, mais comme la dame était gentille on est allés faire des copies dans l'hôtel juste à côté (25 cents la copie, c'est cher !) et on est revenus – pour un tampon de plus sur notre Zarpe.

3. Le champagne

Voilà, une fois que tout ça est fini, vous pouvez déboucher la bouteille qui aura bien eu le temps de refroidir, avec toutes ces histoires !! Vous êtes dans le Pacifique, et tout est – à peu près – en règle pour continuer !

Pour plus de photos, c'est [ici](#). L'album n'est pas complet, il s'arrête dans le lac Gatun, mise à jour à la prochaine escale avec connexion internet !

Adresse de cet article :

<https://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2011/03/12/canal-de-panama-mode-demploi/>

6 commentaire(s) :

tomtom- tomtom@lesbaleinesetlescoquillages.com - 13 mars 2011 @ 22:14

ah mais ça nous intéresse aussi tes photos de la ouaibe-came ! Tu peux nous les envoyer par mail, on sera contents ! C'est juste que Momon a été plus rapide à nous les envoyer par mail ... Merci en tous cas !!

TABARY Claire- clairetabary@sfr.fr - 13 mars 2011 @ 22:04

la douée de service ne s'est pas encore occupée de vos photos du passage et Odile a été plus rapide que moi, c'était bien la peine que je mitraille. Et bien soulagée que vous n'ayiez pas eu à passer une journée aléatoire en mer pour vous démarquer du tsunami, pas sûr que j'aurais été plus rassurée, malgré vos explications. Bon, maintenant, il s'agit d'accrocher des ananas partout pour ne pas manquer durant votre traversée que nous espérons tous pacifique.

papaM- mkhyn@axeannecyprague.fr - 13 mars 2011 @ 18:37

C'est sympa de votre part d'avoir fait ce travail très précis, peut-être même que l'on suivra vos indications un jour et sinon, d'autres s'en serviront. Vous aurez sûrement plein de retours et de remerciements de ces panamapassants qui se préparent à vous suivre.

Voilà qu'une autre étape sérieuse commence dans quelques jours. La route définie, bateau préparée, le plein d'enthousiasme, des denrées sont en train d'embarquer, encore les dernières arrangements techniques et si les éléments seront fournisseurs (sans excès tout de même) et maintenant le mode d'alimentation et la digestion de dédédé revues à neuf, il ne nous reste que nous accrocher aux messages « en directs de Schnaps » que l'on espère que positives et pas très sporadiques.

Bon courage pour la suite !

bss

Mamodile- omft2000@gmail.com - 13 mars 2011 @ 16:58

Félicitations pour passage, détails, et arrivée, dont vous pouvez vous douter qu'elle a été suivie avec attention ! Comment mobiliser familles et amis tous en même temps où qu'ils soient ?

Réponse : franchir le canal de Panama et promettre de gigoter devant la webcam ! ce fut réussi ! Belle suite de voyage etc...

Titosaure et M. Doudou- titosaure@titosaure.fr - 13 mars 2011 @ 15:39

Trop fort ! C'est génial !

Et merci pour le clin d'oeil à haubans !

:~)

mamounnette- mc.wouts@gmail.com - 13 mars 2011 @ 13:36

Merci pour le mode d'emploi !

Ce n'est pas simple de passer le Canal de Panama !

Bon voyage