



### *Quelques notions générales sur le canal*

- Pourquoi le canal de Panama ?
- Carte d'identité
- Histoire du canal
- Topographie et fonctionnement du canal
- Les coupes du lac Gatun
- Travaux d'élargissement et trafic du canal
- Les écluses



LE CANAL DE PANAMA

### *Infos pour les candidats au passage du canal de Panama*

- Les grandes questions à l'approche du canal
- Flat et Shelter Bay
- Agents et tarifs
- Tarifs pour le passage, remboursement de caution
- Les formalités pour le canal : pas à pas
- Les équipiers: les trouver ou les choisir?



UN PONT ENTRE 2 OCEANS

### *Le passage du canal*

- Minutage d'un passage
- Huit conseils pour un passage en toute quiétude
- Préparation du bateau et de l'équipage
- A savoir
- Affluence et crise économique (situation en 2010)
- Prix du passage
- Passage du canal sur internet



VOIE DU COMMERCE INTERNATIONAL

### *De l'autre côté*

#### *Infos supplémentaires*

- Approvisionnement côté Colon
- Approvisionnement côté Panama City
- Magasins spécialisés pour le bateau
- Sécurité
- Conclusion et remarque

### *Remarque préliminaire*

Pour les numéros de téléphone mentionnés, si vous téléphonez via skype, n'oubliez pas avant de composer les numéros de cliquer sur la case du drapeau de Panama. (Code pays 00 507)

### *Avertissement*

Ceci est une carte postale d'un passage en particulier. Il existe autant de cas de figure que de bateaux qui passent. Nous vous livrons quelques infos qui pourront être utiles, mais il est important que les candidats au passage se tiennent prêts à accommoder leur comportement à la situation telle qu'elle se présentera pour eux.



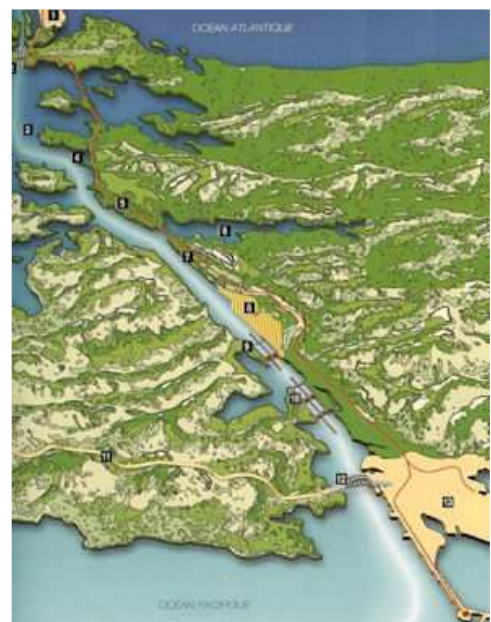
## Quelques notions générales sur le canal

### Pourquoi le canal de Panama ?

Une raison simple et évidente : Un navire allant de New York à San Francisco par le canal parcourt 9 500 kilomètres. Un bateau passant par le Cap Horn, pour rallier ces deux ports, parcourra 22 500 kilomètres. Ainsi, entre 1914 et 2010 près d'un million de navires ont transité par le canal de Panama. Par an, le canal voit passer 270 millions de tonnes de marchandise.

### Carte d'identité

Début des travaux : 1881  
 Fin des travaux : 1914  
 Prix total : 388 millions de dollars (de l'époque)  
 Prix en vies : 27 000  
 Nombre d'écluses : 6  
 Nombre de m<sup>3</sup> d'eau dégagés : 259 millions  
 Durée du transit par bateau : 8 à 10 heures  
 Bateaux en transit : 14 000 par an (une moyenne de 40 navires par jour)  
 Distance de Colon à Panama City (lac Gatun inclus): 80 km  
 Profondeur minimum : 12,55 m (écluse Pedro Miguel)  
 Dénivellation totale en 3 écluses : 26 mètres  
 Largeur des écluses : 33 mètres  
 Longueur des écluses : 300 mètres  
 Poids d'un battant de porte : 70 tonnes (forme conçue pour flotter)  
 Travaux d'élargissement voté en octobre 2006  
 Fin des travaux d'élargissement : 2015  
 Prix du nouveau chantier : 5,2 milliards de dollars



### Histoire du canal

Je ne vous détaillerai pas l'histoire du canal que tout le monde connaît. Cette construction est la plus connue au monde. Pour les grandes lignes, il suffit de savoir que le Canal est une idée qui a déjà été évoquée au seizième siècle. Charles Quint rêvait de raccourcir la route des navires marchands vers le Pérou, et ce, dès 1534. Il fallut attendre 1880 et l'audace française pour tenter de réaliser un passage au sein de l'Amérique centrale. Les maladies et la corruption eurent raison de ce projet. La reprise de flambeau par les Américains fut une totale réussite. Le canal fut construit sous la direction de George Washington Goethals. Pour la petite histoire, ce Monsieur était Belge. Du moins d'origine, car aux yeux du monde, il portera l'étiquette américaine. N'empêche que ses parents étaient des immigrants venus de Stekene en Flandre (Belgique). Son père se nommait Johannes Baptista Goethals, charpentier de métier, et sa mère, Marie Le Barron.

### Topographie et fonctionnement du canal

L'isthme de Panamá est orienté de telle manière que l'extrémité du canal côté Pacifique est au sud-est de l'extrémité côté Atlantique. Ainsi, les bateaux qui passent le canal remontent dans l'est. Les trois premières écluses mènent les navires à 26 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le canal est donc composé :

- de trois écluses d'un dénivelé de 9 mètres, chacune, côté atlantique,
- du lac Gatun
- de trois écluses, côté pacifique.

Les écluses côté atlantique se nomment « Gatun » et les écluses côté pacifique sont celles de Pedro Miguel et de Miraflores.

Entre 1907 et 1913, la construction du barrage Gatun sur la rivière Chagres a donné naissance, à l'époque, au plus grand lac artificiel au monde soutenu par le plus grand barrage au monde. Ce record est aujourd'hui supplanté par le lac Volta au Ghana avec 8500 km.

Le lac Gatun couvre une surface de 425 km. Il contient 5,2 km d'eau, ce qui correspond au débit annuel de la rivière Chagres. L'eau du lac est bien évidemment utilisée pour le fonctionnement des écluses. Cette région avant d'être un lac était constituée de monts et de vallées. Les sommets sont devenus des îles dont la plus étendue est l'île Barro Colorado qui abrite le célèbre Smithsonian Tropical Research Institute.

### *Les coupes du lac Gatun*

Entre les îles, un chenal balisé en eau profonde guide les 14000 navires qui transitent chaque année dans le canal. Ce chenal, nommé la « coupe Gaillard », se dirige vers le sud depuis les écluses de Gatún, puis vers l'est en direction du Pacifique. Un raccourci appelé la « coupe Banana » trace entre les îles, un chemin qui permet aux plus petits bateaux d'éviter le trafic des cargos. Mais ce chemin de traverse est malheureusement fermé pour cause d'égagement en janvier 2010. Il sera à nouveau opérationnel dans plusieurs semaines.

### *Travaux d'élargissement et trafic du canal*

Le canal de Panama, presque centenaire, ne correspond plus aux grands navires d'aujourd'hui. Ces derniers doivent, soit limiter leur taille, soit abandonner l'idée d'exploiter ce raccourci. Les grands superpétroliers ont choisi de s'en affranchir. Leur taille les limite à tourner entre un ou deux océans, ou leur impose le passage du Cap Horn.

En octobre 2006, les Panaméens ont voté, lors d'un référendum, en faveur de l'augmentation des capacités du canal de Panama. Il s'agit de la mise en place d'une nouvelle écluse en parallèle des anciennes. Avec cette ouverture, les spécialistes prévoient qu'il faudra une nouvelle alimentation au lac, et faire monter les eaux de 3 pieds environ. En réalité on ne connaîtra les nouvelles capacités du lac qu'après réalisation de ce deuxième chantier. Ainsi, les portes des anciennes écluses devront être rehaussées.

En prévision de ce nouveau trafic, la société du canal procède également à l'élargissement de la « coupe Gaillard » dans le lac Gatun. Toutes les îles voient leurs angles rognés à coup de dynamite. Cela permettra le croisement des plus gros cargos. Actuellement, ces derniers doivent composer avec les courbes parfois serrées du chenal et dans certains endroits ils ne peuvent passer si un confrère est déjà engagé. Pour cette raison, la circulation des navires est alternée. C'est dommage, car les écluses fonctionnant par paires et en parallèle pourraient accepter un trafic dans les deux sens. Actuellement, les navires dans le sens Pacifique-Atlantique passent du matin très tôt à la fin de la matinée. Les navires dans le sens inverse passent l'après-midi et jusque dans la nuit.

Les navires de moins de 38 mètres et, à fortiori les plaisanciers se faufilent entre les deux trafics.

### *Affluence et crise économique (situation en 2010)*

Avec la crise économique, l'affluence des cargos a baissé légèrement. Au cours de 2009 des cargos à peine chargés de containers traversaient. Début 2010, l'amorce d'une reprise est en cours et les cargos sont de plus en plus chargés.

### *Les écluses*

Les dimensions des écluses actuelles déterminent la taille maximum des navires en transit. Avec la construction d'une troisième écluse, les dimensions des « Panamax » pourront être revues à la hausse.

Dimensions de la future écluse:

Longueur : 427 mètres

Largeur : 55 mètres (le dernier paquebot « Oasis of the seas » mesure 63 mètres de large!)

Profondeur : 18,3 de profondeur

La nouvelle écluse devrait être disponible en 2015. Le coût prévu du chantier est de 5,2 milliards de dollars. Un investissement qui doit éviter la saturation du canal, et qui permettra sans doute la conception et la généralisation de gigantesques cargos.

Fonctionnement des écluses :

Chaque chambre utilise 101 000 mètres cubes d'eau. L'eau entre par gravité par un réseau de conduites sous chaque chambre. Les navires sont tractés par de petites locomotives appelées mulas (soit « mules », d'après ces animaux utilisés traditionnellement pour tirer des barges) sur des rails disposés sur les murs des écluses. Les plus petits bateaux ne travaillent

pas avec les « mules ». Les amarres sont tenues à la main par les « guides liners » du canal. A charge de ceux-ci de suivre le rythme du passage d'une écluse à l'autre au pas de course dans les escaliers façonnés au sommet des écluses. Voici un métier qui tient en forme!



## ***Infos et conseils pour les candidats au passage du canal de Panama.***

### ***A l'approche du canal.***

Lorsqu'un voilier, candidat au passage du canal arrive à Colon, l'équipage se posera quelques questions essentielles.

- Vais-je accomplir les formalités depuis le Flat ou depuis la marina de Shelter bay?
- Une question annexe sera de savoir de quel côté du canal le bateau sera caréné ?
- Prendrai-je un agent ou vais-je accomplir les formalités moi-même ?
- Quel est le prix d'un transit (en 2010)
- Comment réunir l'équipage nécessaire au passage ?

Nous avons choisi de passer par un agent, de préparer le bateau à Shelter bay marina et de recourir aux services d'un équipier « pro ».

C'est la solution la plus confortable, la plus simple, mais certes la plus onéreuse.



### ***Flat ou Shelter Bay ?***

#### ***Le Flat***

Ne revenons pas sur le fait que le Yacht Club de Colon n'existe plus. La disparition date de 2009 et de ce fait, Shelter Bay se trouve dans une situation de monopole. Les locaux rêvent qu'un Yacht club public ouvre à nouveau ses portes. Il paraîtrait que la première pierre d'un nouveau projet serait posée au printemps 2010 ? Rien n'est certain, ce qui l'est c'est que les marins doivent composer avec les circonstances telles qu'elles se présentent au moment de leur passage.

Sur le flat, il est encore possible de préparer le passage du canal. Pour ceux qui choisissent, cette solution, le numéro de téléphone de Tito, sera extrêmement utile. Selon l'humeur de la police, il n'est plus toujours possible de quitter son bateau en annexe pour se rendre à terre. Un seul ponton permet de débarquer. Il est sous la houlette de Tito, qui tente de mettre en place un système de navette. Il envoie un marinero chercher les équipages en lancha. Prix du trajet : 15 dollars quel que soit le nombre de personnes embarquées. Du quai, il faudra impérativement prendre un taxi pour se rendre en ville.

Les bateaux qui choisissent de rester sur le flat (il y en a tous les jours entre 1 et 5), sans se rendre à Shelterbay, sont planifiés pour le canal en quelques jours à peine. L'agent mesureur vient dans les 24 heures. Puis le paiement à la City bank déclenche le rendez-vous. En janvier 2010, les bateaux passent au bout de 2 à 4 jours d'attente sur le flat. Il ne faut pas envisager de rester sur le flat et de faire tranquillement ses approvisionnements.

## A Shelterbay

### Contacts

info@shelterbaymarina.com  
 dave@shelterbaymarina.com  
 Russ@shelterbaymarina.com  
 tél : 00 507 6781 6631  
 Bureau ouvert de 7h45 à 16h15

Ecrivez et réservez votre place sur le chantier, vous obtiendrez une réponse à vos courriels dans les 24 heures. Russ est le patron de Shelterbay, je le mets systématiquement en copie des mails adressés à Dave. Lorsque ce dernier est en vacances, Russ répond aussi promptement.



### Places à quai à Shelterbay

Gabriel est le « dock master » de la marina. Il ne sert pas à grand chose de réserver à l'avance sa place à quai. Ils ont pour politique de ne refuser personne. Ils comptent sur un grand « turn over ». Lorsqu'il n'y a plus de place à quai, la direction de la marina laisse néanmoins entrer les bateaux (du jamais vu!). Les bateaux s'ancrent au-delà des quais, amarrés par l'arrière dans la mangrove. Cette place coûte moitié prix d'une place à quai. On peut néanmoins écrire à Russ pour le prévenir d'une arrivée en marina.

### Procédure

A l'approche de la marina, appelez Gabriel sur le canal 74. N'hésitez pas à réitérer vos appels. Ne doutez pas de votre installation VHF. Gabriel n'est pas dur de la feuille, il est seulement TRES occupé.

Commentaire : je ne sais combien de temps, ils parviendront à gérer les entrées et sorties de la sorte. Il apparaît aux nouveaux venus que l'organisation tient plus de la cacophonie que de l'ordre. Cependant, nous nous apercevons chaque jour que cela fonctionne. Les bateaux entrent et sortent et finissent par trouver une place...

### A savoir

Les tarifs sont dégressifs à partir du septième jour.  
 (prix à titre informatif, en janvier 2010, 0.66 dollar du pied au-delà de 7 jours pour moins de 50 pieds)

## Le chantier de Shelterbay

Dave s'occupe des réservations sur le chantier.

Nous avons pris contact avec Dave 3 mois avant de nous présenter à Colon (avec rappel un mois avant et confirmation 15 jours avant). Nous lui avons demandé de commander la peinture antisalissure par mail. Il a exécuté la commande sans nous demander le moindre acompte. (Il faut 6 semaines pour faire venir les pots). Arturo (voir fin d'article) de West Marine est moins cher, mais il faut payer à l'avance et il n'est pas toujours aisé d'envoyer un mail avec son numéro de carte bancaire.

### Travaux sur le chantier

Nous avons fait une liste claire des travaux à exécuter à terre (une équipe pour nettoyage et peinture de la coque). L'équipe travaille consciencieusement. Le grutier se nomme Victor, il est l'homme de la situation qui, sous les ordres de Dave, chapeaute l'équipe à terre.

### Confort :

- Un service de bus quotidien (sauf le dimanche) est gratuit le matin et payant L'après-midi (4 dollars aller, 8 dollars aller-retour)
- La piscine, le jacuzzi, rien de tel après une journée au chantier que de se détendre dans le bain à bulles. Ça change toute l'atmosphère de vos journées.
- Les salles de bain privées de Shelterbay sont d'un grand confort et d'une propreté irréprochable.
- Le wifi est d'assez bonne qualité sur les pontons. Une salle informatique climatisée permet d'accéder à du haut débit. Le prix est de 10 dollars par semaine par abonnement.
- L'eau est gratuite.
- Possibilité pendant le carénage de prendre une chambre d'hôtel dans la marina (réservation à l'avance)

### Bémol :

- La carte du restaurant de shelterbay n'offre pas une variété extraordinaire, la cuisine est ordinaire et le service traîne les sandales.
- La direction de la marina « taxe » tous les services externes de 30 dollars. Ainsi, un mécano, un peintre ou Tito doivent verser 30 dollars à chaque fois qu'ils mettent le pied sur un quai. Pratique prohibitive que nous espérons voir changer dans les années à venir...
- Les frais sont répétitifs, en plus de la taxe de 30 dollars sur les services extérieurs, la marina charge 20 dollars, pour tout

colis qui transite par le bureau de réception. La marina s'occupe de remplir les bouteilles de gaz, et les bidons d'essence et de gasoil. Il vous en coûtera 8 dollars par aller-retour en plus du prix du gasoil ou du gaz.

- Le ponton gasoil est une barge installée dans le chenal d'entrée. Il faut prendre rendez-vous à l'office de la marina la veille. Il faut s'armer de patience, surtout les jours où la barge part pour réapprovisionnement : on sait quand elle s'en va, mais pas quand elle revient!

### Une règle:

Prenez les devants et prévoyez de faire le plein quelques jours avant votre départ. Cela évitera que vous soyez obligés de partir sans faire le plein au cas où la barge ne viendrait pas de la journée (cela arrive!). La marina n'est pas maître de la livraison de gasoil, elle dépend de la seule société capable d'assurer ce service au Panama. La marina souffre de cet état de monopole qui ne lui donne aucune marge de manoeuvre, aucune pression possible afin que la société pourvoyeuse respecte ses engagements et ses livraisons.



## Agents du canal et Tarifs

Certains marins font les formalités eux-mêmes.

Les agents que nous avons rencontrés ne sont pas des agents officiels du canal. Tito que tout le monde connaît, travaille depuis 10 ans avec les marins. Il est souvent débordé par le succès et comme un peu tout le monde en Amérique centrale, il est désorganisé, mais tout finit par arriver à temps. Avec le nombre croissant de plaisanciers traversant le canal. Tito ne pourra pas, seul, gérer le flot. D'autres « agents » s'installent. Certains se proposent en « taxi-service », ils sont alors moins chers. Ils vous mènent partout où vous devez vous rendre pour les formalités, par contre, ce sera à vous de vous débrouiller et de trouver, les lignes et les pneus nécessaires pour la traversée, ainsi que de penser à tous les points de passages obligés dans les administrations, ainsi que de trouver les « tiendas » où vous ferez les dizaines de photocopies et photos, une foule de détails dont les agents vous dédouanent.

Tél Stanley : 447-6680 ou 6680-7971

Tél Tito : 6463-5009

tél Manuel (taxi service) 6461-9221

d'autres « agents » s'installent tous les jours, vous ferez votre choix le jour venu.

Les trois personnes précitées offrent des tarifs différents et des méthodes de travail radicalement différentes également.

### - Manuel

Il est plutôt un taxi, qui vous mènera partout, il vous fera payer les trajets, et se payera ainsi. Par contre, il ne vous facilitera pas la tâche pour acquérir les défenses supplémentaires et les amarres. Vous le payerez moins cher que les deux autres, mais vous payerez plus cher vos amarres et vous n'aurez pas de pneus. Quant aux « hands liners », les équipiers supplémentaires, ils vous coûteront 100 dollars voire, 120 dollars. Le calcul est à faire pour voir si vous y gagnez vraiment.

### - Stanley vous demandera une somme ronde sans retour.

Par exemple, il vous demandera entre 1050 et 1200 dollars pour le passage. Il payera tout, les formalités, le passage du canal et la caution. Par contre, vous ne récupèrerez pas la caution. Son service est irréprochable. L'arc World a fait appel à ses services pour le passage des 35 bateaux.

- Tito (ses tarifs sont mentionnés en détail ci-dessous). En plus des tarifs vous payerez le canal 1500 dollars, dont vous récupèrerez, après le passage, entre 800 et 900 dollars (caution), selon la taille de votre bateau. Si vous faites le calcul, vous payerez en tout 1500 dollars plus 270 dollars moins 900 dollars. Addition au bout du compte : 870 dollars.

### Tarifs de Tito :

- Services : 100 dollars (tous les trajets en taxi sont compris, ainsi que les allers et venues de Tito... Lors des trajets pour effectuer les formalités, Tito vous demandera si vous avez des courses à faire et



- vous mènera partout où vous le désirez dans Colon)
- 4 Amarres et venue des inspecteurs du transit : 60 dollars
  - Pneus : 3 dollars l'unité
  - Visa touristique : 15 dollars par passeport
  - Check-in check-out : 50 dollars

#### **Petit truc à savoir :**

Un visa touristique vous permet de faire un « check out » en toute tranquillité AVANT de passer le canal. Les formalités de douanes en vue de votre prochaine destination sont accomplies pour le bateau. Par la suite, vous pourrez néanmoins rester tranquillement côté Panama City ou aux Perlas (à condition de ne pas rester plusieurs mois ! Il ne faut pas abuser des bonnes choses !). Il vous suffira au moment de partir de Panama City de faire tamponner vos passeports pour la sortie des personnes.

Pour le visa touristique, il faudra 2 photos par personne. Un « Chinois » juste en face de l'immigration se charge de vous prendre en photo et de les développer rapidement (5 dollars pour 4 photos). Si vous prenez un « agent » tel Tito, il règlera ces détails pour vous et avec vous.



### ***Tarifs du passage***

- 1500 dollars pour tout navire inférieur à 50 pieds
- 1750 dollars pour tout navire supérieur à 50 pieds et jusqu'à 80 pieds.

Le paiement du passage se fait à la City Bank EN ESPECES. Le tarif comprend une caution qui est aux alentours de 900 dollars. Cette caution est majorée ou minorée selon la taille de votre bateau afin de garder ce chiffre rond de 1500 dollars. Ainsi pour notre bateau qui a été mesuré 45 pieds, le prix du passage est de 650 dollars et la caution de 850 dollars. Cette dernière est rendue par les autorités du canal après votre passage. Soit en espèces en 15 à 30 jours, soit en chèque envoyé à votre adresse, soit en virement international de banque à banque (ce dernier inflige une retenue de frais bancaires de 25 à 60 dollars selon les banques).

### ***Les formalités pour le canal : pas à pas***

- Après prise de contact avec l'agent, vous vous rendez dès le lendemain à la capitainerie, qui vous inscrira dans l'agenda des inspecteurs.
- L'inspecteur viendra dans les 24 heures mesurer votre bateau. Les amarres de location doivent être sur le pont au moment de sa venue. Vous devrez également hisser le pavillon Q pendant les mesures. Vous l'abaissez après le départ de l'inspecteur.
- Dès que vous êtes en possession des papiers signés par l'inspecteur et votre numéro d'identification, vous vous rendez à la City Bank, là vous laissez la somme due au canal. Dans la journée vous téléphonez aux autorités du canal pour prendre rendez-vous.

Tél. : (507) 272-4202

Vous conviendrez avec votre interlocuteur de la date de passage de votre bateau.

- La veille de votre passage, vous devrez téléphoner aux autorités du canal.

Toujours à ce même numéro : (507)272-4202.

Vous recevrez confirmation de votre passage ainsi que l'heure de rendez-vous sur le Flat F avec le pilote. En général, les autorités du canal prennent une marge pour être certains que vous y soyez.

- Au jour de votre passage, il est impératif, lorsque vous serez sur le Flat, de garder la VHF allumée et d'y faire une veille, les autorités du canal sont susceptibles de contacter les bateaux planifiés pour le jour même sur le canal 12 en cas de changement d'horaire. Je vous conseillerais d'ailleurs d'appeler le numéro précité avant de quitter la marina et là vous aurez votre horaire de passage précis et ajusté selon les circonstances du jour.

Lors de la préparation administrative, vous devrez également vous procurer quatre amarres de 125 pieds de long (soit 38 mètres), terminées par une boucle de noeud de chaise de 3 pieds de diamètre (1 mètre). Vous vous nantirez de pneus en tant que défenses. Pour un 45 pieds, 10 pneus en plus des défenses habituelles sont conseillés.

Vous vous assurez que toutes les formalités d'entrées ont été effectuées, ainsi que de la validité de votre « cruising permit ».



### *Les équipiers: les trouver ou les choisir?*

Les autorités du canal, imposent qu'il y ait à bord 4 équipiers en plus du capitaine et du « transit adviser». Cette disposition est souvent prise comme une contrainte par les équipages candidats au passage. Cependant, après deux passages, nous pouvons vous dire que l'équipe à bord n'a rien à voir avec des figurants. Il ne suffit pas d'avoir à bord 4 personnes, il faut qu'elles aient un minimum de sens marin, une compréhension rapide de ce qu'il convient de faire dans les écluses. Les "bonnes âmes" se présentent le plus souvent d'elles-mêmes, ce sont des copains de bateaux qui veulent faire leurs dents sur votre bateau avant de passer le leur, ou alors, des « touristes » curieux de savoir comment ça se passe. Assurez-vous de l'expérience des équipiers, ils auront au bout de leurs bras, tout l'avenir de votre voyage, ne l'oubliez pas!

Les équipiers ne sont pas difficiles à trouver, ce sont les compétences qui le sont.

Afin d'assurer le bon fonctionnement du voyage, nous avons loué les services d'une aide de Tito. Edgard a 5 ans d'expérience, nous n'avons pas regretté son aide. A bord du bateau, duquel nous étions à couple, les équipiers n'avaient pas d'expérience, et n'ont pas su retenir les bateaux dans les rafales de vent. Les bateaux se sont mis de travers dans l'écluse, mais le calme et l'expérience des pilotes conjugués au professionnalisme de notre équipier ont permis de redresser la situation.

Autres avantages de payer un équipier « pro » :

- Panaméen, il comprendra à la lettre tout ce que le pilote dira (pas de problème linguistique). En général, ils se connaissent depuis plusieurs années, ce qui favorise d'autant le dialogue.
- En prenant un équipier de Tito, à la fin du voyage, vous lui rendez les pneus et les lignes. Vous n'aurez pas à les traîner pendant des jours avant de savoir qu'en faire à Panama City.

Tarifs des aides proposées par Tito ou Stanley : 75 dollars

Attention payer quelqu'un n'est pas gage de son expérience. A la marina, les services des marins ou copains des hôtessees sont facturés 120 dollars. Il faudra vous assurer qu'ils connaissent leur travail.

Equipage sur L'Etoile de lune lors de son passage :

- Dom le capitaine à la barre
  - Quatre équipiers (dont un « pro ») : deux par amarres
  - Nat le mousse aide à tout (faire la cuisine, servir rafraîchissements et les repas, faire les photos... et aux écoutes lors de mise à couple)
  - Les deux pilotes.
- Rien de trop...



## *Le passage du canal*

### *Minutage d'un passage*



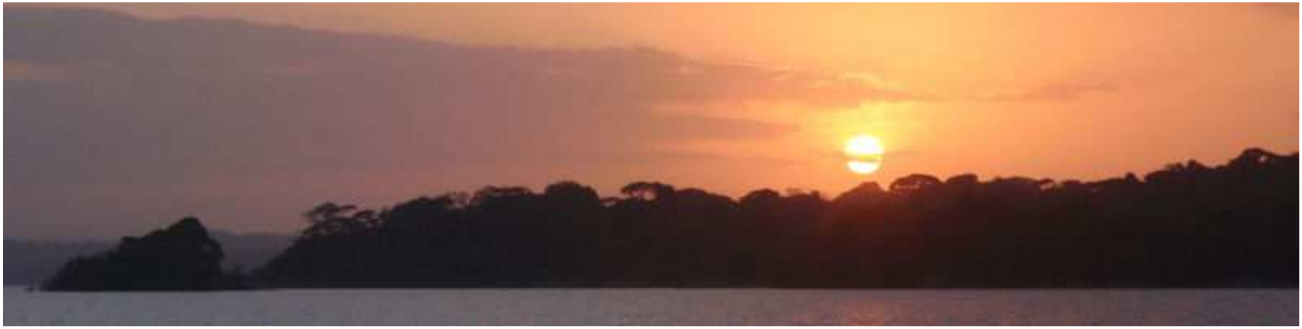
## Jour 1

- Arrivée des équipiers à bord.
  - Ancrage entre 12 heures et 14 heures sur le Flat F (zone d'attente sous la tour de contrôle du canal).
  - Attente du Pilote. Veille VHF sur le canal 12 (on en profite pour apprécier la valeur des équipiers, rangement des amarres sur le pont, vérification des noeuds de chaise et des protections sur panneaux solaires, défenses en place, encas du soir est préparé, offrir à boire aux équipiers ...)
  - Arrivée du « transit adviser » (nous le nommerons « pilote ») en général entre 17 h et 18 h 30 (avec possibles retards ou avances selon trafic du jour).
  - Lever l'ancre et navigation vers la première écluse dans le chenal d'accès balisé (repas du pilote et de l'équipage).
  - Arrivée devant les écluses (attente du passage). Le bateau reste moteur allumé, attention au trafic de cargos dans les deux sens et au courant.
  - Mise à couple des bateaux qui passent ensemble (3 maximum, la plus forte motorisation au centre).
  - Arrivée à couple à hauteur des couloirs d'accès aux écluses.
  - Envoi des toulines. Les équipiers attachent les toulines au noeud de chaise de leur amarre. « Guide liners » (nous nommerons ainsi l'agent du canal qui réceptionne l'amarre) et équipiers sont reliés par l'amarre.
  - Avancée à petite vitesse vers la première chambre. Le « guide liner » marche le long du quai, amarre en main.
  - Amarrage du bateau dans l'écluse.
  - Fermeture des portes.
  - Montée de 9 mètres par écluse (1 m par minute), reprises d'amarres au rythme de la montée par l'équipier. Le remous dépend du poids des bateaux dans l'écluse. Si vous passez en même temps qu'un cargo, plus celui-ci sera chargé, plus le remous sera important.
  - Ouverture des portes.
  - Mise en marche des bateaux devant (remous dû au fonctionnement des hélices).
  - Les amarres restent sur les taquets, le « guide liner » reprend sa « petite marche » en parallèle du bateau vers la seconde écluse
- (Répétition du passage dans les deux autres écluses, durée approximative du passage : 3 heures).
- Sortie vers Gatun : les bateaux se séparent à la sortie de la troisième écluse et se dirigent vers la bouée d'amarrage pour la nuit.
  - Deux bouées (possibilité d'amarrer 4 bateaux).
  - Dormir vite !

## Jour 2

- Se lever tôt, le pilote arrive entre 6 h et 6 h 30.
- Désamarrage de la bouée, et départ immédiat vers l'écluse de Pedro Miguel.
- 25 milles à parcourir en 4 heures, voire 4 heures 30 (petit déjeuner copieux de l'équipage au complet). Vitesse moyenne requise 6.5 noeuds.
- Arrivée devant Pedro Miguel, mise à couple des bateaux.
- Arrivée à couple à hauteur des couloirs d'accès aux écluses.
- Envoi des toulines. Les équipiers attachent les toulines au noeud de chaise de leur amarre.
- Avancée à petite vitesse vers la première chambre. Le "guide liner" marche le long du quai, en parallèle avec les bateaux, amarre en main.
- Amarrage du bateau dans l'écluse.
- Fermeture des portes.
- Descente à 9 mètres (1 m par minutes), lâchés d'amarres au rythme de la descente par l'équipier.
- Ouverture des portes.
- RECUPERATION des amarres, les bateaux restent à couple sur un mille qui sépare la première écluse de Miraflores (en profiter pour mettre le repas et les boissons à disposition des équipiers, une sorte de formule "help yourself).
- Entrée à couple dans les deux dernières écluses.
- Même opération que dans Pedro Miguel.
- Ouverture des portes sur le Pacifique (durée approximative du transit 2 h 30 à 3 heures)
- Les bateaux se séparent... Les bateaux sont libres dans le Pacifique !

Juste après le pont des Amériques sur bâbord, le yacht-club possède plus de 50 bouées d'amarrage. Très peu d'entre elles sont libres.



## *Huit conseils pour un passage en toute quiétude*

1) Offrez votre aide à un bateau ami avant de passer votre propre bateau. Cela permet d'acquérir l'expérience nécessaire, mais aussi de démystifier ce passage et de comprendre le rôle de chacun à bord ainsi que le fonctionnement du canal. Vous serez d'autant plus relax pour passer le vôtre.

2) Ecoutez et exécutez A LA LETTRE les ordres du pilote. Ils sont clairs, simples, il suffit de suivre ! (ils parlent l'anglais ou l'espagnol au choix).

### 3) RESTEZ CALME

Il n'y a pas de quoi s'affoler, tout se passe en bon ordre. Un bateau bien préparé est le gage d'un passage réussi. Veillez à ce que le pont soit clair, que les taquets soient libres et les amarres claires. Ne cédez en aucun cas à la panique est mauvaise conseillère. Lors de passage à couple, occupez-vous de ce qui se passe sur VOTRE bateau! Et tout ira bien.

### 4) Fuyez radio ponton

Ce fut le mot d'ordre à bord de L'Etoile de Lune aux Canaries avant de traverser l'océan. Il reprend du service ici. Sur les pontons les marins adorent jouer à se faire peur, à raconter l'histoire la plus rocambolesque sur le passage du canal. Le risque zéro n'existe nulle part, il y a toujours des circonstances qui font que le dérapage peut arriver. Mais en règle générale avec les trois premiers conseils, une majorité de bateaux passent correctement le canal.

5) Lors de l'inspection et du mesurage de votre bateau, vous direz à l'agent du canal que votre bateau est capable de soutenir une allure de 8 noeuds (si vous dites moins vous payerez plus).

### 6) RENDRE LES TAQUETS ACCESSIBLES

L'un des facteurs de réussite du passage est l'accessibilité et la résistance des taquets. Nos bateaux sont conçus pour supporter leur propre poids, mais pas celui de deux, voire de trois bateaux. La sensation des forces exercées dans les écluses dépendra de la préparation et de la construction de votre bateau. Des taquets fondus dans la masse d'une coque en acier ou en aluminium souffriront moins que ceux d'un bateau en plastique. Si possible, renforcez la résistance des taquets.

En tout état de cause, rendez les taquets accessibles. Rien ne doit encombrer le passage des amarres. Nous avons démonté les panneaux solaires et enlevé les bidons et bouées de secours de l'environnement des taquets. Afin de rendre clair le passage sur le pont, nous avons ôté les écoutes de génois.

Un contre-exemple fut le bateau avec lequel nous sommes passés. Son taquet, placé en contre-bas, sur la jupe arrière était entravé par un siège en bois et un BBQ ce qui a ralenti considérablement la manoeuvre.

### 7) IL EST IMPORTANT DE NE PAS RATER LE CRENEAU.

Lorsqu'au petit matin du deuxième jour, le pilote monte à bord, il demande d'un petit sourire entendu :

« à combien va le bateau ? »

Cette fois, la réponse doit être précise et sincère ! Car il pourra planifier le passage dans les écluses en conséquence. Pour les plus lents, il contactera très tôt le matin les autorités pour éventuellement repousser de quelques heures le rendez-vous devant l'écluse Pedro Miguel. Parfois certains pilotes autorisent de mettre les voiles, pour aider une cylindrée trop faible de moteur in-bord. Ils le faisaient surtout en empruntant « la route banana » (dans le sens Colon-Pacifique, le vent est portant). Mais ne comptez pas dessus, tous les pilotes ne sont pas à l'aise avec cette méthode qui est interdite dans le règlement du canal. En général, ils préfèrent reporter le rendez-vous aux écluses...

En tout état de cause, il est préférable d'arriver aux écluses à l'heure planifiée par les autorités du canal. Celles-ci tentent de faire passer les voiliers entre deux flux de cargos et permettent aux voiliers de ne pas se retrouver avec des monstres dans leur écluse. Ce qui favorise des manoeuvres plus faciles. Plus l'écluse est chargée, plus les remous sont importants. Afin d'arriver dans les temps, une moyenne de 6.5 noeuds est en général demandée. La coupe Gaillard s'étend sur 25 milles.

### 8) PAVILLON DE COURTOISIE, un détail qui peut froisser les susceptibilités...

Par respect des lois panaméennes, les drapeaux abîmés sont remplacés (il existe un jour spécial au Panama où tous les vieux drapeaux sont brûlés). A bord de Riga 2, le pilote disait préférer ne pas voir de drapeau qu'un drapeau déchiré ou sale. Lors du passage des navires, la loi panaméenne sur les couleurs du pays est strictement respectée. Que vous soyez de gros

tonnage ou de petite envergure, un drapeau ce n'est pas ce qu'il y a de plus cher et il témoignera de votre courtoisie...



## *Préparation du bateau et de l'équipage*

1) Protégez votre bateau :

- Recouvrir les panneaux solaires de matelas et de tout ce qui les protégera des toulines envoyées par les « guides liners » du canal. Attachez l'éolienne, elle ne doit pas tourner.

(Touline : petit cordage servant à halier une aussière dont le bout est lesté).

- Ne lésinez pas sur les défenses, vous louerez des pneus pour 3 dollars. Alternez-les avec vos défenses. Afin de ne pas abîmer votre coque entourez les défenses de tee-shirt (même s'ils sont déjà couverts, vous jetterez les vieux tee-shirts après) Les pneus fournis par votre agent sont enrobés dans des sacs plastiques.

2) lorsque le pilote monte à bord, lui demander que les toulines soient envoyées à l'avant sur le pont.

- A l'entrée, le pilote demandera aux guides liners d'envoyer comme précité.

- Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, tous les équipiers (réceptionneurs de toulines) doivent se tenir à l'avant du mât. Les « guides liners » viseront ainsi le pont et pas les panneaux solaires ou l'éolienne! A charge de l'équipier arrière de récupérer la touline et de revenir rapidement à l'arrière. Il exécute un noeud de chaise dans le noeud de chaise de l'amarre et le tour est joué. (Idem pour l'avant mis à part qu'il reste où il est!)

- Le noeud de chaise de l'amarre doit mesurer 3 pieds de diamètre (ne pas oublier que les bites d'amarrage sont conçues pour cargos).

3) Préparez les amarres, posez-les bien en cercle, démunies de tout noeud sur le pont à côté de l'équipier en charge de récupérer ou de lâcher les amarres. Lors de la récupération des amarres avant descente ou montée, il faut les sécuriser promptement sur le taquet. Plus le vent souffle, plus la vigilance est de mise pour le bateau au vent. Dans les écluses de Miraflores, le vent vient souvent de travers, le bateau au vent doit veiller à ne pas trop lâcher les amarres, sinon la punition immédiate est d'envoyer le bateau sous le vent près du mur (!)

4) Dégagez le pont et les passe-avant, ainsi que tout l'environnement des taquets afin que les manoeuvres ne soient jamais entravées.

5) Si vous passez à couple d'un bateau. Prévoyez en plus des amarres louées pour le passage des écluses, des amarres en suffisance afin de vous « ficeler » efficacement au bateau qui vous accompagnera. (Amarre avant, arrière et des gardes...). Les amarres doivent être de dimension suffisante, pour garder les bateaux à couple ! Les pressions et forces en présence nécessitent plus que de « simples ficelles », veillez à être équipés! Au moment de la mise à couple, les haubans ne doivent pas « tricoter ». Ne placez donc pas les mâts parallèles les uns aux autres, mais en décalage.

Eoliennes:

S'il n'y a qu'une seule éolienne dans la flottille, il peut être intéressant de la mettre au centre, pour la protéger des toulines. Par contre, lorsqu'il y a une éolienne par bateau, il faudra les mettre à l'extérieur. **ET NE PAS OUBLIER DES LES ARRETER** dans les écluses.

6) Au moment du tir de touline, suivez le cheminement de celle-ci afin de ne pas la recevoir sur la tête. Ne tentez pas de l'attraper au vol, laissez-la atterrir sur le pont. Le choc n'est pas tendre, mais les coques sont capables de supporter cela.

7) Munissez-vous de gants et gardez-les, le temps des manoeuvres.

9) **RAPPEL** : Assurez-vous que les équipiers embarqués connaissent leur travail. (Nous sommes passés à couple d'un bateau dont les équipiers ne connaissaient pas le cheminement des amarres (hors des balcons, et non par dessus les filières... un tas de détails qui comptent). Une leçon vite et bien apprise avant le passage vaut mieux qu'un cafouillage en pleine action.

10) Dans le lac Gatun

Vous serez, soit placés à la bouée, soit à l'ancre.

Le pilote vous expliquera comment vous placer sur la bouée, vous ne la prendrez pas à l'étrave comme vous en avez l'habitude, mais vous vous mettrez à couple de la bouée qui accueillera deux bateaux en parallèle.

A l'ancre, vous la relèverez avant l'arrivée du pilote afin de vous assurer qu'elle n'a pas été prise dans les végétaux qui tapissent le fond du lac. Vous aurez peut-être à manoeuvrer quelque temps avant de vous dégager.

#### 11) Intendance et repas des Pilotes :

Il faut prévoir un repas du soir pour le pilote de Colon, un petit déjeuner et repas de mi-journée pour le Pilote qui monte à Gatun.

A moins d'être nombreux à bord et d'avoir un cuisinier dont on n'ait pas besoin comme équipier, préparez à l'avance des repas qui puissent se manger froid ou qui ne nécessitent pas de faire de longue cuisine. Le pilote qui monte à Colon, mange en général, entre le Flat et les écluses. Il y a là, une période d'attente. Le pilote des écluses descendantes partage avec l'équipage le petit déjeuner pendant la navigation au moteur entre la bouée et les écluses, puis il demande de manger dans la dernière écluse. Ce n'est pas très pratique. Il faut comprendre qu'on fait beaucoup de choses en même temps, et s'attendre à ce que les repas se passent entre deux amarres à lancer, ou deux portes qui s'ouvrent. Bref, ne prévoyez rien de compliqué et laissez la main libre à l'improvisation. Prévoyez beaucoup d'eau, de sodas à mettre à disposition des équipiers et des pilotes, des friandises à grignoter, une espèce de table ouverte façon "Help yourself"...



## A SAVOIR

1) Le passage est fatigant. Les premières écluses ne se traversent qu'en fin d'après-midi ou à la nuit tombée du premier jour et l'arrivée au Gatun se fait parfois tard.

- Arrivez en forme.

- Se munir d'une lampe éclairante pour bien repérer la bouée dans le lac où il fait très noir !

- Prévoir des chaussures qui ne glissent pas et qui supportent la fiente de Pélican pour l'équipier qui devra sauter sur la bouée du Gatun celle-ci est appréciée des Pélicans qui y laissent des cadeaux en abondance !

- Les équipages ont peu de temps pour dormir. Lorsque le pilote nous quitte, l'équipage se met à table, discute... on va se coucher tard, le pilote du lendemain arrive sur le coup des 6 heures.

2) Dans les écluses montantes (de Colon vers Gatun), le remous de l'eau est important. Veillez à être stables sur le pont et à tenir les amarres fermement.

3) Dans les écluses descendantes (de Gatun vers Pacifique), le remous est perceptible, mais beaucoup moins important que dans celles de Gatun.

4) La vitesse de montée ou de descente est en général d'un mètre par minute. Ce n'est pas lent, mais cette rapidité est tout à fait gérable pour les équipiers. Cette vitesse et gestion peut varier considérablement d'un passage à l'autre, selon que vous passiez ou non en même temps qu'un autre navire, sa charge influencera aussi les remous dans l'écluse surtout au moment où l'hélice de celui-ci se mettra en route. Veillez à ne pas être surpris.

5) Il est important que les équipiers gardent le bateau parallèle aux murs d'écluses, pour cela, il suffit de réguler le lâchez ou la reprise des amarres dès que celles-ci sont sécurisées et tout le long la descente ou la montée, tout en se synchronisant aux autres équipiers.

Gardez vos cinq sens en éveil, sans précipitation et restez concentrés.

**ATTENTION :** dans les écluses de Pedro Miguel et de Miraflores, le vent peut souffler travers au bateau. Il est important que le bateau au vent soit vif et ne laisse pas trop filer les amarres. S'il n'est pas vigilant, les bateaux se mettront en travers de l'écluse et le bateau sous le vent verra le mur de près!

6) Passage à couple de voiliers.

Le bateau le plus puissant sera celui qui guidera l'ensemble de la flotte. En général, les catamarans seront mis au milieu, il sera flanqué à chaque bord un monocoque. Dans ce cas de figure, les « équipiers du catamaran » n'auront rien à faire dans les écluses, seul le barreur devra agir. Dans le cas de passage à deux bateaux, bien évidemment, seuls les équipiers extérieurs auront à travailler. Deux monocoques à couples fonctionneront en parallèle tels des moteurs de catamarans.

Les bateaux se mettent à couple devant l'écluse Gatun (Colon) et restent à couple jusqu'à la troisième écluse de ce tronçon là.

Ils se détachent dans le lac Gatun pour rejoindre la bouée.

Idem pour les écluses côté Pacifique. Les bateaux s'attachent devant Pedro Miguel. Le passage d'un mille entre cette première écluse et Miraflores se parcourt à couple. Lorsque vous amarrez les bateaux, veillez à ce que les mâts ne soient pas parallèles. Il faut impérativement qu'ils soient décalés.

7) Bien que le passage sur remorqueur soit recommandé par les équipes du canal, il peut se révéler scabreux. Il faut à chaque écluse se détacher du remorqueur et recommencer la « mise à couple », selon la hauteur de francs-bords, il peut arriver que cette opération inflige des dommages aux chandeliers... Néanmoins dans le cas où l'on est attaché à une « tuck », il n'y a pas de travail aux amarres, c'est le remorqueur, collé à la paroi de l'écluse, qui se charge d'elles pour les deux bateaux.

8) Dans les écluses passées de jour, il fait chaud ! Vous passez en général entre 11 heures et 15 heures, prévoyez crème solaire écran total, casquette, vêtements légers, mais qui vous protègent, eau...

9) Pas de Pilote, ni de trains pour nous.

Sous 20 mètres, soit 65 pieds, les équipages accueillent à bord un « transit adviser » et non un pilote. Une grande différence entre les deux : lorsqu'un pilote monte à bord d'un navire, il en prend les commandes. Lorsqu'un « transit adviser » prend son service sur nos voiliers, le capitaine et propriétaire reste responsable des manoeuvres. Pour autant, mieux vaut se conformer aux avis et directives des transits advisers !

Concernant les locomotives, celles-ci sont réservées aux navires dépassant 125 pieds (38.7 mètres).

10) Dans les écluses de Colon (montantes) le guide liners nous suit dans les trois écluses, d'où un seul envoi de toulines et une seule récupération d'amarres à la fin.

11) Dans les écluses du Pacifique (descendantes) du fait qu'il y ait un canal entre Pedro Miguel et Miraflores, il y aura largage de toulaine et récupération d'amarre dans la première écluse et nouvelle opération dans Miraflores pour les deux dernières écluses.

12) La montée des pilotes à bord est parfois rock and roll. Il faut se conformer aux directives de l'équipage du bateau pilote. Réduire l'allure et mettre en panne, ce n'est pas vous qui manoeuvrez c'est le bateau pilote qui gère l'approche et l'abordage.

13) Les gros navires (paquebots, cargos, tankers, navires de guerre) passent le canal dans le sens Pacifique-Colon depuis le matin tôt jusqu'en fin de matinée. Les gros porteurs qui vont de Colon vers le Pacifique passent l'après-midi et soirée. Les petites embarcations (voiliers et bateaux moteurs) sont programmées pour le passage « Miraflores » entre les deux trafics.



### *Passage du canal sur internet*

La famille et les amis peuvent suivre en direct le passage des écluses sur le net. Des caméras ont été posées à l'écluse Gatun de Colon et à l'écluse Miraflores côté Pacifique. Les internautes peuvent également suivre l'évolution des travaux des nouvelles écluses prévues pour les « mégas-navires ». Elles devraient être finies en 2015 selon les uns et 2019 selon les autres (?). Pour les bateaux candidats au passage vous n'oublierez pas avant votre passage de communiquer les liens par lesquels on peut vous suivre. Et puis, un bon plan est de faire un bref appel téléphonique devant l'écluse de Miraflores (pour ceux qui ont un cellulaire local ou iridium) afin que la famille soit prévenue du passage.

<http://www.pancanal.com/eng/photo/camera-java.html?cam=Gatun>

pour suivre l'écluse de Miraflores qui se passe généralement de jour (entre 11 heures et 14 heures locale (-5GMT) (-6 Europe l'hiver)

<http://www.pancanal.com/common/multimedia/webcams/viewer-flash/cam-miraflores-hi.html>

page en haute définition qui se met à jour automatiquement



## **DE L'AUTRE COTE**

Sous le pont des Amériques, il y a plus de cinquante bouées d'amarrage appartenant au Balboa Yacht Club. Le prix de la boue est de 0.60 cent/pied. Taxi boat gratuit, Club house avec WiFi gratuit, laverie, etc. Pas de possibilité de réserver une place, ils sont complets. Mais si une bouée est libre, on peut la prendre. "First come, first served".

Plus loin les mouillages de Playita ou de Flamenco sont gratuits en 2010. L'anse de Playita est en travaux, il y aurait un projet de mise en place de bouées(?) Celui de Flamenco côté ville de Panama est au vent avec un fetch important, mais on peut mettre son dinghy au petit ponton au vent de la marina et du yacht Club (en 2010 c'est gratuit, ou le prix d'une "propina" au gardien de la cahute en haut du ponton).

La playita dispose d'un ponton pas très pratique pour les annexes. Il est payant : 30 dollars pour une semaine. Les semaines commencent le lundi. Si vous arrivez un autre jour, on vous fera payer 5 dollars par jour restant de la semaine. Possibilité de faire le plein de diesel, au ponton d'annexe, au prix de 2.90\$/gal avec la Visa si vous payez cash c'est 2.85 dollars (janvier 2010). L'accostage au quai, même le temps de débarquer ses équipiers est payant (21 dollars en 2010). Au même ponton vous pourrez faire le plein d'eau. En face du petit restaurant de Playita vous trouverez un shipchandler : Albernaty.

A terre, le long du causeway, en direction de la marina de Flamenco, vous trouverez des restaurants locaux, plusieurs petits shipchandlers, plus spécialisés dans les articles de pêche que dans l'approvisionnement en pièces détachées des voiliers. Il est facile de prendre le taxi, ils passent fréquemment dans la zone. Le quartier est classé « chic » (donc sécurisé de jour !). Au café « le flamenco » au-delà du Yacht Club de la marina de Flamenco, du wifi gratuit si vous êtes clients. Une autre borne wifi existe à la petite épicerie de Perico (sous les arcades)

La marina de Flamenco est pleine de yachts à moteur. (Sortir le costume et noeud papillon!). Elle est beaucoup plus chère que Shelter bay Marina. Prix en 2010 du pied par jour : 1.75 dollar (au-delà d'un mois prix : 1.50 dollar). Vous pouvez faire le plein de vos bidons d'essence pour l'annexe à marina Flamenco, ainsi que le plein d'eau.

## **INFOS SUPPLEMENTAIRES**

Shelterbay se trouve loin de tout. Un bus gratuit part à 8 heures de la marina pour Quatro Altos, un centre commercial de Colon. Le bus, si on le demande au chauffeur, s'arrêtera ailleurs, dans Colon, et notamment à la « ferreteria » ou à la « Zone libre ». Par contre, il ne reprendra ses passagers que à Quatro Altos. Il est parfois intéressant de prendre le bus le matin et de revenir en taxi, car le bus, bondé, ne permettra pas de revenir avec vos courses.

Les taxis ne connaissent pas toujours shelterbay marina, il faut alors leur demander d'aller à Fort Sherman. Prix de la course 15\$ en 2010.(Prix officiel que les taxis tentent de vous imposer à la hausse!)

Pour les achats de matériel de bateau, vous trouverez peu de choses à Colon, mis à part les batteries à la casa de la bateria. Vous devrez vous rendre à Panama City. Certains partent et reviennent sur Colon en bus, ils ont peu de temps sur place et doivent de toute manière dès l'arrêt du bus de Panama City prendre un taxi pour se rendre aux divers magasins cités ci-dessous. Il est plus avantageux de se partager un taxi à deux équipages. Si vous demandez ce service à la marina, il vous en coûtera 170 dollars pour la journée. Par contre, en négociant avec certains taxis vous pourrez faire baisser le prix. Un prix avantageux se situera autour de 80 à 90 dollars pour la journée.(Dans ce cas nous ajoutons 10 dollars de propina et lui offrons le déjeuner de midi)

### **Quelques numéros de téléphone utiles :**

Samuel : 64368055 (accepte les tarifs précités, passe la journée avec vous à Panama City, connaît bien les magasins, mais n'est pas toujours joignable)

Juni : 6462-4448 (Il est de bon service sur Colon. A voir s'il accepterait de faire Panama City?)

Bendecido : 6958-4133 (il est cher, mais il répond aux appels)

Pour des raisons évidentes de sécurité, il est bon de ne pas faire l'économie d'un taxi.

## ***APPROVISIONNEMENT COTE COLON***

Le bus de Shelterbay vous emmène chaque jour au "Rey" de quatre altos. Un centre commercial, où vous trouverez un supermarché et des boutiques en tout genre. Les prix à Colon sont les moins chers que nous connaissions de la Caraïbe. Prix du caddy en produits alimentaires, prix des vêtements, des chaussures, du linge de maison... C'est ici qu'il faut faire le plein! En ce qui concerne les filtres du moteur, l'huile, et la plupart des pièces nécessaires pour le bateau, là aussi le Panama est extrêmement compétitif. Ce l'est un peu moins pour l'électronique.

Fruits et légumes:

Le marché est un endroit "chaud" de Colon. Néanmoins, le taxi peut servir de « garde du corps », à vous de mesurer le niveau de danger. Possibilité à Panama City de faire le plein de frais.



## ***APPROVISIONNEMENT COTE PANAMA CITY***

### ***Marché aux fruits et légumes***

Demander au taxi "le marché de ABASCO".

Grande aire de vente, ne pas se limiter aux petites échoppes du début du marché, mais s'aventurer jusqu'aux grands marchés couverts. Le premier est dédié aux légumes, le second aux fruits. Ce sont des produits de premier choix, qui n'ont pas été réfrigérés, au prix producteur: marché très avantageux.

### ***Grande épicerie ou Super Marchés***

Magasin 99 dans le centre Albrook (grand centre commercial avec de nombreuses boutiques)

Magasin Rey, dans le quartier Pueblo

## ***MAGASINS SPECIALISES DANS LA PREPARATION OU ENTRETIEN DU BATEAU***

ATTENTION : certains quartiers de Panama City sont EXTREMEMENT dangereux. Ne faites pas l'économie d'un taxi pour vous rendre aux magasins cités ci-dessous.

### ***ARTURO Marinewarehouse***

arturo@marinewarehouse.net

Copie à : quotes@marinewarehouse.net (chef d'Arturo à Miami)

et copie à : orders@marinewarehouse.net

YMCA BUILDING entrance of Amador, Handcraft Market, local 19 Balboa (Panama City)

Tél. : 6702-9256

Arturo travaille avec west marine et marinewarehouse. C'est un gars extrêmement sérieux. Lorsqu'il s'engage à livrer des marchandises tel jour..., elles arrivent comme prévu (!). Il travaille avec Miami, lorsque la marchandise est disponible à Miami, cela ne prend pas plus de 3 à 4 jours. Il se débrouillera toujours pour avoir les pièces. Exemple : nous avions besoin d'un cône d'hélice produit par Volvo Penta. Nous nous étions adressé directement à Volvo Penta représenté à Panama City, délais de livraison : 15 jours sans certitude. Nous avons téléphoné à Arturo, lui expliquant l'urgence de notre besoin. Au départ, il n'était pas certain, ne travaillant que peu avec cette marque. Il a remué ciel et terre : la pièce était sur le pont une semaine plus tard...

Arturo parle et écrit l'anglais et l'espagnol.

Pour activer les choses, préparez votre commande avant d'arriver sur Colon. En consultant le catalogue west marine, donnez les références du catalogue, l'année de celui-ci, la page où vous avez trouvé le produit... Exemple :

WESTMARINE CATALOG 2008

FOOT PUMP GUSHER MKIII

Model: 135137 whale#GP0550 (page 495)

quantity = 3 (price 3x100\$)

Il vous répondra la disponibilité, les délais... Si vous commandez des batteries ou des volumes de pièces qui doivent être affrétés par cargos, comptez un minimum de 6 semaines.

Arturo livre à Shelterbay, directement sur le bateau. De ce fait, vous évitez les 20 dollars que charge la marina pour réception de colis. Si vous n'êtes pas encore arrivés, vous pouvez vous arranger avec lui, pour qu'il ne livre votre commande que lorsque vous serez à quai.

## ***Les magasins de Panama City***

A part chez Arturo, qui n'est pas un magasin, mais plutôt une succursale de west marine, où l'on peut tout trouver sur catalogue et faire venir de Miami, il n'existe pas de grand shipchandler au Panama. Il faut donc faire plusieurs magasins pour trouver ce dont on a besoin.

### ***ELECTRONIQUE***

Protecsa - Panama Tel: (507) 227-3533 Mob: (507) 6612-9366 Fax: (507) 772'1053

rs@protecsa.com.pa

www.protecsa..com.pa

S'adresser à Robert Souter. Il est le manager de Protesca, de père canadien et de mère panaméenne, il parle très bien anglais et espagnol. Il est un bon interlocuteur. Il faut, cependant, lors de vos achats lui faire préciser exactement ce que contient votre commande. Par exemple, lors de notre achat d' AIS, il n'y avait pas d'écran répétitif compris dans le prix. Ce qui coulait de source pour nous, et pas pour lui... Il faut aussi comparer les prix avec Arturo.

(Attention, ce quartier est dangereux, prenez un taxi qui vous attendra sur l'aire de stationnement)

RobertS@protecsa.com.pa

Attention, le magasin ferme à 16h30. Les autres ferment à 17h. Ouverture à 8 Heures.

### ***EMPELLERS, COURROIES, charbons éolienne, huiles...***

Dimar Edificio de la Balenera, Vista Hermosa

tél : 229-1444

dimarventas@dimarsa.com

### ***FILTRES moteur : Dilupa***

Edificio de la Balenera, Vista Hermosa (sur le même trottoir que dimar)

tel : 229-8766

### ***CARTES-GUIDES - Baromètres électroniques...***

Islamorada International

Tél. : 228-6069

(Adresse, voir Arturo). Dans votre tour de Panama City, planifiez Islamorada en même temps que Arturo. Les deux immeubles sont l'un en face de l'autre, sur un carrefour reconnaissable par une sculpture moderne.

### ***BATTERIES***

Casa de las baterias.

Au coin de l'avenue centrale et de la calle 15

Tél. : 4453476

Nous avons tenté de commander par mail, ils ne répondent pas. Par contre, ils ont du stock et lorsqu'ils n'ont pas le nombre suffisant de batteries, ils les font venir d'autres magasins dans Panama et vous livrent le lendemain.

### ***TESA***

revendeur Yanmar et Yamaha à Panama City

Il y en a plusieurs au Panama, mais l'un des plus grands se situe sur l'avenue Transismica à TUMBA MERTO a Panama City

(Grande salle d'exposition), Tesa à l'arrière vend des pièces détachées.tél : 279-5300



## Sécurité

Colon est une ville extrêmement dangereuse. Il ne faut pas s'y balader à pied, sauf au centre commercial Quatro Altos. Prenez systématiquement un taxi pour vos déplacements. A Panama City, certains quartiers ne sont pas fréquentables pour les étrangers. Ne faites pas l'économie d'un taxi. Prix d'une course 4 à 5 dollars.



## CONCLUSION ET REMARQUE

Tous les contacts ci-dessus sont valables en 2010. Les interlocuteurs sont susceptibles de changer. J'ai néanmoins choisi dans cette liste, des personnes qui sont sur place depuis plusieurs années et qui devraient être stables. Toutes ces personnes ont en commun de bien travailler et d'être TRES occupées. Ne soyez donc pas surpris, si parfois un rendez-vous était oublié. Ne vous impatientez pas, soyez compréhensifs et emmenez partout leurs numéros de téléphone, afin de les rappeler à votre bon souvenir.

Bon passage du canal...

---

*Toutes les informations ont été mises à jour en Février 2010  
Texte : Nathalie Cathala - Photos : Dominique et Nathalie Cathala  
[www.etoiledelune.net](http://www.etoiledelune.net)*