

# VOYAGE ATLANTIQUE À BORD DE CORTO

*Journal de bord – Rédaction : Yves Le Pecq*

**Troisième voyage**

***Antilles – Açores — Bretagne***

**De Trinidad à Binic**

***Du 4 avril au 21 juillet 2011***

***Équipage :***

**Pierre Main**

**Yves Le Pecq**

\*\*\*\*\*

**Ronan Nicolas**

**Erwan Le Pecq**

**Geneviève et Pierre Guyon**



Retrouvez tous les albums photos du voyage de Corto sur :

<http://picasaweb.google.com/voyagecorto>

Pour contacter l'équipage de Corto par e-mail : [voyagecorto@gmail.com](mailto:voyagecorto@gmail.com)

# VOYAGE ATLANTIQUE À BORD DE CORTO

*Troisième voyage – 2011 — Antilles – Açores — Bretagne*

*Première partie : croisière dans les Caraïbes – Petites Antilles*

## **Lundi 4 avril – Vol vers Tobago — Trinidad**

Voyage de retour vers Corto qui attend, au sec, à Trinidad, au chantier Power-Boats dans la baie de Chaguaramas. Je quitte Le Poizat de bon matin, accompagné de Jeannine et Erwan, pour rallier l'aéroport de Genève d'où je m'envole pour Francfort. J'y retrouve Pierre qui arrive de Paris et nous embarquons tous les deux à bord d'un Boeing à destination de Tobago d'où nous prendrons une correspondance aérienne pour Trinidad. Tout se déroule comme prévu et nous débarquons à Tobago à 16 h locales (minuit heure française). Là, les choses se compliquent car notre avion de correspondance étant en panne, nous devons attendre un autre vol plus tardif. Nous arrivons finalement à Trinidad à 21 h 30, mais j'ai la désagréable surprise de ne pas trouver mon sac de vingt kilos qui a voyagé en soute depuis Genève. Pierre a récupéré le sien à Tobago, mais le mien, qui avait été enregistré jusqu'à Port-of-Spain (Trinidad), n'est pas au rendez-vous ; et je reste planté, là, devant ce tapis roulant définitivement vide ! Nous attendons l'arrivée du prochain avion, une heure plus tard, mais toujours pas de sac. Je lance une procédure de recherche qui, vue l'heure tardive, ne prendra effet que le lendemain. En attendant nous prenons un taxi pour rejoindre Corto au chantier Power-Boats. Nous sommes heureux de retrouver notre vaillant bateau ; mais en attendant il nous faut récupérer de cette journée de voyage et de ses péripéties qui, pour nous, aura duré 30 heures avec le décalage horaire négatif.

## **Mardi 5 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Avant de remettre Corto à flot, nous avons rendez-vous avec la poussière et la saleté qui se sont accumulées malgré le bon nettoyage dont il avait fait l'objet avant notre départ. Mais le pire, ce sont les bestioles qui, pendant ces huit mois, s'en sont donnés à cœur joie dans les soutes de Corto à se goinfrer des provisions que nous avions laissées. D'énormes cafards nous narguent depuis hier soir ; dans la nuit nous les avons senties courir sur nos peaux dénudées à cause de la chaleur ambiante, en plus des moustiques qui commencent à nous mener les nuits dures. Aujourd'hui, priorité absolue : la guerre aux blattes est déclarée et nous avons décidé de prendre le taureau par les cornes et le cafard par les antennes ! Nous sortons tout les planchers et autres panneaux de coffres, lavons au jet toute la cale du bateau puis pulvérisons un insecticide. Nous faisons le tri de notre stock de nourriture en éliminant ce qui a été détérioré par ces insectes ravageurs ; plusieurs kilos de vivres passent ainsi à la poubelle avec quelques dizaines de blattes. Pierre profite de ce nettoyage à grande eau pour vérifier le bon fonctionnement des pompes d'assèchement des fonds et vérifier les crépines. Et ces travaux nous prennent toute la journée avec quelques arrêts pour réhydrater nos gosiers et humidifier nos « langues en carton ». Le soir venu, nous retrouvons devant un bon dîner nos nouveaux amis suisses qui partagent avec moi le même affligeant privilège, de ne pas avoir récupéré leurs deux sacs. Markus, Andréa, et leurs deux enfants Bazile, six ans et Luc, 18 mois viennent retrouver leur « Lil », un confortable Alberg-Rassy de 38 pieds qui attend sa mise à l'eau pour partir en croisière.

## **Mercredi 6 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Ce fut une nuit acceptable, même si elle fut perturbée par une bataille contre les cafards géants – mensurations relevées : 40 mm de long par 15 de large ; il s'agit de la blatte américaine (*periplaneta americana*) – au cours de laquelle Pierre a dû quitter sa cabine envahie par les cafards qui l'avait prise pour terrain de jeux, pour finir sa nuit sur la couchette navigateur. Nous continuons le nettoyage de Corto par la cabine arrière, ses coffres et sa penderie. Beaucoup de cafards s'y sont en effet réfugiés, dans les sacs à voile et nos vêtements de mer. En viendrons-nous à bout ? Il en sort toujours de partout ; mais nous retrouvons beaucoup de cadavres, preuve que l'insecticide est efficace. L'après-midi nous donnons un coup de main à notre ami Markus qui met son bateau à l'eau et Pierre attaque un grand morceau de bravoure de mécanique navale pendant que je confectionne les deux nouveaux palans d'écoute de grand-voile avec les belles poulies que Ronan nous a procurées.

## **Jeudi 7 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Nos amis suisses ont été informés de l'arrivée de leurs sacs à Port-of-Spain ; imaginant que le mien est peut-être avec les leurs, puisqu'ils ont pris les mêmes avions depuis Francfort, j'accepte la proposition de Markus qui m'offre donc de venir avec lui en taxi à l'aéroport. Il faut une bonne matinée pour y aller et en revenir ; je laisse donc Pierre en bagarre avec son arbre d'hélice et je profite de ces trajets, faits précédemment de nuit, pour découvrir d'un trop rapide coup d'œil sur Port-of-Spain, la capitale de Trinidad. C'est une petite ville de 55.000 habitants, qui s'étend du bord de mer, où s'élèvent quelques rares gratte-ciels au style d'architecture parfois extravagante, aux contreforts des premiers vallonnements d'une île montagneuse, où un habitat dispersé dans la verdure rappelle l'esthétique ancienne, typiquement britannique et les constructions modernes de toutes factures qui attestent du caractère cosmopolite des habitants. En périphérie, dans les faubourgs populaires, on retrouve la précarité des sociétés tropicales, dans une ambiance d'intense activité. Dans les quartiers résidentiels, je retrouve les maisons individuelles de facture tropicale, aux toits peu pentus et très débordants, en tôles plus ou moins rouillées selon l'âge, soutenus par des colonnettes ; mais, les palissades qui ceinturent souvent ces propriétés m'empêchent d'en voir davantage et de satisfaire ma curiosité.

À L'aéroport, Markus a bien repris possession de son bien ; mais déception pour moi car mon sac reste introuvable. On me remplit un document avec un joli coup de tampon de la douane pour attester de cette perte, et je dois m'en contenter ! Heureusement, j'avais laissé à bord de Corto lors des deux précédents voyages de quoi me vêtir !

## **vendredi 8 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

C'est le jour de la colère ! Pierre n'arrive pas à bout de son arbre d'hélice et moi je désespère de retrouver un jour mon sac. Mais dans tous les cas, il nous faut continuer l'armement de Corto. Je grimpe donc en tête de mât pour installer les nouvelles ampoules à LED qui doivent faire chuter notre consommation d'énergie en navigation de nuit ; puis, aidé de Pierre, j'installe les drisses et le gréement courant avant d'aller donner un coup de main à Markus qui veut également grimper dans sa mâture. Andréa et Markus s'évertuent à m'aider dans la recherche de mon sac ; avec le logiciel « skype » ils peuvent téléphoner à moindre frais dans le monde entier ; et finalement je réussis, grâce à eux, à obtenir enfin, auprès de Caribbeans-airlines, un enregistrement de bagage perdu avec un numéro de suivi.

Comme le travail avance moins vite que prévu dans notre planning à cause de tous ces contretemps, on a embauché un « black » sympa, nommé Rawl, pour repeindre la coque, à un prix raisonnable. Il

y a de nombreux prestataires compétents sur le chantier Power-Boats qui peuvent effectuer divers travaux, moyennant finance et signature d'un contrat en bonne et due forme. Grâce à ce système qui semble fonctionner avec satisfaction, beaucoup de bateaux réalisent ainsi de grands travaux de remise en état et de maintenance.

## **Samedi 9 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Après cette journée noire où rien ne semblait devoir avancer convenablement, et la nuit portant conseil, Pierre se réveille ce matin comme Archimède jaillissant de sa baignoire en éructant son célèbre « Eurèka ». Hier soir déjà, je l'avais surpris dans la position du « Penseur » de Rodin, absorbé dans une profonde méditation aux enjeux mécaniques qui devait donc porter ses fruits, car à 10 heures l'arbre d'hélice était bel et bien sorti du tube d'étambot et la nouvelle bague hydrolube mise en place. Cette fois c'est gagné ! Lundi nous aurons le nouveau tourteau d'accouplement arbre-inverseur que nous avons trouvé assez facilement chez un prestataire du chantier voisin et nous pourrons remonter l'ensemble à neuf.

En attendant, nous retrouvons le sourire et entreprenons le grand nettoyage du pont qui progressivement retrouve son éclat de neuvage.

## **Dimanche 10 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Nous poursuivons la préparation du bateau avec un enthousiasme retrouvé. Le grand nettoyage continue par la coque, le cockpit et le pont avec entrée en action de tous les outils disponibles : balai-brosse, brosse-à-main, balai-de-chiottes et brosse à dents, cette dernière d'une redoutable efficacité pour traquer la saleté dans les coins inaccessibles. Corto retrouve bonne allure et ça fait plaisir à voir !

Côté gréement, nous installons le génois sur son enrouleur et constatons que les réparations demandées ont bien été réalisées. Quand il y aura moins de vent nous ferons de même avec la grand-voile. En attendant, Nous continuons par la pose de la capote de descente. Le réarmement du bateau prend forme et nous commençons à envisager une mise à l'eau pour mardi ou mercredi

Le soir nos amis suisses, qui devaient appareiller en fin de journée pour leur croisière vers l'île de Grenada, sont toujours à quai ; il leur manque « l'indispensable papier » délivré par le chantier Power-Boat, sans lequel les fonctionnaires de l'immigration et des douanes ne peuvent leur délivrer « la clearance » et les laisser partir ! Et pour fêter leur départ prochain en croisière dans les Grenadines, nous sommes invités à leur bord pour une soirée conviviale au cours de laquelle le chef coq Markus nous épate par ses talents de cuisinier en nous servant deux pizzas réalisées à bord, façon « Lil ». Nous apprécions leur gentillesse et le calme tout helvétique de cette petite famille qui n'hésite pas à braver l'océan depuis trois ans pour savourer l'aventure dans les Caraïbes avec leurs deux jeunes enfants

## **Lundi 11 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Le réarmement de Corto se poursuit. Nous profitons de l'absence de vent ce matin pour hisser la grand-voile, repositionner le « lazy-bag », enfiler les lattes forcées dans leur gousset respectif et gréer les bosses de ris à poste. Nous constatons alors que toutes les réparations demandées ont été convenablement effectuées à l'instar de ce que nous avons déjà remarqué sur le génois. Pierre, qui rencontre la femme noire responsable de la voilerie, l'en remercie et celle-ci, appréciant notre démarche, nous souhaite bon vent, accompagné de la bénédiction divine, pour notre retour au pays, ce qui ne peut nous nuire ! Au chantier, tous les travailleurs sont noirs à 98%, depuis les secrétaires des bureaux jusqu'aux balayeurs. Et les relations sont excellentes, sourire et amabilité en prime pour

un service rendu qui va au delà de la simple prestation ; plusieurs fois par jour, notre peintre Rawl passe nous voir et s'enquiert de l'avancée des travaux, et me demande si j'ai enfin récupéré mon sac ; on boit une bière ensemble et tout va bien ! Quelques heures ont suffi pour obtenir les six nouvelles lattes du fond de notre annexe pneumatiques ; deux heures plus tard le menuisier se déplace lui-même au bateau pour s'informer du résultat de son travail. Même constatation de travail bien fait chez le mécanicien qui remet à neuf le tourteau d'accouplement de l'arbre d'hélice. L'après-midi, pendant un passage pluvio-orageux qui rafraîchit l'atmosphère, tous les éléments mécaniques sont remontés et repositionnés ; le moteur redevient alors opérationnel. Nous pouvons confirmer notre mise à l'eau pour mercredi.

Durant le week-end de nombreux locaux sont venus sortir leurs bateaux qui attendent, au sec, sous des hangars, empilés sur trois niveaux. Ces bateaux aux coques légères sont propulsés par de puissants hors-bords atteignant souvent, voire dépassant, les 500 CV ; autant de puissance pour aller pique-niquer en famille ou pêcher nous semble extravagant ! Mais ici l'essence est à 30 centimes le litre ; ça nous fait rêver ! Un pays où le gros 4x4 est roi. En fin de journée, les bateaux de retour sont sortis de l'eau et nous nous amusons à regarder passer ces gens, tous assis dans leur bateau, posé sur leur remorque respective, s'interpellant joyeusement et commentant les événements de la journée, tandis que le tracteur avec son teuf-teuf agricole rassurant, qui contraste avec la surpuissance des moteurs du bateau, les emmène à leur place ; les attelages se suivent à la queue leu leu et on dirait un genre de manège populaire promenant les badauds dans une fête de village. Au restaurant du port la fête continue : de grandes familles indiennes, tirées à quatre épingles, d'une quinzaine de personnes, sont attablées ; une image très représentative, nous dit-on, de la forte communauté Indienne, originaire d'Inde, vivant à Trinidad.

Car, quand on dit indien, il y a risque de confusion. Et je me demande encore comment notre culture que l'on dit volontiers pragmatique, cartésienne et rationnelle, a pu conserver durant plus de cinq siècles, l'ambiguïté semée par Christophe Colomb qui soutenait contre vents et marées, accroché à d'obscures considérations religieuses, avoir découvert l'Inde et la Chine en lieu et place d'un nouveau monde. On doit, aujourd'hui encore, pour lever partiellement le quiproquo et se faire comprendre, employer circonlocutions et périphrases : indiens d'Amérique, du nord, du sud, indiens d'Inde, Indes orientales, Indes occidentales (west, and east indies), amérindien, ..... Étonnant paradoxe, n'est-ce pas ? Et les enfants continueront sans doute encore longtemps à jouer aux cow-boys et aux « indiens » !

Le temps est toujours pluvieux ; et les averses commencent en début d'après-midi. Le soir nous passons voir nos amis du voilier LIL ont enfin appareillé ; mais sous la pluie ! Nous nous sommes donnés rendez-vous à Pickly-Bay, au sud de l'île de Grenada, dans un jour, ou deux.

## **Mardi 12 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Derniers préparatifs, derniers achats, derniers nettoyages et rangements, derniers bricolages sur le pont. Demain est le grand jour attendu depuis neuf mois.

## **Mercredi 13 avril – Trinidad – Baie de Chaguaramas**

Comme tous les matins, je vais au bureau de Power-Boat voir les charmantes secrétaires qui téléphonent pour moi aux services de l'aéroport pour demander si mon sac est arrivé ; et j'obtiens cette fois encore la même réponse négative. J'ai aussi contacté le service assurance de la « Gold-MasterCard » avec laquelle j'ai acheté mon billet d'avion. L'indemnisation pour perte de bagage est possible en cas de défaillance de la compagnie aérienne qui a effectué le transport et qui doit normalement indemniser son client. Mais il me faudra être retourné en France pour faire les démarches car il faut fournir un tas de preuves que je ne peux réunir ici. Je vais donc devoir

poursuivre mon voyage sans mon sac et ses vingt kilos d'affaires personnelles !

À 11 h le grand et souriant Michaël arrive avec son équipe et son « travel-lift » pour lever le bateau qui sera mis à l'eau à 13 h ; pendant ce temps, nous allons pouvoir entièrement baisser les dérives les nettoyer et les repeindre. À 13 h, Pierre passe au bureau solder le compte de Corto et muni de cette preuve tangible, Corto retrouve son élément sans embarquer une seule goutte d'eau – bravo Pierre pour l'excellence de ton travail ! – Le moteur se fait prier et peine un peu à démarrer après tous ces mois d'inactivité, mais, finalement, sollicité par un parc de batteries neuves, crachant un grand panache de fumée noire, il prend ses tours de régime normal et nous amène à la bouée de mouillage.

La journée se termine aux services de douane et d'immigration pour obtenir notre indispensable « clearance », et permettre notre départ de Trinidad puis notre arrivée au port suivant : Grenada.

Notre dernière soirée à Trinidad ; nous la passons au « Tropical-Marine », un petit restaurant au bord de l'eau, tenu par deux sympathiques indiennes ; le chef cuisinier, un grand noir, s'affaire au BBQ pour faire griller d'énormes tranches d'espadon dont nous nous régalons. Pour nos déplacements, puisque le moteur de l'annexe n'a pas encore daigné démarrer, nous empruntons le « water-taxi ». Le pilote de ce petit autobus flottant, toujours hilare et démonstratif pour héler ses passagers, vous conduit rapidement, sono toujours à fond, où vous voulez pour quelques « dollars Trinidad & Tobago » – qu'il faut prononcer dollar Ti-Ti à la différence de l'US dollar, également en usage dans l'île (1€ = 9\$TT).

## Jeudi 14 avril – Route Grenada

Après cette première bonne nuit au mouillage, sans moustiques et bercée par la petite houle, nous débarquons pour la dernière douche et le dernier achat de pain. En passant, nous saluons nos voisins, Roger et Rose-Marie, sympathiques couple franco-brésilien (de Salvador de Bahia). En nous offrant le dernier café, Roger nous fait visiter son bateau qu'il veut vendre, fatigué après une quinzaine d'année à boulinguer sur toutes les mers du monde. C'est une coque en alu de 37 pieds, dessinée par Joubert-Nivelt, dériveur intégral à lest intérieur. Un bateau rapide, bien voilé et équilibré. Le prix qu'il en demande (60.000 €) est attractif ; c'est une bonne affaire pour celui ou celle qui n'aura pas peur de se retrousser les manches.



À 10 h 30 après que le moteur s'est fait encore prié pour démarrer, nous appareillons enfin ! Il nous faut une petite heure pour doubler la pointe « Entrada », passer l'île « Huevos » et hisser les voiles. Il fait grand beau ; le vent est au rendez-vous et nous taillons une bonne route directe sur Grenada au près bon-plein, poussé par un fort courant portant. Le vent ne tarde pas à fraîchir et c'est avec deux ris dans la grand-voile et trois tours dans le génois que nous progressons à vive allure. La mer est assez formée par le

vent contre le courant et lève un clapot que Corto franchit avec allégresse dans une pluie d'embruns. Cet alizé musclé tiendra toute la journée et toute la nuit sans mollir entre 25 et 35 nœuds et nous permettra de mouiller dans Pickly-Bay treize heures plus tard, un peu avant minuit ; nous avons donc couvert les

80 milles, de mouillage à mouillage à plus de 6 nœuds de moyenne ; notre vitesse sur le fond dépassait par moment les 9 nœuds pour nous réjouir. Décidément Corto est un bon bateau pour peu que l'on ne lui tire pas sur la gueule inconsidérément. Une belle entrée en matière pour notre voyage de retour qui commence bien.

## **Vendredi 15 avril – Grenada – Prickly-Bay**

Nous nous réveillons à Prickly-Bay, une jolie baie à l'eau turquoise qui se situe au sud-ouest de l'île de Grenada, en bordure de l'aéroport international Maurice Bishop, mais dont le trafic aérien ne nous gênera pas beaucoup ; j'y dénombre 75 bateaux au mouillage sans que nous ayons pour autant l'impression d'être nombreux à profiter de ce site de carte postale, tel qu'on l'imagine en entendant évoquer les Caraïbes et les Antilles dans les club-houses. Après le premier bain tant attendu, suivi d'un petit déjeuner dans le cockpit, nous changeons de mouillage pour nous rapprocher du bateau de nos amis, le voilier « Lil » que nous avons remarqué au fond de la baie. Selon les indications de Markus, les formalités douanières sont effectuées sans difficultés et avec facilité, au bureau près du débarcadère. Puis c'est la chasse au distributeur de billets de banque car nous avons changé de monnaie (1 € = 4 East Carabean dollar : EC\$).

Grenada est l'une des plus grandes îles au régime politique indépendant de l'arc antillais : superficie : 344 km<sup>2</sup> – point culminant : Mont Ste Catherine, 840 m – population : 108.000 habitants – capitale : Saint-George's : 20.000 habitants – autres îles rattachées : Carriacou et Petite-Martinique, situées plus au nord, sur la route de la Martinique. Son relief, issu de l'activité volcanique, reste tourmenté malgré l'érosion ; pour en être convaincu, il n'y qu'à prendre les minibus de transport en commun conduits par d'habiles chauffeurs, dans lesquels sont entassés 16 noirs hilares et 2 blancs terrorisés : Pierre et moi. Comme des fous et à tombeau ouvert dans les rues de Saint-George's à l'incroyable déclivité et sur les routes rurales d'une impressionnante sinuosité ; après cette partie de rodéo automobile, nous sommes presque étonnés d'arriver sains et saufs.

Découverte par Christophe Colomb à son troisième voyage, en 1498, l'île fut d'abord baptisée « Conception ». Plus tard les navigateurs espagnols lui donnèrent son nom actuel. Les « Caribs » occupaient l'île à cette époque après en avoir chassés eux-mêmes les Arawaks, originaires d'Amérique du sud, quelques siècles plus tôt. Puis en 1650 vinrent les français de Martinique qui forcèrent les derniers Caribs à se suicider en sautant dans le vide, préférant la mort à la reddition, au lieu-dit « morne des sauteurs (Carib's leap) », à l'extrême nord de l'île. Puis arrivèrent les anglais qui finirent par prendre définitivement possession de l'île à l'occasion des traités de Paris en 1763 puis de Versailles en 1783. De cette influence française, il reste encore quelques souvenirs dans de nombreux noms de lieux : « Grand Anse, Grand Mal, Petit et Grand Etang, Apres Tout, Mon Repos,..... ».

Depuis notre mise à l'eau, le moteur persiste à ne pas démarrer au quart de tour comme il devrait le faire et comme il nous y avait habitué ; Pierre décide donc de consulter le médecin et nous partons en quête d'un mécanicien VOLVO pour avoir un avis, même s'il se doute qu'il s'agit des bougies de préchauffage qu'il faut changer. On nous donne l'adresse du concessionnaire au chantier « Grenada-Marine », sis dans une baie à l'est de la nôtre ; nous nous y rendons en minibus à conduite sportive par les routes sinueuses précédemment décrites et découvrons un autre grand chantier qui pratique le stockage à terre. Nous prenons rendez-vous avec le spécialiste pour lundi.

En attendant nous rentrons à Prickly-Bay pour participer à une soirée dont nos amis nous ont parlé :

une fête au restaurant-bar de la plage où un orchestre de « steel-band », typiquement local, nous entraîne de son rythme endiablé.

## **Samedi 16 avril – Grenada – Prickly-Bay**

Première vraie nuit complète de bon sommeil réparateur, doucement bercés par la houle légère. Mais à 6 h c'est encore un des cafards survivants qui me réveille en sursaut en courant sur ma peau dénudée et je déteste cette sensation ! Bain du matin dans cette eau turquoise et tiède, puis petit déjeuner dans le cockpit car plus tard il fera trop chaud. Nous débarquons pour quelques courses, à la recherche notamment du câble antivol pour sécuriser l'annexe car nous avons remarqué que tous les bateaux utilisent ici cette méthode de protection, comme il est conseillé de le faire par notre guide papier (J. Patuelli – éditions Atoll). Mais la personne compétente pour ce travail étant absente il nous faudra revenir lundi. Pour l'heure nous nous attardons au bar-restaurant « Big Fish » pour nous rafraîchir avec une incontournable « Carib-Lager, the Caribbean beer » et déguster un curry de « Mari-Mari », le poisson du jour. Nous continuons nos courses de bouche car ce soir nous recevons à notre bord la famille Rey du voilier « Lil » et nous avons prévu de préparer pour nos amis un « arroz a la cubana » ; je trouve tous les ingrédients sauf les bananes – étonnant ! – que je vais remplacer par mangue et ananas. Le panneau solaire débite à fond pour que nous puissions mettre bières et jus de fruit au frais, faire des glaçons pour la caïpirinha avec la cachaça que nous avons ramenée du Brésil dans nos soutes et que nous comptons faire déguster à nos amis suisses. Nous avons également prévu une bouteille de rouge du Chili – car ici on ne trouve que des vins chiliens, argentins, sud-africains ou californiens – un Cabernet-Sauvignon, qui s'avérera, ma fois, tout à fait acceptable pour nos palais français ! Nous passons ainsi une agréable soirée dans la douceur de la nuit antillaise.

## **Dimanche 17 avril – Grenada – Prickly-Bay**

Andrea nous avait parlé d'un marché le dimanche à Saint-George's ; mais nous trouvons une ville morte selon la tradition britannique ; sur chaque porte des bars, restaurants, magasins, il n'y a que des « sorry we are closed ». Seuls les églises et les temples sont ouverts et pleins.

Mais sur les quais du port, nous trouvons une foule de jeunes noirs, revêtus de leurs plus beaux atours colorés – surtout les filles – déambulant, s'amusant et draguant. Amarrés là, deux grand catamarans aux noms évocateurs de « Rhum Runner I et II » embarquent ces jeunes qui font la queue sur la passerelle vers, ce que nous supposons être, une croisière « dance-party » vue la configuration du bateau. Nous remarquons aussi qu'un fort pourcentage de ces jeunes qui nous paraissent bien sympathiques est en surpoids, c'est à dire, plus simplement, obèses. Probablement un effet de la nourriture industrielle trop grasse et trop sucrée, issue des « fast-food » qui sévissent ici aussi.

Saint-George's, la capitale, possède un certain charme exotique un peu désuet et contrasté entre une prospérité espérée du tourisme et la réalité d'une certaine précarité populaire, symbolisée par cette jeunesse à qui il faut offrir des emplois. L'habitat compte peu d'immeubles, ou de petite taille au profit de maisons individuelles accrochées aux collines qui bordent le littoral. Certaines, très cossues, affichent le charme particulier de l'« english cottage » à la mode caraïbe avec de nombreux toits imbriqués les uns dans les autres sur plusieurs niveaux de terrasses ceintes de colonnettes stylées ; il vous faut imaginer des terrains très escarpés qui se prêtent bien à cette multiplication des différences de niveaux et de volumes. Pour éviter les contraintes et complications de coûteux terrassements, on construit en faisant appel à de nombreux pilotis. Ces résidences privées peuvent être très luxueuses, entourées de jardins fleuris et savamment arborés en un désordre prémédité (fleurs d'allamanda, flamboyant, bougainvillier, hibiscus, anthurium,...), planté dans des espaces

engazonnés, héritage des derniers maîtres anglais.

Cette capitale possède deux ports, l'un pour le commerce et la pêche, Saint George's Harbour, l'autre, pour la plaisance et le tourisme, la marina privée de Port-Louis et The Lagoon, marina publique. Ce port est considéré comme un excellent abri, bien protégé, même d'un éventuel cyclone.

## **Lundi 18 avril – Grenada – St George's Harbour – Port-Louis Marina**

Le coup de téléphone que nous attendions est arrivé cet après-midi à notre retour du shipchandler où nous avons fait faire le câble antivol de l'annexe et acheté un nouvel abattant de WC car nous allons bientôt recevoir une passagère de marque à bord de Corto. Au retour nous avons retrouvé nos amis au « Big Fish » pour déjeuner ; nous avons projeté une nouvelle soirée caïpirinha à bord de leur voilier Lil, mais les exigences du mécanicien nous obligent à quitter illico Prickly-Bay pour Saint George's Harbour dans l'espoir de le voir opérer demain à l'aube. Déçus par l'annulation de cette soirée qui s'annonçait sympathique, nous quittons à regret Markus, Andréa et leurs enfants, Basile et Luc, cap au large. Nous effectuons au moteur les quatre milles qui nous séparent de notre destination en l'absence de vent suffisant, quasi nul et droit dans notre nez. Nous pénétrons dans une baie profonde ; un paquebot de croisière est à quai ; les cargos déchargent ; un joli coup d'œil au soleil déclinant sur la ville aux maisons colorées qui s'étagent à flanc de colline dans la verdure. Nous pénétrons dans la première marina qui s'ouvre devant notre étrave et nous sommes accueillis fort courtoisement par un personnel exclusivement noir dans le plus pur style « british ». Cette marina de Port -Louis porte le label « Camper & Nicholsons » et affiche la mention « yachting since 1782 » ; tout est dit ! L'ensemble des services que peut attendre le navigateur est réuni ici dans un décor de village « Hobbit » aux maisonnettes en bois de couleurs vives et claires, disséminées parmi les arbustes en fleur. Le bar-restaurant et la piscine forment le noyau central du village et drainent l'activité sociale de cette station nautique, l'activité technique se déroulant quant à elle en périphérie, autour des quais et des pontons que sillonnent des employés à la tenue irréprochable, montés sur des trotinettes électriques ! Seul point noir dans ce système bien huilé : la lenteur affligeante de la connexion internet pour un tel niveau de prestation !

## **Mardi 19 avril – Grenada – St George's Harbour – Port-Louis Marina**

Après un réveil en douceur et un démarrage à la piscine, il se fait bientôt midi et nous attendons toujours notre mécano qui nous avait pourtant promis une visite matinale ! Après le déjeuner au restaurant de la marina où nous nous régalaons d'une bonne salade agrémentée de viande ou de poisson au paprika, nous récupérons notre linge lavé, séché et plié auprès de la lingère qui s'occupe de la buanderie ; nous poursuivons notre programme par les formalités de sortie auprès des deux officiers galonnés et souriants qui nous accueillent avec des « my friend » à profusion, dans des bureaux minuscules, remplissant les multiples formulaires administratifs à l'aide de feuilles de papier carbone avant de nous délivrer la « clearance » salvatrice, sésame de toute croisière d'île en île ; on termine par quelques courses de frais et nous rentrons au bateau, en annexe, avec la ferme résolution de larguer les amarres, manifestation du mécano ou pas. Mais arrivés au ponton, la chance nous sourit : Pierre hèle un mécanicien de passage qui vient d'intervenir sur un bateau voisin et lui confie notre problème ; celui-ci monte à bord, ausculte la machine et en quelques minutes, et en anglais bien sur, diagnostique gratuitement qu'il ne s'agit pas d'une défaillance des « glow-plugs » de préchauffage mais d'un simple relâchement du câble de la commande d'étouffement que l'on actionne pour arrêter le moteur et qui, ne reprenant pas exactement sa place initiale, perturbe le démarrage suivant en limitant l'arrivée du gazole. Pour l'heure, et en attendant mieux, un simple bout – de « ficelle », remplacé plus tard par un élastique que j'ai eu la sagesse d'embarquer dans ma trousse de matelotage – suffira jusqu'à Binic, à redonner leur prestige aux chevaux-vapeur du bord. Rassurés, nous quittons définitivement l'île de Grenada à 16 h 30, cap au nord. Le peu de vent qui

souffle est droit devant. Après deux tentatives aussi optimistes qu'infructueuses pour hisser les voiles, nous décidons de faire toute la route au moteur et choisissons une escale à Union Island, au nord de l'île de Carriacou, où nous mouillons à Chatham-Bay à 3 h.

### **Mercredi 20 avril – Union Island – Chatham-Bay – Tobago Cays**

Nous savourons le plaisir de ce mouillage idyllique ; bain, « snorkeling » (comprenez : balade découverte avec palmes, masque et tuba) dans une eau transparente, limpide et claire, couleur turquoise, entourée d'un écrin de verdure luxuriante et sauvage, au bord d'une plage où quelques cocotiers signalent aux navigateurs les paillotes du restaurant-bar. Il y a une douzaine de voiliers au mouillage et un petit paquebot plus au large qui déverse ses passagers au ponton de la plage avec sa vedette de service.

Nous profitons de la tranquillité de l'endroit pour effectuer quelques travaux divers de maintenance. Puis après le déjeuner et le dernier bain, nous levons l'ancre pour les Tobago-Cays, célèbre mouillage de rêve au cœur des Grenadines. Le vent contraire et faible nous impose le moteur. Nous empruntons le canal au sud de l'île Mayreau dans lequel nous refoulons un fort courant de 2 nœuds. L'arrivée au mouillage dans les Tobago-Cays est conforme à la légende : trois îlets verdoyants ceints d'une barrière de corail qu'il faut franchir avec prudence et dérive relevée par les étroites passes d'accès ; on se retrouve alors dans un lagon bleu, au milieu d'une soixantaine de bateaux, y compris l'illustre « Bel-Espoir » du Père Jaouen » ; tous ces bateaux sont répartis dans les quatre mouillages aux fonds sablonneux, entre les îles « Petit-Bateau » et « Petit-Rameau » .

C'est souvent dans le décor de ce joyau naturel, que se concrétise le rêve d'Antilles qui pousse tant de navigateurs à traverser l'Atlantique depuis des siècles pour rapporter dans leurs yeux émerveillés ces images exotiques de rivages lointains, dont ils transmettrons le souvenir ébloui de génération en génération, attisant le goût d'aventure et le désir de partir.

### **Jeudi 21 avril – Saint Vincent – Chateaubelair Bay**

Réveil dans ce mouillage enchanteur des Tobago Cays sous un ciel chargé, annonciateur d'une pluie éphémère ; après le bain suivi du petit-déjeuner, appareillage par la passe qui s'ouvre entre « Petit-Bateau » et « Jamesby » pour rejoindre le chenal nord, au cap 309° et nous dégager des dangers. Nous laissons « Catholic Island » à bâbord sous le vent. Sous génois seul, appuyé au moteur, nous doublons « Baline Rock » et hissons la grand-voile. Le bateau file ses honorables 4 nœuds tribord amures. Le ciel s'éclaircit progressivement et devient ensoleillé. Pierre met à l'eau sa première ligne de pêche. Toute la journée nous progressons ainsi à 5 nœuds dans une bonne brise de force 3 à 4. À 16 h nous tirons un bord vers l'île de St Vincent où nous avons choisi de passer la nuit au mouillage de « Chateaubelair ». C'est à ce moment que nous apercevons deux baleines à une encablure du bateau (environ 200 m) ; elles soufflent, puis plongent et nous voyons nettement la queue de l'une d'elle sortir de l'eau au moment où elle sonde. Heureusement que les pêcheurs de l'île de Bequia ne les voient pas car ils pratiquent la chasse à la baleine depuis que des baleiniers américains de New Bedford sont venus, au 19<sup>ème</sup> siècle, chasser la baleine dans leurs eaux et ont appris aux habitants cette activité prédatrice qui se perpétue, paraît-il, aujourd'hui encore.

Vers 17 h le vent tombe avec le jour et nous mettons au moteur pour rallier « Chateaubelair-bay » en passant devant le village de « Petit Bordel », dont le nom évoque la présence française dans ces îles. Pourtant ce n'est que dans la seconde moitié du 18<sup>ème</sup> siècle que anglais et français réussirent à prendre pied sérieusement pour y implanter une colonie tant la résistance indigène des « Black Caribs » était acharnée. Nous mouillons devant la plage de sable sombre à 18 h ; la nuit tombe et nous avons juste le temps d'apprécier le charme austère et sauvage de l'endroit avec ses quelques maisons de pêcheurs enchâssées dans leur écrin de verdure. Un jeune nous accueille dans son kayak

sur lequel est peint « Georges » en gros caractère. Georges nous indique le meilleur mouillage contre gâteaux, bonbons ou coca-cola, autant de choses que nous n'avons pas à bord ; en échange, nous réussissons à l'intéresser à du maïs en boîte ! C'est promis Georges : quand on repassera on aura pour toi du coca et des bonbons !

## **Vendredi 22 avril – Saint Lucia – la Soufrière Bay**

Au matin, sous un ciel chargé déversant un peu de pluie et procurant des éclairages photogènes nous voyons entrer sous voile, dans ce mouillage, le Bel-Espoir que nous avons déjà rencontré au Tobago Cays. Georges est déjà là, près du Bel-Espoir. Quand il repasse près de Corto avec trois gros et surprenants sacs-poubelles, je comprends à ses explications qu'il connaît le Père Jaouen (qui n'est pas à bord actuellement) et qu'il s'agit de vêtements que lui a donnés l'équipage du bateau français.

Au loin, sur la plage, Pierre repère, grâce au puissant zoom de son appareil photo, un groupe d'habitants en costume traditionnel. L'immobilité de leur attitude me fait imaginer qu'ils semblent se livrer à un cérémonial, peut-être funéraire, à entendre au loin la cloche de l'église qui égrène un triste tocsin.

Nous quittons ce lieu emprunt de sérénité à 8 h, vers notre prochaine escale qui sera Saint Lucia (Sainte Lucie). Après une heure de moteur, nous arrivons à la pointe nord de St Vincent et quand nous nous engageons dans le canal entre les îles, un bon vent de force 6 nous accueille. D'entrée nous prenons deux ris et quatre tours dans le génois ; à l'allure du bon plein nous progressons à plus de 5,5 nœuds. Nous naviguons ainsi sous un soleil généreux jusqu'à 14 h après quoi il faut renvoyer toute la toile. À ce moment il se passe un curieux phénomène : le bateau semble irrésistiblement aspiré vers le nord dans un courant de plus de 2 nœuds, à tel point que, dans un premier temps, nous pensons à une défaillance du GPS qui semble donner des indications erronées. Vérifications faites, nous constatons que le GPS fonctionne très bien mais qu'un fort courant est seul responsable de cette incroyable dérive, confirmée un peu plus tard par la présence d'énormes « marmites » ; ces tourbillons d'eau que l'on voit souvent en Bretagne et qui nous sont familiers, révèlent par leur présence de puissants courants. Devant notre étrave, se dressent les deux immenses pitons de la soufrière qui s'élèvent droit vers le ciel à 800 m d'altitude ; l'activité volcanique de l'île est aussi attestée par l'odeur fétide caractéristique des gaz sulfureux.

Nous mouillons sur bouée, à « Rchette-Point », aidés par un pêcheur local, contre un pourboire ; c'est une pratique locale d'exploitation touristique qui les fait vivre ! Plus tard dans la soirée, viendra le « ranger » à bord de sa vedette rapide, percevoir la taxe officielle de mouillage (40 EC\$). Nous débarquons en annexe – qui sera bien gardée par un jeune contre un autre pourboire – alors que le « Seadream », ce petit paquebot de croisière déjà rencontré à « Chatam-Bay », déverse ses passagers sur les quais de la « Soufrière », seconde agglomération du pays après « Port Castries », la capitale ; nous découvrons une petite ville typique et colorée, enchâssée dans le décor grandiose des deux pitons devenus l'emblème de l'île et qui ont donné leur nom à une marque de bière locale, la « Piton lager beer » dont nous apprécions la finesse au restaurant « le petit Peak » en accompagnement d'une salade au poisson. À la croisée des rues principales on trouve un drugstore et la grande place de l'église catholique qui porte en son centre une plaque commémorative expliquant aux visiteurs de passage, qu'en 1794 « under the french rule » une guillotine était installée et fonctionnait en ce lieu ! Serait-ce sous-entendre que les conditions de vie furent meilleures sous la férule de l'administration britannique qui succéda définitivement à la France en 1814 sur cette île, après avoir passée quatorze fois de mains françaises en mains anglaises au cours des trois siècles précédents ? Mais nos pas nous ayant conduits dans des ruelles adjacentes, nous ne tardons pas à découvrir la pauvreté d'un habitat périphérique fait de planches et de tôles rouillées de récupération.

## **Samedi 23 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Une colonie de mouettes bavardes ayant élu domicile sur les rochers qui bordent notre mouillage, c'est dans un concert de piaillements que nous nous réveillons et retrouvons la silhouette familière du Bel Espoir mouillé dans la baie. Sur toutes les îles antillaises que nous avons visitées on retrouve ces oiseaux graciles et jacasseurs, ressemblant fort à nos mouettes rieuses à tête noire qui remplacent avantageusement nos goélands voraces. Le site étant réputé propice au snorkeling, je vais explorer les fonds marins à la recherche de quelques poissons colorés. Puis à 8 h 30 nous reprenons notre route vers la Martinique en longeant, au moteur, cette côte ouest de Saint Lucia, très verdoyante, au relief volcanique érodé, donc moins abrupt, parsemée des taches de couleur qui dévoilent un habitat dispersé. Après une heure et demi de moteur, nous mettons à la voile et poursuivons notre remontée qui s'avérera, malgré notre bonne vitesse sur l'eau, beaucoup plus laborieuse que prévue en raison d'un fort courant contraire de 1 à 1,5 nœuds. Pierre a repris la pêche en essayant différentes combinaisons de leurres ; mais le succès n'est toujours pas au rendez-vous et, pour déjeuner, nous devons nous contenter du reste de pâtes d'hier. Nous mettons du temps à doubler la pointe nord de Sainte Lucia et nous nous apprêtons à rentrer de nuit dans le cul-de-sac du Marin, au fond duquel se situe une importante marina. Le balisage lumineux nous apportant son précieux concours, à 20 h 15 nous prenons un coffre après douze heures de navigation pour couvrir moins de 40 milles de route théorique directe. Mais l'heure de la caïpirinha a sonné pour fêter notre arrivée en Martinique, car nous avons accompli la première partie de notre voyage de retour – Trinidad-Martinique – pour venir embarquer notre ami binicais Ronan, qui arrive de métropole dans deux jours.

## **Dimanche 24 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Nuit paisible mais pluvieuse ; au petit matin les averses se succèdent ; cela me permet de constater que le petit panneau de pont avant au dessus de ma couchette fuit à nouveau ; il avait pourtant été complètement rejointoyé au mastic spécial lors du précédent voyage ; il faudra donc corriger ce problème avant d'entreprendre la traversée de l'Atlantique. C'est fou ce qu'un petit problème de ce type peut vous pourrir la vie ! Dormir et être réveillé en sentant des gouttes d'eau vous tomber sur le nez, pour moi c'est pire que de sentir les cafards vous courir sur le dos ! Plus insidieux aussi, car une gouttière n'est jamais simple à étancher. Du temps de la marine en bois, c'était chose fréquente et j'en ai souvent fait la désagréable expérience par le passé ; mais à bord des bateaux modernes, particulièrement d'un bateau en métal, ayant la réputation d'être aussi étanche qu'une boîte de conserve, c'est un comble !

Les cloches de Pâques nous appellent dans le lointain ; temps gris, humide et chaud ; rien ne bouge ; pas une ride, pas une vague, pas un clapotage ; Corto posé sur l'onde semble suspendu et flotter dans l'espace et le temps !

Dans la matinée, les averses cessent et nous débarquons en annexe pour découvrir la France exotique. La marina du Marin est un peu endormie en ce dimanche de Pâques, mais le bureau de la douane est ouvert et nous pouvons effectuer facilement les démarches d'entrée auprès d'un fonctionnaire fort accueillant qui met un ordinateur à la disposition du Commandant qui remplit directement le formulaire ad hoc. Pas belle la vie en France à l'autre bout du monde ? Organisation exemplaire et efficace pour recevoir les milliers de touristes qui passent ici chaque année.

## **Lundi 25 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Aujourd'hui, lundi de Pâques, encore moins d'activité sur la marina. Seul le bar-restaurant le Mango-Bay, rendez-vous incontournable des habitués des pontons, s'appête à recevoir de pied ferme

ses clients dont nous ferons aussi partie pour un repas de spécialités créoles. Nous poussons une pointe au cyber-café pour relever nos courriers respectifs et tentons notre chance du côté de la zone « Artimer », où pas un magasin n'est ouvert. Il y a aussi un immense chantier de mise à terre, qui nous rappelle Trinidad, où les bateaux sommeillent en sécurité, entre deux cyclones, certains d'entre eux proches de l'état d'abandon.

## **Mardi 26 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Avant de prendre la route de l'aéroport pour y accueillir Ronan, nous faisons quelques emplettes techniques dans les magasins de la marina qui ont rouvert leurs portes. Nous y rencontrons des professionnels aimables, compétents et bien achalandés en matériel de premier choix. Nous allons notamment pouvoir, entre deux averses qui se font de plus en plus fréquentes, refaire le joint du hublot qui fuit au dessus des couchettes avant car nous avons trouvé la bonne référence de mastic Sika, celui qui convient pour ce type de travail. Petit détour par le marché couvert aux étalages colorés et aux senteurs épicées qui, avec la petite épicerie voisine, propose tout ce dont nous pouvons avoir besoin.

Un taxi-bus neuf places nous amène à l'aéroport, distant de 30 km, où nous retrouvons enfin Ronan, heureux de retrouver Corto qui l'accueille avec un « Corto-Punch », la recette du Commandant qui fait largement appel au fameux rhum de la Martinique.

## **Mercredi 27 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Décidément l'onde tropicale – cette dépression pluvio-orageuse qui nous cloue au mouillage – n'en finit pas de déverser ses tonnes d'eau qui parviennent à donner à l'eau de mer la couleur du limon arraché par les rivières ; on se croirait revenu en Amazonie !

Nous gagnons Fort-de-France en taxi-bus pour une journée découverte. Détour par le marché couvert aux couleurs étincelantes et aux parfums envoûtants ; toute la Martinique est rassemblée là en ce lieu d'échanges animés : fruits, légumes, épices, créations artisanales, tissus et vêtements aux teintes ensoleillées ; tout s'achète et se vend dans une ambiance de fête. Nous déjeunons au premier étage « chez Jocelyne », à côté de « chez Geneviève », ces petits restaurants qui offrent, pour un prix raisonnable, des menus traditionnels de la cuisine locale martiniquaise : ti-punch en apéritif avec acras de morue, accompagnés de légumes frais en salade, poisson (vivaneau) grillé ou au court-bouillon, poulet grillé ou colombo de cabri, accompagnés de légumes de pays cuits, notamment la banne plantain, et blanc-manger coco pour dessert.

Au fort St Louis, en baie des Flamands, une grande animation nous appelle, sur le front de mer : l'arrivée des 18 concurrents de la transat en solitaire Bénodet-Martinique, sur des petits bateaux de la classe Figaro-Bénéteau ; c'est au tour de Amaïur Alfaro (N° 33) de franchir la ligne d'arrivée ; les premiers ont réalisés un temps canon de 16 jours pour couvrir la distance de 4000 milles environ. Avant de reprendre le taxi-bus pour rentrer à la nuit tombée, nous nous attardons pour prendre un verre sur la grande place de la Savane.

## **Jeudi 28 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

J'imaginai, avant de labourer la mer et de fouler le sol des Caraïbes, que sévissait dans ces îles Antillaises, à cette époque de l'année, un temps perpétuellement ensoleillé, agréable et serein. Rien n'est plus faux ! Et l'expérience pluvieuse que nous en subissons aujourd'hui, même si l'on nous dit que cette situation est exceptionnelle en cette saison qui n'est pas encore celle des pluies de l'été, nous signifie que le vert affiché de la végétation et la luxuriance des paysages magnifiques de ces reliefs volcaniques n'est pas le fruit du hasard, mais plonge ses racines dans une réalité humide et

chaude dont toute la fertile fécondité s'étale sous nos yeux, poussant parfois l'extravagance vers les excès dévastateurs d'une véritable tempête tropicale, également appelée cyclone !

Mais comme nous avons loué une petite auto pour les trois jours à venir, c'est sous une pluie abondante que nous allons démarrer notre randonnée en nous engageant sur la route du nord, vers Le Vauclin, Le François, Le Robert, La Trinité et Ste Marie, puisque, nous dit-on, celle de Fort-de-France est coupée à Rivière-Salée par les inondations.

Pour nous consoler, nous déjeunons créole, heureusement chouchoutés par une charmante et attentionnée serveuse au restaurant « les Yoles » du port du Robert, qui nous sert un « planteur » exceptionnel, devant une mer fâchée qui s'était déshabillée aujourd'hui de sa couleur turquoise affichée par les cartes postales. Après les traditionnels acras, et pour changer du vivaneau grillé, nous découvrons un nouveau et copieux plat de « chatrous », du poulpe en sauce épicée, servi avec un accompagnement de légumes traditionnels et de riz.

La nature restant boudeuse et nos appareils photos en grève paysagère, notre seule échappatoire restait le palais et l'estomac ! Et en Martinique il y a de quoi tutoyer le goût et faire danser les papilles ! Ainsi nous poursuivons notre voyage vers Sainte Marie par une halte à la distillerie « Saint James », devenue célèbre grâce à la forme carrée de sa bouteille ; puis nous visitons le musée de la banane dans lequel on apprend des choses étonnantes sur ce fruit extraordinaire qui accompagne l'homme dans sa migration millénaire de continent en continent ; autant de cheminements parsemés de dégustations ; et il fallut un héroïque courage à Ronan qui avait été désigné d'office – on ne sut trop comment – comme chauffeur, pour résister aux chants des sirènes et des muses, nous appelant à déguster les breuvages ambrés et autres nectars sirupeux et fruités !

## **Vendredi 29 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Pour cette seconde journée de visite touristique, nous partons vers Fort-de-France où une halte nous amène fortuitement dans la très belle bibliothèque Schoelcher, située en bordure de la grande place de la Savane, qui présente une exposition de peintres antillo-guyanais : « la nouvelle figuration antillo-guyanaise autour de Georges Ronher (1913-2000) » ; exposaient leurs œuvres les peintres Antoine Heckly (St Barthélémy), Habdaphaï (Martinique), Paul Elloit-Thuleau (St Martin), Olivia Debysser (Guyane) et Michèle Chomereau-Lamotte (Guadeloupe) ; c'est sur la peinture de cette dernière artiste que j'ai jeté mon dévolu car j'ai beaucoup apprécié ses portraits de noirs. Vous pouvez retrouver sur internet tous ces artistes et leurs œuvres.

La baie de Saint Pierre nous accueille sous un ciel gris, au bord de sa plage de sable gris où le petit restaurant « courte flamme » nous propose un repas traditionnel martiniquais dans lequel nous découvrons un nouveau légume, la cristophine, préparée en gratin, à la chair semblable à celle de la pomme de terre mais de texture plus fine et parfumée.

À propos de St Pierre, le dépliant de l'office du tourisme nous apprend ceci : « *le 15 septembre 1635, au nom du roi de France, Pierre Belain d'Esnambuc, gentilhomme d'origine normande, s'empare de la Martinique, restée jusque là en pleine possession de ses premiers occupants amérindiens* ». Les qualités de sa rade en font vite un port maritime important qui, par son développement tant économique que culturel deviendra rapidement la capitale des Antilles françaises, jusqu'à ce jour du 8 mai 1902, où l'éruption du volcan la « Montagne Pelée » qui la domine de ses 1400 mètres, la raye de la carte en faisant 30.000 victimes et provoquant le naufrage d'une douzaine de grands voiliers de transport mouillés dans la rade. On dit que, de cette catastrophe, seul un rescapé sortit vivant, Louis Cyparis, grâce à l'épaisseur des murs de la cellule dans laquelle il avait été emprisonné pour un délit mineur. L'impression tragique qui m'imprègne lors de la visite des ruines – l'imposant théâtre, la prison qui la jouxte, la monumentale église du fort et le quartier des figuiers constitué des entrepôts du port sur lesquels reposait une grande partie de

l'activité d'échanges commerciaux de toutes les Antilles, – est renforcée aujourd'hui par le gris sombre du ciel, associé à la noirceur des pierres et du sable de la roche volcanique. Tout est là pour rappeler la menace de cette montagne maudite, mais qui sait aussi faire la prospérité du pays comme on le constatera en visitant la distillerie Depaz (groupe Dillon) qui domine majestueusement la baie de Saint Pierre et produit un rhum de grande qualité aromatique grâce aux cannes cultivées sur ses pentes fertiles et.

## **Samedi 30 avril – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Le temps reste à la pluie et toute la matinée les averses se succèdent. Pour notre dernier jour de location de voiture nous faisons les courses en vue de notre départ prochain ; opération facile car à proximité de la marina plusieurs grandes surfaces, petites épiceries et marchés nous offrent leurs produits. Après avoir chargé les provisions à bord, nous prenons la route du sud, vers la plage des Salines réputée pour être l'une des plus belles, sinon la plus belle de la Martinique. Effectivement nous découvrons une plage de carte postale : fin sable blanc bordée de cocotiers descendant en pente douce vers un ressac juste assez fort pour permettre à tout le monde, petits et grands, de s'amuser sans danger dans les vagues. Il y a un monde fou en ce samedi où touristes et autochtones se côtoient.

Le soir nous retrouvons, à bord de leur dériveur en acier « Echo », mouillé non loin de Corto, un couple de navigateurs, Vincent et Josiane que nous avons rencontrés à Vitoria, lors de notre second voyage le long des côtes du Brésil. Ils nous racontent leurs mésaventures, de santé pour Vincent qui doit se faire suivre à l'hôpital de Fort-de-France pour un décollement de la rétine et de navigation à cause d'une rupture de pompe à injection qui, en les privant totalement de moteur, les empêche de poursuivre leur croisière. Ils nous racontent que cette panne est survenue à la suite de la prolifération de bactéries dans leur gazole. Cette histoire nous fait frémir de peur à l'idée qu'il pourrait nous en arriver autant ! C'est un mal que tous les navigateurs redoutent quand ils sont parfois obligés de charger du gazole dans des pays où sa qualité ne leur est pas toujours garantie.

## **Dimanche 1er mai – Martinique – Marina du Cul-de-sac du Marin**

Puisque le mauvais temps perdure, nous allons continuer les travaux de maintenance du bateau par une opération importante : la vidange du moteur. Les deux entreprises auxquelles nous nous sommes adressés étant surchargées et indisponibles pour les prochains jours, Pierre prend la sage décision de faire le travail nous-mêmes en faisant l'acquisition d'une pompe électrique à cet effet. Tout se déroule parfaitement bien ainsi que les travaux connexes de changement des filtres air, huile et gazole, notamment ce dernier qui requiert toute notre attention depuis que Vincent et Josiane nous ont raconté leurs déboires. Mais nous sommes soulagés de constater que le gazole et le filtre sont sains et exempts d'impuretés qui pourraient ressembler à des bactéries.

Après tout ce travail, Ronan qui, selon son expression, va bientôt « péter un câble » tant la grisaille et la pluie le dépriment, suggère d'aller mouiller à l'anse Ste Anne, à la sortie du cul-de-sac du Marin. Nous y passons une agréable soirée, bain et snorkeling, malgré la grisaille

## **Lundi 2 mai – Ste Lucie – Marigot-Bay**

Au matin, nous regagnons la marina du Marin pour effectuer les formalités de sortie, ajouter Ronan sur le rôle d'équipage, faire les pleins d'eau et de carburant et compléter l'avitaillement. Nous appareillons à 11 h pour sortir du Marin, sous génois seul par bonne brise portante. Quand nous gagnons le large, l'alizé souffle bien avec des grains ce qui nous oblige à prendre deux ris, cap au sud, vers Sainte Lucie ; nous cavaloons au large à bonne vitesse, dépassant les 6 nœuds ; dans le



chenal entre les îles, la mer est formée et nous roulons beaucoup ; en abordant Sainte Lucie, les

grains se font plus nombreux la mer se calme sous le vent de l'île et à 16 h, nous rentrons dans Marigot-Bay, une échancrure dans la côte accore qui abrite un mouillage de carte postale, aux infrastructures typiquement britanniques, encombrée de nombreux bateaux de location de l'agence « Moorings ». Nous sommes accueillis par l'incontournable « boat-boy » qui nous propose son aide, pour prendre un coffre,

moyennant quelques dollars ; il est suivi de l'inévitable vendeur de fruits et légumes qui passe avec sa barque proposer ses produits.

### **Mardi 3 mai – Ste Lucie – Piton-Bay**

Ce matin, la pluie est omniprésente ; malgré le ciel gris et bouché, nous réussissons à débarquer entre deux averses. Nous visitons cette mini marina et Pierre et Ronan réussissent à capturer quelques belles images avec de jolis éclairages contrastés. Après la visite des lieux de cette escale « très british », nous repartons vers le sud, sous les grains, pour le grandiose mouillage entre les deux pitons emblématiques de l'île qui nous dominent de leur majestueuse et imposante présence. Au fond de cette accueillante « Piton-Bay », se niche un hôtel de grand standing, « Jalousie resort » dont les « facilities », piscine et équipements de plage sont strictement réservés aux « guests », nous prévient-on, en tolérant notre débarquement sur la plage de sable blanc – sable rapporté car en terre volcanique le sable est naturellement gris et noir – mais vous pouvez cependant venir dépenser vos économies au bar-restaurant de la plage dont les prix sont à l'image du standing de l'établissement.

### **Mercredi 4 mai – Ste Lucie – Piton-Bay – La Soufrière-Bay**

Après tous ces jours de pluie, le ciel se dégage enfin et nous retrouvons le temps ensoleillé que tout touriste espère trouver aux Antilles.

Nos souhaits nous portaient encore plus au sud vers un mouillage à la consonance très imagée et française de « Moule à Chique », mais en sortant de Piton-Bay pour en prendre le cap nous sommes accueillis par une mer hachée et si déplaisante que, finalement, nous renonçons à notre objectif pour aller prendre un coffre à la « Soufrière-Bay » au fond de laquelle se niche une petite ville pittoresque et colorée par les rayons fauve et or du coucher de soleil.

### **Jeudi 5 mai – Ste Lucie – La Soufrière-Bay – la Raye-Bay**

Le lendemain, à l'heure convenue, le « water-taxi » nous prend à son bord et nous débarque au port où Dickson nous attend avec son taxi-bus pour nous emmener visiter le site naturel volcanique de la soufrière et le jardin botanique conservatoire de magnifiques plantes tropicales aux fleurs colorées appréciées des colibris dont le vol stationnaire nous permet de les admirer. À chaque arrêt programmé, nous retrouvons les vendeurs qui nous proposent leurs souvenirs à des prix qu'il faut rituellement marchander. Après un détour par l'épicerie pour notre approvisionnement, notre taxi-boat nous ramène à bord et nous quittons les volcans pour « l'anse de la Raye », un typique petit village de pêcheurs où nous mouillons en fin d'après-midi. Nous débarquons pour découvrir

quelques maisons de bois colorées, une église également en bois qui doit accueillir les fidèles des environs tant elle nous paraît immense et un « square-village » à l'agencement bien ordonné. Sur la plage où sont alignées les barques de pêche, traditionnelles en bois ou modernes en polyester, nous rencontrons des enfants sympathiques, passionnés de football et l'inimitable, volubile et souriant Aubert (ou peut-être Robert), coiffé à la rasta avec de grandes mèches de cheveux complètement feutrées ; nous discutons tant bien que mal avec lui à cause d'un problème d'élocution dû à une malformation ou une opération de la langue ; il accepte de se faire photographier contre quelques dollars. Les rayons du soleil déclinant nous offrent un magnifique éclairage et produisent un arc-en-ciel qui enjambe la baie.

## **Vendredi 6 mai – Martinique – Fort-de-France**

Après une nuit paisible dans ce calme mouillage, nous reprenons la mer dès 8 h car il nous faut regagner la Martinique. Poussés par un bon courant portant, la navigation toutes voiles dehors se déroule sous le soleil et dans des conditions idéales, si bien que nous n'avons aucun mal à mouiller dans la baie des Flamands, devant Fort-de-France, au pied du fort Saint Louis, à 18 h, en compagnie de quelques autres yachts de voyage. Cette belle ville opulente de la France d'outre-mer s'étend devant nous et s'offrent à nos regards charmés les mêmes images que contemplèrent nombre de célèbres navigateurs qui y firent escale avant nous.

## **Samedi 7 mai – Martinique – Fort-de-France**

Le ciel reste menaçant après une nuit de pluie, mais nous réussissons à débarquer au sec à un immense appontement construit pour l'amarrage des annexes et l'accueil des plaisanciers qui viennent visiter de tous les coins du monde cette belle ville de Fort-de-France. Au programme : trouver coiffeur et barbier, une connexion internet et faire les courses de frais avant de nous élancer vers la Guadeloupe. Au centre-ville, l'animation est à son comble ; nous nous retrouvons au marché couvert pour déjeuner « chez Geneviève » ; nous apprécions l'ambiance animée qui y règne, ses senteurs épicées et fruitées, ses madras colorés et tout cet univers exotique. Je retrouve mes amis : Pierre arbore une super coupe « navigation au long court » et Ronan semble être passé par la tondeuse de la caserne ; il n'y a que moi qui suis satisfait de ma tailleuse de poils ! J'ai trouvé une charmante coiffeuse pour qui c'était la première taille de barbe et elle s'en est très bien sortie.

Après le déjeuner, les averses reprennent et nous entendons la pluie marteler le toit de tôle du marché couvert qui plie ses étals ; en attendant l'accalmie, nous en profitons pour papoter avec une affable doudou qui nous parle de sa fille qui habite en métropole ; apprenant que nous remontons en Guadeloupe, elle nous compare les deux îles et nous percevons dans ses propos une certaine rivalité entre Martinique et Guadeloupe dont les habitants sont présentés, par celle-ci, comme moins accueillants. Nous voici donc lancés dans une étude comparative sur l'accueil des touristes dans les Antilles françaises. Puis le ciel s'éclaircit et nous pouvons terminer nos courses au Carrefour-Market du centre qui, lui, reste ouvert jusqu'à 19 h, alors que tous les petits commerces ferment vers 13 h ; avec une impressionnante rapidité, les rideaux des magasins se baissent, les rues se vident, tout le monde rentre chez soi et en peu de temps les rues si animées ce matin deviennent désertes. Même le Cyber-point que j'avais découvert dans la galerie marchande cesse son activité à 12 h 30.

Nous terminons la soirée à bord, dans ce mouillage paisible, devant les illuminations de cette belle ville de Fort-de-France au nom mythique, évocateur de tant d'aventures et d'exotisme, au son des rythmes latino-américains d'un bon orchestre installé sur le kiosque de l'esplanade. Sur notre gauche, faisant face au Fort Saint Louis, s'élève déjà les seize étages de la nouvelle tour qui symbolise le développement de la ville de demain et dont on nous dit que tous les appartements sont déjà vendus ! Fort-de-France nourrit en effet l'ambition de devenir une véritable escale de la

plaisance moderne avec marina et services, venant ainsi augmenter et compléter, sinon concurrencer les infrastructures du Marin où nous avons fait notre première escale.

## **Dimanche 8 mai – Route La Dominique**

Après une nuit encore bien arrosée, le soleil se montre généreux ce matin pour notre appareillage vers l'île de la Dominique. Au moteur pour nous dégager de la baie, puis à la voile dans des airs légers, nous faisons route vers cette île montagneuse dont les sommets se découpent déjà sur l'horizon. La journée durant, portés par un généreux courant, nous progressons toutes voiles dehors sous un ciel qui a retrouvé son bleu tropical. À la nuit tombante, nous abordons cette côte escarpée un peu au sud de la capitale Roseau, et prenons un coffre devant l'Anchorage-hôtel, facile à reconnaître avec sa masse blanche qui se découpe sur le sombre de la côte ; nous avons simplement suivi les recommandations du guide « Patuelli ». À notre surprise, nous retrouvons le « boat-boy » de service qui aimablement nous dirige avec son canot vers un coffre d'amarrage ; il nous dit s'appeler Desmond, qu'il est membre du groupement « Sea-Cat-Tours », gage du sérieux de sa prestation et nous propose ses services pour organiser une visite de l'île.

## **Lundi 9 mai – La Dominique**

Nous nous réveillons sous le soleil, dans cette baie paisible où Corto roule doucement pour nous bercer ; j'admire le vol majestueux des grandes frégates qui tournent en planant dans le petit matin clair. Après avoir débarqué au ponton de l'hôtel, nous prenons un taxi collectif vers Roseau pour accomplir, sans difficultés, les formalités douanières. Ensuite, nous poursuivons notre découverte par quelques achats dans les boutiques du quartier commerçant où nous rencontrons une population souriante, sympathique et accueillante. À quai, un paquebot déverse dans les rues les quelques touristes américains qui ont choisi de vivre une grisante aventure en débarquant dans cette ville tellement éloignée de leur standard de vie habituel ! C'est ce que nous expliquera ce couple sympathique de français rencontré au « Ruins-Rock-Café » – un établissement très « reggae », rustiquement aménagé dans les ruines d'une maison qui semble avoir été victime d'un incendie – dont la femme travaille à Monaco pour l'agence qui exploite ce paquebot, et bénéficie, à ce titre, avec son mari, d'une croisière offerte. Et dans ce Ruins-Rock-Café, je peux vous dire que l'on vous sert, dans des gobelets en bambou coiffé d'une demi coque de noix de coco par les trous de laquelle sortent deux pailles incitatives, une recette de rhum-punch aux vertus explosives, propres à vous assommer n'importe quel assoiffé qui a eu l'imprudence de se laisser séduire par le slogan « the best punch in the town », peint sur le panneau publicitaire du trottoir ! De retour à bord après être passé par la case restaurant pour éponger ce double punch incendiaire, nous retrouvons Desmond et nous nous mettons d'accord avec lui pour qu'il nous organise demain un grand tour à la découverte de l'île.

## **Mardi 10 mai – La Dominique**

À 9 h comme convenu, Desmond est là avec son canot ; il nous amène auprès de Peter qui attend avec son minibus Toyota. Peter est un petit homme souriant et volubile, – il nous apprendra plus tard qu'il a 72 ans, deux garçons, dont un au Canada, quatre filles et vingt-cinq petits enfants – qui semble, à ses traits, être le fruit d'un métissage entre l'ancienne race caraïbe, dont il reste environ 4000 individus vivant sur l'île, et la race noire « importée » d'Afrique. Nous commençons notre randonnée par prendre la route principale de l'île pour sortir de Roseau qui compte 20.000 habitants, soit presque le tiers de la population totale de l'île. Nous découvrons, dans ce paysage luxuriant qui nous accompagnera tout au long de la journée, un habitat dispersé, accroché à la montagne ou enchâssé dans de profondes vallées, de très jolies villas (cottages) construites sur pilotis. On quitte

la route et par des chemins escarpés on gagne le « Dominica National Park », au Morne des trois Pitons, pour faire la randonnée des « Middleham Falls ». Après avoir acheté nos billets au tenancier de la « guest-house » et salué les gardes du parc, nous nous engageons sur un sentier ombragé et frais, parfaitement aménagé avec des marches de bois pour empêcher la dégradation du sol, à travers la forêt tropicale peuplée d'arbres, d'herbes, de fougères et de fleurs dont nous contemplons avec étonnement et ravissement l'exubérante et verte luxuriance. Châtaigniers géants au tronc en draperie, gommiers que l'on creuse pour faire des embarcations, bananiers, fougères arborescentes qui fournissent un bois fibreux pour les marches du sentier et tiennent le feu pendant des semaines, bambous, arbre à pain au fruit très nutritif, héliconia à la belle fleur orangée ; des lianes pendent et s'entortillent en spirales de chaque côté de ce sentier qui monte, descend, enjambe une gorge sur un pont, passe un ruisseau à gué et nous amène au bout d'une heure, après une belle descente dans un cirque de verdure, à la cascade attendue et dont nous percevons le bruissement depuis un moment. Nous contemplons, depuis l'estrade aménagée, l'eau qui explose dans une piscine réceptrice circulaire naturelle, après une chute de 35 mètres. Sur l'invitation de notre guide, Ronan et moi prenons plaisir à nous baigner dans cette eau si claire et pure. Des, oiseaux comme le « Purple-Throated-Humming-Bird », nous accompagnent de leurs chants sans que nous puissions les voir, notamment celui qui émet une note flûtée unique. Parmi les animaux, on trouve des Agoutis que nous avons déjà rencontrés en Guyane, aux Iles du Salut et des serpents Pitons, moins attendrissants. Les ressources agricoles de l'île sont essentiellement la bananes, le cacao, le café, la noix de coco et le citron vert (lime) ; mais, nous explique Peter, la culture de ce dernier, autrefois prospère, périclité aujourd'hui sous la pression immobilière qui s'approprie les vergers autour de Roseau. Nous poursuivons notre balade par la visite de Ti-Tou-Gorge ; pour y parvenir on emprunte



un sentier le long d'une conduite forcée d'un bon mètre de diamètre, entièrement recouverte d'un bordage de bois à la manière d'un bateau, jusqu'au réservoir de captage au delà duquel une étroite gorge découpe le calcaire ; l'eau y cascade de vasque en vasque dans un rugissement assourdissant. Là encore, Ronan et moi, prenons un

plaisir insolite à remonter cette gorge à la nage sur une centaine de mètres. Peter nous explique que l'une des ressources de la Dominique est cette hydroélectricité vendue à la Guadeloupe et acheminée par un câble sous-marin. Après quoi, notre guide nous emmène déjeuner dans un petit restaurant de la « Tropical-Valley » qui surplombe de sa terrasse le torrent issu des « Trafalgar-falls » que nous allons découvrir. Dans un nouveau cirque de verdure, deux immenses cascades surgissent de la montagne et viennent exploser dans les éboulis, dévalant en contrebas les rochers dont l'agencement forment des bassins propices à la baignade. La géothermie est aussi une des ressources de l'île ; en attendant la réalisation de grands projets dont nous parle Peter, nous découvrons de nombreuses places à flanc de montagne où sourd, en geyser, l'eau chaude gazeuse,

barbotant dans de petites mares d'où s'échappent des fumeroles sulfureuses

. Quelques établissements de bains et spas rudimentaires proposent aux touristes les bienfaits de ces eaux thermales. Pour terminer cette randonnée, nous faisons halte au jardin botanique pour découvrir deux arbres gigantesques : un Baobab, dont une moitié est venue écraser en tombant, lors du passage du cyclone David en 1979, un vieil autobus anglais dont on aperçoit la carcasse tordue sous le demi tronc gigantesque ; un caoutchouc dont les branches, reprenant racine, offrent un spectacle étonnant d'entrelacement végétal d'une quarantaine de mètres de circonférence. Puis Peter nous ramène à notre bateau et nous lui témoignons notre satisfaction pour cette journée découverte. Nous retrouvons nos boat-boys de Sea-Cat-Tours et négocions avec eux le plein d'eau à leur ponton, avant la nuit ; ainsi, nous sommes prêts pour appareiller demain à l'aube vers la Guadeloupe et sa légendaire île de Marie-Galante.

### **Mercredi 11 mai – Route Guadeloupe – Marie-Galante**

Après une nuit un peu agitée à ce mouillage rouleur, nous appareillons à 9 h pour la Guadeloupe avec, pour première escale, l'île de Marie-Galante. Nous remontons au moteur une bonne partie de la côte ouest, sous le vent, de la Dominique. Pendant ces 20 milles, nous naviguons dans un air un peu brumeux et sous un ciel voilé, suffisamment près de la côte pour apercevoir les nombreux petits villages nichés dans chaque échancrure, vallée ou anfractuosité, portant des noms bien français comme : Massacre, Mahaut, St Joseph, Grande Savane ou Pointe Crabier. Nous dépassons Portsmouth, second port de l'île, et en doublant la pointe Capucin, nous retrouvons l'alizé qui nous emmène, poussés par un bon courant portant, vers Marie-Galante où nous mouillons à 17 h dans le port de Grand-Bourg, assez tôt pour débarquer et préparer la balade de demain tout en dégustant les spécialités de Marie-Galante : le rhum et la langouste.

### **Jeudi 12 mai – Guadeloupe – Marie-Galante**

Au débarquement, nous retrouvons le loueur de voiture qui nous attend ; les formalités, très simplifiées, étant réglées, nous prenons la route vers l'est, Marie-Galante étant une île calcaire plate et ronde, « la galette » comme on la surnomme, il n'y a pas de gros problèmes d'itinéraire. La route vers Capesterre longe la mer et deux magnifiques plages de sable blanc, plantées de cocotiers, qui s'élancent vers le ciel et d'arbres « raisin » dont les branches se tordent en tous sens, offrant un ombrage bienvenu au promeneur. Un jeune adolescent à la peau noir ébène, joue, seul, avec les noix de coco flottant dans les vagues turquoises qui éclatent sur le sable blanc, créant par le jeu de son mouvement associé à celui de la mer, l'harmonie d'une saisissante image de matin du monde figée dans le temps et apaisante pour l'esprit. Plus au large, la frange d'écume des brisants signale à nos yeux avertis le danger potentiel de la barre corallienne. Malheur à celui qui s'y plante ! Plus d'un marin en a fait la triste et redoutable expérience ! Marie-Galante est jumelée avec Belle-Île-en-Mer nous apprend un panneau ; et on se met à fredonner la chanson de Laurent Voulzy !

*Belle-Île-en-Mer  
Marie-Galante  
Saint-Vincent  
Loin Singapour  
Seymour Ceylan  
Vous c'est l'eau c'est l'eau  
Qui vous sépare  
Et vous laisse à part*

Un autre panneau attire l'attention des promeneurs : « attention à la chute des noix de coco » ; et, ce qui pourrait n'être que la bonne blague d'une histoire de Tintin est une réalité qui doit vous inciter à

la prudence, surtout les jours de grand vent ! Recevoir une noix de coco sur la tête a toutes les chances de vous conduire au cimetière, sinon, sûrement à l'hôpital !

Au petit port de Capesterre nous rencontrons les pêcheurs ; nous discutons assez longtemps avec l'un d'eux occupé à un travail sur ses filets. Il nous apprend que le village est essentiellement tourné vers cette activité de pêche ; les bateaux posent des kilomètres de filets monomailles ou tramailles pour attraper les poissons et les petites langoustes qui abondent dans ces eaux et que l'on peut déguster pour un prix raisonnable dans les innombrables petits restaurants de l'île. Les bateaux de 8 à 10 mètres de long, ouverts et sans cabine, puissamment motorisés pour leur permettre de pousser jusqu'à 80 milles au large durant la saison de la traîne à la dorade coryphène, sont de type « Saintoise » avec un avant en cuillère dont les volumes présentent des formes évasées et fortement tulipées. De l'avis de notre pêcheur de rencontre, le gouvernement français ne donne pas des moyens suffisants pour préserver ce type de pêche artisanale. Pour faire face aux coûts élevés en euros de maintenance et d'investissement, les pêcheurs achètent leur matériel, filets – dont la durée de vie n'excède pas 4 mois – et moteurs, notamment, beaucoup moins cher, en dollar, à Miami, aux USA.

Nous continuons notre découverte de l'île par la visite d'une distillerie. La canne à sucre est depuis les temps anciens de la colonisation et de l'esclavage la principale ressource agricole de Marie-Galante, sa géographie, son terroir et son climat se prêtant particulièrement bien à cette culture. À la distillerie « Bellevue », l'une des plus réputées de l'île avec « Bielle » et « Père Labat », le vieux moulin à vent restauré nous accueille de son imposante stature, baignée dans un air où flotte l'odeur caractéristique du jus de canne. Au cours de la visite de l'usine, nous retrouvons les différentes phases de la fabrication du rhum : récolte puis broyage des cannes pour en extraire le jus, le « vesou » qui fermente dans des cuves pendant une trentaine d'heures et donne le « vin de canne », conduit dans les colonnes de distillation, chauffées par la vapeur, issue de la combustion du résidu fibreux des cannes, la « bagasse », pour obtenir un rhum de coulage ou « grappe blanche » qui titre 70% ; puis stockage dans les cuves et vieillissement en fûts avant commercialisation. À noter que la distillerie Bellevue est la seule qui récupère ses « vinasses » résiduelles et les traite dans ses propres bassins de lagunage avant rejet. À Marie-Galante on trouve exceptionnellement des rhums blancs titrant 59%, qui confèrent de la force, de la raideur et du caractère au Ti-Punch ! Le cycle de la canne à sucre est de cinq ans ; elle se régénère chaque année ; après cinq récoltes on arrache tout et on replante. A l'issue de cette visite, vient le moment attendu de la dégustation, animée par Éric, un grand noir athlétique jovial et volubile, qui vous fait goûter dans un ordre précis pour respecter le jeu des papilles, en commençant par les rhums vieux, tous les produits de la distillerie élaborés à base de son rhum, en terminant par les liqueurs comme le « Shroeb » et le « bois bandé » dont il est dit « *qu'il donne la force aux hommes pour faire plaisir aux dames et aux dames l'envie de ce plaisir !* » Tout un programme pour de bonnes soirées galantes !

Nous poursuivons notre randonnée par un bon bain à la plage du Vieux Fort où Ronan, fana de snorkeling s'en donne à cœur joie, suivi d'un déjeuner sur la plage de St Louis dans un petit restaurant à l'enseigne évocatrice « au plaisir des marins » ; et aujourd'hui le commandant régale son équipage car c'est son anniversaire (62 ans !) ! Pour marquer cette circonstance, nous lui offrons une bouteille de rhum vieux hors d'âge qu'il pourra déguster les soirs d'hiver au coin du feu dans sa nouvelle maison en se remémorant les bons moments que nous avons passés ensemble à bord de Corto.

Sur la route du retour nous traversons des panoramas bucoliques qui nous semblent familiers tant ils ressemblent à des paysages de nos régions métropolitaines, si ce n'était la présence des cocotiers ! De jolies villas à l'architecture traditionnelle, érigées de fraîche date, parsèment cette campagne aux hameaux dispersés, étalant au soleil des toits bleu pervenche ou vert pistache, ceinturés de murs jaunes vanille. Nombreux sont les guadeloupéens, comme nous le confirmera cette jeune femme qui

tient boutique au Bourg et avec qui nous prenons un pot au bar « la Galante des îles » qui ont une résidence secondaire à Marie-Galante ou, y habitant, prennent chaque matin le premier « express des îles » pour aller travailler à Pointe à Pitre en 45 minutes de traversée.

## **Vendredi 13 mai – Guadeloupe – Route les Saintes**

Avant d'appareiller pour Pointe à Pitre, nous faisons quelques courses au marché ; Pierre qui cherchait un amplificateur WiFi pour son PC, est étonné de le trouver à un prix très raisonnable chez un sympathique marchand de matériel informatique originaire de Bordeaux qui ouvre un petit magasin au Grand-Bourg et restaure, au port, une vieille « frégate », un fameux voilier en contreplaqué des années 60, signé Herbulot.

Appareillage pour les Saintes. Une bonne brise encore chargée de pluie nous porte au large, poussés par un courant vers ces îles enchanteresses que nous abordons par la passe du Grand Îlet de l'entrée sud. À 4 milles le vent nous lâche et nous entrons au moteur dans l'abri de la rade, si grande et si bien protégée que l'Amiral de Grasse pouvait y mouillait son escadre au temps de la guerre d'indépendance américaine. Le paysage des Saintes – ainsi nommées parce que Christophe Colomb les découvrit le jour de la Toussaint – offre au regard un aspect montagneux avec de grands pans de falaises dénudées. Les 7 éoliennes de la « Pointe du Bois Joli » de Terre-de-Haut nous saluent et nous contournons le rocher caractéristique du « Pain-de-Sucre », rayé verticalement de plis calcaires caractéristiques. Il est 15 h quand nous mouillons dans cette magnifique baie, devant le Bourg, au pied d'une curieuse maison, à proue de navire qui sert d'amer caractéristique, connue sous le nom de « maison du docteur » et qui, effectivement, est habitée, aujourd'hui encore, par une doctoresse.

Nous débarquons dans ce village aux petites maisons de toits rouges qui tranchent gaiement dans la verdure, comme timidement niché au fond de sa coquille, où tout respire l'harmonie et la quiétude. À une première rangée de maisons et de petits restaurants les pieds dans l'eau, succède une seconde de petites échoppes au bardages colorés entre lesquelles serpente une ruelle animée par de nombreux touristes que déversent les bateaux qui viennent de Basse-Terre pour quelques heures. L'église, un peu en hauteur, se remarque à son toit jaune, ainsi que la Mairie, devant le square qui fait rond-point. Dans les rues des femmes et des enfants vendent de délicieux gâteaux traditionnels, « les tourments d'amour », fourrés à la confiture de différents fruits exotiques et dont plusieurs d'entre eux accompagneront notre prochain petit-déjeuner en consolation des tourments que nous autres marins au long-cours privés d'amour endurons.

## **Samedi 14 mai – Guadeloupe – Les Saintes**

Cette nuit le vent a soufflé en rafale mais le mouillage a tenu. Nous sommes au bord d'un tombant qui fait passer rapidement les fonds de 4 mètres à 10 puis 15 mètres ; à 200 mètres sur l'arrière tribord l'épave d'une grosse vedette est signalée par deux bouée à croix jaunes ; c'est ce que j'ai découvert ce matin avec mon masque. Dans la matinée le temps s'améliore, le ciel s'éclaircit et rend propice le snorkeling ; tous les trois nous partons pour une balade sous-marine à la recherche de jolis poissons colorés qui sont nombreux sur les récifs coralliens ; alors que nous commençons à rentrer au bateau, Ronan qui est le plus près de celui-ci voit, grâce à son masque, l'ancre déraiper et être traînée au fond de la mer sous l'action d'une rafale particulièrement violente ; il réussit heureusement à rejoindre rapidement le bateau qui dérive rapidement en travers du vent dans les rafales qui se succèdent, monte à bord, met le moteur en route et remonte les 20 mètres de la chaîne du mouillage ; pendant ce temps Corto continue à dériver mais passe heureusement sans dommage à proximité d'autres bateaux au mouillage ; durant toutes ces opérations Pierre et moi, à 300 mètres plus en arrière, avons réalisé ce qu'il se passait et nous palmons vers le bateau que je réussis à atteindre après un interminable sprint, pour rejoindre Ronan et l'aider à la manœuvre ; il était grand

temps ; nous récupérons Pierre qui, fatigué, s'est accroché à une bouée et nous attend. Puis nous allons prendre un autre mouillage, dans une zone de la rade qui nous paraît plus abritée de ces rafales ravageuses en ayant soin cette fois de quadrupler la longueur de chaîne. Nous passons un bon moment devant nos verres de « remontant » à analyser les causes de cet incident et évaluer les chances dont nous avons bénéficié car cela aurait pu arriver en pleine nuit ou pendant une absence à terre. C'est un incident qui est un grand classique de la navigation ; nombre de navigateurs ont vécu cette situation et s'en sont tirés avec plus ou moins de bonheur, la perte totale du bateau en étant la pire sanction. Dans notre cas, il aurait été assez facile de trouver un bateau à moteur pour prendre en chasse Corto et le récupérer avant qu'il ne s'échoue sur la côte de Basse-Terre ou vienne percuter un autre bateau. Durant toutes ces semaines de navigation dans les Antilles, nous avons remarqué nombre d'épaves gisant sur les côtes, probablement à la suite du dérapage de l'ancre ou de la rupture du mouillage ; les cyclones en étaient-ils la cause ? Nous terminons la journée par une balade pédestre dans l'île et quelques courses.

### **Dimanche 15 mai – Guadeloupe – Route Pointe-à-Pitre**

Après une nuit calme, nous appareillons pour Marigot, une paisible baie qui ouvre sur la côte nord de Terre-de-Bas, au fond de laquelle une petite plage plantée de cocotiers et quelques bateaux au mouillage bordent un hameau et un complexe touristique discret. Nous snorkelons un moment avant de reprendre la mer, cap au moteur, en l'absence de vent, vers Pointe-à-Pitre. Le temps est calme, le ciel couvert, la visibilité médiocre. À 15 h nous prenons un coffre dans la marina du « Bas-du-Fort », point d'arrivée de « la Route du Rhum », cette fameuse course à la voile. C'est une immense marina d'un millier de places avec tous les magasins et services pour y recevoir les plaisanciers. Nous sommes sur le ponton « Michel Malinowsky », de glorieuse mémoire, qui, alors qu'il était en tête sur son grand monocoque Kriter, ne fut battu sur le fil du rasoir de la ligne d'arrivée que de 98 secondes par Mike Birch et son petit trimaran jaune, lors de la première Route du Rhum en 1978.

Sur ce même ponton nous rencontrons deux bateaux armés par des suisses – encore ! C'est fou ce que l'on rencontre de navigateurs suisses ! L'un d'eux dont le bateau bat pavillon américain pour se soustraire aux contraintes de la réglementation suisse, nous apprend qu'il est très simple et bon marché d'obtenir, via internet, un pavillon de complaisance américain.

C'est notre dernière soirée en compagnie de Ronan qui s'envole demain vers la Métropole – il serait très politiquement incorrect de dire « vers la France » en Guadeloupe et Martinique – Nous passons donc la soirée à « la Frégate » devant un délicieux filet de requin au poivre vert.

### **Lundi 16 mai – Guadeloupe – Pointe-à-Pitre — Marina du Bas-du-Fort**

C'est la journée d'échange des équipages ; Ronan nous quitte pour rentrer à Binic reprendre son activité commerciale de shiphandler alors que Geneviève, la sœur du commandant et Pierre, dit Pierrot, son mari, arrivent de Métropole pour une quinzaine de jours. Les avions se succédant, nous restons à l'aéroport une bonne partie de la journée. Nous fêtons l'arrivée de nos nouveaux équipiers par une caïpirinha en apéritif suivi d'un copieux « arroz a la cubana ». Et Geneviève, dont rien ne semble pouvoir tarir l'énergie, pas même 6 heures de décalage horaire, trouve les ressources pour se mettre à récurer la cuisinière du bord.

### **Mardi 17 mai – Guadeloupe – Pointe-à-Pitre — Marina du Bas-du-Fort**

Devant l'impossibilité de louer une voiture à la marina – c'est la saison creuse qui démarre – nous prenons le bus pour Pointe-à-Pitre à la recherche d'un loueur que nous trouvons au port, non loin du

terminal des bateaux de croisière.

La Guadeloupe est une terre qui ressemble à un papillon dont chaque aile serait l'une des deux îles qui la composent, Grande-Terre à l'est et Basse-Terre, à l'ouest, séparées par la Rivière-Salée qu'enjambent deux grands ponts ouvrants et reliées par un isthme entre le Grand-Cul-de-Sac-Marin au nord et le Petit-Cul-de-Sac-Marin au sud où se niche Pointe-à-Pitre, capitale de Grande-Terre, ville de 80.000 habitants ; le centre-ville rayonne autour de la grande place de la Victoire que bordent la Sous-Préfecture, le Comité de Tourisme et d'où rayonnent les rues piétonnes animées ; les denrées et produits du pays se vendent sur plusieurs marchés en plein air et un marché couvert dont l'animation matinale s'étirole au fur et à mesure que l'après-midi avance et que les averses reprennent.

Nous prenons livraison du véhicule que nous avons réservé pour les deux jours prochains.

### **Mercredi 18 mai – Guadeloupe – Basse-Terre — Marina du Bas-du-Fort**

Après une nuit sous les averses, la pluie cesse au matin ; nous prenons la route à la découverte de la partie ouest de la Guadeloupe : Basse-Terre, île de la Souffrière culminant à 1467 m et abritant de nombreuses espèces rares, protégées par le Parc National de la Guadeloupe, et Grande-Terre, à l'est, moins élevée, à la côte sud riche en plages, anses et petits ports.

Notre première escale est pour Sainte Rose, petite ville agréable du bord de mer ; au marché nous trouvons des ananas-bouteilles que nous achetons à un producteur et qui s'avèreront tellement bons que nous en achèterons d'autres les jours suivants pour les mettre au menu de tous nos repas et en faire une véritable cure. Nous descendons au port de pêche avec l'ambiance et l'activité marchande que nous apprécions ; on y trouve des langoustes et de la dorade coryphène ; nous achetons à une jolie marchande deux beaux coquillages, des lambis ; très décorative, la coquille dont on mange la chair fine du mollusque est nettoyée et vendue aux touristes métropolitains pour orner leurs buffets, témoignant ainsi de leur voyage exotique dans les lointaines Antilles. La même marchande vend également de la confiture de malaka – ou plutôt des fruits au sirop – qu'elle fait elle-même. Elle m'explique qu'il faut utiliser le sirop pour préparer le Ti-Punch, puis déguster le fruit confit. Et je peux vous dire que cette recette est vraiment délicieuse.

C'est aussi sur ce port que, pour la première fois, nous sommes pris pour cible de la contestation indépendantiste guadeloupéenne ; un grand noir d'âge moyen, profère, de loin, ce genre de paroles « vous les français on n'a pas besoin de vous ; restez chez vous, etc.... » ; mais il le fait en chantant, se balançant, tout en marchant, au rythme d'un reggae a capella qui donne un certain charme exotique au propos et atténue la brutalité de l'invective. Quand il a disparu, un pêcheur vient vers nous et nous demande d'excuser cet homme aux paroles malveillantes, le qualifiant de « dérangé par la drogue ».

Nous continuons vers la plage réputée de Grande Anse : imaginez un croissant de sable d'or, enchâssé dans la verdure, s'ouvrant sur le bleu profond de l'Atlantique et bordé de cocotiers. Après le bain, déjeuner créole sur la plage et nous continuons vers Deshaies où Coluche avait une propriété aujourd'hui transformée en jardin botanique. La route côtière de l'ouest vers Basse-Terre nous fait découvrir de nombreux sites propices aux activités nautiques : plage de Malendure, Bouillante, anse de la barque, Vieux-Habitants, .... Basse-Terre est la capitale qui abrite la préfecture et le Conseil général et possède un passé dont l'histoire (fondée en 1643) est gravée dans ses nombreux monuments et édifices anciens (fort Louis Delgrès et Notre-Dame-du-Mont-Carmel, par exemple). Sur la route du retour nous découvrons un autre joli petit port : Goyave. Puis la nuit tombe sur la marina et les averses reprennent leur ronde nocturne.

## **Jeudi 19 mai – Guadeloupe – Grande-Terre — Marina du Bas-du-Fort**

Au fur et à mesure que nous progressons sur la route sud de Grande-Terre, le temps s'éclaircit et nous annonce une belle journée. Cette route donne accès à de magnifiques plages de carte postale, à l'abri derrière la barrière de corail, offrant de nombreux sites remarquables par leur beauté et leur exposition, non seulement aux touristes adeptes de soleil et de baignade, mais aussi aux windsurfers et kitesurfers qui trouvent là les conditions idéales pour la pratique de leur sport dans les eaux turquoise des lagons. Aujourd'hui l'alizé souffle avec la vigueur d'un bon force 5 que tous les voileux apprécient et recherchent.

Sainte Anne, ravit nos yeux : une plage de sable blanc, un port et son mouillage bien abrités auxquels on accède par une passe étroite mais bien balisée à travers les brisants coralliens, des bateaux à voile traditionnels qui tirent des bords dans le lagon bleu, un front de mer bien venté par la tiédeur musclée de l'alizé qui nous apporte les effluves épicés et fruités du marché en plein air où nous achetons ces fameux ananas-bouteilles que nous apprécions, un marché artisanal débordant de tissus et objets multicolores.

Notre escale suivante est pour Saint François. Là aussi nous retrouvons la plage de sable blanc, le lagon qui communique avec la pleine mer par une étroite passe à travers la barrière de corail frangée d'écume qui barre l'horizon et les windsurfers qui s'éclatent dans l'alizé. Mais à Saint François nous découvrons aussi une belle marina enchâssée dans un complexe immobilier harmonieux, bordée d'un parcours de golf dont l'étendue verte contraste heureusement avec les bleus marins.

Après quelques kilomètres d'une route sauvage au bord d'une mer que nous n'apercevons que par intermittence à travers les trouées d'une épaisse végétation, nous découvrons soudainement le cadre grandiose de la pointe des châteaux : rochers déchiquetés par l'assaut incessant de l'alizé, plage de sable fin où les rouleaux se brisent interdisant la baignade ; un sentier monte au sommet d'un promontoire plantée d'une croix et de tables d'orientation qui désignent, au large, la silhouette massive de l'île de la Désirade où on isolait autrefois les lépreux et les fils de famille dévoyés. Notre élévation nous permet de repérer sous le vent une belle plage, abritée par une barre corallienne, propice à la baignade. Sur le parking nous attendent les vendeurs de glace qui, grâce à un ingénieux système manuel et un pain de glace confectionnent de délicieux et rafraîchissants sorbets à la noix de coco.

Après avoir restitué la voiture, nous visitons le musée Victor Schoelcher ; on y retrace la vie et le cheminement politique de cet infatigable voyageur, enterré au Panthéon, qui s'engagea dans la lutte contre l'esclavage dont il obtint l'abolition définitive dans les colonies françaises par le décret du 27 avril 1848 ; républicain convaincu, il devint député de la Martinique (1848) puis de la Guadeloupe (1850). Il fit don de ses livres et objets, amassés au cours de ses nombreux voyages, à divers musées de France et, notamment, à la Guadeloupe qui les rassembla dans ce musée de Pointe-à-Pitre.

## **Vendredi 20 mai – Guadeloupe – Route les Saintes (Baie de Marigot)**

Après avoir réglé la marina, fait le plein d'eau, quelques courses et consulté la météo, nous appareillons pour les Saintes, cet archipel de rêve que nous avons tant vanté à Geneviève et Pierre et qu'ils souhaitent ardemment découvrir. Dès la sortie du chenal, l'alizé musclé annoncé nous prend de face ; deux ris dans la grand-voile et quatre tours dans le génois ne sont pas de trop pour tirer les premiers bords de dégagement avant de faire route directe vers ces îles Saintes qui déjà se profilent à l'horizon et nous invitent de leur élégante silhouette. Après une route un peu agitée dans 1,5 à 2 mètres de creux, nous mouillons en fin d'après-midi dans la baie de Marigot que nous avons découverte avec Ronan, au nord de Terre-de-Haut. Au fond de la baie, une petite plage, un chantier naval, des barques de pêche, un hameau de quelques maisons et un complexe touristique qui

rappelle le village de vacances et semble devoir s'agrandir par un groupe de maisons en construction.

## **Samedi 21 mai – Guadeloupe – Les Saintes – Terre-de-Haut**

Après une nuit agitée par les rafales de vent et les averses, mais heureusement parfaitement bien protégés au fond de cette baie sablonneuse, nous débarquons sur la plage, non sans avoir observé au passage en annexe, ce rocher caractéristique d'une dizaine de mètres de haut qui se découpe sur la berge et, selon l'angle sous lequel on le regarde, on y voit un gigantesque phallus – en concordance parfaite avec l'actualité française du jour – ou la tête dressée d'un monstrueux serpent.

Nous empruntons la petite route du nord qui conduit, à travers les coquettes maisons du hameau, au village de Grand-Bourg en passant derrière la fameuse « maison du docteur » et son étrave de navire. Nous visitons avec le même intérêt que la première fois ce coquet village où toute l'activité est tournée vers le tourisme ; nous faisons quelques achats, notamment les « les tourments d'amour », ces délicieux gâteaux que nous voulons absolument faire goûter à Geneviève et Pierre.

Heureusement que nous avons pris un sac étanche pour y mettre à l'abri les choses sensibles à l'humidité, car, au retour par l'autre route vers la baie de Marigot, une copieuse averse tropicale tiède nous transforme en pantins ruisselants. À notre retour à bord, nous décidons de changer de mouillage pour celui de « l'Anse sous le vent de l'îlet à Cabri ». Quand nous y parvenons, nous constatons qu'une douzaine de coffres que le guide Patuelli ne mentionne pas a été installée à l'intention des plaisanciers – nous apprendrons plus tard qu'ils viennent d'être posés il y a une semaine – Les ayant inspectés en plongée, j'admire la qualité du système mis en œuvre pour leur réalisation : les bouées d'amarrage blanches, portant de gros anneaux faciles à prendre à l'étrave d'un bateau, sont reliées au gros bloc de béton du fond par un câble gainé de forte section, lui-même tenu verticalement par une bouée intermédiaire jaune à quatre mètres environ sous la surface de l'eau.

## **Dimanche 22 mai – Guadeloupe – Les Saintes – Îlet à Cabri**

L'îlet à Cabri porte bien son nom. Derrière l'étroite bande de sable gris de la plage, la forêt dense de petits arbres abrite des dizaines de jolies petites chèvres et leurs cabris aux robes sombres, claires, et fauves ; la plupart sont marquées à l'oreille pour que le propriétaire puisse les retrouver. Un vieil appontement délabré en béton débouche sur les ruines d'un ancien hôtel de grand luxe, abandonné en 1975. C'est ce que nous apprend Ulrich le nouveau locataire de l'établissement qui exerce l'activité artisanale de potier en récupérant l'argile des eaux de ruissellement dans un bassin ; un tour à pied et un four à bois complète ses installations sommaires. Ulrich est un garçon accueillant, souriant, le contraire d'un taiseux, d'à peine quarante ans, qui fait aussi office de gardien de l'île pour le compte du Conservatoire du Littoral son nouveau propriétaire. Par gentillesse il nous accompagne au sommet de l'îlet, jusqu'aux vestiges du vieux fort et de la prison qui servait d'annexe au bagne de Cayenne. Chemin faisant sur le vieux sentier bétonné dont il vaut mieux ne pas s'écarter pour éviter de glisser, comme je l'ai fait, sur la terre argileuse, il nous cueille des merises sauvages, très noires, au goût agréable. Des débris de poteries caraïbes, montrés par Ulrich, datant des premiers siècles de notre ère, attestent d'une présence humaine antérieure à l'arrivée de Christophe Colomb en 1493 et les baptisa « Los Santos ». Une pierre gravée portant aussi la date de 1597 prouve encore une certaine continuité dans cet établissement humain. Au sommet de l'îlet, à plus d'une centaine de mètres d'altitude, nous découvrons de remarquables points de vue sur ce grandiose environnement maritime qui fut le théâtre, le 12 avril 1782, de la plus grande bataille navale qui fut jamais livrée dans les Caraïbes, au cours de laquelle l'Amiral anglais Rodney prit sa revanche sur le Comte de Grasse, héros de la guerre d'indépendance américaine.

Ulrich, qui habitait à Terre-de-Haut avant la construction des éoliennes, nous donne des œufs qu'il ramasse des poules à demi sauvages qui vivent sur l'îlet, des grandes feuilles d'une plante qui a le goût du thym et des piments doux rouges et verts qu'il cultive. Nous insistons pour lui payer ces produits et lui achetons aussi des masques de terre peints qu'il nomme ses « céraïbes ». Ulrich exerce aussi une activité pédagogique auprès des enfants des écoles des îles qui viennent s'initier à la poterie ; et comme moyen de liaison avec les autres îles, il dispose d'un vieux « Pen-Duick 600 », ce petit voilier en aluminium d'avant-garde qui ne connut pas le succès escompté.

De retour vers midi, nous décidons de changer de mouillage et d'aller jeter l'ancre devant Grand-Bourg où nous passons une soirée paisible dans le beau temps revenu.

### **Lundi 23 mai – Guadeloupe – Route Marie-Galante (Grand-Bourg)**

Après les dernières courses au bourg, notamment l'achat de quelques « Tourments d'amour », nous prenons la mer par la passe du nord dite de la baleine – une passe qui porte bien son nom puisque nous y croisons une authentique baleine facilement identifiable à son jet – en route pour l'île de Marie-Galante dont on dit que l'on y revient toujours après y avoir fait une première escale. Au bout d'une magnifique journée ensoleillée et quatre bords de près sur une mer belle, nous mouillons dans le port de Grand-Bourg, assez tôt pour descendre à terre et réserver une voiture pour le lendemain.

### **Mardi 24 mai – Guadeloupe – Marie-Galante (Anse Canot)**

Traditionnel tour de l'île avec au programme pour régaler Geneviève et Pierre : visite suivi d'une dégustation à la distillerie de rhum « Bielle », la plus fameuse de l'appellation Marie-Galante – une des rares à commercialiser du rhum titré à 59° – si l'on en croit la longue liste des médailles qui lui ont été décernées ; arrêt au petit port enchanteur de Capesterre et sur ses plages de carte postale, baignade et snorkeling dans l'anse Canot, déjeuner de poissons grillés sur la plage de Saint Louis au restaurant « au Plaisir des Marins » et découverte de l'intérieur verdoyant de l'île. De retour à bord, nous décidons d'aller mouiller dans cette anse Canot que nous avons repérée durant notre tour en voiture. Seul bateau dans cet idyllique mouillage, nous y passons une douce soirée et une nuit de rêve que Pierre et Geneviève apprécient en dormant dans le cockpit, sous les étoiles.

### **Mercredi 25 mai – Guadeloupe – Marie-Galante– Route les Saintes**

Puisque la Désirade n'offre pas de mouillage suffisamment sûr d'après le Patuelli, nous décidons de revenir aux Saintes, ces îles enchanteresses qui n'ont pas fini de livrer tous leurs secrets. Au terme d'une navigation de demoiselle, au large, sur une mer belle à ravir, sous un soleil radieux qui commence à nous faire oublier les pluies diluviennes des semaines passées, par une navigation propice à la réalisation d'un délicieux cake aux feuilles de thym et aux piments doux donnés par Ulrich, le potier de l'Îlet à Cabri, nous embouquons la passe du sud et mouillons à Grande-Anse dans l'île de Terre-de-Bas. Un hameau de maisons en planches peintes de couleurs vives, disposées derrière une plage de sable d'or bordée de cocotiers, une ruelle qui grimpe dans la verdure vers d'autres maisons disposées autour d'une place de village aux allées bordées de blanc, voici un nouveau petit miracle antillais propre à réjouir nos sens. Après avoir longuement discuté avec un aimable artiste local qui expose et vend ses productions naïves et colorées dans une petite maison en planches, peinte en vert et lui avoir acheté quelques unes de ses œuvres, nous décidons, sur les conseils de ce peintre, de changer de mouillage et d'aller poser notre pioche à Grande-Baie, en vue de la balade de demain qu'il nous a recommandée.

## **Jeudi 26 mai – Guadeloupe – les Saintes – Terre-de-Bas (Grande-Baie)**

Sous un soleil de plomb et longeant le nouveau parc éolien fort de ses huit hélices, nous arpentons les cinq kilomètres de béton de la route du sud qui mènent au village de « Petites Anses », le chef-lieu de l'île qui abrite la Mairie, les écoles (primaire et collège), la poste, le stade et l'église toute neuve, dont on nous raconte, lors de notre arrêt au bistrot local, qu'elle a été détruite, ainsi que le seul restaurant du village et d'autres bâtiments, au moment du tremblement de terre de force 7, en 2005. Et le cafetier de nous expliquer qu'il redoute beaucoup plus la brutalité des tremblements de terre que la violence des cyclones dont les habitants ont appris à se prémunir au fil des siècles. Une ruelle vraiment pentue descend au petit port de pêche encombré de modestes barques, de filets et autres appareils ; nous discutons avec un pêcheur qui vient juste d'achever la fabrication d'une nasse traditionnelle en forme de cage à oiseau, selon la méthode qu'il a apprise de ses ancêtres, avec de simples morceaux de branches, quelques bouts de fer à béton pour faire du poids et du grillage à poule ; nous sommes étonnés de l'entendre nous dire qu'il les mouille par 100 m de fond pour prendre poissons et langoustes. Pour le retour nous prenons la route du nord, sinueuse et raide, jusqu'au Morne Aymes à 293 m d'altitude ; de là nous empruntons un joli sentier ombragé qui serpente à travers la forêt et nous ramène à Grande-Anse, chez notre artiste-peintre à qui nous relatons nos découvertes : les fameuses iguanes, une petite couleuvre inoffensive noire et jaune et les inamovibles cabris qui profitent de leur liberté avant de terminer en colombo ou en brochettes dans les estomacs des touristes. Assoiffés et affamés par cette balade, nous posons nos sacs au « maracuja », un petit restaurant dont nous sommes les seuls clients mais qui accepte de nous servir à 15 h un déjeuner fort copieux et savoureux, quoique simple.

## **Vendredi 27 mai – Guadeloupe – Les Saintes — Route Trois-Rivières**

Après un snorkeling autour du récif de Grande-Baie, nous décidons de traverser pour faire un aller et retour vers le port de Trois-Rivières à Basse-Terre. Les conditions sont favorables pour cette plaisante navigation et c'est deux bords de largue que nous ferons avec un arrêt de midi à 15 h au ponton des vedettes avec l'autorisation du marin préposé au service des navettes. Une nouvelle rencontre sympathique avec un homme ravi de rencontrer des « marins au long cours ». Lui aussi nous confirme sa peur des tremblements de terre. Les nouvelles maisons sont construites dans le respect des normes antisismiques et anticycloniques, mais cela en alourdit le coût ! Il nous raconte aussi l'histoire tragique de ce médecin de Basse-Terre qui, après s'être implanté et confortablement installé en Guadeloupe avec sa femme et ses quatre enfants, s'est tué récemment à moto ; il avait quarante ans.

De retour aux Saintes, nous changeons de mouillage pour celui de l'anse du Pain de Sucre, en face de l'hôtel du « Bois-Joli », où nous découvrons un très beau snorkeling. Des poissons de toutes les couleurs s'abritent dans les tombants rocheux tapissés de toute une végétation corallienne et hérissés d'oursins aux longues aiguilles ; ils sont tous si beaux ! Comment les identifier ? Lesquels préférer ? Les agressifs poissons noirs à points bleus phosphorescents, dont certains ont la queue jaune ou les bleus et jaunes, à moins que ce ne soit les paisibles rayés jaunes et noirs ou les peureux petits rouges, orange et gris ? Que de beautés dans ce monde sous-marin accessible dans quelques mètres d'eau claire avec un simple équipement de base, dans une eau si chaude (28 à 30°) que l'on peut y rester des heures ! Si vous voulez en savoir plus sur tous ces poissons, je vous recommande l'excellent livre : poissons coralliens – identification – Floride, Caraïbe, Bahamas – de Paul Humann et Ned Deloach – aux éditions PLB

## **Samedi 28 mai – Guadeloupe – Route Pointe-à-Pitre**

Aujourd'hui il nous faut quitter définitivement les Saintes et rejoindre la marina de Pointe à Pitre

pour faire le changement d'équipage et préparer Corto pour la traversée de l'Atlantique. Geneviève et Pierre vont nous quitter et Erwan va embarquer.

Corto suit une route au près bon plein vers le « Petit Cul de Sac Marin » dans un joli vent qui, par moment, devient à peine suffisant et nécessite l'aide d'un petit coup de « bourrique ». Nous observons aussi que de nombreux petits papillons aux ailes jaune clair volettent autour de Corto, le doublent et semblent se diriger vers Grande Terre, mus par un mystérieux appel. A 15 h. nous sommes de nouveau amarrés au ponton de la marina de Bas-du-Fort

Ayant envisagé de louer une voiture pour deux jours et n'en ayant pas trouvé à la marina, nous décidons d'aller à Pointe à Pitre chez le loueur auquel nous avons déjà eu affaire. C'était sans compter avec l'important jour férié du 27 mai qui commémore, en Guadeloupe, l'abolition de l'esclavage (1848) et qui, cette année, a débordé sur le week-end en un pont férié. Après avoir dû attendre un taxi-bus assez longtemps, nous trouvons une ville morte ; tous les magasins et commerces sont fermés, rideaux baissés ; nous revenons donc bredouille, non sans avoir rencontré, au marché couvert de la darse, un couple mixte de photographes professionnels qui exposent ses œuvres, commandées par le ministère de la culture, en une saisissante galerie de portraits, de paysages et de natures mortes qui rendent hommage au peuple guadeloupéens.

### **Dimanche 29 mai – Guadeloupe – Pointe-à-Pitre - Marina du Bas-du-Fort**

Journée de retour de croisière : ranger, nettoyer, laver, commencer à préparer Corto pour sa traversée de l'Atlantique et changer d'équipage : Erwan arrive ce soir et Pierre et Geneviève repartent mardi. J'embauche Geneviève pour faire l'inventaire de la cambuse ce qui me permettra de pouvoir compléter l'avitaillement pour la traversée.

En fin d'après-midi, nous accueillons à bord un couple de cousins de la famille Main : Lynda et François Lamy, installés en Guadeloupe depuis 17 ans, ont créé une entreprise de révision des canots de survie. François rentre de Tahiti où il a convoyé avec un ami un bateau rapide ultra léger en alu, du type « Lévrier des mers », plan Jean-Marie Finot. Grand sportif, plongeur confirmé et aquariophile — il a notamment participé à la capture des requins pour l'aquarium de Pointe-à-Pitre —, rameur océanique de haut niveau, il a participé à la traversée de l'Atlantique à l'aviron en double – sur le parcours Canaries-Antigua – où, avec son coéquipier, il a remporté, en 2010, une brillante seconde place après une éprouvante régates de 63 jours. Lynda, pour sa part, est réputée comme professionnelle du convoyage ; elle a traversé plusieurs fois l'Atlantique pour ramener des bateaux de course à leur port d'attache.

Devant la difficulté de trouver un moyen de transport pour aller à l'aéroport, François se propose fort aimablement de nous y conduire pour y retrouver Erwan et l'accueillir comme il se doit. À son arrivée à bord, il a droit à un Corto-Punch de bienvenue et nous dégustons un plat de saucisses aux lentilles au goût exotique que j'avais préparé l'après-midi et dont il ne restera plus la moindre petite lentille au fond de la cocotte pourtant largement garnie.

### **Lundi 30 mai – Guadeloupe – Pointe-à-Pitre — Marina du Bas-du-Fort**

Geneviève, Pierre et Erwan partent à Pointe-à-Pitre pour y louer une voiture et aller à Basse-Terre marcher sur les pentes de la Soufrière, dans le Parc National de la Guadeloupe que nous n'avions pas eu le temps de visiter avec Ronan.

Pendant ce temps, le Commandant et moi poursuivons la préparation de Corto pour la traversée de l'Atlantique : monter en tête de mât, faire la lessive, demander la « clearance » de sortie auprès des autorités en ajoutant Erwan sur le rôle d'équipage, nettoyer, ranger et compléter l'avitaillement pour un mois de mer sans escale.

Le soir, nous nous retrouverons tous pour accueillir François et Lynda qui viennent dîner à bord de Corto. Soirée sympa et animée avec d'intéressantes discussions sur la vie en Guadeloupe et dans les Antilles. Au dessert, comme c'est mon anniversaire aujourd'hui (67 ans !), je reçois de la part de l'équipage de Corto un très beau cadeau : un superbe livre sur les poissons coralliens des Antilles ; et je fais le vœux de revenir aux Caraïbes pour les y retrouver. Pour cette circonstance, j'avais trouvé quelques bonnes bouteilles de vin français à déguster ensemble.

## Mardi 31 mai – Guadeloupe – Rivière salée

De bon matin, alors que nous sommes tout juste réveillés, nous recevons la visite de la douane, certainement avertie de notre prochain départ par les formalités de sorties effectuées la veille. Trois douaniers, plutôt sympathiques, deux métropolitains, dont un originaire de Binic et un noir autochtone, embarquent à bord et commencent leur contrôle de façon très décontractée mais rigoureuse : contrôle des papiers du bateau, des passeports et des documents de bord et finissent, comme il se doit, par la fouille approfondie du bateau en présence du commandant. Devant notre importante cargaison de rhum, ils apportent leurs commentaires, plutôt élogieux, sur les différentes marques que nous avons sélectionnées, comme s'ils voulaient nous féliciter d'avoir œuvré pour soutenir la production et le commerce local. Visiblement ce n'est pas ce genre de produit qu'ils recherchent mais plutôt quelque chose qui ressemble à de la poudre blanche. Et c'est ainsi que les douaniers nous quittèrent en nous souhaitant bon retour en métropole.

Nous terminons l'avitaillement par l'embarquement d'une centaine de bouteilles d'eau minérale plate et gazeuse, qui complète les 600 litres d'eau des réservoirs de soutes. Pour le gazole, nous avons prévu une escale à Antigua pour faire le plein des 300 litres que contiennent nos réservoirs et réaliser une substantielle économie de 30% environ sur notre facture de carburant. Nous achetons aussi des fruits et légumes (ananas, bananes, citrons verts, tomates, oignons, pommes de terre,...) que nous installons dans un filet sous le panneau solaire et dans le bac à légumes.

Geneviève et Pierre préparent leurs sacs, achètent le dernier cadeau avant de déjeuner ensemble et arroser d'une bonne bouteille le départ de nos équipiers. Nous les conduisons à l'aéroport et revenons à Pointe-à-Pitre pour rendre la voiture de location ; nous rentrons un bus à la marina et appareillons avant la nuit pour mouiller à l'entrée de Rivière-Salée qui relie le Petit-cul-de-sac-marin, au sud, au Grand-cul-de-sac-marin, au nord. Deux ponts enjambent Rivière-Salée ; ils n'ouvrent qu'une seule fois par jour, à 5 h ; il faut donc mouiller à proximité du premier pont pour être prêts à passer au petit matin. Cet itinéraire qui nous a été vivement conseillé par François permet d'économiser une bonne journée de navigation en évitant de contourner Basse-Terre par le sud et l'ouest pour gagner Antigua.

\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$



(La balade de Corto — 2011)

## **Seconde partie – la traversée de l'Atlantique nord**

### **Guadeloupe – Bermudes – Açores**

**Équipage : Pierre Main, Yves Le Pecq, Erwan Le Pecq**

#### **Mercredi 1er juin – Guadeloupe – Route Antigua — English-Harbour**

À l'aube, nous franchissons le premier pont puis le second une demi-heure plus tard. Nous progressons à travers la mangrove qui s'éveille ; des vols d'échassiers blancs planent au dessus des eaux et accompagnent Corto. Nous suivons scrupuleusement le balisage pour éviter un échouage car le sondeur n'affiche guère plus de 2 mètres à certains endroits. Enfin nous sortons de Rivière-Salée et débouchons dans le Grand Cul de Sac Marin ; ici aussi il faut être vigilant car les fonds restent faibles hors du chenal sinueux qu'il faut bien suivre en repérant à l'avance les bouées qui le balisent. Nous atteignons la pleine mer à 7 h 30 et avant de hisser les voiles nous prenons un bon bain rafraîchissant ; puis nous mettons en route au large vers Antigua, que nous atteignons à 15 h. Nous trouvons une île remarquable, conforme aux descriptions des guides. Antigua est un haut lieu de la voile classique mondiale, à l'instar de Saint Tropez, Cannes, Monaco ou Porto-Cervo, célèbre pour sa semaine de voile qui se déroule fin avril de chaque année. Nous avons choisi English-Harbour pour notre escale, cette légendaire baie où Nelson basa sa flotte, à l'époque napoléonienne, et qui conserve de remarquables vestiges architecturaux de cette époque. Les infrastructures pour accueillir les plus beaux yachts du monde sont à la mesure des événements qui s'y déroulent. Jouxant English-Harbour, Falmouth-Harbour possède aussi de grandes installations portuaires et offre un bon mouillage, désertés aujourd'hui car nous entrons dans la saison des cyclones, mais où s'attardent encore quelques belles unités : les goélettes « Windrose » (Amsterdam) et « Coral » plan de John Sheperd (1902), « Marielle » (Antigua). Un petit magasin propose de jolies sculptures en bois : poissons et cétaqués, masques et visages, oiseaux et tortues. Le soir nous dînons dans un de ces petits restos sympas qui proposent invariablement du poisson.

#### **Jeudi 2 juin – Antigua – Route Açores**

Nous continuons notre visite d'English-Harbour et Falmouth-Harbour en faisant quelques courses ; puis nous levons l'ancre pour passer à la pompe à gazole. À 10 h 30 nous quittons cette plaisante escale et prenons le cap à l'ouest pour contourner Antigua. Peu après , nous mettons sous spi asymétrique qui nous tire à 6 voire 7 nœuds ; en fin d'après-midi le vent mollit et les grains orageux nous entourent, générant du vent d'ouest de 25 nœuds, qui revient à l'est ; notre première nuit de la traversée tombe et nous organisons ainsi des quarts de deux heures puisque nous sommes trois : 21 h à 23 h = Pierre ; 23 h à 1 h = Erwan ; 1 h à 3 h = Yves ; 3 h à 5 h = Pierre ; 5 h à 7 h = Erwan ; 7 h à 9 h = Yves. A trois équipiers, les quarts de deux heures sont plus supportables, suivis d'un temps de sommeil de quatre heures qui permet de bien récupérer. Durant cette nuit, nous doublons l'île basse de Barbuda qui déborde de plateaux coralliens dangereux. Nous alternons voile et moteur et les grains réapparaissent en seconde partie de nuit.

## **Vendredi 3 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC = 18°23' Nord – 62°03' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 21 heures = 98 milles (moyenne = 4,66 nœuds)**

Une belle journée ensoleillée ; à 7 h le vent d'est nous permet de remettre à la voile et nous hissons le beau drifter orange (génois léger) ; nous alternons voile et moteur pendant toute cette journée qu'un grand et chaud soleil accompagne. Pour déjeuner, après un traditionnel « Corto-Punch » suivi d'un cake aux olives et ananas en dessert, l'heure de la sieste se passe, bercée par le ronron du moteur qui devient un peu trop envahissant à notre goût. Après le bain du soir et le dîner dans le cockpit, le ciel s'obscurcit, annonçant le passage de grains. Quand Pierre prend son quart à 21 h un vent d'ouest monte et s'établit à 30 nœuds, nous obligeant à prendre 2 ris dans la grand-voile et trois tours dans le génois. Dans ce large musclé, Corto fonce dans la nuit noire à 6 – 7 nœuds et la mer commence à se former. Nous naviguons ainsi pendant deux heures ; puis le vent mollit progressivement pendant le quart d'Erwan qui commence à s'amariner et s'habitue à ce style de vie assez particulier qu'il n'a pas eu encore l'occasion de vivre.

## **Samedi 4 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC = 19° 41' Nord – 61° 49' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 92 milles (moyenne = 3,83 nœuds)**

Vers 2 h, pendant mon quart, le vent mollit et refuse ; il faut virer de bord et larguer les ris ; Pierre me donne un coup de main ; puis nous reprenons l'alternance voile et moteur. Au lever du jour Corto progresse sur une mer d'huile ; à 9 h nous stoppons pour le bain suivi du petit déjeuner. Nous remettons à la voile et Corto s'établit au près bon plein, entre 4 et 5 nœuds, sur une mer lacustre, à peine ridée, jusqu'à 16 h, cap au nord-noroît. D'après les instructions nautiques données par les « pilot-charts », le livre des routes maritimes de Corneel et les informations-pontons, il est préférable, pour un voilier, de faire route au nord, vers les Bermudes, pour contourner la zone de calme généralement située sur l'orthodromie Antilles-Açores (route directe la plus courte à la surface de la terre) et éviter ainsi de trop brûler son gazole, à la rencontre des vents d'ouest et du courant favorable « Gulf-Stream » qui poussent vers l'Europe. Nous installons la trinquette sur le bas étai en prévision d'un éventuel vent fort que nous appelons de nos vœux.

La position journalière que je vous donne nous est fournie par notre GPS à 12 h UTC (anciennement GMT) qui correspond actuellement à 8 h, heure locale du bord (c'est à dire UTC – 4 h). Si vous désirez matérialiser cette position sur l'océan, vous pouvez faire appel à Google-Earth et rentrer ces coordonnées.

## **Dimanche 5 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC = 20° 48' Nord – 61° 41' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 84 milles (moyenne = 3,5 nœuds)**

À 1 h, quand je prend mon quart, je sens une légère brise me caresser le visage ; je mets à la voile, coupe ce satané – mais bien utile – moteur et lentement Corto progresse ainsi jusqu'à 7 h sur une mer à peine ridée entre 2 et 4 nœuds selon l'humeur du zéphyr. Nous croisons un petit bateau, du genre bateau de pêche ou de cabotage, un peu rouillé, qui, visiblement, s'est largement détourné de sa route, au delà de la pratique normale, pour nous éviter ; bizarre ! Et on s'invente tout un tas

d'histoires insolites de pirates et de drogue.

Pour le déjeuner je prépare un nouveau plat que je n'avais pas encore essayé à bord : les lasagnes ; puisque Corto dispose d'un four qui fonctionne bien, je tente l'expérience ; je prépare ma garniture avec du corned-beef mijoté aux petits oignons et à la tomate et j'obtiens un excellent résultat plébiscité par tout l'équipage. À refaire !

Toute la journée nous jouons à cache-cache avec le vent ; le ciel qui est resté assez couvert se dégage un peu en soirée, mais plusieurs grains sont bien visibles à l'horizon. Le temps devient plus frais au fur et à mesure que nous progressons – lentement – vers le nord. L'eau a perdu un degré, nous transpirons moins, nous buvons moins ; ce soir, c'est la première fois depuis bien longtemps que je mets un T-shirt, non pour me protéger du soleil, mais de la fraîcheur de l'air.

Et, réunis dans le carré, après avoir consulté et relu pour la Xème fois le « Routes de Grandes Croisières » de Jimmy Corneel, nous nous interrogeons sur l'opportunité de faire une escale non programmée aux Bermudes pour refaire le plein de gazole qui diminue un peu trop vite à notre goût.

## **Lundi 6 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC = 22° 03' Nord – 61° 27' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 87 milles (moyenne = 3,62 nœuds)**

Je prends mon quart à 1 h et nous naviguons toujours au moteur, sous un ciel dégagé. Nous repérons facilement les étoiles de la voûte céleste car, étant au début du premier quartier de lune, celle-ci s'est couchée en début de nuit. L'anémomètre affiche zéro ; pensant tout d'abord qu'il était, lui aussi, tombé en panne, j'ai vite réalisé que le vent vitesse et le vent réel s'annulait et que ce dernier était entrain de repasser au secteur est. Dès l'aube, vers 5 h, nous sommes sur le pont en train d'installer le spi asymétrique sur lequel nous fondons de grands espoirs ; nous comptons sur sa belle bulle d'un bleu profond, de la couleur de la mer ce matin qui incite à la baignade, pour nous sortir des calmes. Le résultat n'est pas très probant ; notre vitesse oscille entre 2 et 4 nœuds pour tracer notre route vers les Bermudes.

Pendant ce temps, Erwan, le champion du matelotage et spécialiste des tressages, effectue le gainage de la barre de Corto ; quant à moi je prépare une nouvelle niche pain.

Le beau temps persiste toute la journée et le vent se maintient nous permettant de garder le spi 14 heures durant pour faire 55 milles. Avec la nuit un système de grains peu actifs se développe. Toute la nuit le vent reste faible mais portant de secteur sud, ce qui nous permet de progresser sans moteur.

## **Mardi 7 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC = 23° 17' Nord – 61° 08' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 85 milles (moyenne = 3,54 nœuds)**

Dès 7 h nous envoyons le spi dans un vent qui reste à la limite suffisante ; notre progression reste lente autour des 2 à 3 nœuds ; derrière nous les grains assombrissent l'horizon et une pluie fine commence à tomber ; à 11 h le spi est rentré et nous progressons par vent faible. Vers 16 h, alors que le ciel s'est couvert progressivement, un grain surnois nous tombe dessus et en quelques secondes le vent passe de quelques nœuds à plus de 35. Le bateau se couche et nous nous précipitons pour rouler le génois et continuer sous grand-voile seule pour saluer cette furie ; puis le vent se calme et la pluie se met à tomber ; l'onde tropicale (petite dépression) annoncée par les fichiers météo est bien sur nous cette fois. Pour la première fois depuis bien longtemps – depuis

notre départ de Bretagne en 2009 – nous revêtons nos cirés. Les températures de l'air et de l'eau deviennent de jour en jour plus fraîches, au fur et à mesure que nous montons au nord.

## **Mercredi 8 juin – Route Açores –Escale aux Bermudes**

**Position à 12 h UTC = 24° 35' Nord – 61° 19' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 92 milles (moyenne = 3,83 nœuds)**

Toute la nuit il pleut plus ou moins fort ; toute la nuit nous alternons voile et moteur ; manœuvres incessantes pour maintenir notre cap vers les Bermudes car, cette fois, c'est décidé, nous y ferons escale pour nous ravitailler en carburant. Dans un vent évanescent il nous faut manœuvrer tous les quarts d'heure : rouler, dérouler le génois, mettre à la voile puis au moteur, virer de bord, empanner .... La pluie a fini par cesser et le vent s'est orienté au sud-sudest nous permettant de faire route directe sur les Bermudes, au grand large. L'après-midi le ciel se dégage, le vent s'établit à l'est-nord en forcissant, nous obligeant à réduire progressivement la voilure à deux ris et trinquette. Notre marche au petit large à 6 nœuds nous redonne le moral car il nous reste encore plus de 400 milles à courir pour entrer aux Bermudes.

## **Jeudi 9 juin – Route Açores – Escales aux Bermudes**

**Position à 12 h UTC = 26° 15' Nord – 62° 12' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 108 milles (moyenne = 4,5 nœuds)**

Toute la nuit nous progressons à bonne vitesse sous un ciel clair éclairé par une lune à son premier quartier ; à 3 h nous renvoyons toute la toile mais nous réduisons de nouveau dans la matinée, le vent étant remonté à 24 – 25 nœuds . Durant ces 24 dernière heures, nous avons couvert plus de 100 milles, ce qui ne nous était pas arrivé depuis longtemps ; mais depuis ce matin, le vent ayant refusé, nous progressons au près dans une mer qui s'est durcie Une grande bande de petits dauphins joue autour du bateau, bondissant hors de l'eau en effectuant des sauts spectaculaires.

Après le ballet des dauphins qui a duré une demi-heure, le vent a continué de souffler à F 6 toute la journée et nous avons bien progressé sous le soleil, à l'allure du près, malgré une mer qui devenait de plus en plus dure. Puis, comme l'annonçait la météo, le vent a molli en fin de journée, nous permettant de renvoyer toute la toile avant le coucher du soleil. Nous naviguons entre 4 et 5 nœuds dans une mer qui s'apaise, en conservant toujours le cap sur les Bermudes.

## **Vendredi 10 juin – Route Açores – Escales aux Bermudes**

**Position à 12 h UTC = 27° 43' Nord – 62° 53' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 94 milles (moyenne = 3,92 nœuds)**

Temps calme, brise légère pour une belle navigation sous les étoiles et au clair de lune en première partie de nuit ; petit intermède au moteur durant le quart de Pierre et nous remettons à la voile à 6 h par temps clair. Notre progression à la voile reste bonne toute la journée, mais nous rentrons dans une zone de calme en fin de journée et à 18 h il faut de nouveau faire appel au moteur.

Dans la matinée, nous croisons à plusieurs reprises, posée et dérivant sur l'eau, de petites vessies gonflées d'air, de la grosseur d'un poing fermé ; il s'agit d'un genre de petites méduses, les physalies, qui utilisent ce stratagème pour se déplacer, emportées par le vent. Des oiseaux nous ont accompagnés chaque jour : des sternes ou hirondelles de mer au cri strident et surtout des puffins aux ailes étroites et longues : ces derniers utilisent l'effet des vagues pour planer au ras des flots avec une incroyable habileté, gobant leur nourriture d'un léger coup de bec ; ce faisant ils

ralentissent et assurent leur stabilité, un instant compromise, en prenant appui sur l'eau avec leurs pattes dont ils effleurent la surface, semblant marcher sur l'onde, en un mouvement léger et avec une élégance qui nous amuse autant qu'elle nous fascine.

À 18 h nous remettons au moteur ; la mer est devenue aussi calme que sur le lac Léman nous déclare Pierre avec une certaine ironie.

## **Samedi 11 juin – Route Açores – Escales aux Bermudes**

**Position à 12 h UTC = 29° 21' Nord – 63° 33' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 101 milles (moyenne=4,20 nœuds)**

Cette nuit durant le moteur a tourné – rond heureusement – et plusieurs tentatives de remise à la voile ont échoué. Au matin, le ciel voilé laisse place à un beau soleil ; avant le petit déjeuner, nous stoppons le moteur pour refaire le niveau d'huile et c'est l'heure de la baignade dans une eau très claire qui affiche encore 26°C malgré notre progression vers les latitudes nord. Le vent est complètement tombé ; la mer est d'huile à perte de vue ; le temps semble englué lui aussi dans ce calme ; les anciens marins encalminés pendant des semaines entières nommaient ces régions de l'océan les « horses-latitudes », car c'est là qu'il fallait, parfois, tuer les chevaux et les jeter à la mer pour économiser l'eau potable.

Une dizaine de puffins vient se poser non loin du bateau attendant sans doute patiemment quelque improbable nourriture ; deux d'entre eux, plus téméraires, s'approchent si près de Corto qu'il nous est possible de les toucher et qu'ils picorent le doigt tendu de leur bec crochu. Puis nous repartons sur la mer calme, escortés par nos amis les puffins.

En soirée, après avoir vérifié par le calcul nos réserves théoriques de gazole – car nous n'avons pas de jauge pour cela – nous décidons de profiter du calme de la mer et de l'absence de roulis pour transvaser les 25 litres du jerrycan de réserve dans le réservoir principal.

## **Dimanche 12 juin – Route Açores – Escales aux Bermudes**

**Position à 12 h UTC = 31° 07' Nord – 64° 11' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 107 milles (moyenne=4,46 nœuds)**

Toute la nuit nous avons progressé au moteur à 4,5 nœuds sur une mer plate. Nous devrions atteindre les Bermudes la nuit prochaine. Au matin, une brise légère se lève du sud. Après le bain du matin dans une eau qui est descendue à 25°C et les vérifications moteur, nous mettons à la voile vent-arrière, génois tangonné ; nous filons entre 3 et 4 nœuds, ce qui, pour nous, est une grande satisfaction après avoir enduré toutes ces heures de moteur (40% du temps de navigation). Dans la matinée le loch passe la barre des 1000 milles depuis notre départ de Pointe-à-Pitre. Nous mesurons à quel point les écrits, cartes et autres paroles de navigateurs disent vrai à propos de la fréquence des calmes dans cette zone de l'Atlantique nord en cette saison.

Pierre poursuit ses opérations de maintenance mécanique : changement de la courroie d'alternateur, changement des rotors de deux pompes à eau, essais du groupe électrogène de secours.

Nous rencontrons toujours beaucoup de ces physalies qui dérivent dans le vent grâce à leur voile gonflable ; et nous admirons cette Nature capable d'inventer de tels stratagèmes. La physalie ressemble à une petite méduse pélagique, qu'elle n'est pas sur le plan scientifique, extrêmement urticante. L'animal est connu pour les brûlures graves et les risques de noyade par état de choc qu'il inflige souvent aux baigneurs des mers tropicales.

Le vent se maintient ; nous progressons vent-arrière à plus de 4 nœuds et avons programmé notre arrivée aux Bermudes, cette nuit, lundi, aux alentours de 2 h.

## Lundi 13 juin – Escales aux Bermudes — St George's Harbour

Le vent forcit et notre vitesse atteint maintenant 7 nœuds, plein vent arrière, bâbord amures et la mer se creuse, confirmant l'arrivée de la dépression annoncée par les fichiers météo. Deux heures avant notre arrivée supposée, nous entrons en contact par radio VHF avec les autorités, ainsi qu'il est recommandé de le faire par les instructions nautiques ; le dialogue s'engage, en anglais, échange au cours duquel nous déclinons tous les détails de notre identité ; on nous demande de reprendre contact lorsque nous serons arrivés à la bouée d'atterrissage ; c'est ce que nous faisons une heure plus tard, après avoir empanné et fait route sous grand-voile seule avant de l'affaler et de mettre au moteur. Nous progressons dans un chenal très étroit mais bien balisé avec vent et mer par le travers qui ne cessent de forcer et nous faire dériver ; mais grâce au logiciel de navigation MAXSEA, nous pouvons corriger notre route et suivre précisément le chenal dans la nuit noire, sur la carte électronique. Guidé par radio, nous trouvons le quai de la douane de St George's Harbour, où nous devons nous amarrer afin de procéder immédiatement aux formalités d'entrée. Il est 3 h et le vent forcit encore ; nous sommes arrivés à temps ! Inutile d'aller grossir le nombre d'épaves qui gisent sur la barrière de corail qui entoure les Bermudes !

### Bilan de navigation de l'étape Guadeloupe-Bermudes :

Nombre de milles parcourus = 1078 en 286 heures (11 jours et 22 heures), soit une moyenne journalière de 90,46 milles et une vitesse moyenne de 3,77 nœuds. – Notre consommation d'eau a été de 220 litres sur une réserve de 600 litres – Notre consommation de gazole a été de 233 litres pour 94 heures de moteur, sur une réserve de 300 litres, soit une moyenne horaire de 2,48 litres par heure – Nous avons fait 414 milles au moteur, soit 38% du trajet total.

Après une courte nuit, nous nous réveillons sous la pluie et les rafales de vent ; on imagine les Bermudes avec davantage de douceur ! Ce vaste atoll corallien, planté au milieu de l'Atlantique, ne doit son existence à cette latitude de 31° nord qu'à sa proximité avec le fameux courant chaud « Gulf-Stream » qui, après avoir traversé l'Atlantique, vient baigner de sa douceur nos côtes européennes.

Nous faisons la connaissance de nos voisins de quai : John et Nancy sont à bord d'un solide croiseur battant pavillon américain et nous disent s'appeler « Knight », précisant, dans un français très correct, qu'il correspond au patronyme « Chevalier » dans notre langue. Plus tard dans la matinée, arrive un jeune allemand, seul sur son 40 pieds IOR (bateau de course) ; John et nous lui donnons un bon coup de main pour amarrer son bateau. Le soir même il viendra avec six bières pour nous en remercier ! Sympa ! Il arrive de la mer du nord, poursuit sa route vers les USA, avant de retourner en Allemagne. Hardi mon gars !

Nous passons notre journée à découvrir St George's Harbour, petite ville ancienne au charme très britannique. La population résidente des Bermudes est noire à 90%, à laquelle il faut ajouter la population touristique, essentiellement américaine, car les USA, ne sont qu'à 700 milles, qui débarque à plein vol-charter et paquebot de croisière, sans oublier les bateaux de plaisance dont on dit qu'ils sont un millier à venir mouiller dans cet atoll chaque année. Tous fonctionnent de façon efficace, policée, organisée et bien huilée dans le respect du règlement. Les Bermudiens sont courtois et accueillants, certainement conscients de l'importance de l'apport touristique dans leur économie.

Une image, saisie dans la rue principale de St George's Harbour, m'a beaucoup frappé, autant qu'amusé et que je pourrais retenir comme stéréotype pour traduire l'empreinte britannique laissée par la colonisation anglaise, l'image d'une femme noire conduisant une calèche à deux chevaux, le téléphone portable dans une main et les rênes dans l'autre ! Et il me revient en mémoire des pages délectables d'Olivier de Kersauzon dans son livre de mémoire « Ocean Songs », dans lesquelles il compare, avec sa verve iconoclaste et truculente habituelle, les deux systèmes coloniaux, français et

anglais.

## **Mardi 14 juin – Escale aux Bermudes — St George's Harbour**

Après une bonne nuit réparatrice, nous préparons déjà notre prochain départ programmé pour demain matin : lessive à la buanderie et avitaillement au supermarket situés à proximité du quai où Corto est amarré. Libérés de ces corvées, nous prenons le bus pour rejoindre la capitale.

La route qui mène à Hamilton serpente sur une étroite bande de corail, sautant d'île en île par des ponts et des chaussées empierrées ; nous découvrons cet immense atoll dans lequel quatre grands lagons sont enserrés et dont les côtes sont si découpées que les abris, les ports et mouillages naturels, les anses et plages se succèdent en un dédale de sites paradisiaques qui font tout le charme de cette île. Parsemés le long de la route, on voit quelques parcelles cultivées, bien insuffisantes pour combler les besoins d'une population qui s'approvisionne essentiellement aux USA.

Hamilton est une grande ville opulente, rutilante et commerçante. Sur tout le boulevard du front de mer, là où les bateaux débarquent les touristes, ce ne sont que magasins proposant cadeaux et souvenirs. Il y en a pour toutes les bourses et tous les goûts ; depuis le bazar qui propose des horreurs estampillées « Bermudas » mais fabriquées en Chine, jusqu'aux produits de luxe de l'enseigne Louis Vuiton en passant par les « dutyfree shops » qui proposent toutes sortes d'alcools. Curieusement il nous fut difficile de trouver un petit restaurant couleur locale au milieu de ce grand marché aux façades étincelantes. Dédaignant les « fastfoods », Il nous fallut nous rabattre sur un « pub » typiquement britannique, qui outre la bière, proposait une carte des vins dont aucun ne provenait de France ! En déambulant dans les rues à la recherche de l'immense cathédrale « of The Most Holy Trinity » construite dans le plus pure style de la tradition européenne, nous rencontrons plusieurs gentlemen portant la tenue typique à la mode locale : bermuda couleur beurre frais, bas noirs, chemise blanche ou bleue et cravate, veste foncée. Mais ce fameux bermuda n'a pas été inventé aux Bermudes mais par l'armée anglaise au début du XX<sup>ème</sup> siècle pour ses troupes coloniales.

L'habitat bermudien est cossu et homogène dans sa diversité : que ce soit les bâtiments publics et les immeubles urbains ou les luxueuses villas aux couleurs pastel, dispersées dans la verdure des parcs privés propices à l'organisation de féériques « garden parties », ou plantées au bord de la mer, les pieds dans l'eau, au bord d'une plage privée, il existe une caractéristique commune à tous : la couleur blanche des toits qui leur donnent un éclat particulier sous le soleil. Aux Bermudes, pas d'habitat précaire ni de quartiers pauvres : nous sommes dans l'un des pays les plus riches de la planète dont le niveau de vie des habitants est le plus élevé au monde !

En fin d'après-midi nous reprenons le bus avec les écoliers et collégiens qui rentrent chez eux ; tous, garçons et filles, portent l'uniforme imposé par leur école : bermuda, jupe ou pantalon avec chemise blanche et cravate pour certains.

## **Mercredi 15 juin – Les Bermudes – Route Açores**

Le bateau est prêt ; il nous faut faire la « clearance » de sortie auprès de la douane ; ensuite nous allons à la pompe faire le plein d'eau et de gazole et à 10 h nous embouquons la passe de sortie sous les grains. Au passage nous admirons ces magnifiques oiseaux que sont les Phaétons-à-bec-jaune qui arborent une immense queue en forme d'éventail. Une fois dégagés, nous ne tardons pas à mettre à la voile, cap au nord-nord-est, vent-arrière, génois tangonné. Toute la journée et surtout toute la nuit nous resterons sous l'influence de cette dépression annoncée, sous les averses qui rendent la visibilité médiocre et les quarts humides ; mais au moins le vent portant est là qui nous pousse vers l'est, vers les Açores, que nous comptons atteindre dans 15 à 20 jours pour couvrir les 2000 milles que nous avons devant l'étrave.

## **Jeudi 16 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 33° 21' Nord – 63° 02' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 122 milles (moyenne= 5,08 nœuds)**

Pendant la nuit, principalement pendant les quarts de Pierre et Erwan, les averses ont été nombreuses et fortes avec des vents instables, à dominante sud ; mais au petit matin il faut détangonné et faire du largue, cap au nordé, l'allure la plus rapide pour notre voilier ; puis le vent ayant forcé il faut prendre un ris et envoyer la trinquette à la place du génois. Toute la journée nous naviguerons ainsi, sous le soleil revenu, alternant les voiles d'avant selon la force du vent. Après le coucher du soleil, le vent mollit doucement et notre vitesse tombe progressivement.

## **Vendredi 17 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 34° 21' Nord – 61° 32' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 110 milles (moyenne= 4,58 nœuds)**

Durant cette journée notre progression sous voile fléchit avec l'atténuation du vent ; il faut souvent manœuvrer pour adapter la voilure aux conditions de vent pour garder de la vitesse. Le ciel demeure clair et la nuit nous profitons d'un beau clair de pleine lune. Notre progression vers le nord commence à se faire sentir par une fraîcheur nocturne qui s'installe et nous oblige à revêtir nos vestes en tissu polaire et à dormir dans nos sacs de couchage. En fin d'après midi nous avons la chance d'apercevoir une baleine à une encablure (200 m environ) sous le vent ; elle lance son jet d'eau et d'air et l'on peut voir son dos émerger de la surface de la mer ; mais elle doit nous avoir repérés car, l'ayant perdue de vue plus pendant plusieurs minutes, nous la voyons réapparaître beaucoup plus loin, à notre vent, avant de disparaître définitivement.

## **Samedi 18 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 34° 57' Nord – 59° 56' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 92 milles (moyenne= 3,83 nœuds)**

Le vent tombe complètement et nous nous résignons à mettre au moteur en milieu de nuit. Durant mon quart, j'ai le plaisir de voir une bande de dauphins qui vient escorter Corto pendant un moment, au clair de lune. La mer est complètement apaisée et sa surface ressemble à un miroir qui reflète la lumière de la lune. Au matin, après avoir noté les paramètres des 24 dernières heures de navigation, reporté la position du bateau sur la carte papier, et échangé nos points de vue sur la stratégie à adopter aujourd'hui, nous stoppons le moteur pour profiter du plaisir d'un bon bain en plein Atlantique, nos corps flottants portés par 5 km d'eau d'un bleu profond.

Après le bain, dans une eau descendue à 23°C, nous passons à table pour un solide petit déjeuner. Depuis les Bermudes où nous avons pu nous approvisionner de tous les ingrédients nécessaires, nous avons adopté le traditionnel « english breakfast » : eggs and bacon, orange juice, toasts and orange marmalade with a cup of tea. Ce moment convivial est apprécié de nous trois car c'est l'instant où nous nous retrouvons ensemble après une nuit de quart en solitaire, pour échanger nos expériences et bien d'autres choses encore loin des oreilles indiscretes du vaste monde des hommes ... et des femmes que nous avons laissées sur le plancher des vaches.

## **Dimanche 19 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 35° 54' Nord – 58° 46' Ouest**

### **Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 109 milles (moyenne= 4,54 nœuds)**

Pendant 30 heures nous subissons le moteur avant de pouvoir, au petit matin remettre à la voile, vent arrière, génois tangonné, sous l'influence d'une dépression qui arrive par l'ouest, comme nous l'indiquent les fichiers météo GRIB. Au moment de la synthèse journalière à 12 h UTC, soit 9 h du bord, nous confirmons que le courant contraire que nous avons remarqué – en comparant les données de vitesse du loch et du GPS – est bien confirmé : durant ces dernières 24 heures il nous a ralenti de plus de 28 milles, soit plus de 1 nœud sur notre vitesse horaire. Ce courant est mentionné par les Pilot-Charts américaines, mais à une vitesse deux fois moindre ; désagréable surprise ! Pour nous sortir de cette zone, nous décidons de faire une route au nord toute la journée, grâce à cette bonne brise du sud, soit sous spi asymétrique, soit génois tangonné. Le temps reste clair et ensoleillé, tandis que la brise forcit doucement et s'établit à 20 nœuds et notre vitesse, en réponse à cette sollicitation, autour des 7 nœuds.

### **Lundi 20 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 37° 20' Nord – 56° 34' Ouest**

### **Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 161 milles (moyenne= 6,71 nœuds)**

Le vent fraîchit toujours autour des 30 nœuds établis, avec des pointes à 40, mais, heureusement, reste de secteur ouest ; nous réduisons progressivement la voilure à 3 ris et envoyons la trinquette qui remplace le génois, et Corto file allègrement ses 7 nœuds. La mer se creuse et le bateau commence à être sérieusement agité en tous sens. Malgré tout je réussis à préparer un gratin de macaronis cuits à la cocotte minute – cet indispensable ustensile de cuisine que tout navigateur doit posséder et acheter en premier – avec quelques rondelles de tomates fraîches, du thon en boîte et du fromage râpé, rehaussé des épices appropriés achetés sur les marchés antillais, le tout nappé d'une sauce béchamel, en berlingot, toute prête et si pratique que j'avais achetée en Guadeloupe, car cette mer formée interdit formellement de tourner une sauce à la casserole ; après une demi-heure à gratiner dans notre four monté sur cardan, le résultat fut excellent et nourrissant. Puis le reste de la journée et de la nuit se passe à jongler avec les changements de voilure dans ce vent puissant mais capricieux qui nous mène vers les Açores à vive allure.

### **Mardi 21 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 37° 34' Nord – 53° 27' Ouest**

### **Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 157 milles (moyenne= 6,54 nœuds)**

Aujourd'hui, nous venons de franchir la barre des 700 milles depuis notre départ des Bermudes et celle des 10.000 milles depuis notre départ de Binic en 2009 ; mais aujourd'hui c'est aussi la journée la plus éprouvante que nous ayons vécu depuis le départ.

Après une nuit à deux ris et trinquette, parfois sous les grains, dans une brise soutenue qui pousse bien le bateau à une moyenne horaire de 7,5 nœuds, à 6 h, quand Erwan est de quart, le vent monte brusquement à 45 nœuds ; plutôt que de prendre le troisième ris, nous décidons d'amener toute la grand-voile et de marcher sous trinquette seule à une vitesse qui reste soutenue ; puis à 9h, alors que Pierre veille dans le cockpit, une survente à 55 nœuds couche le bateau qui navigue toujours sous trinquette seule et nous nous précipitons pour affaler cette voile qui bat furieusement ; jusqu'à 12 h 30 nous allons naviguer ainsi à sec de toile dans une mer dont les creux commencent à friser les 4 mètres et à déferler ; puis aussi soudainement que ce coup de vent est apparu, le vent mollit, nous laissant ballottés dans une mer confuse qui mettra plusieurs heures à s'amortir ; nous renvoyons toute la toile, empannons, réglons les voiles malmenées dans cette houle croisée pendant

plus d'une heure, avant de retrouver du vent soutenu et de reprendre les 3 ris et la trinquette pour faire, de nouveau, route à l'est. Puis au coucher du soleil, nous renvoyons 2 ris et déroulons le génois, combinaison qui tiendra toute la nuit.

## **Mercredi 22 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 38° 19' Nord – 50° 58' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 141 milles (moyenne= 4,54 nœuds)**

Les conditions se sont améliorées ; le vent est toujours là pour nous accompagner mais un peu plus de confort nous a permis de récupérer avec un meilleur sommeil. Conformément aux prévisions, le vent s'est établi à l'ouest, de force modérée, 4 à 5, nous permettant de passer au vent-arrière avec le génois tangonné et de foncer sur la route directe à plus de 6 nœuds. Ce matin nous avons pu prendre un petit déjeuner, ensemble, à la table du carré ; et je me suis mis en devoir de faire un pain car notre réserve est épuisée.

## **Jeudi 23 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 38° 48' Nord – 48° 08' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 141 milles (moyenne= 5,87 nœuds)**

Après avoir passé une première partie de nuit avec un vent faiblard et sous un ciel gris et brumeux qui nous a obligés à mettre au moteur pendant deux heures, nous avons pu remettre à la voile à minuit dans un vent fraîchissant. Au matin il faut progressivement réduire la toile à deux ris et trinquette et nous déboulons au grand large à 6-7 nœuds dans la mer qui se creuse. Le brave pilote électrique tient bien quand le bateau est équilibré sous voile et il me permet, debout à l'arrière, accroché dans les pataras, de profiter du spectacle matinal : le vol tout en finesse des puffins rasant les flots sous le soleil blafard, encore bas sur l'horizon, produisant un contre-jour argenté et accentuant la blancheur des crêtes qui commencent à déferler. Puis, dans la matinée, nous renvoyons toute la toile pour ne pas perdre un nœud de ce vent favorable qui nous pousse depuis plusieurs jours sur le bon cap, plein vent-arrière. Dans l'après-midi et en soirée, réduction de voilure à 3 ris et trinquette pour étaler les 35 à 40 nœuds de vent qui s'établissent, levant une mer qui grossit d'heure en heure et devient forte.

## **Vendredi 24 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 38° 40' Nord – 45° 13' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 156 milles (moyenne= 6,5 nœuds)**

Toute la nuit nous menons ce train d'enfer à travers les grains qui se succèdent – Pierre est particulièrement bien servi en ce domaine et se fait copieusement arrosé pendant son quart – et nous déboulons sur les vagues dont les creux dépassent maintenant les trois mètres, nous propulsant dans des surf endiablés à plus de 8 nœuds, accompagnés par le mugissement des déferlantes dont certaines, surnoises, explosent contre la coque du bateau et nous transforme en une forme au dos voûté sous l'impact, personnage dégoulinant, manifestant son impuissance en éructant « ah, la salope ! ». Mais la vie à l'intérieur de Corto, ce bon vieux trentenaire, construit comme un tank, qui en est à sa sixième traversée de l'Atlantique, est devenue passablement barattée, remplie de bruits insolites et lancinants comme celui de la vaisselle qui s'entrechoque dans les équipets où elle est rangée. Puis, vers midi, le rituel reprend : vent mollissant qui nous permet de renvoyer toute la toile, tangonner le génois et poursuivre notre route à vive allure, toujours cap à l'est.

Une grande bande de petits dauphins, identifiés comme des dauphins tachetés de l'Atlantique (*Stenella frontalis*), viennent s'ébattre et jouer autour de Corto, exécutant des sauts spectaculaires dont nous ne nous lassons pas.

Nous voyons encore quelques unes de ces physalies à voile dont je vous ai déjà parlé sur la route des Bermudes ; ses tentacules, qui peuvent dépasser les quatre mètres, provoquent de vives brûlures qu'il faut soigner en passant de l'alcool et non de l'eau ; dangereuses beautés à ne pas fréquenter de trop près !

Comme prévu, le vent mollit à l'approche de l'anticyclone des Açores et nous nous apprêtons à rencontrer calmes et vent contraires d'est qu'il faudra négocier au mieux pour atteindre Horta, le port principal de l'archipel sur l'île de Faial.

## **Samedi 25 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (9h du bord) = 39° 15' Nord – 42° 28' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 148 milles (moyenne= 6,16 nœuds)**

Fin de nuit aussi paisible que possible aussi bien pour ceux qui prennent le quart que pour ceux qui dorment, après les agitations de ces derniers jours. Le vent mollit et nous pouvons envoyer le spi pendant quelques heures avant de mettre au moteur. Le baromètre remonte, le ciel et la mer se disputent tout le bleu disponible ; Corto navigue bercé par la houle. En fin de journée, nous croisons un bateau de pêche espagnol qui vient de Horta et nous échangeons quelques mots aimables à la VHF.

## **Dimanche 26 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (10h du bord) = 38° 47' Nord – 40° 30' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 113 milles (moyenne= 4,70 nœuds)**

Moteur ; puis vers 1 h le vent se lève, d'est, léger, mais nous permet de remettre à la voile ; nous commençons à tirer des bords dans une mer qui se creuse de plus en plus, sous l'action du vent qui fraîchit, réduisant la voilure pour naviguer sous deux ris et trinquette. La porte des Açores se ferme à 550 milles de l'île de Faial, notre destination.

## **Lundi 27 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (10h du bord) = 38° 16' Nord – 39° 41' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 96 milles (moyenne= 4,0 nœuds)**

Depuis près de 24 heures nous piétons devant cette barrière, scotchés par un fort vent d'est, exactement dans notre nez, qui ne décolère pas, oscillant entre 25 et 40 nœuds, nous obligeant à de fréquentes manœuvres de voiles pour arriver à tirer des bords dans une mer hachée, sous un ciel gris, assombri de grains intermittents. Corto n'étant pas un bateau de près, nous ne pouvons trop lui en demander, au risque de le voir se vautrer et dériver sans force. Toute la soirée et la nuit dernière il en fut ainsi ; résultat : ce matin c'est seulement 30 milles sur la route directe (VMG) que nous avons réalisés durant ces dernières 24 heures : une misère ! Mais à la lecture des prévisions météo, notre moral reste intact car on nous annonce une adonnante avec un vent qui va progressivement s'orienter au sud dans les prochaines 36 heures. Pour l'heure on se fait secouer pour une difficile progression.

## **Mardi 28 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (10h du bord) = 39° 14' Nord – 37° 53' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 101 milles (moyenne= 4,21 nœuds)**

La mer s'est un peu apaisée au matin ; nous progressons au près sur un cap qui reste encore un peu trop nord, dans un vent inconstant en force qui nous oblige à modifier souvent le plan de voilure. Mais à midi le vent adonne enfin de façon significative et nous pouvons progresser, au près, sur la route directe.

Corto reçoit souvent la visite des dauphins qui effectuent – et c'est une nouveauté par comparaison avec les autres voyages – de gracieux sauts ; nous apercevons aussi des baleines que l'on repère à leur jet ; elles nous montrent leur dos, mais plus rarement leur nageoire caudale si emblématique . Ces mammifères ont toutes les raisons de s'écarter prudemment de la proximité des hommes ; sait-on jamais ! ? La zone des Açores est devenu aujourd'hui un sanctuaire d'observation des baleines après avoir été un haut lieu de la pêche et de l'activité industrielle baleinière au 19ème et 20ème siècle.

En fin d'après-midi, le vent continue d'adonner au sud et nous de choquer nos écouteurs en reprenant de la vitesse.

## **Mercredi 29 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (11h du bord) = 39° 01' Nord – 35° 16' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 124 milles (moyenne= 5,17 nœuds)**

Toute la nuit nous avons navigué au large entre 6 et 8 nœuds et ce matin cette tendance se confirme. Nous avons enfin franchi la porte des Açores en passant en dessous de la barre des 300 milles restant à faire pour arriver à Horta.

## **Jeudi 30 juin – Route Açores**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 38° 44' Nord – 32° 01' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 160 milles (moyenne= 6,67 nœuds)**

Le vent ne mollit pas et toute la nuit Corto surfe sur les vagues engrangeant 14 ou 15 milles dans son sac de nœuds à chaque quart de deux heures ; le ciel est gris, l'atmosphère chargée d'humidité à 88% ; nous progressons sous génois gonflé à bloc avec zéro, un ou deux ris dans la grand-voile, selon la force du vent, jamais en dessous des six nœuds. Aujourd'hui, nous avançons nos montres d'une heure supplémentaire pour être à l'heure locale en arrivant à Horta ; nous avons donc avancé progressivement nos montres de quatre heures depuis les Bermudes et de six heures depuis la Guadeloupe. En milieu d'après-midi, nous sommes à 40 milles par le travers de l'île de Florès, la plus occidentale de l'archipel des Açores. Un instant nous croyons la voir ; vision furtive pouvant être confondue avec les contours imprécis de la masse nuageuse qui charge l'horizon.

## **Vendredi 1er juillet – Route Açores – île de Faial – Horta**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 38° 32' Nord – 29° 10' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 144 milles (moyenne= 6,0 nœuds).**

À 1 h, dégoulinant dans nos cirés, nous sommes dans un passage pluvieux ; une bruine épaisse nous enveloppe et réduit notre visibilité ; le vent est tombé, nous obligeant à mettre au moteur ; mais une

demi-heure plus tard, avec soudaineté, le vent bascule de 180° et reprend au nord à force 3 ; et nous voilà repartis sous voiles, bâbord amures, toujours à l'allure du largue, la plus rapide pour Corto qui ne se fait pas prier. Au matin, nous pouvons spier pendant deux heures, accompagnés par les dauphins, sous un beau soleil, dans un ciel qui se dégage progressivement ; c'est le temps que l'on imagine quand on rêve des Açores et de son légendaire anticyclone. Tous les trois sur le pont, scrutant l'horizon, nous attendons l'instant magique où, pour la première fois, sortira des lointains encombrés de nuages trompeurs, le profil de côte qui nous signalera à coup sûr l'île de Faial ou sa voisine beaucoup plus élevée, Pico. Et le miracle s'accomplit vers midi ! Terre ! Terre ! Ce mot ensorcelé, crié des millions de fois depuis la nuit des temps par des bouches avides de découvertes mais souvent aussi d'eau douce, ce qui, aujourd'hui, n'était pas notre cas ! Encore une trentaine de milles et nous allons pouvoir fouler le sol de ce lieu mythique de la navigation : les Açores, bastion avancé de notre Europe, sentinelle de l'espace Schengen. Certes, il reste encore quelques 1300 milles à faire – et pas des plus faciles ni des plus reposants – pour mouiller dans les eaux bretonnes, mais, avec plus de 3000 milles effectués depuis les Antilles, on espère que le plus gros de la tâche est réalisé.

Corto, qui a dépassé la trentaine, arrive vaillamment – on pourrait même prétendre joyeusement – au petit largue, pour la troisième fois de sa vie, dans ces eaux ensoleillées, jusqu'aux portes de Horta. Vue de la mer, l'île de Faial apparaît rassurante avec les pentes verdoyantes de son sommet modéré (1000 m), partagées en parcelles de terre cultivée. Quelques 15 milles plus loin, on admire la majestueuse beauté du sommet de l'île de Pico (2350 m) qui perce la couche de nuages. Et l'on envie déjà celui qui se donne la peine de l'escalader pour jouir d'une vue que l'on imagine exceptionnelle sur tout cet archipel de neuf îles.

À 17 h, nous pénétrons dans le port de Horta et nous amarrons Corto au quai de la capitainerie pour les formalités d'usage, après quoi, nous rejoignons la place à quai qui nous a été assignée.

Horta est une jolie ville, aux constructions étagées, qui renforce le plaisir d'y être parvenu, d'une belle architecture classique, murs blancs toits rouges, que viennent égayer quelques taches de couleur, notamment les encadrements de fenêtres.

Douchés, changés, propres, nous allons, d'un pas assuré, célébrer notre arrivée « chez Peter » au célèbre « Café Sport » à l'enseigne du cachalot ; c'est le rendez-vous incontournable de tous les équipages du monde entier de passage aux Açores. Le petit-fils, héritier de cet établissement, fondé en 1913, du temps où la plaisance était embryonnaire et quasi inexistante, est là, donnant la main au service et mettant la main à la pâte. Les murs de son établissement sont tapissés des pavillons, tableaux et autres souvenirs laissés par des équipages qui sont passés un jour à Horta. Et pour fêter dignement notre traversée – finie la bière – buvons une et même deux bouteilles de ce vin rubis puissant et généreux – Cabernet-Sauvignon et Merlot – de l'île de Pico.



### **Bilan de navigation de l'étape Bermudes-Açores :**

Distance parcourues sur l'eau = 2101 milles en 387 heures (16 jours et 3 heures), soit une moyenne

journalière de 130,3 milles et une vitesse moyenne de 5,43 nœuds. Nombre d'heures de moteur : 51,4, soit 13% de la distance totale parcourue.

## **Samedi 2 juillet – Les Açores – île de Faial – Horta**

Journée de repos et découverte de Horta. Dans la matinée, vient se mettre à couple de nous, Breskell, un grand sloop de 16 mètres en provenance des USA (Dover). Les navigateurs propriétaires, Corinne et Olivier, sont originaires du Morbihan et rentrent en France après une longue absence pour y retrouver leurs familles. Leur sympathique compagnie, étayée par plusieurs rendez-vous cockpit d'un bord ou de l'autre, nous permet de découvrir et mieux comprendre, grâce aux nombreuses histoires et anecdotes qu'ils nous racontent, « the american way of life » qu'ils viennent de vivre avec leurs deux enfants pendant plus de vingt ans, là bas, de l'autre côté de l'Atlantique. Corinne étant également artiste peintre, ils n'auront aucun mal à réaliser la peinture, souvenir de leur passage, sur le quai de la marina, à l'instar des milliers de bateaux qui sont passés à Horta et ont laissé leur empreinte sur les quais. Quant à nous, perplexes devant la profusion d'idées toutes plus originales les unes que les autres, nous trouvons le thème de notre dessin grâce à Erwan qui propose une idée en rapport avec ses talents de mateloteur : un beau nœud de chaise autour et à l'intérieur duquel Pierre peindra nos prénoms assortis des étapes de la balade de Corto.

## **Dimanche 3 juillet – Les Açores – île de Faial – Horta**

C'est la journée sacrifice : au lieu d'aller se promener, maintenance moteur, et petits travaux divers nous occupent toute la journée. Mais pour déjeuner, nous allons au marché municipal où l'on nous sert, en plein air, des coquillages – un genre de palourde – délicieusement cuisinés et des sardines grillées qu'un gâteau maison accompagnera en dessert, le tout arrosé du vin rouge de Pico.

## **Lundi 4 juillet – Les Açores – île de Faial – Horta**

Pour continuer la maintenance, les électriciens du bord, Pierre et Erwan, s'activent à refaire les connexions du pilote automatique qui nous a lâché à l'arrivée à Faial.

Aujourd'hui nous pouvons admirer l'harmonieuse beauté du mont Pico dont le petit sommet pointu qui le caractérise sort enfin des nuages ; ce n'est pas toujours le cas ; certains jours, sa majesté boude et se retire derrière un rideau de brume, impénétrable à nos yeux.

## **Mardi 5 juillet – Les Açores – île de Faial – Horta**

Le temps de prendre en charge notre pick-up de location qui fait très couleur locale avec ses ridelles en bois – impossible de trouver un autre véhicule à louer en cette saison – nous partons en exploration de cette petite île verdoyante dont toute la campagne est découpée en champs, prairies et cultures variées, délimités par d'épaisses haies d'hortensia bleus et blancs qui bordent aussi les routes et qui donnent un air de grand jardin à l'ensemble à qui l'on a donné le joli surnom de « ilha azul », l'île bleue ; il est étonnant de constater combien cette fleur, importée de Chine et du Japon au 18<sup>ème</sup> siècle, y a proliféré. Par endroit, trouant la falaise, une route escarpée et cahoteuse nous invite à descendre au bord de la mer ; nous découvrons au bout du chemin une petite plage de sable noir, battue par les vagues de l'Atlantique où des surfers tentent de maîtriser les lois de l'équilibre. Nous continuons notre randonnée sur la route R1-1 qui ceinture l'île et sur laquelle se répartissent les villages et hameaux pour une population totale de 16000 habitants ; en dehors d'elle, un réseau de routes secondaires plus ou moins goudronnées sillonne les flancs de la montagne. À l'ouest de l'île, à la « Ponta dos Capelinhos », un paysage dévasté et aride de pierre et de sable situe le cratère d'un volcan dont l'éruption débuta en 1957 et se poursuivit jusqu'en 1958. Une nouvelle île apparut

mais plus de trois cents maisons furent détruites ; le bétail fut évacué au Portugal, les enfants durent se réfugier sur l'île de Pico et la moitié de la population émigra aux USA. Un admirable musée situé sous le vieux phare désaffecté, témoigne aujourd'hui de cette tragédie. Bien d'autres manifestations volcaniques et tremblements de terre se manifestèrent avant et depuis cette date et Faial reste sous haute surveillance sismique.

Pour déjeuner, nous descendons à « Porto do Varaduro » qui nous a été recommandé ; outre un sympathique restaurant pour y déguster du poisson, on y trouve des lieux de baignade naturels, aménagés dans la roche volcanique. Puis le temps semblant s'être dégagé, nous prenons les routes de montagne pour monter au sommet de l'île, au bord de la « Caldeira » ; malheureusement le brouillard nous y attendait et nous avons pris le chemin du retour sans profiter de la vue panoramique sur l'archipel qui, paraît-il, est fort belle.



En redescendant au port, nous nous arrêtons chez John Van Opstal qui habite une jolie maison sur les pentes dominant la baie de Horta. John est un artiste qui perpétue encore l'art du « scrimshaw », ces travaux de gravure sur dents de cachalots ; il nous montre la technique utilisée depuis le 19<sup>ème</sup> siècle, époque à laquelle cet art s'est développé en même temps que la grande épopée de la pêche à la baleine : la dent est tout d'abord polie sur toute la surface à graver ; puis on l'enduit d'encre de chine et on grave en négatif, à l'aide d'une fine pointe d'acier, le dessin souhaité ; on repasse une seconde couche d'encre qui pénètre dans la gravure en

creux et on élimine l'excédent d'encre par lavage pour obtenir un résultat en positif, gravé sur la dent.

Tous ces travaux sur dents de cachalots et os de baleine sont conservés pour être présentés au public dans un petit musée situé au premier étage du « café-sport, chez Peter ». On peut y admirer des scrimshaw de tous les genres, le plus ancien étant daté de 1884 : scènes de chasse à la baleine, portrait de personnages connus, images pieuses, femmes dénudées, marins contemporains célèbres (Tabarly, Chichester, Moitessier, Cousteau,...) ; des bas reliefs sculptés dans la dent, des objets utilitaires en ivoire et en os, des maquettes de bateaux ; autant d'œuvres remarquables pour témoigner de l'activité baleinière aux Açores à l'époque où les navires baleiniers américains venaient y recruter leurs équipages car les açoréens étaient considérés, notamment les harponneurs, comme les meilleurs. Que deviendra cet art du scrimshaw puisque la chasse à la baleine et plus particulièrement au cachalot, aux Açores, s'est arrêtée en 1987 ? Il est certain qu'en l'absence de matière première, la dent de cachalot, on peut prévoir sa logique disparition pour bientôt lorsque les possesseurs de dents n'en détiendront plus une seule. En attendant, sachez que si vous conservez des dents de cachalots dans votre grenier, vous détenez là une petite fortune !

L'architecture rurale açoréenne reste simple, sans style particulier, mais formant une unité modeste qui en fait tout le charme : de petites maisons basses, aux murs blancs, au toit rouge à deux pans, éparpillées dans la campagne ou regroupées en hameaux, aux ouvertures soulignées d'une couleur vive, souvent le bleu.

Je n'ai rencontré aucun visage de couleur à Faial, ni à Pico, car à l'instar de Madère, les Açores, îles vides de tous habitants et découvertes en 1427, furent peuplés dès le 15<sup>ème</sup> siècle par des colons portugais, flamands, bretons et autres européens qui ne recoururent pas à l'esclavage pour mettre en valeur les terres de leurs neuf îles du « mid-Atlantique ». Elles connurent très vite une renommée légendaire, aujourd'hui conservée, car elles servirent d'escale quasi incontournable, depuis

Christophe Colomb, sur la route Europe-Amérique ou au retour du Nouveau Monde.

## **Mercredi 6 juillet – Les Açores – île de Faial – Horta**

Ce matin, nous conduisons Pierre à l'aéroport ; notre commandant rentre à Tours pour régler quelques affaires personnelles urgentes. Il nous laisse Corto avec la mission de le ramener à Binic ; Erwan et moi devenons ainsi les consignataires du bateau et ses convoyeurs. Et pour nous acquitter au mieux de cette nouvelle mission, nous commençons par préparer notre départ prochain, en fonction de la météo.

## **Jeudi 7 juillet – Les Açores – île de Faial – Horta**

Avant de quitter définitivement les Açores, nous avons prévu une visite sur l'île de Pico dont nous



admirons le cratère imposant depuis des jours. Après une demi-heure de traversée matinale sur le bateau régulier, nous débarquons à Madalena, le port principal de l'île. De là nous prenons un autobus pour nous rendre au port de Lajes et visiter le musée des baleiniers que l'on nous a recommandé. Pendant le trajet d'une heure qui nous y conduit, nous empruntons la route agréablement sinueuse du long de côte ; elle traverse une campagne de petites parcelles de terre, comme des jardins, essentiellement plantées de pieds vigne, délimitées, pour les

protéger des vents de l'Atlantique, par des murets de pierres sèches de lave noire, dont certaines sont tellement minuscules qu'elles n'abritent que quelques ceps de cette vigne qui fait la réputation des vins de l'île de Pico et que nous avons largement goûtés et appréciés. Fruits, légumes et fromages sont les autres ressources agricoles de l'île, ceux que l'on retrouve sur les marchés de Horta.

Au musée des baleiniers, nous trouvons là toute l'histoire de la chasse à la baleine pour laquelle Lajes do Pico s'était fait, autrefois, une spécialité. Il y a deux baleinières d'exposer : l'une est conservée dans son état d'origine avec tout l'armement à bord (voiles, cordages, harpons, lances, avirons, etc...), l'autre, en bois brut qui ressemble à du mélèze, construite spécialement par les maîtres charpentiers locaux pour nous montrer les techniques utilisées qui ont donné cette remarquable barque très aboutie sur le plan de la construction navale et parfaitement adaptée à son rôle d'outil de chasse ; on reste admiratifs devant tant d'ingéniosité. À côté des baleinières, on trouve de nombreuses pièces liées à cette pratique ancestrale mais définitivement abandonnée depuis 1987. Présentés dans des vitrines de nombreux objets d'art et d'artisanat comme les scrimshaws et d'autres objets utilitaires taillés ou tournés dans l'os de baleine et de cachalot. On présente aussi les différents produits, comme l'huile, obtenus à partir des cétacés. Toute cette matière nous est présentée à l'aide d'un excellent audiophone, en français. L'exposition est complétée par un film d'époque illustrant les pratiques de la chasse aux plus gros mammifères de la terre.

Après la visite du musée, qui malheureusement ferme au moment du déjeuner, nous nous attablons à la terrasse du restaurant « whale-come hotel » au nom évocateur, grâce à ce jeu de mots. Nous y dégustons un ragoût de calamars à la mode de Pico. La serveuse qui, par chance, est française, nous engage vivement faire une sortie d'observation des cétacés avec l'agence voisine « Espaço-Thalassa » avec laquelle nous avons déjà pris contact. Et nous nous laissons tenter par cette sortie avec les spécialistes des cétacés. Après le briefing général en anglais présenté par Mariane, charmante jeune femme d'origine allemande qui parle très bien français et pourra fournir des explications dans les trois langues tout au cours de la journée, nous embarquons à une douzaine de personnes, armés de nos appareils rigide fortement motorisé pour d'observation des cétacés qui sont au temps de la chasse avant 1987. à naviguer de place en place pour cachalot et son petit, qui des dauphins, le tout commenté dans Mariane inépuisable qui sait cétacés. L'un des grands but de la de photographier la caudale du lorsqu'il sonde pour descendre plus, à une profondeur de 1500 à 3000 mètres, selon son âge et son sexe, pour se nourrir de calmars géants. Incroyable adaptation de la nature car ces animaux étaient, paraît-il, des terrestres il y a bien longtemps ! Quand nous rentrons à 18 h passés, le bus est parti depuis longtemps, sans nous. Il nous faudra prendre un taxi, que la jolie vendeuse d'un magasin de souvenir qui s'exprime en un très bon français appellera pour nous. En attendant, nous allons flâner à la station des baleinières où on les met encore à l'eau pour les régates et les fêtes traditionnelles. Elles sont parfaitement conservées et entretenues, armées par des équipages de jeunes, sous la direction d'anciens, bien à l'abri dans ces mêmes hangars qui les abritaient du temps de la chasse, non loin de l'usine qui traitait les 300 carcasses de baleines tuées, en moyenne, dans une année.



photos, à bord d'un semi-aller rapidement sur les sites signalés par la vigie, comme Nous passons toute la journée observer qui une mère globicéphales ou autres les trois langues par une transmettre sa passion des sortie, c'est bien sûr de voir et cachalot qu'il sort de l'eau pendant 45 à 60 minutes et

## Vendredi 8 juillet – Les Açores – île de Faial – Horta — Île de Pico

Au lendemain de cette belle journée sur l'île de Pico, nous faisons le point météo avec nos voisins et amis de Breskell ; les conditions sont, actuellement, très favorables pour un départ vers l'Europe ; nous sommes donc décidés à larguer les amarres dès demain. En attendant il nous faut préparer le départ notamment faire l'avitaillement et trouver une recharge de camping-gaz ; aimablement Corinne et Olivier qui ont encore leur voiture de location me proposent de venir avec eux à la grande surface locale située assez loin de la marina pour y faire nos courses ; ensuite je vais au petit marché faire provision de fruits, légumes et pain frais, sans oublier quelques bouteilles de ce bon vin rouge et blanc de Pico. Je trouve enfin le gaz chez le shipchandler. « Mid-Atlantique-Yacht-Service ».



Nous passons notre dernière soirée à bord de Breskell avec nos nouveaux amis que l'on a l'impression de connaître depuis toujours et pour le livre d'or desquels Erwan dessine un beau nœud de chaise qui symbolise le nœud de l'amitié entre navigateurs, illustré de trois photos que j'ai fait tirer : nous trois – l'équipage au complet – attablés chez Peter au Café-Sport, Erwan en train de gagner la barre de Corto, collée au centre du nœud, et la photo de Corto.

## ***Dernière étape de la traversée de l'Atlantique***

### ***Açores – Bretagne (Binic)***

**Équipage** : Yves et Erwan Le Pecq,

#### **Samedi 9 juillet – Route Bretagne (Binic)**

Après le passage à la pompe pour faire le plein de gazole et après avoir accompli les formalités de sortie, nous appareillons et quittons la marina de Horta à 15 h, suivis de nos amis Olivier et Corinne à bord de Breskell, également en route pour la Bretagne, pour Belle-île en Bretagne sud. Après s'être dégagés des îles de Faial et Pico avec une bonne brise de sud, nous trouvons, au large, des vent de surôit assez soutenus qui nous installent sur un bord de large arrivé, cap au nord, à bonne vitesse. Toute la nuit Corto file allègrement ses 7 nœuds sous génois et Grand Voile à un ris, sous un beau clair de lune, cap sur l'étoile polaire. Les quarts s'organisent à deux, toutes les trois heures, et on reprend notre rythme de mer.

#### **Dimanche 10 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 40° 29' Nord – 28° 07' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 21 heures = 133 milles (moyenne= 6,33 nœuds).**

Au matin le ciel se couvre et le vent fraîchit en remontant un peu nord ; nous changeons le génois pour la trinquette, que nous échangerons quelques heures plus tard pour le génois, le vent ayant molli en s'établissant au noroît, en conformité avec les prévisions météo, nous permettant d'infléchir notre route quelque peu vers l'est.

#### **Lundi 11 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 41° 52' Nord – 27° 07' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 112 milles (moyenne= 4,66 nœuds).**

Toute la journée de dimanche, ainsi que toute la nuit, nous avons bien marché, cap moyen au nord-nordé dans un vent mollissant et refusant, filant 4 à 5 nœuds sur une mer devenant calme au fil des heures, au fur et à mesure que nous pénétrons dans la bulle anticyclonique. Mais une brume épaisse et bruineuse nous enveloppe, nécessitant le concours du radar ; ainsi, nous avons pu suivre, sans le voir, un bateau (cargo ?) qui est passé à 1,5 milles de nous. Puis, au petit matin, le vent nous lâche et il faut mettre au moteur pour continuer à progresser.

Le ronron obsédant du moteur nous berce toute la journée ensoleillée dont nous bénéficions, seulement entrecoupée par un stop baignade dans une belle eau bleu profond dont la température est remontée d'un degré (21,3°C), sous l'influence du Gulf-Stream ; et nous reprenons notre route après avoir fait les vérifications habituelles.

#### **Mardi 12 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 43° 33' Nord – 26° 52' Ouest**

### **Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 116 milles (moyenne= 4,83 nœuds).**

Durant la nuit le ciel se couvre par l'ouest, camouflant la lune à nos regards bienveillants et on perçoit déjà l'arrivée d'un souffle venant du sud, à peine perceptible. Le passage d'un petit cargo à moins de deux milles de nous a permis à Erwan de se familiariser avec cette technique : suivre au radar et à vue sa route en interprétant les différentes positions de ses feux au fur et à mesure de sa progression, ce qui constitue une bonne répétition avant de couper les rails de circulation d'Ouessant.

Depuis hier nous essayons, sans résultat, de communiquer, par la messagerie internet, notre position à nos correspondants, à terre, notamment à Pierre qui doit aussi nous envoyer des fichiers météo. Aujourd'hui, j'essaie donc de communiquer en phonie et comprends, alors, pourquoi nous ne pouvons transmettre nos messages : la voix du répondeur automatique m'informe que notre crédit minutes est épuisé. Encore une fois, je peux exprimer ma conviction par cette formule : « la mer est un univers où les certitudes deviennent incertaines ». Avant son départ de Horta, Pierre avait vérifié le compteur du téléphone ; selon lui, il restait suffisamment de crédit-temps (plus d'une heure) pour nous permettre, d'après ses calculs, de communiquer durant la dernière étape de la traversée. Mais notre fournisseur d'accès « Wizada » devait compter différemment car le forfait était vite épuisé, deux jours après notre départ. J'essaie vainement d'appeler les différents numéros que je trouve dans la documentation du bord ; j'aboutis invariablement au même répondeur qui me dit de contacter les services de mon fournisseur ! Le serpent se mord la queue ! Je comprends que, seul, le gestionnaire du compte, par une voie externe peut intervenir sur le compte. Il ne nous reste plus qu'à espérer que Pierre, ne voyant plus aucun message lui parvenir aura l'intuition de la situation et la bonne idée d'agir pour rétablir le lien. Incroyable situation que ce piège dans lequel nous nous sentons enfermés près de ce bijou d'une technologie d'avant-garde, sensé nous relier au reste du monde par les satellites, mais devenu inutile. Pour l'heure, les Shadocks et le Père Ubu se sont donnés rendez-vous à bord de Corto et peuvent trinquer sur notre dos.

Le vent, en s'établissant au sud-ouest, devient favorable et nous permet d'envoyer le spi asymétrique dans la matinée ; puis nous passons dans l'après-midi au génois tangonné. Nous avons donc bien contourné la dorsale anticyclonique, au prix de 22 heures de moteur, et sommes entrés dans le flux d'ouest, au nord de celle-ci. Pour la première fois depuis le départ des Açores, nous pouvons faire route directe vers la maison, vent arrière, cap au nordé, sous un beau et chaud soleil.

Pendant que nous manœuvrons pour passer du spi au génois, nous voyons très distinctement deux cachalots, – nos connaissances en la matière sont un plus étendues depuis notre sortie avec « Espaço Thalassa » à Lajes do Pico – une mère et son petit qui passent à une centaine de mètres de Corto mais que nous n'aurons pas la chance de les voir sonder et nous présenter leur belle caudale !

À minuit, durant le quart d'Erwan, le four tombe brusquement ; l'un des axes de la suspension à cardan s'est rompu par l'usure de tant d'années de service ; après l'avoir remis en place, nous le bloquons définitivement ; mais ce sera beaucoup plus compliqué, voire dangereux, de cuisiner sans ce système bien pratique qui absorbe les effets du roulis et de la gîte.

### **Mercredi 13 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 44° 52' Nord – 24° 54' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 131 milles (moyenne= 5,46 nœuds).**

Après une nuit paisible, poussés au vent arrière par un vent léger – parfois un peu trop – nous décidons ce matin de mettre le spi symétrique ; nous bagarrons tellement avec sa chaussette qui refuse de s'ouvrir – la chaussette est une sorte de manchon, inventé par Tabarly, qui est sensé faciliter la manœuvre de cette voile capricieuse – que nous finissons par la supprimer ; et ensuite

tout va beaucoup mieux ; nous hissons donc notre spi à la mode traditionnelle et tout rentre dans l'ordre ; toute la journée la belle bulle jaune tirera Corto entre 5 et 7 nœuds selon l'intensité du vent sur une route parfaitement stable, à peine rectifiée de temps à autre. Pour l'instant, nous évoluons encore au nord de la dorsale anticyclonique dans ce léger flux d'ouest qui devrait nous accompagner encore deux jours ; mais au delà de vendredi rien n'est moins sûr car nos fichiers météo commencent à dater et en l'absence de connexion Iridium (téléphone satellitaire), nous ne pouvons en recevoir de nouveaux, envoyés par Pierre, comme il en a été convenu entre nous avant son départ des Açores.

## **Jeudi 14 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 46° 17' Nord – 22° 38' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 141 milles (moyenne= 5,87 nœuds).**

Toute la nuit le spi symétrique a tiré Corto sur sa route vers la Bretagne ; mais à 5 h le bras (au vent) casse net, la mâchoire en bout de tangon ayant fini par manger le cordage ; il nous faut réparer ; je prépare tout pendant qu'Erwan dort et à midi nous hissons de nouveau la bulle jaune que nous rentrons deux heures plus tard car le vent fraîchit de plus en plus et nous passons au génois tangonné que nous échangeons pour la trinquette et deux ris dans la grand-voile à 19 h, le vent étant passé à l'ouest et flirtant avec les 30 nœuds. En cette première partie de nuit nous cavallons vers l'est à 6 – 7 nœuds, au grand large.

Plusieurs tentatives avec le téléphone iridium pour se connecter n'ont toujours rien donné ; Pierre, que nous imaginons accaparé par les soucis qui l'ont amené à nous quitter aux Açores, ne semble pas avoir réalisé que le compte Wizada est à zéro ; j'obtiens toujours le même message qui me le rappelle, même quand j'essaye, sans plus de succès, les classiques numéros d'urgence. Il ne nous reste plus qu'à trouver un cargo complaisant qui répondra à la VHF et acceptera de contacter Pierre, à terre.

## **Vendredi 15 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 47° 24' Nord – 19° 18' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 162 milles (moyenne= 6,75 nœuds).**

Aucun changement, ni dans l'allure, ni dans le cap, ni dans la voilure ; ciel couvert, temps brumeux, visibilité très médiocre ; la veille radar s'impose ; ce matin un cargo, que je suivais depuis une demi-heure au radar, est passé à moins de 1 mille et demi de nous ; je le distinguais à peine dans la brume ; il n'a pas répondu à mes appels à la VHF.

Toujours aucune nouvelle de la terre ; nous gardons le téléphone allumé, au cas où quelqu'un aurait la bonne idée d'essayer de nous appeler ; sans toutefois en être sûrs, nous imaginons que même sans crédit, le téléphone doit pouvoir recevoir des appels. À 19 h le vent d'ouest monte à 30 nœuds et nous pensons raisonnable de prendre le troisième ris pour la nuit.

## **Samedi 16 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 47° 56' Nord – 16° 46' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 125 milles (moyenne= 5,20 nœuds).**

Ce fut une bonne mesure, car au petit jour le vent fraîchit encore et les rafales dépassent les 50 nœuds ; la mer devient forte ; nous affalons la grand voile puis la trinquette et mettons à la cape sèche – à sec de toile, sans aucune voile – avec la barre amarrée sous le vent et la dérive

complètement baissée. Corto tient ainsi parfaitement la cape en pointant à 60° du vent ; la vitesse est de 1 nœud environ et la dérive faible car nous perdons assez peu en latitude. La mer devenant grosse (4 à 5 mètres de creux), la vie à bord devient difficile ; les vagues commencent à faire sentir leur puissance : coups de boutoir et déferlantes sont au rendez-vous ; sous les chocs et la pression de l'eau, celle-ci arrive à pénétrer par les panneaux dont les écrous n'ont pas été serrés à bloc, par le panneau de descente qui n'est pas verrouillé, par les boîtes d'aération daurade à chicane et même par le siphon qui amène dans le bateau les câbles électriques qui descendent du mât, mouillant au passage duvets et vêtements et nous remettant en mémoire les paroles de la chanson de Renaud : « *je me suis cogné partout, j'ai dormi dans des draps mouillés, ça m'a coûté des sous, la plaisance, c'est le pied...* » les grains se succèdent avec renforcement du vent, puis il mollit quelque peu et nous décidons de remettre en route vers midi, en établissant le tourmentin qui n'est jamais encore sorti de son sac durant le voyage. Harnachés pour la circonstance, nous sortons dans le cockpit et apercevons le mât d'un voilier sur notre arrière qui avance péniblement sous régulateur d'allure, propulsé par un tout petit bout de génois déroulé ; c'est un joli voilier de type anglais des années 80 ; mais aucune réponse à nos appels à la VHF et pas âme qui vive ! ; il passe si près de nous que, prudemment, nous mettons le moteur en marche – car nous ne sommes pas encore manœuvrant à la voile – pour pallier à toute éventualité ; mais chose inquiétante, nous n'avons vu aucun écho radar sur notre écran, à son approche. Nous allons établir le tourmentin qui remplace la trinquette sur le bas-étai et reprenons notre cap à 6 nœuds, bousculés par une mer qui devient de plus en plus grosse et déferle.

Préparer des repas devient aussi un réel problème dans ces conditions de temps et, en l'absence de cardan sur la cuisinière, cela tient de l'acrobatie associée au miracle ; il faudrait avoir quantité de bras comme les dieux hindous pour pouvoir rattraper les ustensiles et objets qui volent à chaque coup de roulis ; préparer un café est une prouesse et il faudra quelquefois attendre la troisième tentative pour réussir à le boire. J'ai ressorti les deux boîtes thermos qui permettent, à la fois, de garder la nourriture au chaud et de la mettre à l'abri des renversements ; elles sont très pratiques dans ces circonstances et nous apprécierons leur service durant tous ces jours agités.

Dans l'après-midi plusieurs déferlantes coiffent le bateau ; l'une d'elle emporte par dessus bord tous les cordages du cockpit qui servent aux manœuvres ; il faut les ramener à bord au risque de les voir se prendre dans l'hélice ou dans la dérive arrière. Avec la nuit le froid s'installe : il fait à peine 15°C dans la cabine ; le calendrier dit pourtant que c'est l'été ! Et nous rêvons de la douce chaleur du poêle à bois que nous avons vu, à Horta, à bord de Breskell.

## **Dimanche 17 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 48° 17' Nord – 14° 29' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 95 milles (moyenne= 3,95 nœuds).**

Ceux que les grosses vagues ne gênent pas, ce sont les dauphins ; on peut admirer l'élégance de leur corps fuselé quand on les voit sauter d'une vague à l'autre en sortant complètement hors de l'eau.

Les deux cargos que nous avons essayés de contacter par VHF sont restés muets. Le vent ayant molli, nous remettons de la toile. Mais je constate que le baromètre a baissé de 3 millibars depuis ce matin et continue sa dégringolade ; cela ne me dit rien qui vaille. En l'absence de données météo, nous restons prudents avec trois ris et trinquette pour la nuit.

## Lundi 18 juillet – Route Bretagne (Binic)

Position à 12 h UTC (12h du bord) = 48° 45' Nord – 11° 20' Ouest

Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 135 milles (moyenne= 5,62 nœuds).

Durant la nuit le ciel s'est dégagé et nous a gratifié d'un beau clair de lune ; le baromètre continue sa descente un peu inquiétante ; il fait toujours aussi frais et nous apprécions nos duvets. Au matin le temps s'est assombri à nouveau et de petits grains un peu paresseux se succèdent ; nous remettons de la toile et déroulons le génois qui nous permet de filer entre 6 et 7 nœuds, au large, car le vent est remonté au noroît.

À 13 h un cargo de la compagnie « Del Monte » affichée en gros caractères sur sa coque, nous passe à moins d'un mille ; je le contacte par VHF : *Corto, Corto, Corto, french sailing ship is calling cargo Del Monte, over* ; et il nous répond ! C'est gagné ! Suit l'échange d'informations et notre demande : contacter Pierre par téléphone – comme le fait remarquer Erwan, c'est dans ces circonstances-là que l'on apprécie d'avoir un nom de bateau assez court comme Corto ; c'est plus simple à épeler : charly, oscar, romeo, tango, oscar ; imaginez un nom comme : « les-économies-de-ma-femme », un petit bateau de pêche que j'ai bien connu autrefois, quand j'étais enfant, dans le port du Pouliguen ! – Dans la demi-heure qui suit nous sommes contactés par Pierre qui a fait le nécessaire pour rétablir la connexion. Celui-ci nous confirmera plus tard, à notre arrivée à Binic, que le radio du cargo a parfaitement fait les choses, lui laissant un message très clair, le répétant trois fois et avertissant Ouessant-Traffic de notre position et de notre problème, lequel contactera également Pierre pour s'assurer du bon déroulement des opérations. Dans les heures qui suivent nous pourrions prévenir nos familles qui étaient dans l'inquiétude n'ayant plus de nouvelles depuis une semaine et ainsi nous apprendrons le décès de notre Oncle Charles, de Binic, pour les obsèques duquel nous arriverons juste à temps.

Mais pour l'heure il nous faut avancer vers l'ouest ; et avec les 40 nœuds de vent qui nous poussent actuellement, ce n'est pas un problème. C'était sans compter avec les engins de pêche ! Vers 19 h un bruit bizarre de raclement contre la coque nous éjecte dans le cockpit : nous sommes grand large toutes voiles pleines, scotchés sur l'eau ; en quelques secondes je comprends la situation en apercevant à l'arrière deux bouées qui semblent nous suivre : nous sommes piégés par la dérive sabre arrière à un engin de pêche car nous venons juste d'atteindre le plateau continental où les fonds remontent brusquement d'un millier à une centaine de mètres. Impossible de remonter la dérive ; à cause de la tension exercée par l'orin (cordage), elle refuse obstinément de bouger ; il nous faut d'abord affaler les voiles pour tenter de diminuer cette pression ; alors qu'Erwan commence à dégager la drisse de grand-voile de la poupée du winch de mât, je lui crie de stopper sa manœuvre, car, en voyant, enfin les bouées s'éloigner, je comprends que Corto s'est libéré seul de la redoutable emprise ; un vrai coup de chance inespéré !

Les derniers fichiers météo que nous avons, enfin, pu télécharger nous promettent encore du vent fort de 25 nœuds pendant au moins 24 heures ; mais la réalité est tout autre : sous trois ris et trinquette, nous surfons à 7 – 8 nœuds dans des vents de 40 nœuds et plus ; le baromètre avait dit vrai !

## **Mardi 19 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 48° 43' Nord – 7° 47' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 154 milles (moyenne= 6,42 nœuds).**

À minuit, le vent monte encore d'un cran et le pilote n'arrive plus à gérer les surventes : Corto devient trop ardent ; il faut réduire la toile ; nous affalons la grand-voile pour continuer sous trinquette seule ; et sous cette voilure réduite Corto continue de filer à plus de 6 nœuds. Dans l'après-midi le vent mollit suffisamment pour renvoyer deux ris de grand-voile ; et à 20 h nous étalons toute la toile, vent-arrière, sous génois tangonné. Les cargos se font plus nombreux à l'approche des rails d'Ouessant que nous couperons demain en fin de nuit et au petit jour. La visibilité reste toujours mauvaise et Erwan s'applique à la veille radar qui balaye notre horizon toutes les cinq ou dix minutes.

## **Mercredi 20 juillet – Route Bretagne (Binic)**

**Position à 12 h UTC (12h du bord) = 48° 54' Nord – 4° 42' Ouest**

**Distance parcourue dans les dernières 24 heures = 136 milles (moyenne= 5,66 nœuds).**

À 3 h nous prenons le quart à deux, l'un à la veille optique, l'autre à la veille radar car nous approchons du premier rail d'Ouessant, le plus à l'ouest, celui du sens descendant (vers l'Espagne et le sud) ; la visibilité reste médiocre, de l'ordre d'un mille maximum ; pour traverser le rail sur une route perpendiculaire au trafic, ainsi qu'il est recommandé de la faire par les instructions nautiques, nous détangonnons le génois pour prendre une allure grand largue sur laquelle nous serons plus manœuvrant. Nous négocions le croisement de quatre cargos et tout se passe bien ; le seul bateau nous ayant posé problème est un voilier qui s'obstinait à vouloir couper notre route sur l'avant ! On aurait dit un bateau fantôme, surgi de la brume, sans pilote à bord. Deux heures plus tard, nous abordons le rail montant (vers la mer du nord) ; la visibilité reste médiocre et cette fois c'est un cargo, russe semble-t-il, qui, changeant de cap pour couper notre route sur l'avant, nous passe si près que nous devons mettre en panne pendant plusieurs minutes, pour casser notre vitesse. Deux heures plus tard c'est le rail à double sens, réservé aux bateaux du trafic local, que nous franchissons sans encombre. Nous reprenons notre route vers l'est, vent-arrière et à 11 h nous lançons le spi symétrique, tout heureux de revoir notre belle bulle jaune et noire qui nous tirera jusqu'au soir, au large des Sept-Îles. La visibilité reste médiocre et nous ne voyons encore rien des côtes bretonnes ; il nous faudra attendre plusieurs heures pour apercevoir le premier amer depuis les Açores : le phare des Triagoz. En début de nuit, le vent passe au nord et nous poursuivons notre route au largue vers les Héaux de Bréhat dont le phare s'est allumé ; nous projetons de mouiller dans l'anse de Bréhec que nous connaissons bien, en attendant paisiblement le jour et le flot pour franchir les portes du port de Binic qui ouvrent à 9 h 45. Mais c'était sans compter avec un dernier petit coup de tabac de nord que nous négocions prudemment, fatigués que nous sommes par cette dernière nuit de veille, en capeyant au large, sous grand-voile seule à trois ris, entre Héaux et Horaine, contre le courant de jusant.

## Jeudi 21 juillet – Route Bretagne (Binic)

Puis à 4 h, à l'étale de basse mer, nous reprenons notre route pour rentrer dans la baie de Saint Briec avec le flot. Le vent mollit ; nous remettons progressivement toute la toile pour terminer plein vent-arrière vers Binic dont nous franchissons les portes à 10 h 30 après 12 jours de mer depuis les Açores.

Pierre et Ronan sont là pour prendre nos amarres ; Tante Jacqueline et Virginia nous accueillent avec effusion.

L'aventure du Voyage Atlantique de Corto qui a démarrée le 18 août 2009 s'achève aujourd'hui par cette belle étape, Açores-Binic, réalisée à deux, père et fils, qui restera pour nous le plus beau des souvenirs et, pour Erwan, sa première traversée de l'Atlantique.

Et pour l'heure, allons rendre un dernier hommage à notre Oncle Charles dont les obsèques auront lieu demain et qui fut un temps Trésorier de la Société de Sauvetage en Mer locale.



Puis nous nous rendrons chez Ronan pour partager la grande fête, prévue de longue date : la célébration, accompagnée de généreuses libations, pour le retour de Corto de son voyage Atlantique.



Nous apprenons aussi que nos amis navigateurs, Corinne et Olivier, à bord de Breskell, ont rallié Belle-Île après 11 jours de mer émaillés de quelques ennuis de gréement (rupture de la drisse de grand voile), tandis que Michel, sur Anka, a mis également 12 jours, depuis les Açores, pour rejoindre Binic.

#### **Bilan de navigation de la dernière étape Açores-Binic :**

Nombre de milles parcourus = 1550 en 282 heures, soit une moyenne journalière de 132 milles et une vitesse moyenne sur l'eau de 5,5 nœuds. – Notre consommation estimée de gazole a été de 55 litres pour 23 heures de moteur, soit 8 % du trajet total.



Au total, Corto a effectué 13.000 milles pour nous balader autour de l'Atlantique.



*(La balade de Corto — 2011)*