

LE VOYAGE DE CORTO

De Binic en Bretagne à Salvador de Bahia au Brésil

Du 18 août au 5 novembre 2009

Équipage :

Pierre Main
Yves Le Pecq

Pierre Py
(de Brest à La Palma)



de droite à gauche : Pierre Py, Pierre Main, Yves Le Pecq — au sommet du pico do Castello à Porto-Santo (Madeira)

Rédaction : Yves Le Pecq – sources : journal de bord personnel — photos de tout l'équipage

Album photos associé au voyage à consulter sur internet :

<http://picasaweb.google.fr/lh/sreDIR?uname=vonic2&target=ALBUM&id=5402125497241239537&authkey=Gv1sRgCKquxbmanJi6CQ&feat=email>

Introduction

De retour en France, en novembre 2009, alors que je mets de l'ordre dans les notes de mon carnet de voyage à la voile, de Bretagne au Brésil, qui vient de s'achever, j'apprends par la télévision le décès de Jacques-Yves Le Toumelin.

Jacques-Yves Le Toumelin s'est éteint le 10 novembre 2009 à l'âge de 89 ans. Voici exactement soixante ans, meurtri par le gâchis de la guerre, il avait quitté discrètement Le Croisic à bord de son « Kurun » pour un tour du monde qui allait faire de cet homme farouche une célébrité. Loin de succomber aux trompettes de la renommée, après une seconde croisière aux Antilles, le navigateur solitaire se retira dans la presqu'île de sauvage de Penbron, en face du Croisic, consacrant son temps à y aménager une thébaïde où abriter les siens. Son rêve accompli, le marin avait tourné la page. (...) Combien de vocations maritimes sont-elles nées de la lecture de ses livres ? Combien de lycéens ont-ils été punis pour avoir dessiné la silhouette de ce petit cotre à corne sur leur cahier ? Ils ne sont pas si nombreux les navigateurs qui ont à ce point ému plusieurs générations d'adolescents. Entre Gerbault et Moitessier, il y avait Le Toumelin. (Chasse-Marée N° 220)

Il effectue un tour du monde en grande partie en solitaire du 19 septembre 1949 au 7 juillet 1952 à bord de son voilier Kurun (« tonnerre » en breton) qu'il a fait construire au Croisic. Ce voilier est un cotre norvégien d'une longueur de 10 mètres. Devenu propriété de la commune du Croisic, il est maintenant classé monument historique. (Wikipédia)

Jacques-Yves Le Toumelin avait tout Platon dans la bibliothèque de Kurun : symbole d'une navigation libre et de recherche spirituelle à la fois. (...) « Le Toumelin, c'est un mode de pensée unique, une approche de la mer empreinte de rigueur, d'humilité, de droiture, de simplicité, salue Georges Viaud, président de l'association des Amis du Kurun. Il fallait oser partir, à l'époque, sur les océans avec un bateau de dix mètres de long. C'était un homme maître de son destin, en communion avec la mer. » (...) « Un homme profond et intègre », appuie son neveu, Matthieu Ricard, devenu moine bouddhiste et porte-parole du dalaï-lama. (Presse-Océan)

Jacques-Yves Le Toumelin a écrit ses mémoires de navigateur dans deux livres qui sont devenus des classiques de la littérature maritime : « Kurun autour du monde (premier voyage) et Kurun aux Antilles (second voyage) ».

C'est vers l'âge de quinze ans que je découvris ces aventures de marin à la lecture de ses livres. Le Kurun, je le connaissais bien. J'allais souvent d'un coup de vélo faire un tour au Croisic à la sortie de l'école de voile. Je contemplais sa belle carène abandonnée au fond du port, car Le Toumelin ne reprit jamais la mer à l'issue de ses deux voyages. C'est sans doute de cette contemplation que je me pris d'affection pour ces bateaux au « cul norvégien », c'est à dire pointus aux deux bouts. Aujourd'hui je possède deux de ces bateaux, la yole de Ness « l'Herbe d'or » – dont le nom est tiré de la légende celtique qui fait la trame d'un beau roman de Pierre Jakez-Hélias, grand écrivain breton – et le fameux Saint-Bonaventure, Hocco(1) (Tumlare survoilé) de 1934, amarré dans le port de Thonon-les-bains, dont je partage la co-propriété avec mon ami Paul, et qui fut admirablement restauré grâce aux talents de Michel, cet autre ami passionné de bateaux et de construction navale.

Devrais-je dire que mon goût immodéré — que certains nomment « passion » — pour la navigation à la voile date de l'époque de ces premières lectures de récits d'aventures maritimes et de voyages exotiques ? C'est plus que probable car elles venaient amplifier mes rêves pendant les longs mois d'internat, à Nantes. Mais il s'agit certainement d'une lente maturation dont l'empreinte remonte à l'enfance où les premiers souvenirs s'ancrent et s'enracinent. Après la guerre et ses traumatismes profonds, quand les français reprirent leur souffle et le chemin des vacances, nous allions tous les étés à Noirmoutier, cette jolie île vendéenne séparée du continent par un bras de mer qu'un pont enjambe aujourd'hui, mais qui, à l'époque, était reliée à la terre mère par une route submersible, « le

Gois ». Jeux de plage, pâtés de sable et balades dans le canoë paternel. Puis ce furent les années La Baule, plus proche et d'accès plus facile où la famille passait les mois d'été grâce à l'acquisition d'une petite maison de vacances. Ma mère était la grande organisatrice de ces vacances au bord de la mer. Née et élevée à Saint Briec, elle gardait en elle sa culture bretonne pétrie au levain marin, alors que la lignée de mon père, modelée depuis des générations par la culture terrienne de l'ouest agricole, privilégiait plutôt les loisirs autour de la chasse et de la pêche. C'est donc pendant ces vacances d'été, à l'époque de mes dix ans que s'ancre mon premier souvenir de navigation à la voile. J'embarquais un jour d'été, grâce à ma soeur aînée, Françoise et ses amis nantais, sur un « Bélouga » — élégant petit croiseur côtier dessiné en 1943 par Eugène Cornu, architecte naval réputé — joliment nommé « Altaïr », pour un pique-nique à l'île Dumet, au large de Piriac et de l'estuaire de la Vilaine. Un peu plus tard vinrent les étés « école-de-voile ». Finis les jeux de plage enfantins, il fallait passer aux apprentissages sérieux. Dans les années 1950 du siècle dernier, les écoles de voiles pour enfants étaient peu nombreuses et confidentielles. Il fallait être parrainé pour pouvoir y rentrer et y suivre un véritable enseignement. Grâce aux relations familiales, notamment celles de mon Oncle et Parrain Pierre, je pus rentrer dans l'une d'elle à la pointe de Penchâteau, et commencer mon apprentissage nautique. Ma seconde chance fut la rencontre de celui qui devait devenir un grand ami : Jean-François. Non contents de passer nos vacances ensemble, nous nous retrouvâmes sur les mêmes bancs de la même classe dans la même école, St Stanislas de Nantes. Avec son frère Gérard, nous formions un trio dont la mer et les bateaux ou à défaut les radeaux de vieux bidons, constituaient notre terrain de jeux privilégié. Après trois saisons d'école de voile, nos parents respectifs achetèrent de petits dériveurs modernes en contreplaqué. Solides et sûrs, « Ptit'Gars » et « Vaurien », nous donnèrent des ailes et notre première liberté d'aventuriers en herbe de la baie de La Baule. Puis ce fut à 17 ans la découverte de la croisière à bord d'un Golif, à la coque d'un beau rouge pétant, ce nouveau petit croiseur en « plastique » propriété de la famille de mes amis Jean-François et Gérard. Avec Jean-René, quatrième mousquetaire de l'équipage, nous croisions en Bretagne sud, dans le « jardin potager », allant jusqu'à pénétrer en mer d'Iroise, traverser la Manche et atterrir en Angleterre, chez les « Rosbeef » ! Que de belles croisières avec de bons copains ! Ça marque pour la vie ! Je dois beaucoup à mon ami Jean-François car je réalise aujourd'hui que c'est lui qui me fit entrer dans le vaste monde de cette culture maritime nécessaire à la compréhension de la mer et des bateaux. Le côtoyer, c'était s'enrichir de son coup d'œil, de ses explications et de ses talents. Il était habile en matelotage, pouvait réparer une vieille coque de prame en bois (« la Tigresse »), réalisait de jolies maquettes navigantes et savait recréer par ses histoires l'enchantement de l'univers marin que je découvrais avec passion et admiration. Je plongeais sans en être encore conscient dans le chaudron magique d'un monde qui me séduisait et qui allait me marquer durant toutes ces années, de dix à vingt ans, de façon indélébile, du sceau de Poséidon. Vinrent ensuite les années « Glénans » et « Jeunesse & Marine » et l'entrée progressive, bénévole puis professionnelle dans ces nouveaux métiers de la « plaisance », des loisirs nautiques et du tourisme maritime.

Vous comprendrez donc aisément qu'il n'y a rien d'étonnant qu'au sortir de ces années professionnelles durant lesquelles il fallut assurer la survie de la famille, je repris la mer dès que l'occasion se présenta. Et cette opportunité c'est mon nouvel ami Pierre qui me l'offrit à bord de Corto. J'étais heureux de lui apporter mon expérience autant qu'il était heureux de partager avec moi son projet de grand voyage. Notre aventure pouvait donc commencer !

« Embarque garçon ! », comme on disait autrefois. La boucle est bouclée, le rêve devient réalité !

(1) Nous avons racheté le Saint Bonaventure à Pierre Py, cet excellente ami suisse du lac de Neuchâtel que je présenterai au Commandant et qui fera partie de l'équipage de Corto de Brest à La Palma (îles Canaries)

LE VOYAGE DE CORTO

Bretagne nord

Binic – Le Légué (St Briec)

L'aventure de notre voyage vers le Brésil commence ce dimanche 9 août ! Le grand départ approche ; mais avant de larguer les amarres il faut donner la dernière touche de propreté et vérifier le bateau. Jusque là nous avons accompli toutes les tâches programmées dans le planning des travaux, mais il nous reste le grand carénage à faire avant d'appareiller avec une carène propre et fraîchement repeinte : question de vitesse, bien sûr, mais aussi d'esthétique !

Pierre, le propriétaire et skipper de Corto, est enfin arrivé à bord ; nous sortons de Binic pour rejoindre le port du Légué, au fond de la baie de St Briec. En attendant la marée du soir, nous naviguons toute la journée dans la baie et pêchons quelques maquereaux qui seront appréciés au dîner. À la marée du soir, nous passons l'écluse et pénétrons dans le port à flot du Légué pour y passer la nuit.

Lundi 10 août – Onze heures, nous sommes au rendez-vous fixé avec la capitainerie du port pour la mise à terre de Corto. C'est une opération délicate qui requiert savoir-faire et compétence que possède la jeune équipe en charge de la gestion du port. Ajoutons à cela que les prix pratiqués sont très raisonnables. Le bateau est sorti et mis sur cale ; les travaux démarrent : nettoyage de la coque au « karcher » à haute pression (hydrogommage), peinture, vérification de la dérive, et de nombreuses autres choses impossibles à faire quand le bateau est à l'eau.

Jeudi 13 août – Après trois jours de travaux, Corto retrouve son élément en douceur sous les yeux attentifs de toute la famille. Avec le jusant (la marée descendante) nous passons l'écluse vers 13 heures pour atteindre la pleine mer. Erwan et Evan sont arrivés et nous ont rejoints à bord ; ils embarqueront avec nous jusqu'à Brest. Aujourd'hui ils apprécient cette nouvelle journée de navigation et de pêche dans la baie. Nous retrouvons notre port d'attache Binic à minuit car nous avons dû attendre une nouvelle pleine mer pour l'ouverture des portes du port.

La date du départ est fixée au mardi 18 août. Il nous reste quatre jours pour le préparer ; le plus important étant de compléter l'avitaillement par l'achat de conserves, d'eau en bouteille et de produits frais et de trouver la place à bord pour ranger toutes ces provisions. Cette tâche sera menée à bien grâce à l'aide précieuse d'Hélène qui sillonnera les allées de la grande surface à la recherche des produits de la liste. Tout rentre dans les coffres ! Ouf ! Dernières visites des amis venus nous souhaiter bon voyage ; derniers préparatifs ; dernières vérifications ; boucler les sacs marins. Lundi soir, l'équipage est consignés à bord comme la veille des grands départ car le réveil est fixé à 5 heures pour franchir les portes du port une heure plus tard, en route pour Brest.

Mardi 18 août – Tout se déroule comme prévu. Nous montons au nord sous spi asymétrique. Après avoir doublé l'île de Bréhat, nous faisons cap à l'ouest en longeant la côte nord de la Bretagne, tantôt au moteur, tantôt à la voile selon la force et la direction du vent et du courant car nous sommes en nouvelle lune et les marées sont fortes (vives eaux).

Brest

Mercredi 19 août au samedi 22 août – Après une brève escale de deux heures à l'Aber-Wrac'h au petit matin pour attendre le courant favorable, nous embouquons le chenal du Four. Mais le vent est sud et nous devons tirer des bords qui retardent notre progression. Nous sommes obligés de solliciter le moteur pour lutter contre le courant qui s'est déjà inversé et doubler la pointe Saint Matthieu. L'entrée par le goulet dans la rade de Brest se fait au portant sous un soleil généreux et nous atteignons Brest après 36 heures de mer depuis notre départ de Binic. Nous nous amarrons à la marina du « Moulin Blanc », site du grand aquarium d'Océanopolis que je visiterai avec beaucoup d'intérêt le lendemain avec Erwan et Evan. Pour eux, c'est la fin de cette petite croisière trop courte

et ils reprendront bientôt le train pour Binic alors que nous attendons un ami suisse, un autre Pierre, qui arrive de la région du lac de Neuchâtel.

En attendant, nous continuons à peaufiner Corto ; je change notamment la drisse de grand-voile, la balancine de bôme et la commande de l'enrouleur de génois grâce aux bobines de cordages que nous avons embarquées. Nous faisons aussi des rencontres sympathiques : Jacques Guillemot et sa femme Elisabeth à bord de leur bateau école de croisière "Lord Jim" qui embarque des élèves pour des croisières en Iroise, Irlande ou Espagne. Brest constitue pour eux un avant-poste idéal pour cette activité qu'ils pratiquent depuis 25 ans. Je les connaissais de bonne réputation car mon cousin Pierre-Hubert fut un de leur client avant d'embarquer sur "Notre-Dame-des-Flots" pour Nouméa.

Ce samedi, nous récupérons notre équipier Pierre qui arrive au train du soir. Celui-ci prévoit de nous accompagner jusqu'au Cap Vert si les conditions sont favorables. Comme il y aura deux Pierre à bord, nous décidons que le Pierre, propriétaire de Corto, sera nommé « le commandant » de façon très protocolaire et selon l'étiquette navale traditionnelle, pour éviter les confusions ! L'autre Pierre se nomme de lui-même, par modestie, « le matelot » ! Quant à moi je serai affublé du pompeux titre de « capitaine ». A Dieu vat !

Camaret

Dimanche 23 août – Puisque le vent s'obstine à nous refuser la route directe vers l'Espagne, nous décidons de progresser par petites étapes vers le sud, le long de la côte bretonne. Cela constituera une jolie entrée en matière pour nous habituer à naviguer ensemble. Après avoir passé trois jours à Brest à visiter et faire de nouveaux réglages sur le bateau, nous appareillons tous les trois ce matin pour Camaret, un joli port à la pointe de Bretagne qui conserve, aujourd'hui encore, sa particularité typique d'avoir un cimetière de bateaux au fond de son anse. Là, les carcasses de 5 ou 6 bateaux de pêche de fort tonnage terminent leur vie, placardées d'un panneau dissuasif "danger – défense de monter à bord"

Audierne

Lundi 24 août – Après une bonne nuit sans histoire, nous appareillons pour franchir le mythique raz de Sein à midi, au moteur et dans la grisaille ; puis le ciel s'éclaircit et nous prenons un coffre quelques heures plus tard, à Audierne, une ville maritime au riche passé qui vaut l'escale. Nous mettons l'annexe à l'eau pour aller flâner dans les rues de ce vieux port et y faire quelques courses ; un plaisir simple que nous apprécions.

Groix - Port-Tudy

Du mardi 25 août au jeudi 27 août – Le lendemain, le temps s'annonce beau et nous profitons du bon vent d'ouest pour doubler la pointe de Penmarc'h, faire 70 milles sous spi asymétrique et atteindre l'île de Groix en début de nuit, où nous comptons patienter en attendant le vent de noroît. C'est dans le charmant abri de Port-Tudy, encore assez encombré en cette fin d'été, que nous guetterons, sous le crachin breton, les vents de nord-ouest que nous promet la météo pour la traversée du golfe de Gascogne. Le lendemain, nous profitons du mouvement des bateaux pour prendre une place au ponton et compléter notre réserve d'eau, faire quelques courses de frais sur le marché local et faire réparer mes lunettes sur lesquelles j'ai malencontreusement mis le pied dans un coup de roulis. En cheminant dans les rues de Port-Tudy, j'ai la surprise de rencontrer des amis, Jacqueline et Marc, qui passent leurs vacances en famille sur l'île.

Golfe de Gascogne

Du vendredi 28 août au lundi 31 août – Après deux jours d'attente à Port-Tudy, la rotation du vent s'effectue et le vent de noroît tant attendu arrive dans la nuit ! Nous appareillons à 6 heures sous une brise de bon augure. Nous doublons de nuit les jetées du port et mettons à la voile sous un ris, emportés au grand largue vers la pointe des Chats. La dernière bouée doublée, nous remontons au vent, prenons rapidement le second ris, hissons la « trinquette à Rody » et, avec quelques tours dans

le génois, voilà Corto gréé en cotre ! Nous naviguons au près-bon-plein (petit largue) tribord amures, allure que nous conserverons pendant trente heures. Nous progressons à 7-8 nœuds dans une mer qui se creuse de plus en plus. La vie du bord s'organise, certains estomacs vasouillent un peu dans le petit matin frais. Séance rangement car il ne faut rien laisser traîner dans la cabine au risque d'assister à la grande farandole des casseroles comme dans le dessin animé « Merlin l'enchanteur », mais avec moins de succès ! Douze heures après notre départ, nous avons déjà aligné plus de 80 milles(1) et après 24 heures le loch en affichera 145. C'est une excellente entrée en matière. Le bateau marche fort et se comporte bien ! La fameuse « trinquette à Rody » est un génois Inter(médiaire) que mon ami Rody m'avait donné en 2005 après avoir vendu son Euros, un bon bateau de la même longueur que Corto. Après l'avoir oublié dans mon grenier pendant trois ans, je l'ai donné à Pierre pour l'essayer sur Corto. Et, coup de chance pour nous, cette voile, en bon état, trouvait parfaitement bien sa place sur le bas étai en guise de trinquette ; adaptée pour le vent fort, elle nous rendra de fiers services à différents moments, tout au long de notre voyage.

La nuit arrive et pour cette première traversée, nous organisons ainsi les quarts : le commandant qui est plutôt du soir prendra le quart de minuit à 3 heures, le capitaine préfère être du matin de 3 à 6 heures et le matelot prendra le premier quart de 21 heures à minuit. Et d'un commun accord nous garderons cette organisation pour les nuits suivantes, jusqu'en Espagne. Elle pourra être modifiée par la suite. Dans ces conditions assez agitées, « faire à manger » – car peut-on vraiment dire faire la cuisine ! – devient un tour de force ; je réussis à préparer du porridge à base de flocons et de fruits secs que je mets dans une boîte isotherme ; chacun pioche dans la gamelle avec sa cuillère et nous arrivons à faire dans le cockpit un bon repas chaud qui nous tiendra au corps. Mais au matin, pendant mon quart, comme prévu par la météo, le vent tombe progressivement et nous passons la matinée à faire des changements de voiles passant de la trinquette au génois, puis au spi asymétrique ; enfin nous sommes obligés de progresser au moteur pendant une bonne vingtaine d'heures car il nous faut faire route pour atténuer l'effet de la houle qui fait rouler le bateau et fatigue le gréement. Le soir nous recevons l'étonnante visite — car nous sommes à plus de 400 km de la côte la plus proche — d'un petit oiseau roux, gracieux et peu farouche que nous identifions comme étant un pipit maritime. Un si petit oiseau au milieu de cet océan, loin de toute terre ? J'imagine qu'il s'est dit la même chose en nous voyant : un si petit bateau posé sur la vaste mer ! Où peut-il bien aller et pourquoi ? Après avoir fait le tour du cockpit, il rentre et disparaît dans la cabine. Ce n'est qu'au matin qu'il réapparaîtra, frais et dispos, pour s'envoler, au raz des flots, mu par un mystérieux appel, vers un lointain rendez-vous.

Puis le vent revient de nordet et la voile reprend ses droits. Le spi asymétrique est envoyé et pendant plus de six heures il nous tirera dans des surfs endiablés à plus de 8 nœuds ; mais prudence oblige ; nous rentrons cette belle bulle bleue de 80 m² qui se manœuvre bien grâce à sa chaussette, car le vent forçait toujours, si bien qu'entre 17 et 21 heures, il nous faut prendre successivement les trois ris dans la grand-voile, rouler le génois et hisser la trinquette. Nous passons toute la nuit à jouer à saute-mouton avec les vagues, au grand largue, sous un beau clair de lune. Nous arrivons en vue des feux de la côte espagnole et à la fin de mon quart, au petit matin, je renvoie toute la toile et nous alternons voile et moteur toute la matinée pour doubler le cap Finistère. La mer devient plate et je peux prendre mon premier bain dans cette eau fraîche à 18°C qui me réveille ! Nous progressons le long de la côte, vers le fameux cap, accompagné des dauphins qui jouent dans l'étrave de Corto se laissant photographier tout à loisir : heureux présage ! (2)

La côte de Galice qui défile devant nos yeux me séduit. Découpée, vallonnée, bordée de falaises, pénétrée de profondes échancrures appelées « ria », elle présente de grandes similitudes avec la côte bretonne et doit être propice à la navigation en croisière.

(1) Ne pas confondre : 1 mile = 1.609 m et 1 mille marin = 1.852 m

(2) en italique, extraits de mon journal de bord personnel manuscrit

Espagne

Portosin

Lundi 31 août — Après 82 heures de navigation et 504 milles enregistrés au loch (que nous soupçonnons d'être un peu optimiste), nous avons atteint l'Espagne, soit à une moyenne horaire d'un peu plus de 6 noeuds. Nous décidons d'une escale à Portosin, un peu au sud du Cabo Finisterre, dans la ria de Muros, dont le guide Imray nous dit le plus grand bien de sa marina. Portosin est aussi un important port de Pêche et nous croisons de nombreux bateaux de fort tonnage lorsque nous entrons dans la ria en fin de journée. Nous nous amarrons au ponton à 20 heures, pleinement satisfaits de cette première traversée, en prologue à d'autres, plus longues, qui nous attendent. L'équipage heureux va pouvoir décompresser ! Effectivement l'accueil à la marina est à la hauteur des informations du guide Imray. Nous trouvons là tous les services dont nous avons besoin et en ville, les produits frais et le pain.

Mardi 1^{er} septembre — Tout en goûtant la satisfaction d'avoir traversé le « Golfe » dans de bonnes conditions, nous profitons de cette journée de repos pour flâner en ville, laver, nettoyer nos affaires et le bateau, refaire le plein d'eau et déguster quelques spécialités au restaurant.

Sanxenxo

Mercredi 2 septembre – Nous appareillons à 9 heures pour Porto. Dehors la brise est faible. Après une heure de moteur, nous mettons à la voile mais le vent forçit de sud-sud-est et nous sommes obligés de tirer des bords. Pour le déjeuner nous préparons une grosse salade de type taboulé à base de couscous, tomates, oignons, parfumée au basilic à défaut de menthe, que nous mangeons dans le cockpit. Toute la journée nous tirons des bords avec 1 ris et 3 tours dans le génois. Le ciel se couvre et notre progression au vent n'étant pas très rapide, nous décidons de faire escale à Sanxenxo dans la ria de Pontevedra, au nord de Vigo. Nous prenons un ponton dans la marina du « Royal Club Nautico » de cette station balnéaire huppée mais qui ne présente aucun intérêt pour nous, sinon celui d'offrir un poste facile d'accès pour le plein de gazole.

Ensenada de Barra

Jeudi 3 septembre – Nous appareillons vers 10 heures et remontons le faible vent du sud au moteur jusqu'à la baie Ensenada de Barra, à l'entrée de la ria de Vigo, où nous décidons de mouiller en attendant le vent du nord promis par la météo. Au fond de cette baie, protégée par l'île Norte du groupe des Cies, s'étend une belle plage que nous irons arpenter quand le Commandant aura trouvé — et il trouvera, soyez-en certain ! — pourquoi la pompe de cale refuse de fonctionner. Ce joli mouillage forain de tout repos sera apprécié.

Portugal

Porto

Vendredi 4 septembre – Dans la nuit j'ai senti le vent tourner au nord ; au matin nous pouvons enfin mettre le cap sur Porto, à la voile, avec une bonne brise qui ne cesse de fraîchir tout au long de la matinée ; nous quittons l'Espagne et entrons dans les eaux portugaises.

Toute la journée nous allons bénéficier d'un vent de nord favorable. Plein vent-arrière, sous génois tangonné, à une vitesse de 6-8 noeuds nous progressons vite ; il a fallu tout de même prendre deux ris en fin de journée pour pouvoir remonter sur l'entrée du port. À 19 heures locale (TU + 1h) nous étions amarrés dans la marina du port de Lexoes, à 2 milles au nord de l'embouchure du rio Douro qui ouvre l'accès à la ville de Porto. Lexoes est un port de commerce avec un terminal pétrolier et une raffinerie. Rien de bien séduisant de prime abord ni de très folichon ; pourtant à y regarder de plus près l'endroit est sympathique avec ses petits bistrots-restaurants qui nous révéleront de bons coins où déguster quelques spécialités de poisson, morue notamment, et boire de bonnes

bouteilles du vin portugais ; et du porto évidemment !

Samedi 5 septembre – La première journée, sous un soleil généreux, fut consacrée à la visite de la ville de Porto. De Lexoes c'est très facile d'y parvenir en bus. Située au bord du Rio Douro, Porto est une belle ville ancienne, construite en étages, surplombant le fleuve. Beaucoup de monuments, d'églises notamment, imposent leur style baroque et rococo très chargé, sans oublier la gare des trains dont les murs intérieurs sont tapissés de grandes fresques en faïences bleues (azulejos) qui représentent des scènes marquantes de l'histoire du Portugal. Les maisons anciennes aux façades revêtues de carreaux de faïences – style que l'on retrouvera au Brésil, me précise Pierre – contemplent depuis des siècles les barques traditionnelles ou modernes qui naviguent sur le fleuve. Autrefois chargés de barriques de vin et aujourd'hui de touristes, les bateaux restent nombreux à tracer leur sillage sur le Douro. Le folklore touristique est bien présent et abondamment exploité. La marque de la France est encore visible avec l'imposante présence des deux ponts construits par Gustave Eiffel dans les années 1870-80 qui enjambent le Douro. Rive gauche, au sud, s'étale l'autre mamelle de Porto : le vin fameux qui pisse en abondance dans les verres du monde entier. Sous nos yeux, le long des quais, les caves célèbres affichent sur leurs bâtiments leurs noms prestigieux : Porto-Cruz, Sandeman, Croft, et autres Ferreira, présents chez nous dans la moindre épicerie de campagne,... si toutefois il en existe encore ! Chemin faisant pour reprendre le bus, nous nous sommes écartés des grandes artères de la vieille ville et avons fait la découverte surprenante de nombreux immeubles inhabités, délabrés, certains en ruines, comme si les nouvelles générations désertaient le centre historique de Porto, au profit d'une périphérie en plein développement comme l'atteste la nouvelle ville de Gaia sur la rive sud du Douro.

Samedi 5 septembre — Nous repartons à la découverte de la vieille ville de Porto que nous arpentons sans lassitude sous un beau soleil. Le soir, après cette belle balade, nous rentrons à Leixoes à la recherche d'un petit restaurant pour dîner. Nous trouvons un coin sympa. Après le Porto traditionnel en apéritif — j'ai un faible pour le Porto blanc que l'on boit frais — nous dégustons une morue (Bacalhau), non moins traditionnelle, en gratin, le tout arrosé d'un rouge local tout à fait convenable.

Dimanche 6 septembre — Aujourd'hui, nouvelle visite de Porto prévue, mais avant tout il faut s'appuyer la « corvée de chiottes » qui sont malencontreusement bouchées. Après pas mal d'efforts et l'ingéniosité du Commandant, dont je vous épargne les détails, le système retrouve son état de marche. Il restera, malgré tout, une petite fuite qui nous obligera à changer la pompe dans son ensemble au Brésil.

De retour au port, nous essayons un nouveau restaurant pour y déguster des calamars grillés bien arrosés de Porto et de vin du pays. L'ambiance est agréable et joyeuse car l'un des serveurs qui a vécu en France parle bien notre langue et la serveuse est brésilienne !

Lundi 7 septembre — C'est le départ. Après la corvée des courses, le nettoyage du pont et le déjeuner, nous appareillons pour Madère. Nous avons décidé de ne pas faire escale à Lisbonne. La prévision est d'une petite semaine de traversée environ. A 14 heures nous franchissons les jetées de ce port d'escale vers les Antilles, l'Afrique et le sud. De nombreux bateaux européens, comme nous avons pu le constater, s'y arrêtent, comme nous l'avons fait, dans leur course vers les contrées exotiques. A la sortie du port il y a de nombreux cargos mouillés sur rade, attendant de rentrer pour décharger leur cargaison. Dans notre manœuvre pour établir et régler la voilure, nous n'avons pas remarqué la manœuvre d'un gros cargo que nous pensions immobilisé à son mouillage. Obligé d'attirer notre attention par un énorme coup de sirène, il nous enjoint de dégager de sa route. Il était temps ! Nous étions à deux doigts de la collision ! Et dans la précipitation, une manivelle de winch passe à la baille ! Il faudra la remplacer à Madère.

Mardi 8 septembre — Tout dessus, au grand-largue à 6 nœuds, nous franchissons les 60 milles quand je prends mon quart à minuit sous un beau clair de lune. Les alizés dits « portugais » semblent être au rendez-vous.

Pour déjeuner je fais un essai de riz à la bolognaise. Je cuis le riz (rond demi-complet) à la cocotte minute pour économiser du gaz. Je prépare une sauce bolognaise avec des oignons, des tomates et du corned-beef largement relevés par des aromates et épices que j'ai embarqués en bonne quantité. Et ce plat est apprécié par mes deux compagnons qui ont la gueule fine.

Pendant ce temps, le Commandant s'adonne à la pêche au gros. Fini les maquereaux de la baie de Saint Briec ; on est équipé pour la pêche au gros ! Grâce aux conseils de Ronan et Loulou nous avons embarqué du bon matériel. Corps de ligne à thon de 4 mm, bas de ligne en nylon de 125 lbs et toute une collection de leurres et de rapalas de différentes couleurs, imitant des calamars et des petits poissons. Mais il faudra encore attendre quelques milles pour avoir la première touche.

A 17 heures le vent forcit et la météo prévoit plus de 20 nœuds pour cette nuit ; on prend donc deux ris et la trinquette, avec un bout de génois, combinaison qui a déjà fait ses preuves au grand large, confirmée 24 heures plus tard par 140 milles inscrits au loch.

Mercredi 9 septembre — *Le vent ne mollit pas. Toute la nuit sous 2 ris et trinquette. Le pilote barre toujours parfaitement ; la mer est assez agitée mais le cap reste bon. En fin de nuit le vent passe au nord-nord-est et il devient difficile de suivre une route au 220 ; ce sera plutôt 230. Ce matin à 8 heures TU la position est 37° 51' nord — 12° 26' ouest ; le loch affiche 245 milles, c'est-à-dire un peu plus du tiers de la route entre Porto et Madère. Le ciel est couvert ; il sera difficile de manier le sextant aujourd'hui. Maintenant il se met à pleuvoir. Pierre a remis la ligne de pêche à l'eau ; le ciel se dégage, le soleil revient, la mer se creuse et déferle par moment ; elle a repris ses belles couleurs bleues et vertes alors qu'au large du Portugal sur des fonds inférieurs à 100 m elle était marron-gris, comme un peu sale.*

Jeudi 10 septembre — *Je prends mon quart comme les nuits précédentes de minuit à 3 heures ; l'air est frais à cause du vent mais la température reste clémente et la mer est à 23°C. J'apprécierais un bon bain ! Nous sommes toujours sous deux ris et 4 tours dans le génois et notre vitesse est bonne, entre 6 et 7 nœuds. A 8 heures TU notre position est : 36° 02' nord — 14° 35' ouest et le loch affiche 385 milles depuis Porto. A la lecture des instructions nautiques, nous décidons de faire escale à Porto-Santo, petite île de bonne réputation, à 30 milles au nord-est de la grande île de l'archipel de Madère. Le ciel est toujours couvert, la mer agitée, mais le vent a moli ; je déroule un peu de génois mais s'il faut larguer un ris je préfère attendre que Pierre se réveille car la manœuvre étant plus délicate au vent-arrière, il vaut mieux être deux.*

A midi, je prépare une salade à base de boulgour, avec tomates, oignons, poivrons et raisins secs ; l'équipage se régale. Nous filons toujours bien avec 2 ris et le génois tangonné, sur une mer qui s'est atténuée, rendant le bateau moins rouleur. En fin de journée, nous empannons sous le regard amusé des dauphins qui jouent dans l'étrave. Au menu du soir : finir la salade de midi et se régaler avec les délicieux Rostis aux oignons et fromage que le matelot Pierre nous prépare.

La lecture occupe une large place à bord des bateaux ; c'est pourquoi nous avons emmené plusieurs livres chacun ; on peut ainsi se les repasser. La mer s'est calmée et c'est plus facile de lire pendant les quarts tout en surveillant la navigation. La température devient de plus en plus douce et l'humidité moindre.

A Porto, en flânant dans les rues qui descendent au bord du Douro, j'ai trouvé sur le trottoir, devant le petit magasin d'un libraire, trois livres d'occasion des éditions « Acte-Sud ». J'en ai choisi un pour deux euros : « Icare et la flûte enchantée » (Julien Burgonde) : une fiction sur les dernières semaines de la vie de Mozart durant lesquelles il composa et fit jouer ce célèbre opéra. Je me suis dit que je devais succomber au clin d'œil que me faisait la chance et prendre ce livre qui ne devrait pas me décevoir ! Et je fus récompensé ! Après avoir lu ce livre je me suis plongé dans un livre récent « les naufragés de l'île Tromelin » (Irène Frain) : un récit maritime autant qu'un témoignage historique, bouleversant, sur l'esclavage et la traite des noirs, en France, entre Madagascar et La Réunion à l'époque de la révolution. Ce récit est à rapprocher d'un autre, écrit par Simon Leys : « le naufrage du Batavia », au 17^{ème} siècle et dont l'épave a été retrouvée récemment sur la côte ouest de l'Australie.

Vendredi 11 septembre — Point à 10 heures TU = 34° 12' nord — 15° 54' ouest ; Bonne nuit sans histoires ; ciel couvert ; pas d'humidité ; température douce ; ce matin il fait 22°C dans la cabine ! Le vent mollit et nous décidons de hisser le spi symétrique qui n'est encore jamais sorti de son sac. Au vent arrière, il porte mieux que le spi asymétrique. Après une belle bagarre avec la chaussette et sa commande, nous réussissons à l'établir. Le bateau file avec bonheur ses 5 — 6 nœuds. Nous recevons la visite d'un autre petit oiseau peu farouche qui ressemble à celui du golfe de Gascogne que nous avons identifié comme étant un pipit maritime (après consultation auprès d'un ornithologue, ce dernier s'avèrera être un pouillot). Après avoir visité le cockpit de fond en comble et s'être prêté à une séance de mitraillage photographique, il s'est envolé ! Ce midi au menu : salade de tomates et oignons et à nouveaux rostis préparés par le matelot, Pierre : le régal du bord ! Aujourd'hui le temps reste couvert : pas de soleil ; le sextant reste dans sa boîte ! À 17 h 40 précises, la terre sort de l'horizon : masse sombre et austère de l'île de Porto-Santo où nous avons décidé de faire escale puisque l'on vante ses charmes. Un groupe de dauphins nous accueille et nous voyons fugitivement notre première tortue marine. La nuit tombe, nous rentrons le spi qui nous a bien tiré pendant 8 heures, doublons l'île Cima avant de manœuvrer pour rentrer à 21 heures dans la marina de ce port aux infrastructures imposantes, héritées, paraît-il, d'un programme de l'OTAN. Là nous retrouvons des voiliers et leurs équipages, prêts à nous aider pour l'amarrage au ponton.

En conclusion, nous avons mis 103 heures, soit 4 jours et 7 heures, à presque 6 nœuds de moyenne, pour couvrir la traversée Porto – Madère ce qui est très honorable pour un petit bateau de voyage comme le nôtre avec un équipage réduit. Une bonne brise, souvent de force 5 à 6 pendant les deux tiers de la traversée, ne nous a jamais lâchés. Nous portions souvent deux ou trois ris et la trinquette à Rody ; ce n'est que le dernier jour que nous avons pu renvoyer de la toile et porter le spi symétrique.

Archipel de Madère

Porto Santo

Samedi 12 septembre — L'accueil à la marina est très sympathique et le port de plaisance est plein de bateaux de voyage qui naviguent « sérieux » avec un bon équipement ; des bateaux qui partent pour de grands voyages, voire le tour du monde ; des familles, des jeunes et des vieux couples, des retraités comme nous. Et ça sent bon les alizés !

Madère (en portugais : Madeira) est un archipel composé de l'île du même nom (797 km²) et de plusieurs autres petites îles, situé dans l'océan Atlantique, à l'ouest du Maroc. Il constitue une région autonome du Portugal dont Funchal est la capitale. L'île de Madère, qui constitue 90% des terres de l'archipel, est d'origine volcanique et présente un profil érodé. Son climat subtropical et ses paysages singuliers en font une destination touristique appréciée. Madère est rattaché à l'Union européenne par son statut de « région autonome ».(Wikipédia)

Il est probable que l'archipel ait été connu dès l'Antiquité (les Phéniciens le connaissaient sans doute). Son existence est attestée dès 1351 sur un portulan de Florence et dans des documents géographiques arabes. Les premiers navigateurs portugais lancés dans les explorations maritimes organisées par Henri le navigateur (João Gonçalves Zarco et Tristão Vaz Teixeira) se réfugièrent à Porto Santo (qu'ils nommèrent ainsi en reconnaissance de leur sauvetage) en 1419 et en prirent possession au nom du roi du Portugal. Madère fut repéré et abordé l'année suivante par Zarco, Teixeira et Bartolomeu Perestrelo, à l'emplacement actuel du port de Machico. La colonisation par les Portugais démarra immédiatement, Zarco et Vaz se voyant attribuer la gouvernance de Madère, tandis que Perestrelo devenait capitaine-gouverneur de Porto Santo. L'archipel fut un point de relâche important pendant l'époque des grandes découvertes. (wikipédia)

Il fait chaud, une petite brise souffle, la mer est à 24° ; nous prenons de bons bains depuis ce matin car il y a une immense plage de sable fin avec de l'eau claire juste de l'autre côté de la digue du port. Les autorités du port sont très aimables et tous parlent deux ou trois langues, dont le français, souvent très bien. Le premier jour suivant notre arrivée fut consacré à la visite du village et de la maison que l'illustre Christophe Colomb a habité avec son épouse.

Christophe Colomb épouse en 1479 Dona Felipa Perestrello Moniz d'une famille de noblesse portugaise, fille de Bartolomeu Perestrello, un des découvreurs des îles de Madère et de Porto Santo, avec qui commença la colonisation en 1419-1420. Felipa meurt peu de temps après la naissance de leur seul fils, Diego Colomb, né en 1480 sur l'île de Madère. Séjour important pour Colomb, puisque Felipa a pu faire connaître à Colomb les cartes de son père, qui l'ont aidé dans sa découverte. (Wikipédia)

L'île de Porto-Santo est remarquable à plus d'un titre : sa côte sud étale au soleil une immense plage de sable d'or sur plus de 8 km, chose exceptionnelle sur une île volcanique. De plus, elle est moins élevée et plus plate que sa grande sœur Madère, ce qui lui permet de posséder un aéroport traditionnel, largement dimensionné pour les gros porteurs, alors que la piste de Madère fait largement appel au béton car elle est en grande partie construite sur pilotis.

Dimanche 13 septembre — Pour ce second jour à Porto-Santo, la bien nommée, nous avons organisé une grande randonnée pédestre dans l'île avec l'ascension des deux sommets : « le pico do Castello » et le « pico do Facho ». Le premier à 444 m d'altitude nous offre une belle silhouette caractéristique de mignon petit volcan. Une plantation de pins rend agréable l'ascension de ses pentes et sa cime abrite un arboretum. Au sommet du second, à 516 m, est plantée avec les pins une forêt d'antennes en tout genre ; progrès oblige ! Pour regagner la marina et retrouver Corto, il nous faudra patrouiller dans les éboulis, à travers les figuiers de barbarie, faisant escale à une jolie chapelle qui domine la mer. Après la dégustation au bar du port d'une bonne bière locale bien fraîche, l'après-midi nous installons le taud de soleil au dessus du cockpit et pour le dîner je prépare un exotique « arroz a la cubana » apprécié de mes compagnons.

Madère – Funchal – la grande île

Lundi 14 septembre — Au matin, départ vers la grande île de l'archipel de Madère. Les autorités nous ont recommandé d'éviter le port de Funchal, la capitale, car il n'y a pas de place en raison de l'escale de la course « mini-transat 6,50 m » en solitaire — et nous constaterons le bien-fondé de ces conseils lors de la visite de cette ville. Nous avons donc retenu une place à la nouvelle marina de Quinta do Lorde. Une jolie brise nous pousse au petit largue pour couvrir les 30 milles qui nous séparent des deux marinas. À un demi mile de notre but, alors que nous commençons à préparer le bateau pour rentrer, nous voyons arriver un zodiac-pilote qui vient nous accueillir et nous donner quelques instructions pour l'accostage. À l'arrivée, il est toujours là pour nous faciliter la manœuvre ; son assistance est la bienvenue car le vent s'est levé et souffle maintenant en rafale dans le goulet d'accès aux pontons, rendant la manœuvre au moteur un peu délicate. Grâce au ciel, — qui est pourtant bien chargé, annonceur du grain qui finira par nous tomber dessus quand nous serons à l'abri — Corto est amarré et tout finira bien. Les formalités d'usage se déroulent parfaitement à la capitainerie, facilitées par de charmantes jeunes femmes qui nous donnent, en français, toutes les explications sur les liaisons avec Funchal et le reste de l'île, ainsi que sur tous les services dont nous pourrions avoir besoin : douches, sanitaires, laverie, avitaillement, etc,... Nous découvrirons que la « resort-marina do Quinta do Lorde » est, en fait, un complexe touristique global en construction, niché au pied d'une falaise volcanique, noire de lave, dénudée, entièrement réalisé pour le tourisme et la villégiature européens. D'après les promoteurs, les travaux devraient être terminés dans un an. On construit même une église dans ce village dont nous assistons à la naissance. Mais d'ores et déjà vous pouvez acheter un appartement grand standing tout équipé et meublé de 80 m² pour 400.000 € environ le T1. Enfants gâtés vous pouvez casser vos tirelires !

Mardi 15 et mercredi 16 septembre — Aujourd'hui, nous avons pris le bus pour aller à Funchal, la capitale de Madère ; c'est une jolie ville qui étale ses constructions en étage face à la mer. La marina est petite et c'est vrai qu'il n'y a pas de place ; de plus, tout est réservé pour les 80 bateaux de la « minitransat », partis de Lorient dimanche dernier et qui sont attendus à partir du 18. Question météo, le temps est mitigé : du vent en rafales et quelques averses de temps à autre ; mais entre les gouttes il fait beau et la légendaire douceur du climat nous enveloppe. Funchal est une ville opulente qui vit du tourisme comme l'attestent les nombreuses banques et officines de change ; il y

a beaucoup de choses à visiter, notamment les nombreux jardins. Les habitants que nous rencontrons, dans les commerces notamment, restent gentils, accueillants et serviables, malgré l'omniprésence des touristes depuis des décennies. Dans le bus, nous faisons la rencontre d'un sympathique couple de français qui a mouillé son bateau (Cipango, un Feeling 33) à Machico. Nous déjeunons ensemble dans un petit restaurant de la vieille ville et ils nous apprennent qu'ils ont pêché durant leur traversée 3 dorades coryphène et un thon bonite sans être des spécialistes de la pêche au gros ! Le Commandant et moi faisons pâle figure – pour un peu on en aurait perdu l'appétit – en entendant cela car nos lignes sont restées désespérément vides durant tous ces jours de traversée. Nous les interrogeons sur le matériel qu'ils utilisent ; il ne semble pas bien différent du nôtre. Alors ? Serions-nous placés sous l'influence contraire de Pierre le Matelot qui déteste le poisson ? Nous nous interrogeons ? Le lendemain, pendant que le matelot nous prépare la sortie touristique suivante, le Commandant et moi décidons de consacrer la journée à la maintenance de Corto : quelques coutures sur le lezy-bag, l'inspection générale du gréement, le réglage du moteur ; ces réparations et vérifications nous occupent toute la journée.

Jeudi 17 septembre — Nous avons loué une Clio pour faire un grand tour dans cette île très montagneuse (1800 m au sommet). Si vous avez circulé en Corse, vous ne serez pas dépaysé par la sinuosité des routes ! Nous partons de bonne heure sous un ciel plutôt gris pour longer la côte nord. Après une tentative sur une petite route tortueuse de montagne en direction de l'intérieur nous stoppons à 1000 m d'altitude car le brouillard nous enveloppe et bouche les panoramas. Retour sur les routes de la côte. Nous découvrons un paysage grandiose de lave noire profondément raviné, aux falaises abruptes, tapissées d'une végétation luxuriante, qui prouve que ces versants sont bien arrosés. L'île de Madère, à commencer par la capitale Funchal, possède une très grande richesse de végétation et de flore comme l'atteste les nombreux jardins qui attirent les visiteurs. Beaucoup d'essences d'arbres et de nombreuses variétés de fleurs poussent à l'état sauvage ; nous en identifions plusieurs mais la plupart nous sont inconnues. Il faudrait prendre plus de temps pour les reconnaître. Tout ce relief volcanique taillé à la verticale offre bien peu d'abris et de plages. La côte nord est battue par la grande houle du large qui lève de gros rouleaux. Nous déjeunons au bord de la mer à Sao-Vicente avant de traverser l'île pour retrouver la côte sud à Ribeira-Brava et Machico. Celle-ci est un peu plus accueillante parce que plus abritée sous le vent .C'est sur cette côte que l'on trouve les rares ports et marinas de l'île. En dehors de Funchal, l'habitat est très dispersé malgré les difficultés d'accès. Le paysage tourmenté est saupoudré de nombreux hameaux et villages. Un incroyable tissu de minuscules parcelles étagées en terrasse est cultivées principalement en vigne mais aussi en bananier et cultures maraîchères. Il existe une bonne unité architecturale des bâtiments d'habitat privé éparpillés dans toute l'île : volumétriquement cubique, la maison est construite la plupart du temps sur un terrain en pente permettant des accès sur deux voire trois niveaux. Des balcons d'angle à colonnes et balustres la ceinturent plus ou moins complètement. Des assemblages de terrasses peuvent venir compléter l'ensemble pour les plus riches. Le toit traditionnel est à quatre pans en tuiles canal rouges mais on trouve dans la campagne des constructions beaucoup plus modestes à toit plat. Les couleurs des maisons anciennes sont plutôt blanches ou claires, alors que les modernes n'hésitent pas à arborer des couleurs plus soutenues comme le jaune, l'ocre et même le rose ou le violet ! Si vous aimez la nature sauvage, la végétation luxuriante, les paysages taillés à la hache et les randonnées en terrain escarpé, venez séjourner à Madère, vous ne serez pas déçus ! Et vous y boirez un vin sublime, doux (sweet) à la robe rouge rubis, demi-doux (middle-sweet) ou sec (dry) d'un beau jaune d'or. Vous vous souviendrez alors qu'il provient de vignes dont vous vous êtes interrogés sur l'accessibilité pendant votre excursion.

Demain, nous reprendrons la mer à destination des Canaries pour l'île de La Palma, malgré une météo qui annonce de faibles brises.

De Madère aux Canaries

Vendredi 18 et samedi 19 septembre — Vent faible de secteur est ; voilure pleine avec drifter ; nous mettons toute la journée pour doubler les « ilas désertas » qui s'étendent à l'est. Bain dans de l'eau à 25° ; nuit calme avec quelques risées à 5 nœuds ; temps couvert quelques ondées en fin de nuit ; le ciel se dégage ; premier poisson à la ligne : une daurade coryphène de 50 cm ; nous estimons son poids à 3 kg ; bravo Pierre ! il prépare des filets qui cuiront au four et s'avèreront délicieux au déjeuner.

Samedi 19 septembre — Position A 9 h TU = 31° 53' nord — 16° 54' ouest ; le loch affiche 53 milles ; on se traîne ; mais pas suffisamment pour mettre au moteur. Le vent monte par moment à 17 nœuds et le drifter est limite, pour retomber ensuite complètement. Ciel partiellement couvert avec ondées intermittentes. C'est pour moi l'occasion de prendre un bon bain ce matin puisque la très faible vitesse du bateau le permet. Les conditions sont idéales pour faire une méridienne au sextant (un protocole qui demande de prendre successivement trois hauteurs de soleil de part et d'autre du midi vrai). Vu une tortue marine. Le vent continue son yoyo ; la nuit tombe et nous admirons la phosphorescence de la mer ; c'est magnifique ! notre sillage s'ouvre et se ferme dans un jaillissement éphémère de perles scintillantes. La météo nous annonçant des vents plus soutenus, nous changeons le drifter pour le génois.

Dimanche 20 septembre — Position à 8 heures TU = 30° 39' nord — 17° 14' ouest ; Quand je prends mon quart à une heure, le bateau file bien autour des 5 nœuds ; le vent monte doucement et la mer devient plus agitée. Le ciel est dégagé et je passe mon quart à identifier les étoiles et les planètes ; j'observe de jour en jour l'étoile polaire décliner sur l'horizon au fur et à mesure que nous descendons en latitude. Au matin nous filons 6 nœuds au grand large ; tout va bien ! Le vent continue de forcer ; le soir nous prenons deux ris et hissons la trinquette ; et dans une nuit noire de nouvelle lune nous fonçons vent arrière sur La Palma avec un vent de force 7 ; le phare de la pointe nord de l'île vu par intermittence entre les grains et notre logiciel de navigation Maxsea nous guident pour atterrir sur la côte est. Nous naviguons sous les grains pluvieux, roulant fortement dans une mer agitée ; mais le bateau se comporte très bien.

Archipel des îles Canaries

La Palma

Lundi 21 septembre — Ce matin à 5 heures TU, après 67 heures de mer pour couvrir les 250 milles de cette traversée, nous touchons l'archipel des Canaries, à l'île de La Palma, la plus à l'ouest. Nous rentrons dans le port de Santa-Cruz qui vient d'ouvrir une nouvelle marina que nous avons un peu de mal à trouver, blottie au fond du port de commerce. A 7 heures nous sommes amarrés au ponton !!! n'y a pas foule ! une dizaine de bateaux seulement !

Les îles Canaries sont connues depuis l'antiquité sous le nom d'« îles Fortunées » ou « îles des bienheureux ». Elles seront redécouvertes par les Européens au 12^{ème} siècle. Deux bateaux affrétés par le roi du Portugal débarquèrent à Lisbonne avec un équipage florentin, génois et espagnol. Ces bateaux auraient atteint les îles en juillet de l'année 1341 sous le commandement du Florentin Angiolino del Tegghia de Corbizzi, avec comme pilote le Génois Niccoloso da Recco. Ils y restèrent cinq mois et, à leur retour à Lisbonne, ils apportèrent tant de choses intéressantes que Boccace en personne prit sa plume pour écrire un portrait des Guanches en se fondant sur les données apportées par Recco. Selon ce que rapporte Boccace, les îles Canaries « sont des terres rocailleuses sans aucun type de cultures agricoles, mais riches en chèvres et autres animaux et remplies d'hommes et de femmes dénudés s'apparentant à des sauvages. Certains de ces hommes semblent avoir du pouvoir sur les autres et s'habillent de peaux de chèvres teintées à l'aide de safran et de colorants rouges. Ces peaux semblent fines et sont cousues avec soin grâce à des fils faits en tripes d'animaux. [...] Leur langage est très doux, et leur façon de parler très vive et rapide rappelle l'italien ».

Les îles Canaries sont une des dix-sept communautés autonomes espagnoles, situées dans un archipel atlantique, au nord-ouest du Sahara Marocain. Elles sont divisées en deux provinces : Las

Palmas de Gran Canaria et Santa Cruz de Tenerife. Elles font partie des régions ultrapériphériques de l'Union européenne. Les îles Canaries ne font pas partie de la plate-forme continentale africaine mais sont un archipel volcanique de l'Océan Atlantique. Dans la mythologie grecque elles étaient associées au jardin des Hespérides. (Wikipédia)

En plein travaux, l'environnement de cette nouvelle marina est complètement inesthétique ; notre horizon est bouché par des immeubles au standard des villes modernes ! Il faut aller se promener dans les rues derrière ces façades de béton pour admirer les vieux quartiers d'une jolie ville. Demain nous louerons une voiture pour vérifier le pittoresque des paysages volcaniques grandioses annoncés par notre guide de papier et les instructions nautiques. Pour l'instant nous venons d'acheter des parapluies ! On se croirait encore à Brest, si ce n'était la douceur de l'air.

Mardi 22 septembre — Nous avons décidé de nous affranchir de ce temps brumeux en louant une voiture pour aller sur l'autre versant de l'île qui, on nous l'assure, est au soleil. Gageons que la visite de cette île surnommée « la Bonita (la jolie) » et déclarée réserve mondiale par l'UNESCO en 2002, ne nous décevra pas. Grâce à un réseau routier extrêmement bien entretenu, nous empruntons la route nord au profil soutenu qui nous mène aux observatoires internationaux de « Roque de los Muchachos » à travers une forêt de pins magnifique avant de déboucher sur un désert de pierres volcaniques taillées dans la lave. Effectivement nous sommes hors de la zone nuageuse qui reste accrochée au versant est. Beaucoup de ces grands arbres à la ramure majestueuse portent les stigmates d'un ancien incendie. Nous arrivons à plus de 2400 mètres au sommet du grand volcan la « Caldera de Taburiente ». Celui-ci suscite chaque année l'élection de miss Taburiente. Nous nous interrogeons sur le caractère de la belle élue qui s'affiche en photo avec ses compagnes dans les vitrines locales : chez elle, l'ardente chaleur du volcan a-t-elle épousé la douceur du climat ? La végétation de l'île est très contrastée, passant par étage, en fonction de l'altitude, de la luxuriance à la pauvreté du désert de pierre. Plus bas, la culture de la banane est omniprésente. À l'air ou sous serre, ce fruit est cultivé sur des hectares aménagés en terrasses, bénéficiant d'un arrosage forcé intensif. La vigne, qui donne des vins blancs et rouges typés et plaisants au palais, est aussi très présente dans le paysage. En empruntant cette route dont le profil affiche du 15%, telle ne fut pas notre surprise de rencontrer un cycliste pédalant comme un forcené vers le sommet de l'île. Il faut vraiment en vouloir ! Ce sera d'ailleurs la seule rencontre du genre. Dans ce paysage très abrupt aux falaises vertigineuses et aux entailles profondes, le châtaignier est une essence sauvage très bien implantée. Avec ses 85.000 habitants vivant sur 706 km², l'habitat est assez éparpillé en dehors des deux grandes villes Santa Cruz de La Palma et Los Llanos de Aridane. Tzacorte, l'autre port de la côte ouest est actuellement en grands travaux d'aménagement. Quelques jolies plages de sable noir permettent la baignade. Nous n'aurons malheureusement pas le temps de poursuivre notre visite vers le sud de l'île pour aller voir le dernier volcan encore en activité, une région qui a malheureusement été sérieusement touchée ces derniers mois par de violents incendies de forêt qui menacèrent des hameaux entiers. Il faudrait prendre plus de temps et rester plusieurs autres jours pour découvrir grâce aux sentiers toutes les richesses de cette île. En effet, un effort particulier a été fait pour aménager un réseau de sentiers parfaitement balisés et renseignés, permettant aux amoureux de la nature la découverte d'une île à la douceur climatique légendaire. Ceux qui aiment marcher trouveront sûrement à La Palma de quoi satisfaire leur passion au delà de leurs rêves. La Palma semble bien être un paradis pour les randonneurs pédestres.

Mercredi 23 septembre — Nous sommes occupés par les préparatifs de notre départ pour l'archipel du Cap Vert fixé à demain matin. D'après les vents annoncés par la météo, nous prévoyons de mettre entre 5 et 7 jours de mer pour atteindre cette destination ; et cette fois nous aurons définitivement quitté notre Europe et la zone euro dont nous avons apprécié le côté pratique. Pierre, notre matelot helvète, débarque à La Palma, comme convenu, et reprend le chemin de sa Suisse natale après un mois passé à bord de Corto. Pour marquer cet événement d'un amical adieu, nous avons débouché la dernière bouteille de Madère avant de nous séparer. Mais comme celui qui devait le remplacer et nous rejoindre a déclaré forfait, c'est à deux, Pierre le Commandant, et moi que nous allons poursuivre ce voyage vers le Brésil.

Des îles Canaries aux îles du Cap Vert (Cabo Verde)

Jeudi 24 septembre — C'est le matin du grand départ pour Pierre et moi après ces trois jours passés à La Palma, car pour rallier les îles du Cap Vert il nous faut naviguer 800 milles, c'est à dire 6 à 7 jours avec les vents annoncés. C'est un bon prélude avant la grande traversée vers Salvador, au Brésil. Le plein d'eau est fait, le pont est lavé, la lessive sèche et les réserves de gazole sont suffisantes. Pierre, le matelot est venu par amitié nous dire au revoir et prendre quelques photos du bateau passant la jetée du port de Santa-Cruz. Nous hissons les voiles dès la sortie du port et une bonne brise de 10 nœuds nous prend en charge. À 10 heures locale nous faisons route vers le sud de l'île au vent arrière. Pour ne rien perdre de ce vent bienvenu, nous passons au spi symétrique et filons 6 bons nœuds. Loin au vent nous apercevons les îles de Tenerife et Gomera très montagneuses également ; devant, sortant de l'horizon brumeux, Hierro, que nous devons laisser à notre vent. Au coucher du soleil nous passons au génois tangonné en ciseau. En doublant El Hierro, dans la nuit, nous sentons l'accélération du vent ainsi qu'il est précisé dans les instructions nautiques. Corto en profite pour caracoler à 7 nœuds sur cette mer plate. Toute la nuit le vent restera assez constant en force mais variera en direction du nord au nordet, nous obligeant à modifier souvent notre cap pour éviter les empannages.

Vendredi 25 septembre – Les dernières îles Canaries s'estompent graduellement dans notre sillage ; le ciel est clair et le vent reste stable au NE variant peu ; nous restons dans ce flux de NE qui nous accompagne depuis Porto ; nous rentrons dans les alizés ; à 13 heures nous passons au drifter (ce génois léger de petit temps) qui sera conservé jusqu'au coucher du soleil et affalé après la dégustation d'un « arros a la cubana » (riz à la cubaine, avec des bananes et des œufs frits). Ensuite les quarts reprennent à partir de 21 heures pour notre seconde nuit. Pierre démarre jusqu'à minuit ; ensuite c'est moi pour trois heures et ainsi de suite jusqu'à 9 heures. Ce quart du matin me permet de faire des points astronomiques sur les étoiles au lever du jour. Dans la journée chacun fait ce qu'il veut, surveillant la route, le cap, l'horizon, cuisinant, lisant ou sommeillant. Au moment des repas on se rassemble pour l'apéritif car il reste encore quelques bonnes bouteilles dans les cales !

Samedi 26 septembre – Position à 6 heures TU = 25° 39' nord — 19° 51' ouest ; Nous avons navigué toute cette nuit avec une bonne brise plutôt nord, mais un peu à l'ouest de notre cap théorique ; au matin il nous faut donc empanner, prendre un ris et trois tours dans le génois car le bateau devient trop ardent. Nous filons encore 6,5 nœuds avec 20 nœuds de vent. La journée se passe sous le soleil, dans un alizé allant forcissant à 25 nœuds puis mollissant. Des groupes d'une douzaine de dauphins viennent souvent jouer dans l'étrave et nous fascinent ; et je crois bien avoir vu le premier poisson volant ! À part ces rencontres marines, la mer est définitivement vide ; aussi vide qu'au temps de Christophe Colomb ; si ce n'est que nous savons où nous sommes et où nous allons ! Mais pas un seul bateau à l'horizon. Aujourd'hui nous avons essayé la douche de campagne achetée chez Décathlon ! On la remplit d'eau douce et elle chauffe un peu au soleil ; ensuite il suffit de faire comme à la maison après l'avoir suspendue dans le cockpit. Mais avant, j'aime m'asperger de seaux d'eau de mer ; c'est rustique mais très agréable à défaut de pouvoir nager autour du bateau ! Peu d'oiseaux : un puffin cendré vient tourner autour du bateau, très intéressé par le leurre de notre ligne ; un peu plus tard, un océanite vole au ras des vagues. La nuit, la mer devient parfois phosphorescente et notre sillage s'illumine de perles de lumière. Le vent forçit et nous fonçons à 6 - 7 nœuds, plein vent-arrière.

Dimanche 27 septembre — Position à 9 heures TU = 23° 27' nord — 21° 18' ouest ; – Après le point du matin et le conciliabule autour de la carte, il est décidé de modifier notre route pour prendre l'allure du grand large ; nous marchons à 6 nœuds. Le ciel se couvre et je n'ai pas pu prendre de droite de hauteur ce matin. En début d'après-midi, le vent monte à 30 – 35 nœuds ; nous réduisons la voilure de 2 ris et changeons le génois pour la « trinquette à Rody ». Sous cette voilure réduite, Corto marche encore à 6,5 nœuds. La mer devient confuse avec sa houle croisée ; elle déferle et une vague scélérate explose sur bâbord venant noyer les hublots et projetant par le panneau avant resté ouvert pour ventiler la cabine, un bon seau d'eau dans le carré où j'étais bien

confortablement installé à lire ! Non je ne retranscrirai pas mes paroles à cet instant ! J'ai juste eu le temps de préserver le livre ; mais les coussins du carré vont rester humides pendant un moment ! Cette fois, c'est confirmé, c'est bien un poisson volant que j'ai vu hier ; ils sont de plus en plus nombreux ! Nous avons franchi le tropique du Cancer (23° 26' nord) dans la matinée. Tout va bien à bord de Corto ; nous serons ce soir à mi-route ; nous sommes poussés par un alizé qui ne mollit pas – nordet F 4 à 6 – Corto marche entre 5 et 7 nœuds.

Lundi 28 septembre – Position à 8 heures TU = 21° 25' nord — 22° 00' ouest ; Je prends mon quart à minuit, le vent et la mer ont molli il va falloir renvoyer de la toile : remplacer la trinquette par le génois. Cette nuit le premier poisson volant a atterri sur le pont ; il en faudrait d'autres pour une dégustation. Je l'ai mangé ce midi, il était délicieux ; chair blanche, fine et délicate. Dans l'après-midi, sans doute poursuivi par un gros prédateur, un banc de ces poissons volants a traversé devant Corto ; instant magique. L'un d'eux est tombé sur le pont : Pierre le dégustera à son tour. Premier bateau à l'horizon ; ça semble être un pétrolier ; le radar le situe à 6 milles à notre vent. Il doit aller ravitailler les îles du Cap Vert. 6 milles (environ dix km) par temps clair : c'est à peu près la limite de portée de l'œil ; la mer est vaste !

Mardi 29 septembre – Position à 8 heures TU = 19° 07' nord — 23° 17' ouest ; Toute la nuit le vent a soufflé avec régularité et Corto a répondu en filant ses 6 – 7 nœuds. Durant ces dernières 24 heures, le loch a enregistré 148 milles ; la moyenne depuis notre départ de La Palma est de 5,45 nœuds. À ce train-là nous serons dans la baie de Mindelo, sur l'île de Sao Vicente, demain pour midi. Nous faisons un test moteur avant notre arrivée ; il tourne parfaitement. Nous n'utilisons pas le moteur en navigation ; le panneau solaire suffit pour nos besoins en énergie électrique. Enfin la persévérance de Pierre a été récompensé : un thon a mordu à notre ligne. Il s'agit d'un petit thon rouge de 65 cm de long, bien dodu, que nous évaluons à une dizaine de kilos. Je lui tranche la tête, le vide – il y a beaucoup de sang dans le cockpit – et prélève trois gros filets : deux cuiront au four avec oignons, tomates et citrons pour le déjeuner ; le troisième, préparé par Pierre, marinera dans le jus de citron vert à la mode tahitienne. Le vent continue de mollir et nous renvoyons le second ris.

Mercredi 30 septembre – La nuit fut calme avec un vent modéré. Nous approchons des îles car deux bateaux nous ont doublés : un paquebot tout illuminé (que nous retrouverons à quai à Mindelo) et un cargo. Nous renvoyons toute la toile, le vent reste autour de 15 nœuds. Un peu avant 8 heures durant mon quart, j'aperçois la terre : la masse sombre et imposante de l'île de Santo Antao dont l'altitude frise les 2000 m. Sao Vicente plus basse, n'apparaîtra que deux heures plus tard. Un oiseau brun qui pourrait bien être un jeune fou vient tourner autour du bateau ; il faut le voir pourchasser les poissons volants au ras des vagues et plonger dans de folles acrobaties ! Ces manières me rappellent bien les fous de Bassan des Sept-Îles en Bretagne. Par prudence, nous effectuons un second essai moteur au cours duquel le câble d'accélérateur casse. Pour rentrer au mouillage, il faudra donc que j'aille dans la cale pour manœuvrer la commande d'accélérateur à la main.

Archipel du Cap Vert (Cabo Verde)

Les îles du Cap-Vert restèrent inhabitées jusqu'à l'arrivée des explorateurs portugais en 1456 et à la fondation de Ribeira Grande (Cidade Velha) en 1462 sur l'île de Santiago. Colonie portugaise jusqu'en 1975, l'histoire du Cap-Vert est marquée par deux périodes de prospérité, au 17^{ème} siècle grâce au commerce des esclaves (sic !), puis à la fin du 19^{ème} siècle qui vit l'ouverture des lignes transatlantiques. Entre deux, les sécheresses chroniques dues à la déforestation provoquèrent des famines, accentuées par l'absence d'aide alimentaire. À partir de 1956, les indépendantistes du Cap-Vert et de la Guinée-Bissau, autre possession portugaise en Afrique de l'ouest, s'allient pour former le Parti africain pour l'indépendance de la Guinée et du Cap-Vert (PAIGC). La Guinée-Bissau obtient son indépendance en 1974 et le Cap-Vert l'année suivante. Il était alors question d'une unité entre les deux pays, projet abandonné après le coup d'État en Guinée-Bissau de 1980. Le Cap-Vert vécut sous un régime d'inspiration socialiste jusqu'en 1990, avec le PAICV pour unique parti. Le pays s'ouvrit au multipartisme en 1990. Le 23 juillet 2008, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) accueille le Cap-Vert qui devient alors le 153^e pays membre. Pauvre mais relativement bien aidé, le Cap-Vert est

désormais considéré comme un bon élève des organismes internationaux d'aide au monde en développement.(wikipédia)

Mindelo – île de Sao Vicente (îles au vent – Barlaventos)

Mercredi 30 septembre — Nous prenons le mouillage à 14 heures 30 TU, soit 13 heures 30 heure locale du Cap Vert (TU – 1 h) dans la fameuse baie de Mindelo, deux encablures au sud de la marina ; tout s'est bien déroulé pour la manœuvre avec le moteur. Mais la première chose à faire sera de trouver un nouveau câble d'accélérateur. À la mise à l'eau de l'annexe pneumatique, nous constatons que le petit moteur de celle-ci cafouille. C'est donc à la pagaie que nous devons rejoindre les pontons de la marina. Là, nous remarquons la présence d'un joli langoustier en bois ; serait-ce Babar ? Gagné ! Nous saluons Pierre Raffin-Caboisse qui navigue seul à son bord et que nous avons rencontré au dernier salon nautique de Paris. Revenu à bord, Pierre, excellent mécanicien, se met tout de suite au travail et passe une partie de l'après-midi à démonter le câble défectueux. Il s'aperçoit que le mauvais montage de celui-ci, trop court, pourtant réalisé par un professionnel, a entraîné sa rupture car il a été changé en même temps que le moteur, moteur qui n'a tourné que 250 heures. En même temps, Pierre bricole aussi le petit moteur hors-bord de l'annexe pour pouvoir l'utiliser.

Jeudi 1er octobre – Après une bonne nuit au mouillage, nous débarquons pour effectuer les formalités d'entrée : immigration et police. Les fonctionnaires sont accueillants et tout se déroule fort civilement. Puis nous retournons à la marina en quête d'un prestataire pouvant nous fournir un nouveau câble d'accélérateur ; sinon il faudra en faire venir un de France ! La chance nous sourit, un sympathique allemand, retraité de l'ONU – s'exprimant donc dans un excellent français – entendant parler de notre problème, se souvient qu'il doit avoir à bord de son bateau un tel câble ; il cherche dans les fonds de son trimaran et ressort avec un câble neuf de marque VETUS, encore emballé dans son carton d'origine ! Nous rentrons à bord avec l'espoir d'avoir trouvé la solution. Il nous faut simplement nous assurer que les deux connexions, manette et moteur sont compatibles. Et la chance nous sourit ! L'adaptation est parfaite car ce nouveau câble mesure un mètre de plus que le précédent ! Pierre passera deux bonnes heures à replacer ce nouveau câble en prenant bien soin cette fois de le monter convenablement ! Pendant ce temps je carène le bateau en plongée libre. La coque n'est pas très sale : un simple passage à l'éponge grattante pour enlever un peu de mousse d'algue. Et c'est libéré de ces soucis mécaniques que nous allons dans un petit restaurant déguster quelques spécialités dont le fameux punch au vieux « grog », le rhum local. L'après-midi se passe en flânerie à la découverte de Mindelo. Le palais du gouverneur, la mairie, l'église, les quartiers historiques aux ruelles pavées, le marché au poisson au bord de la plage avec les barques rustiques qui pêchent au filet dans la baie, la copie de la tour de Belem de Lisbonne et le marché couvert où nous faisons quelques emplettes de fruits (citrons vert, mangues) et préparations artisanales à base de grog. Comment faire pour complaire à toutes ces femmes souriantes qui tiennent commerce dans ce marché très bien restauré et qui voudraient toutes nous avoir pour clients ? Dans notre tour au centre-ville, on découvre de petits étals qui vendent souvenirs, bijoux et vêtements dans la plus pure tradition africaine où le marchandage est de rigueur. Quelques uns sont tenus par de jeunes sénégalais parlant un bon français appris à l'école. On nous proposera même de devenir passeurs clandestins vers le Brésil pour un prix de 1500 à 2000 € par personne. Allez, Pierre, on va renflouer la caisse de bord ! Et on les nourrira avec le stock de riz que l'on a embarqué et qui ne diminue pas vite ! On va transformer Corto en « boat-people » ! C'est dire si le besoin d'immigrer est fort ! Bien située sur l'avenue du port, nous trouvons et visitons « l'Alliance Française » qui offre des cours de français et, grâce à sa bibliothèque, notamment, garde ouverte une fenêtre sur notre culture. Au retour, nous retrouvons notre ami allemand et son équipier ; nous devons insister pour lui payer le câble d'accélérateur et leur offrir à boire ; la bière locale, blonde et légère est servie glacée. Au retour nous retrouvons Pierre Raffin-Caboisse à bord de son Babar (en hommage, nous apprend-t-il, au père d'Eric Tabarly qui portait ce surnom) où il nous offre de trinquer avec lui. C'est un plaisir pour nous de rencontrer à nouveau ce navigateur qui a déjà accompli, seul, sur son langoustier en bois un tour du monde. Il repart, toujours seul, en Nouvelle Calédonie et dans le Pacifique, sur les

traces de La Pérouse. Son objectif étant de rapporter la matière d'un livre d'aquarelles consacré à cette épopée, il part pour s'imprégner des sites et de l'atmosphère de cette région du globe qui a vu disparaître le célèbre navigateur à la fin du 18^{ème} siècle. Parions sur la réussite de cette entreprise car Pierre Raffin-Caboisse a déjà à l'actif de ses pinceaux de magnifiques aquarelles, reproduites dans des livres superbes, notamment, « la bataille des Cardinaux » qui a obtenu, récemment, le prix de l'Académie de Marine. Mais ma rencontre avec lui fut un peu ternie car je succombais ce soir-là à une sévère indisposition digestive — avec vomissements et diarrhées — qui ne s'atténua que progressivement après plusieurs jours. Pierre fut touché lui aussi mais moins violemment. Etait-ce notre déjeuner au restaurant qui en était responsable ou la grande quantité du thon pêché que nous avions ingurgité ? Lorsque l'on voyage à l'étranger, il faut s'attendre à ce genre de désagréments passagers.

Vendredi 2 octobre – Ce matin c'est le coup de vent avec rafales à 51 nœuds enregistrés par notre anémomètre. Nous avons retenu un amarrage à la marina pour faire le plein d'eau et pouvoir nous absenter facilement toute une journée ; nous attendons une accalmie pour remonter notre mouillage et ses 40 m de chaîne à l'aide du guindeau électrique. À 12 heures 30 nous sommes finalement amarrés à poste, à un ponton. Créée sur l'initiative privée de deux allemands, cette marina a été inaugurée en 2008 par le ministre en charge du développement. Actuellement, elle n'est pleine qu'à 40%, essentiellement avec des bateaux français et allemands ; les anglo-saxons y sont presque totalement absents. Il faut dire que les guides en langue anglaise n'incitent pas les skippers à faire escale au Cap Vert. Mais ce n'est pas encore la pleine saison des passages et chaque jour arrivent de nouveaux bateaux. L'après-midi, nous faisons quelques courses et grimpons sur une colline qui domine la ville et la baie, où gît la ruine de l'ancienne prison. Nous découvrons toute la ville de Mindelo et notamment ses quartiers neufs qui s'étendent sur les contreforts des pentes arides des sommets environnants. Ce qui frappe c'est l'essor des constructions neuves dans une anarchie apparente que l'on remarquera aussi, demain, lors de notre périple sur l'île de Santo-Antao. On voit un énorme chantier de maisons toujours en construction alors qu'elles commencent à être habitées ; on construit le premier étage alors que l'on habite déjà le rez-de-chaussée. C'est sans doute une sage réponse au manque de crédit et au surendettement : on continue les travaux au fur et à mesure des rentrées d'argent. J'aime aussi à penser qu'une bonne partie de ces constructions est alimentée par les fonds de la diaspora qui soutient ainsi l'économie locale. L'image du Capverdien finançant petit à petit sa maison et préparant son retour au pays natal semble se dessiner sous nos yeux. Mais pour en savoir plus il faudrait enquêter sur place, plus longtemps et franchir la barrière linguistique qui nous bloque dans nos relations ! De ce vaste chantier sortent peu de grands immeubles ; habitat individuel ou petit collectif, la volumétrie cubique est omniprésente, renforcée par le toit plat quasi général. Pourtant, l'influence portugaise façonne encore aujourd'hui certaines façades à arcades, avec petit toit de tuiles sur balcons à colonnettes, le tout peint de couleurs vives. Le moellon, gris foncé, fait de sable et gravier volcaniques, est partout utilisé pour toutes les constructions ; il donne un cachet particulier d'inachevé à ce vaste chantier permanent, jamais terminé, toujours en devenir. Ces nouveaux quartiers abritent aussi les infrastructures modernes sociales et administratives : centre de soins, commissariat de police, maison commune.... Les rues sont larges ; on y circule facilement. Au centre-ville dans le quartier historique, les ruelles étroites sont toujours pavées, les maisons étriquées, quelque peu délabrées. Pourtant on peut remarquer une volonté de réhabilitation à travers les nombreux chantiers de rénovation qui vont jusqu'à la reconstruction totale de petits immeubles. En ville l'ambiance générale est calme et affairée ; pas de coup de klaxon intempestifs, pas de surcharge de bruits de circulation. Celle-ci est assez fluide ; les feux tricolores n'existent pas et les véhicules stoppent facilement au passage des piétons. Il y a une certaine nonchalance bienveillante et souriante dans le comportement des hommes et des femmes que nous croisons ; des jeunes viennent spontanément nous parler : qui sommes-nous, d'où venons-nous, où allons-nous ? Une curiosité de bon aloi, parfois dans un but « commercial ». La pauvreté et le dénuement ne sont pas ostentatoires, notamment chez les jeunes qui composent la moitié de la population. Mais une certaine précarité peut se manifester chez eux et chez les personnes d'âge moyen autour de la cinquantaine. Tout le monde semble occupé et on croise les jeunes, garçons et filles, qui vont à

l'école dans leurs uniformes chemise blanche et pantalon ou jupe verts. On remarque aussi le comportement universel des hommes qui, désœuvrés, se rassemblent volontiers en groupe, alors que les femmes perpétuellement en mouvement ont toujours quelque chose à faire, les soins aux enfants, la maison, la lessive, la cuisine ... ; et si l'on surprend quelque part une femme immobile c'est qu'elle vend quelque chose ; devant chez elle, au bord de la route ou sur le trottoir. Le samedi et surtout le dimanche, plus rien ne bouge : tout est fermé. Ici, aucune trace ni manifestation de l'Islam ; pas un voile, encore moins de burka ; il n'y a pas de minarets pour concurrencer les clochers ; sous ces latitudes, les filles capverdiennes sont plutôt dénudées ; et, il faut en convenir, leur morphologie le mérite bien !

Samedi 3 octobre – Aujourd'hui, journée de visite de l'île d'en face ; nous embarquons à 8 heures sur le ferry qui relie Mindelo à l'île de Santo Antao. Après une heure de traversée nous débarquons à Porto Novo, presque dans un autre monde. Un petit port au pied de pentes arides et désertiques. Une nuée de véhicules, les « aluguer » : pick-up collectifs Toyota, bon marché mais un peu inconfortables, ou taxis minibus, un peu plus chers. Ils attendent les passagers du ferry pour les transformer en clients et acheminer tout ce petit monde au quatre coins de l'île. Nous choisissons au hasard dans cette extraordinaire ambiance de foire et négocions notre passage dans un minibus vers Ribeira-Grande à travers la montagne par la fameuse route pavée dite « estrada corda ». Dès les premiers virages, on se demande si l'on ne circule pas à bord d'un module lunaire : des pentes ravinées, des pierres à perte de vue, aucune végétation : le désert aride et inhumain ; puis au fur et à mesure de notre progression en altitude, dans la montagne, une pauvre verdure se manifeste, de plus en plus dense jusqu'à devenir arbres, arbustes et cultures. De l'autre côté du col à 1400 mètres d'altitude, nous découvrons une terre cultivée en terrasses d'une impressionnante beauté à vous couper le souffle tant l'adjectif vertigineux s'applique à ce paysage volcanique, façonné par une gigantesque activité tellurique, les éruptions, les coulées de laves et l'érosion qui suivirent. La route, souvent à moitié coupée par des éboulements, serpente, on ne sait comment, à travers un paysage dominé par les précipices et les parois verticales. L'habitat des familles de paysans qui cultivent ces hauts plateaux est réduit au cube à toit plat, percé de portes et fenêtres : plus simple on ne peut faire ! Nous pénétrons sur le versant arrosé de cette île qui fournit des fruits et légumes à Mindelo et possède même sa source d'eau que l'on met en bouteille. Après avoir franchi la ligne de crêtes, le minibus se faufile dans ce paysage taillé à la hache. Le chauffeur s'arrête de temps à autre pour que nous puissions prendre quelques photos de cet impressionnante nature. Arrivés à Ribeira-Grande, au bord de la mer, sur la côte nord, abrupte et battue par la houle, dans cette petite ville, écrasée par les hauteurs qui la surplombent, on se demande de quoi peuvent bien vivre ses habitants. Cheminant à travers ses ruelles, nous rencontrons un volubile et sympathique jeune indigène, Euclides, parlant assez bien français. Il nous emmène dans un joli restaurant tout neuf qui vient d'ouvrir ses portes et dont on a fêté l'inauguration la veille. Nous sommes ses premiers clients ! Il choisit pour nous un menu local de poisson accompagné de riz et de légumes (bananes, ignames, fruit de l'arbre à pain). Notre guide nous explique que de nombreux programmes d'aide au développement sont à l'œuvre au Cap Vert, financés par la Communauté Européenne, le Luxembourg, la France, l'Allemagne, les États-Unis,... Coopération technique autant que culturelle et aide à la formation. Au retour, nous empruntons la nouvelle route du bord de mer par la côte Est et nous terminons, en attendant le ferry, devant une Strella, la bière locale, non sans avoir acheté à une paysanne un sac de petite mangues qui s'avèreront délicieuses.

Dimanche 4 octobre – Journée cartes postales, lessive et plage. Le soir nous invitons Pierre Raffin-Caboisse à notre bord pour boire un verre. Il évoque ses aventures passées, consignées dans un livre (Babar autour du monde) que nous avons lu avec beaucoup d'intérêt, Pierre et moi. Il nous parle de son projet pour lequel il est reparti sur les traces de La Pérouse. Pour rallier le Pacifique, Pierre passe d'abord au Brésil. Comme son Babar est moins rapide que Corto ; il compte 2 mois de mer, seul !

Par lui, nous apprenons que la délinquance est aussi présente à Mindelo : l'un des jeunes français qui équipe un bateau voisin du nôtre a été victime hier soir du vol à l'arraché de sa sacoche dans

laquelle il y avait son appareil photo et sa carte bancaire ! Peut-être avait-il manqué de prudence en se baladant, le soir, avec tout cela sur lui.

Lundi 5 octobre – Nous commençons à préparer notre départ que nous avons fixé à mercredi. Nous faisons le plein d'eau (l'eau nous est facturée 2 cts d'euros le litre), de gazole. Nous embarquerons les produits frais au dernier moment. Nous louons une voiture pour demain mardi. Puisque nous avons décidé de ne pas aller à Praia, la capitale du Cap Vert, sur l'île de Santiago (24 à 30 heures de navigation) sur laquelle nous n'avons pas recueilli de bons renseignements pour le mouillage des bateaux à voile, nous avons décidé de visiter notre île de Sao Vicente, avant d'appareiller.

Mardi 6 octobre – Nous avons rencontré hier le chauffeur d'un « aluguer » minibus qui parle assez bien français ; nous le contactons et lui demandons s'il est libre pour nous faire faire un tour de l'île de Sao Vicente. Nous avons loué une voiture, mais lorsque le loueur est arrivé ce matin, il fallait lui laisser une caution de 100 € en liquide que nous n'avons pas. Nous avons donc décidé d'annuler cette location et de faire appel à Amandio Costa qui nous avait laissé sa carte. Nous commençons par Calhau, un village de pêcheurs, avec quelques résidences secondaires caractéristiques ; leur architecture est beaucoup plus sophistiquée que l'habitat traditionnel local capverdien ; certaines de ces maisons pourraient fort aisément s'inscrire dans le paysage d'un petit village côtier français. Notre guide nous montre de nombreuses traces laissées par les dernières pluies diluviennes qui se sont abattues sur l'île il y a seulement trois semaines : inondations, effondrement routier, éboulements rocheux. Mais cette pluie a aussi fait sortir une verdure qui recouvre des pentes montagneuses arides où l'on en avait jamais vu de mémoire d'habitant de Sao Vicente car il pleut très rarement sur cette île et de façon parcimonieuse. Pour rejoindre Baia das Gatas (la baie des chats) Nous empruntons une nouvelle route qui vient d'être ouverte. Nous jouissons d'une vue panoramique sur cette côte qui offre de grandes plages de sable blanc venu d'Afrique en franchissant la mer depuis les millénaires et dont la couleur contraste avec la pierre volcanique noire. Une montagne de cendres volcaniques sert de carrière de matériaux de construction, notamment le sable, utilisés pour la fabrication des parpaings qui donnent aux maisons en construction cet aspect gris foncé si particulier. À la pointe de Praia Grande, nous remarquons avec étonnement l'existence d'une station météo américaine spécialisée, nous révèle notre guide, dans l'étude et la surveillance des cyclones qui prennent naissance au Cap Vert, traversent l'atlantique et ravagent les Antilles, le golfe du Mexique et les côtes américaines. Ensuite nous traversons le village de pêcheurs de Salamansa. Ici règnent le soleil, le vent et le sable ! Nous croisons le camion citerne qui fait la distribution d'eau dans les rues. S'il existe une pauvreté dans cette île, c'est ici que nous l'avons rencontrée. Notre guide nous parle de salaires mensuels de 80 € pour certains de ces habitants, alors qu'il faut 80.000 € pour construire une maison ! En revenant nous passons en ville et regardons le prix des ordinateurs : nous sommes surpris de constater que ce sont les même prix que chez nous. Mais qui donc peut se payer ces machines à ce niveau de prix ?

Mercredi 7 octobre – Nous avons prévu d'appareiller aujourd'hui, mais un fort coup de vent avec des rafales à 60 nœuds nous en dissuade. Nous passons donc notre temps à faire quelques courses de produits frais (tomates, citrons, bananes, mangues), sans oublier le pain. Le vent violent amène du sable et de la poussière jaune qui se déposent partout. Nous avons passé 6 nuits sans histoires dans cette marina toute neuve, ultra moderne avec plein de gadgets électroniques pour gérer les accès (entrée, WC, douches, internet, etc...). Elle est managée par deux allemands qui impriment une rigidité toute germanique à son fonctionnement, à travers leur délégation d'exécution des tâches à du personnel local capverdien, au demeurant assez sympathique, mais figé dans le respect de consignes strictes. Certains équipages se plaignent de cette rigidité qui détonne un peu avec le climat ambiant des îles et les habitudes des navigateurs au long cours. Nous pensons qu'il faudra encore du temps pour lisser tous ces comportements qui font appel à ces nouveaux concepts d'exploitation touristique.

Le soir venu, Pierre rencontre un brave gars que nous croisons souvent à la marina ; il essaye de rendre service et fait quelques petits boulots contre quelques escudos ; il demande à Pierre si nous n'avons pas de la nourriture à lui donner ; nous revenons avec un sac plein de plusieurs kilos de nos

provisions (riz, pâtes, farine, conserves, sucre,...) et il semble très heureux. Nous prenons alors conscience qu'il existe une précarité certaine, sinon une certaine pauvreté à Mindelo, ainsi que nous le révélait hier notre guide Amandio.

Traversée de l'Atlantique

Du Cap Vert à Salvador de Bahia (Brazil)

Jeudi 8 et vendredi 9 octobre – Nous avons repris la mer aujourd'hui – ou, pour parodier Renaud, c'est la mer qui nous a repris ! — Nous gardons un excellent souvenir de cette escale au Cap Vert qui nous a fait découvrir ces îles mythiques qui émaillent les chroniques des anciens navigateurs. Ils ont bercé nos rêves de leurs récits d'aventures avant que nous réalisions notre propre rêve aujourd'hui. Cette fois c'est le grand saut : la traversée de l'Atlantique. Depuis deux jours nous nous penchons sur les cartes météo pour les 7 jours à venir car nous allons devoir quitter le système des alizés du nord-est pour pénétrer dans celui des alizés du sud-est en franchissant la « zone intertropicale de convergence », le fameux « pot-au-noir », dans laquelle il règne des calmes qui engluent parfois les bateaux pendant plusieurs jours et des grains qui peuvent malmener gréements et équipages. Il faut donc choisir une route qui passe au mieux à travers cette zone en analysant les fichiers météo reçus par internet. En quittant le port de Mindelo, nous avons été cueillis dans le goulet entre les îles de Sao-Vicente et San-Antao par un fort vent de nordet montant à 40 nœuds, rafales dues à l'effet venturi entre ces îles très montagneuses, phénomène qui est décrit dans les instructions nautiques. Nous avons donc beaucoup manœuvré durant ces premières heures pour porter la voilure adaptée au vent. Cet échauffement nous a permis de nous remettre en jambe ! Puis la nuit fut assez calme, vent et mer mollissant au fil des heures ; au matin sous un grand soleil et dans une chaleur moite omniprésente, nous avons renvoyé toute la toile. Le loch marque 140 milles durant ces premières 24 heures et, oh ! Surprise ! En relevant les données du GPS, nous constatons que nous avons parcouru plus de milles que notre loch n'en affiche ; nous bénéficions donc d'un courant favorable bienvenu. La vie du bord reprend ses droits et son rythme, notamment les quarts de nuit ; nous en avons pour trois semaines environ d'après nos prévisions ! Notre position ce matin à 7 heures 45 TU = 14° N – 25° W. Le reste de la journée passera tranquillement, au large sous spi asymétrique puis plein vent arrière sous spi symétrique que nous garderons jusqu' au coucher du soleil car la manœuvre de sa chaussette d'un type ancien n'étant pas très aisée, nous préférons ne pas avoir à le faire de nuit. Nous réussirons à tirer notre épingle du jeu en alignant 35 milles sous génois tangonné, le plus pénible à supporter étant les claquements du creux de la grand-voile dans la houle et le vent mollissant qui résonnent dans tout le bateau, malgré les palans de retenue qui brident la bôme.

Samedi 10 octobre – Notre position à 8 heures 30 TU = 13° 3' N – 25° W — Nous progressons toujours vers le sud, au vent arrière, le long du méridien 25° ouest. Au matin, la mer s'est bien aplatie et la houle amortie ; c'est avec bonheur que nous touchons une petite brise qui, de nouveau avec notre spi, va nous permettre de caracoler entre 4 et 6 nœuds durant toute la journée. Notre moyenne durant ces premières 48 heures est de 102 milles/jour et nous en sommes satisfaits. Dans la matinée nous apercevons un cargo ; notre radar le situe à 3,5 milles de nous. Il croisera notre route devant notre étrave ; mais quand nous parvenons dans son sillage nous avons la désagréable surprise de constater que la mer n'a pas la même couleur sur une large et longue bande. Ce bateau a dû rejeter des polluants à la mer ; mais lesquels ? Ça ne semble pas être du pétrole lourd de couleur brune ? Alors, quoi ? Le rythme du voyage est pris et l'organisation de notre journée se fait naturellement : après les quarts de nuit qui s'étalent toutes les trois heures entre 21 heures et 9 heures, nous faisons le point et vérifions les éléments de la navigation pour prendre les bonnes décisions de route, d'allure et de voilure ; puis nous petit-déjeunons ensemble, ensuite, manœuvre de voilure si nécessaire et douche à l'eau de mer dans le cockpit (ce matin l'eau était à 30°) ; le nouveau temps fort de la mi-journée sera le repas de midi ; au menu d'aujourd'hui : salade de tomates et oignons, rosti (galettes de pommes de terre) au fromage, banane et mangue. Après-midi, sieste, lecture, messagerie internet, en attendant le nouveau point et les manœuvres du soir avant la

reprise des quarts de nuit. Le repas du soir est aléatoire, chacun grignote ce qu'il veut ou nous préparons un repas en commun selon l'appétit du moment et il faut bien reconnaître que par cette tiédeur, notre appétit décroît au rythme de la latitude ! Mais au fil des jours c'est ce repas du soir qui deviendra le plus copieux au détriment de celui de midi qui s'allègera de lui-même, sans doute sous l'effet de la chaleur.

Dimanche 11 – lundi 12 octobre – Nous continuons à progresser vers le sud dans de bonnes conditions de navigation. Après avoir rencontré des calmes hier après-midi, ce qui m'a permis de me mettre à l'eau avec bonheur et d'en profiter pour nettoyer la coque de Corto ; nous avons touché du vent en soirée. Toute la nuit nous avons bien progressé à une moyenne paisible autour de 4 à 5 nœuds. Au matin nous avons trouvé un curieux poisson au bout de la ligne de 80 cm de long : très fin, genre aiguillette, desservi par une gueule à faire peur avec de grandes dents. Mais nous l'avons quand même dégusté à midi, sauté à la poêle ; sa chair blanche était délicieuse, fine, et délicate. Puis nous nous sommes aperçu que notre réserve de pain du Cap Vert avait moisie d'un seul coup dans la chaleur et l'humidité ambiante. Il devenait donc temps de faire notre propre pain. Pour la première fois, je me suis mis à l'ouvrage avec une bonne recette que j'avais emportée ; et trois heures après, l'opération boulange avait réussie ! J'ai sorti du four une miche croustillante, à la mie moelleuse, que nous avons appréciée. Pendant ce temps Pierre avait également sorti de l'eau un nouveau poisson de 1,20 m estimé à une quinzaine de kilos, très fuselé avec une gueule pleine de petites dents acérées. C'était un « tazard ou wahoo » d'après les renseignements obtenus plus tard. Nous en avons goûté un morceau ce midi : une chair blanche, ferme, rappelant un peu celle de l'espadon, plus goûtée et moins lourde que celle du thon. Ce soir nous essayerons un filet cuit au four.

Le tazard est un poisson de la famille des Scombridés (scombromorinés) et spécialement Scomberomorus commersoni. Poisson au corps étroit pouvant atteindre deux mètres de longueur. La chair du tazard peut être toxique, provoquant l'ichtyosarcotoxisme ou gratte, pour les spécimens du lagon, c'est pour cela que les Calédoniens leur préfèrent souvent les tazards du large, spécimens vivant à l'extérieur du récif, plus gros et non toxique. Ces poissons, appelés dans l'Atlantique "maquereaux espagnols". Le tazard a peu d'arrêtes, sa chair est blanche et ferme.(internet)

Tout dans le wahoo (Acanthocybium solandri) inspire le respect. Sa forme, sa livrée, sa dentition et son regard. Il a la réputation d'être à la fois rapide et puissant. Comme une pointe d'acier trempé, il en a la couleur et les rayures bleutées, comme elle, il avance d'un trait et ses nageoires ressemblent davantage à de petits arpillons qu'à des moyens de propulsion. Sa grande gueule est garnie de petites dents triangulaires très acérées. Son museau pointu est aussi long que le reste de sa tête. Le wahoo peut mesurer jusqu'à 2,50 m pour 75 kg environ.(internet)

Actuellement notre route oscille autour du méridien 25° de longitude ouest et nous gagnons vers le sud à raison de 100 milles/jour en moyenne. Demain nous devrions aborder la zone critique intertropicale et pénétrer dans le pot-au-noir entre les parallèles 8° et 7° de latitude nord que les instructions nautiques recommandent de franchir entre les méridiens 27° et 28° ouest. Étant restés très à l'est de cette limite sur le méridien 25°, nous avons une bonne marge de manœuvre (environ 200 milles) pour abattre vers le sud-ouest quand nous toucherons les vents de sud en préliminaires aux alizés du Sud-est. Pour l'heure, nous avons passé la journée sous spi asymétrique autour de 6 nœuds, ce qui était quasi inespéré et fort plaisant.

Notre position ce lundi soir à 18 heures TU : 10° 03' nord – 24° 46' ouest

Mardi 13 et mercredi 14 octobre – Ce matin un groupe de grands dauphins est venu caracoler à l'étrave de Corto décrivant des arabesques sous-marines réjouissantes à voir. Comme prévu, nous sommes rentrés dans le pot-au-noir en fin de matinée. Nous avons bien vite rentré le spi en voyant le grain arriver ; puis il a fallu aussi rouler le génois et rester sous grand-voile seule pour le saluer ; le ciel était très chargé ; nous étions entourés de cumulonimbus qui déversaient leur pluie dense autour de nous.

Le cumulonimbus, de la famille des cumulus, est le nuage qui présente la plus grande extension verticale. Sa base se situe en général de quelques centaines de mètres à 2000 mètres du sol. Son

sommet dépasse parfois la tropopause; il peut donc culminer à des altitudes allant de 8000 à 18000 mètres. En fin d'évolution, sa partie supérieure ressemble à une enclume. Le cumulonimbus est souvent associé à des phénomènes violents comme les orages, les tornades, les rafales descendantes et la grêle.(wikipédia)

Sous ces cumulonimbus nous encaissons des surventes à 35 – 40 nœuds, appuyés de quelques coups de tonnerre éventuels ; la nuit nous assistons à un feu d'artifice d'éclairs muets. Lorsqu'ils nous passent dessus, nous recevons l'averse chaude – ce qui permet de prendre une bonne douche gratos – suivie d'un calme, puis le vent reprend, et le même scénario recommence. Nous en avons essayé plusieurs aujourd'hui et pensons que cela va durer ainsi deux, voire trois jours avant de retrouver les bons alizés du sud-est qui nous pousseront vers le Brésil.

Notre position ce mardi à 20 heures TU : 08° 25' nord – 25° 10' ouest.

Nous avons vu cinq bateaux de commerce au cours de la journée car nous sommes à un carrefour de routes maritimes reliant l'Europe, l'Amérique du sud et l'Afrique. Entre les grains et les cargos, la vigilance doit être renforcée, surtout de nuit ; mais nous avons l'aide du radar.

Il est 1 heure TU ce mercredi 14 octobre et je prends mon quart ; Pierre est allé se coucher pour ses 3 heures de repos ; il fait nuit noire et le bateau taille sa route tranquillement à 4 nœuds. Ici, nous sommes vraiment au milieu de l'océan et il y a 4 à 5 km d'eau sous la quille ! Quand nous le pouvons, nous nous baignons dans cette eau bleue à 28°C ; mais je n'ai pas vu un seul requin pas plus que de baleines. Sur le bateau, depuis avant le Cap Vert, nous vivons quasiment nus jour et nuit car il fait très chaud avec 30° en moyenne, en permanence. L'exposition au soleil au milieu de la journée est impossible ; il faut se protéger ; les meilleurs moments pour profiter du dehors dans le cockpit ou sur la plage avant restent le matin et le soir. Je goûte ces moments de bonheur, dans une paisible contemplation de la nature qui peut devenir une véritable communion, après le lever du soleil ou avant son coucher. Aujourd'hui, après une courte accalmie durant toute la matinée qui nous faisait croire que nous étions sortis du pot-au-noir, les grains ont repris de plus belle. Toute la fin de journée et toute la nuit suivante ne furent que vent variables et tournants associés à la pluie des grains. Et bien sûr, pendant les calmes, il a fallu faire appel à notre moteur auxiliaire, surnommé « la risée Perkins », durant quelques heures pour faire route malgré tout.

Jeudi 15 octobre – Notre position ce matin à 9 heures TU = 6° 41 nord – 25° 42 ouest – Aujourd'hui nous attaquons notre seconde semaine de traversée. Nous avons débuté cette journée par un grand calme plat avec un bel horizon de nuages tourmentés et arcs-en-ciel prometteurs. J'en ai profité pour me mettre à l'eau et faire une inspection de la coque de Corto. Armé d'un grattoir souple pour ne pas rayer la peinture, il m'a fallu gratter les anatifes naissants et autres pouces-pieds, cette terreur des navigateurs, tant ils peuvent freiner la vitesse du bateau s'ils prolifèrent. Malgré la peinture spéciale antisalissure (« antifouling »), ces petits organismes réussissent à s'accrocher à la coque et à s'y développer en particulier là où le pinceau n'a pas pu aller ! Le meilleur outil pour les racler c'est la carte bancaire (périmée !). Après cet intermède de maintenance, un joli vent d'ouest imprévu nous a gentiment poussé vers le sud pendant le temps, si important, du petit déjeuner (dégustation du second pain cuit hier et toujours aussi apprécié — le commandant dit « comme à la maison »). Et puis, nous avons dû ressortir de la cale les chevaux-vapeur. Si le ciel continue à se dégager devant l'étrave, nous pouvons raisonnablement espérer une sortie du pot-au-noir aujourd'hui après être restés enfermés dans la marmite durant ces 150 derniers milles environ — l'épaisseur de 2 degrés et demi de latitude). Mais la mer reste le vaste champ des incertitudes ! Effectivement ! Après avoir passé une belle journée sous notre beau « drifter » jaune (ce foc léger et creux pour le petit temps) au petit-largue, toujours cap au sud, après avoir admiré et mitraillé un magnifique ciel de soleil couchant, les grains ont repris leur ronde de nuit et l'alternance voile-moteur a occupé nos quarts.

Vendredi 16 octobre – *Nous débutons la journée sous les averses de grains bien implantés au dessus de nos têtes. Nous progressons lentement vers le sud en attendant les vents de sud promis par les fichiers météo (fichiers GRIB). L'aube est grise et la pluie ne cesse de tomber. Tous les panneaux sont fermés et nous sommes confinés à l'intérieur, le bateau se comportant fort bien sous pilote automatique. La pluie continue de tambouriner sur le pont ; par moment la mer est confuse car le vent tourne dans tous les sens.*

Notre position à 8 heures TU = 5° 8' Nord — 25° 21' ouest

Samedi 17 octobre — *Même type de temps bouché mais cette fois avec un vent de sud bien musclé. Au près sous trois ris et trinquette, notre bord vers l'ouest nous fait trop perdre en longitude ; il faut virer de bord et repartir vers l'est. Toute la journée nous tirons un bord dans l'est-sud-est et nous nous préparons à passer la nuit tribord amures dans un inconfort garanti dont nous avons perdu l'habitude. A ce régime, notre gain au vent est faible : au mieux, un mille par heure !*

Dimanche 18 octobre – Nous rencontrons toujours des conditions de vent de sud musclées (30 à 35 nœuds) depuis deux jours ; nous progressons au près sous deux ou trois ris et trinquette pour obtenir péniblement des vitesses de 3 à 4 nœuds dans cette mer formée pour un gain au vent quelquefois inférieur à un mille — autrement dit on tire des bords presque carrés ! — ; la mer est assez confuse avec des creux de 3 mètres ; nous avons été obligés de prolonger le contrebord au cap 120° pour éviter de trop faire de route à l'ouest. Ce matin après avoir mis à la cape pendant une petite heure pour déjeuner, faire du rangement, un peu de ménage et envoyer nos messages, nous reprenons la route directe au près, cap au 200°, en espérant que ça tiendra ainsi jusqu'au bout vers le Brésil ! Le vent mollit un peu et notre progression devrait devenir meilleure.

Notre position à 8 heures TU = 4° 05' nord – 25° 14' ouest

Lundi 19 octobre – Nous avons pu conserver la route directe vers Salvador depuis hier matin, au près, dans des vents mollissants ; durant toute la journée nous avons progressé dans de bonnes conditions remettant progressivement toute la voilure. La nuit qui a suivi fut assez calme avec une bonne progression autour de 3 à 4 nœuds. Ce matin les conditions étaient franchement bonnes et on sentait le vent adonner tout doucement au sud-est, tendance qui s'est confirmée ce soir. Il semble bien que cette fois nous avons accroché les alizés de sud-est tant attendus ! Si cela se stabilise ainsi cette nuit, nous pourrions porter dès demain matin le spi asymétrique vers l'équateur ! Aujourd'hui nous avons franchi les 1000 milles au loch depuis notre départ du Cap Vert !

Notre position à 19 heures TU = 2° 20 nord – 26° 40 ouest

Mardi 20 et Mercredi 21 octobre – Après une bonne journée et une bonne nuit de navigation dans de bonnes conditions de vent et de mer sur la route directe vers Salvador, nous venons de franchir l'équateur (la « Ligne ») qui, comme vous le savez, sépare l'hémisphère nord de l'hémisphère sud. Ce grand moment que nous attendions depuis longtemps fut fêté dignement comme il convient de le faire si nous ne voulons pas attirer la colère des dieux de la mer et des habitants des océans ! De tout temps, ce passage de l'équateur a donné lieu sur les bateaux à des divertissements mythologiques où Neptune, Amphitrite et tout le panthéon des dieux marins s'en donne à cœur joie sur le dos des braves marins bizuths entraînés dans le tourbillon des réjouissances et libations, parfois sévères et quasiment inavouables aux dires de certains !..... Nous deux, Pierre et moi, ne pouvions nous débrider dans de tels débordements ! Nous avons donc très sagement débouché — et pour cette fois on avait mis le frigo en marche — une première bouteille de Cerdon avant le passage de la Ligne. – Pourquoi du Cerdon ? Parce que les ancêtres de Pierre sont originaires de ce joli petit village du Bugey aux vingt fontaines, qui produit sur ses coteaux ce léger et délicieux vin pétillant – Une coupe de ce délicieux breuvage fut offerte aux dieux de la mer et des vents pour leur demander de nous accorder le passage dans les latitudes sud et d'y accueillir Corto et son équipage. Après quoi, une seconde bouteille fut débouchée au passage de cette Ligne mythique pour marquer notre entrée à la voile dans l'autre moitié du monde ! Et nous continuons ainsi notre route dans les alizés du sud-est qui soufflent maintenant à 20-25 nœuds et nous poussent allègrement au large vers le Brésil.

Nous avons donc franchi l'équateur ce mercredi 21 octobre 2009 à 13h 30' 35" TU (soit 15h 30' 35" au Poizat) à la longitude de 28° 23' ouest.

Mais comme me le disait mon ami Jean-François : « Un peu léger le tribut à Neptune ! Sans vouloir raconter mes campagnes j'ai subi puis vu, il y a quelques décades, des séances à peine racontables sur un bateau gris prestigieux. Mais peut-être Amphitrite a-t-elle, cette fois, joué de son droit de

censure et que vous ne nous disiez pas tout ? » L'essentiel reste que la tradition ait été respectée !

Nous descendons en direction de l'île de Fernando de Noronha où nous n'avons pas prévu de faire escale. Dommage pour le tourisme car il paraît que c'est beau !

Jeudi 22 et Vendredi 23 octobre – Nous continuons notre progression vers Salvador au large (l'allure la plus rapide du bateau) à une moyenne confortable de 6 nœuds environ et compte tenu du bon courant qui nous porte maintenant, cela fait de bonnes moyennes journalières. Hier et aujourd'hui nous avons eu deux belles journées dans les alizés de Sud-est qui soufflent à 20-25 nœuds. C'est la nuit que le temps se gâte un peu avec le passage de grains durant lesquels le vent monte à 30-35 nœuds et tourne un peu en tous sens ; il faut souvent rouler le génois et attendre sous GV seule avant de reprendre la route. La mer est un peu agitée et confuse sous ces grains. Nous sommes en train de doubler l'archipel de Fernando de Noronha que nous aurons bientôt dépassé dans la nuit. Nous passons dans l'est de ces îles à environ une centaine de milles.

Notre position à 16 heures 45 = 3° 34' Sud – 30° 39' ouest

Samedi 24 et dimanche 25 octobre – Notre progression vers Salvador se poursuit dans des conditions conformes à la légende des alizés : vent de sud-est entre 15 et 30 nœuds au grand-largue maintenant. Les changements de voilure sont fréquents, avec ou sans spi, avec ou sans ris ! Comme nous bénéficions d'un courant portant supérieur à 1 nœud, les moyennes journalières sont plutôt bonnes : hier en 24 heures nous avons engrangé 163 milles à 6,8 nœuds de moyenne dont 7,33 nœuds sur 12 heures. Les voileux pourront apprécier ! Notre arrivée est prévue mercredi ou jeudi prochains. Nous nous approchons doucement de la côte brésilienne car notre cap actuel est sensiblement parallèle à la côte. Nous rencontrons peu de vie sur notre route : un ou deux bateaux de fort tonnage (généralement des porte-conteneurs), aucun bateau de pêche, quelques oiseaux (3 sternes et un fou), quelques dauphins, et les poissons volants qui nous accompagnent toujours. Pierre a remis sa ligne à l'eau espérant prendre le dernier poisson du voyage.

Notre position dimanche à 7 heures TU = 7° 00' sud – 32° 53' ouest

Lundi 26 octobre – Notre position à 12 heures TU = 9° 23' sud – 34° 39' ouest

Nous naviguons toujours vent arrière ou grand large parallèlement à la côte du Brésil à 50 milles environ de celle-ci. Nous ne la voyons donc pas encore. Cette côte n'étant pas montagneuse ou bordée de falaises, rien ne nous indique sa présence sous le vent de notre route. Nous suivons notre progression en lisant sur la carte ces noms évocateurs de plages, de cocotiers mais aussi de grandes villes portuaires : Natal, Joao Pessoa, Cabo Branco, Punta de Pedras, Recife, Maceio, Aracaju et bientôt Salvador qui s'ouvre sur une profonde et magnifique baie (Baia de todos os Santos) que je vais découvrir. Les vents qui nous poussent, ces bons alizés, toujours présents, sont assez capricieux mais toujours plutôt forts entre 15 et 25 nœuds ; ces variations en force et direction se font sentir surtout la nuit et il n'est pas rare qu'il nous faille manœuvrer vers 1 heure ou 3 heures du matin, avec nos lampes frontales, à la lueur du phare de pont. Puis nous reprenons notre cap après avoir réglé notre nouvelle allure avec une voilure mieux adaptée au temps. Dans la journée, le vent est généralement plus stable et nos interventions sont plus rares. Le bon courant portant de 1 nœud continue toujours à nous aider.

Mardi 27 octobre – Notre position ce matin à 7 heures TU = 10° 50' sud – 36° 15' ouest

Nous continuons à nous approcher de Salvador à vive allure ; toujours au plein vent-arrière, après une nuit un peu mouvementée, nous avons repris deux ris et la mer est assez agitée. Notre vitesse est toujours élevée et nous dépassons souvent 9 nœuds sur le fond, tirés par un courant qui ne faiblit pas. Si rien ne change, nous entrerons à Salvador demain matin. La nuit dernière je n'ai pas revu l'oiseau, noir comme une corneille, qui a passé, deux nuits auparavant, plusieurs heures de repos, posé sur le panneau solaire à l'arrière du cockpit, nullement dérangé par nos va-et-vient et les flashes des lampes frontales. Cette nuit, nous avons tiré un bord au plus près de la côte jusqu'à la ligne de sonde des 30-40 mètres. Il y avait une dizaine de bateaux de pêche éparpillés sur la mer, que l'on supposait être de modestes barques car ils n'arboraient qu'un simple fanal blanc, dansant au

loin dans la houle. Mais le plus inquiétant cette nuit-là fut ce cargo — de petite taille heureusement ! — qui, alors que ses feux indiquaient qu'il allait croiser notre sillage — donc sur notre arrière — changea brusquement de cap pour faire route sur nous, sans doute dans l'intention de nous passer devant l'étrave ! À ce moment, nous n'étions pas très manœuvrant car nous venions d'empanner ; le génois était roulé et la dérive entièrement remontée ; il fallut alors faire appel au moteur, qui démarra au quart de tour, pour nous aider à virer et échapper à une éventuelle collision. Bien sûr, et nous le savons bien, ces risques augmentent lorsque l'on approche des côtes et donc des ports et il faut savoir veiller pour anticiper. CQFD ! Nous redoublerons d'attention pour notre toute dernière nuit, la prochaine, à l'approche du port de Salvador. Sinon, une avarie mineure est survenue sur du bon matériel éprouvé : la rupture, dans un coup de rappel de la bôme au vent arrière, du palan de hale-bas de bôme. Vite réparée, ce bris de matériel, n'a pas entravé notre progression et n'a pas eu de conséquences fâcheuses.

Mercredi 28 octobre – Après vingt jours de mer, pour traverser l'Atlantique, voilà donc Corto pointant son étrave vers la côte brésilienne, but ultime de notre voyage maritime. Pour cette dernière matinée, le vent nous a gratifié de bonnes conditions pour tenir nos prévisions. A part un peu de moteur, nous avons fait voile jusqu'à l'entrée de la « Baie de Tous les Saints » en découvrant progressivement, sortant de la brume laiteuse matinale, un trait de côte planté d'innombrables buildings émergeant de la grisaille nuageuse et qui soulignent, d'un coup, l'importance de la cité historique de Salvador (trois millions d'habitants) sur laquelle nous abordons avec notre frêle esquif. Instant magique que chacun de nous apprécie en silence avant de se laisser aller à une bruyante congratulation réciproque, ponctuée par le départ du bouchon d'une bouteille de Cerdon. Puis le verre à la main et dans la liesse générale, nous appelons nos chéries respectives grâce aux bons soins du téléphone satellitaire pour les rassurer : « bien arrivés à Salvador, au Brésil.... Tout va bien ! » Quelques phrases laconiques comme si nous étions partis tirer quelques bords pendant le week-end. Et tout en procédant aux manœuvres et préparatifs habituels d'une arrivée au port, Pierre me commente le paysage qu'il reconnaît.

*Le **Brésil**, est le pays le plus vaste et le plus peuplé d'Amérique latine. Avec une superficie de 8.547.400 km² et une population de 191.043.661 habitants, c'est aussi le cinquième pays du monde par la superficie et par le nombre d'habitants. En 2008, le Brésil est la onzième puissance économique mondiale avec un PIB de 1.572.839 Milliards de US\$, juste derrière l'Espagne soit 2,42 % du PIB mondial. Il couvre la moitié du territoire de l'Amérique du Sud, partageant des frontières avec tous les pays du subcontinent à l'exception du Chili et de l'Équateur.*

Colonie prospère de la couronne portugaise durant plusieurs siècles, le pays est aujourd'hui le seul héritage du Portugal en terre américaine et qui se manifeste principalement par la culture et la langue officielle, le portugais.

Le Brésil possède des caractéristiques communes avec la plupart des autres pays d'Amérique du Sud : c'est un pays en majorité catholique, la densité humaine moyenne est assez faible et la population est fortement urbanisée (à 84 %).

République fédérale et libérale, le Brésil présente de forts contrastes géographiques et sociologiques. Alors qu'une grande partie du territoire est couvert par la forêt amazonienne pratiquement vide d'êtres humains, la côte sud-est abrite les mégapoles de São Paulo et Rio de Janeiro. Les inégalités économiques sont parmi les plus élevées du monde

En 1500, Pedro Alvares Cabral découvrit les côtes brésiliennes et, revenant au Portugal, annonça avoir découvert de nouveaux territoires. Selon le traité de Tordesillas, signé en 1494, sous l'égide du pape Alexandre VI, toutes les terres nouvellement découvertes situées à plus de 370 lieues à l'ouest du Cap Vert allaient à l'Espagne, et les autres étaient attribuées au Portugal. Ce qui constitue aujourd'hui la moitié est du Brésil revenait ainsi au Portugal.

Des navigateurs retournèrent au Brésil et en rapportèrent le « bois de Brésil », bois de couleur braise qu'ils achetaient aux Indiens, et auquel le Brésil doit son nom actuel. Toutefois, l'entreprise de colonisation ne débuta réellement que dans les années 1530, sous le règne de Jean III. La canne à sucre y fut introduite et constitua la principale richesse commerciale du Brésil jusqu'au début du XVIII^e siècle.

Durant l'été 1554, Nicolas Durand de Villegagnon visita secrètement la région côtière du Cabo Frio, où ses compatriotes se cachaient habituellement. Là, il obtint des informations de grande importance

auprès des Indiens Tamoios, s'informant des habitudes des Portugais sur ce littoral et récoltant les données nécessaires à une future expédition en vue de fonder un établissement colonial. Le site choisi se situait près de deux cents kilomètres au sud : la baie de Guanabara, que les Portugais évitaient en raison de l'hostilité des indigènes de cette région. Le projet était de transformer cette zone en une puissante base militaire et navale, depuis laquelle la Couronne française pourrait tenter de contrôler le commerce avec les Indes occidentales. Ce fut le début de la « France antarctique », nom donné à l'éphémère colonie française, qui occupa la baie de Rio de Janeiro, de 1555 à 1567, et fut finalement éliminée par l'arrivée de renforts portugais. En réponse aux autres tentatives françaises de conquête territoriale au Brésil, dont la France équinoxiale près de São Luís (Maranhão) entre 1612 et 1615, la Couronne portugaise décida d'intensifier la colonisation du Brésil et d'améliorer son statut.

Le Brésil commença à se développer économiquement, l'exploitation de la population indienne locale n'était plus suffisante pour la production sucrière, et en 1550, les premiers esclaves furent importés d'Afrique. La traite négrière dura jusqu'au milieu du XIX^e siècle : le Brésil est le pays qui a reçu le plus d'esclaves noirs, avec environ 5,5 millions d'Africains déportés du XVI^e siècle aux années 1850, soit 40 % du total. Les esclaves furent principalement importés par des trafiquants britanniques et français.

En 1807, Napoléon envahit le Portugal et son régent Jean VI s'embarqua pour le Brésil pour s'installer à Rio. Lorsqu'il quitta l'Amérique, en 1821 seulement, il laissa son fils Dom Pedro. Les Cortes cependant voulurent ramener le Brésil au rang de simple colonie et rappelèrent Dom Pedro au Portugal. Soutenu par la population brésilienne, il refusa de retourner en Europe, proclama l'indépendance du Brésil, et en fut déclaré empereur en 1823. En 1825, le Portugal reconnut l'indépendance brésilienne. En 1831 pourtant, Pierre I^{er}, très contesté, dut abdiquer. Il transmit le pouvoir à son fils Pierre II, alors âgé de six ans. Pierre II fut déclaré majeur en 1840.

Sous le règne de Pierre II, le Brésil connut un début de modernisation et d'industrialisation. L'esclavage fut aboli, mais plus tardivement que dans les pays européens puisqu'il était totalement supprimé en 1888.

En 1889, l'armée renversa l'empereur et la République fut proclamée. Mais le pays ne devint pas une démocratie: il était dirigé par de riches propriétaires et des élus locaux, les coronels, jusqu'à la Grande Dépression de 1929.

Le 4 octobre 1930, Getúlio Vargas devint président après un coup d'État. Il resta au pouvoir jusqu'en 1945. En 1942, suite à des attaques venant de sous-marins allemands, le pays prit part à la Seconde Guerre mondiale. En 1945, Vargas dut démissionner et le Brésil connut une vingtaine d'années de démocratie.

À partir de 1964, le Brésil connut, comme d'autres pays d'Amérique latine, une dictature militaire de droite. Dans les années 1970, le gouvernement brésilien participa à l'opération Condor, vaste plan de coordination entre les dictatures militaires latino-américaines, voulant lutter dans tout le continent contre les opposants aux régimes. On compte, un grand nombre de groupes révolutionnaires qui, dès 1964, ont organisé la résistance contre le pouvoir militaire. La plupart d'entre eux ont pris forme dans les milieux étudiants, dont le MR-8, plutôt basé à Rio de Janeiro, ou l'ALN (Action de libération nationale), basée à São Paulo.

En 1985, Tancredo Neves fut élu à la présidence, mais décéda avant son entrée en fonction. C'est alors José Sarney qui devint président. La démocratie s'installa dans un contexte économique et financier difficile.

Le 27 octobre 2002, l'ancien syndicaliste Luiz Inácio Lula da Silva remporta l'élection présidentielle. Il fut réélu le 28 octobre 2006. Il est le premier président socialiste du Brésil.

Le Brésil est une république fédérative présidentielle, composée de vingt-six États et d'un district fédéral. Sa Constitution a été adoptée en 1988. Le président est élu pour un mandat de quatre ans, et peut être réélu une seule fois. (Wikipédia)

La côte continue de défiler, de plus en plus proche. Je la contemple, émerveillé par la découverte de cette nouvelle terre. Dans une étrange vision à l'exotisme surréaliste, je découvre Salvador comme une immense mégapole en plein développement dont le front de mer n'est qu'une impressionnante succession de tours de 30 à 50 étages, parsemée de grues de construction, s'étendant sur des kilomètres au pied de vastes plages animées, bordées de cocotiers ! Cette première impression me restera, gravée ; c'est elle que je rapporterai en Europe, en France, et que je ferai partager : un

jaillissement de vitalité dans un pays immense, gâté par la nature. Avoir vingt ou trente ans et tout son temps pour sillonner et découvrir le Brésil : un rêve !

Corto est enfin amarré dans le port de Salvador au Brésil, depuis midi, heure locale brésilienne (4 heures de moins qu'en France). Lorsque nous sommes entrés dans ce port au fond duquel se trouve une marina, nous comprenons vite qu'il nous sera impossible de trouver une place au ponton car il y a les 80 bateaux de la Mini-transat (course en solitaire sur de petits bateaux de 6,50 m) qui, parti de La Rochelle début septembre, arrivent à Salvador dans ces jours après avoir fait une escale de dix jours à Madère). Tous ces coureurs sont essentiellement des jeunes dont la moyenne d'âge est de 30 ans. Nous avisons donc une bouée de corps-mort libre et nous nous y amarrons en espérant que l'on ne nous délogera pas trop tôt !

L'après-midi décontracté est aussi consacré aux formalités d'entrée, non sans avoir fait une première halte dans un restaurant dont Pierre me vantait la cuisine depuis des semaines. Après la fameuse « caïpirinha » en apéritif (punch à la cachaça (rhum) et au citron vert), nous avons dégusté une « moqueca de poisson », genre de tajine de poisson aux saveurs exotiques prononcées. Il nous fallait bien cela avant d'affronter le dédale des bureaux de l'administration. Nous terminerons cette épuisante balade en buvant le lait frais d'une noix de coco, directement dans sa coquille, proposée par de petits vendeurs sur le trottoir. Pour les jours qui viennent, notre programme va tourner autour de la mise en hivernage du bateau avant de rentrer à la maison vers le 5 novembre. Le soir, à la nuit tombée, nous avons la surprise de voir venir à couple un zodiac piloté par un sympathique brésilien du nom de Sandoval, parlant un assez bon français. C'est le propriétaire de la marina privée Pier-Salvador, située au fond de la Baie-de-Tous-les-Saints que Pierre a contacté par internet, en France, avant notre départ, pour obtenir conditions et tarif en vue d'y laisser Corto à l'hivernage. Comment a-t-il su que nous étions arrivés ? Nous l'apprendrons plus tard : Amélia, la Belle-Sœur de Pierre a tout arrangé avec son mari ! Son réseau privé de renseignements fonctionne à merveille ! Rendez-vous est pris pour demain matin ; nous irons visiter sa marina et passer accord si Pierre est satisfait de l'offre proposée.

Tableau de marche de Corto tout au long de ce voyage :

- Total des milles pour la traversée de l'Atlantique Cap Vert – Salvador = 2046 au loch
- Total des milles effectués depuis le départ de Binic = 4654 au loch
- Total des heures effectuées au moteur = 98 heures au compteur, soit 400 milles environ sur le total de 4654 du voyage, y compris toutes les manœuvres de port, entrées et sorties.
- Vitesse moyenne sur la route de Port-Tudy (Groix) à Salvador (Brésil) = 4,8 noeuds

Jeudi 29 octobre – Au port, Pierre a obtenu de bons renseignements sur la marina de Pier-Salvador (prix, situation, sécurité, services). A l'heure dite, Sandoval nous attend ; il nous emmène en voiture au fond de la baie de Salvador dans le quartier ancien de Ribeira, là où est implantée sa marina. Nous découvrons des infrastructures accueillantes tout à fait satisfaisantes pour nos besoins (bureaux, ateliers, magasin d'accastillage, restaurant...) et des pontons bien abrités, le tout servi par un personnel sympathique. Nous obtenons l'assurance que la marina est fermée et gardée jour et nuit ainsi que nous le constaterons par la suite, avec gardien et chiens. (c'est partout comme cela au Brésil, ça ne rigole pas !) (Allez voir le site de la marina : www.piersalvador.com.br). Notre impression est bonne ; Pierre donne donc son accord pour y laisser Corto de novembre 2009 à mars 2010. Demain, nous procéderons au convoyage du bateau vers la marina. Pour l'heure, nous déjeunons au restaurant de la marina, animé par de souriantes serveuses métisses. C'est là que je découvre la curieuse, mais pratique coutume du paiement de la nourriture au poids ! Vous remplissez votre assiette de la nourriture qui vous plait, vous passez en caisse pour peser et payer ! Ensuite nous rentrons au port pour terminer les formalités d'entrée. Dans la chaleur ambiante nous nous traînons de bureaux en bureaux ! Puis c'est la rencontre tant attendue avec la famille Moraes. Amélia et Sami nous emmènent chez eux, un joli appartement spacieux proche de la mer où ils habitent avec leurs deux enfants : Clarissa, 12 ans et Davi, 17 ans. Amélia a voulu honorer

affectueusement son beau-frère en lui préparant son régal : un « bolo de bananas », traduisez : un délicieux gâteau à la banane dont il ne restera pas grand-chose après notre passage ! Amélia nous en préparera deux autres durant notre court séjour que nous engloutirons sans vergogne, arrosés de rafraîchissants jus de fruits exotiques.

Vendredi 30 octobre — Comme convenu, après une nuit à bord, nous quittons notre mouillage au matin pour regagner la marina de Pier-Salvador où Sandoval nous attend avec son équipe. Vent dans le nez, sous des grains assez frais, nous progressons au moteur vers le fond de la Baie de Tous les Saints à la recherche de la bouée qui balise le chenal que nous devons embouquer. Les sondes étant faibles, on nous a bien recommandé de rester dans le chenal. En virant cette fameuse bouée, une méchante rafale de travers soulève littéralement comme un ballon notre annexe pneumatique qui était pourtant retournée sur la plage avant de Corto et bien coincée par le bas étai. Il nous a fallu trois passages et quelques sueurs froides pour la récupérer tant la violence du vent sous le grain la faisait dériver à vive allure vers les hauts fonds de la côte de plus en plus proches. A bon entendeur, salut : « un coincement ne vaut pas un bon amarrage » ; qu'on se le dise !

A notre arrivée à la marina, Sandoval et son chef ponton Mauricio nous attendent pour nous assister dans la prise du mouillage tant le vent reste soutenu. Une fois Corto amarré, nous commençons son désarmement ; c'est-à-dire démonter et rentrer dans les coffres tout ce qui peut être détérioré, voire volé (les UV du soleil, notamment, sont les ennemis du gréement courant, des voiles et des tauds). Après quoi, nous passons une bonne soirée dans un petit restaurant typique au bord de la plage, rafraîchis par la brise du large qui a molli et nous baigne maintenant de sa douceur. En rentrant à bord nous pûmes tester l'efficacité du système de sécurité de la marina : gardien, chiens, palissade, tout fonctionnait comme annoncé pour nous donner confiance et nous permettre de repartir en France sans inquiétude.

Samedi 31 octobre — Après une nuit à bord sans incidents, si ce n'est que pour aller aux toilettes il me fallut réveiller le gardien pour qu'il vienne enfermer les chiens qui me prenaient pour un maraudeur, nous reprîmes le désarmement de Corto ; le grand morceau de bravoure, étant le changement de la pompe des « chiottes » qui, après son obstruction à Porto, donnait de plus en plus de signes de fatigue. Coup de chance, nous en avons trouver une identique à la nôtre dans le magasin d'accastillage de Sandoval ! Cette « partie de plaisir », dont Pierre s'acquitta avec une bravoure et un courage de combattant, porté par les vivats de tout l'équipage, lui prit toute la matinée pour obtenir l'étanchéité parfaite nécessaire au bon fonctionnement de cet engin.

Une autre réparation importante s'avérait indispensable sur le « lazy-bag ». Ce sac, enfilé sur la bôme et fermé par un zip sert à stocker la grand-voile lorsqu'elle est amenée. J'avais procédé à deux reprises à des réparations de fortune provisoires, mais il était temps de régler le problème par une intervention professionnelle sérieuse. Encore un nouveau coup de chance ! A la marina, nous faisons la connaissance d'un jeune français arrivé au Brésil en solitaire sur son petit bateau. Avec son amie brésilienne, ils ont monté un petit atelier de voilerie et nous proposent de faire la réparation dans la journée pour un prix avantageux. Marché conclu pour le résultat attendu ; un travail propre à nous rendre sereins ! Le soir nous surprend ; nous sommes prêts ; Sami vient nous chercher pour quelques jours de détente et de découverte de la vie brésilienne en famille.

Du dimanche 1^{er} novembre au mardi 3 novembre — Sous le regard des poupées Barbie de sa collection, nous investissons la chambre que Clarissa nous a généreusement cédée. Tout doucement nous reprenons les habitudes et le rythme d'une vie classique de terriens, sans souci des quarts, de la météo, des prises de ris et autres changements de voilure, sans interrogation sur la meilleure stratégie de route à suivre. Nous nous laissons bercer par la paisible atmosphère familiale et prendre en charge par une sollicitude affectueuse de tous les instants. Sami, qui est en congé, est notre mentor ; il nous véhicule dans cette immense ville tentaculaire avec une dextérité de conduite impressionnante, sillonnant tantôt des quartiers résidentiels aux tours vertigineuses, ponctués de magnifiques centres commerciaux gorgés de biens de consommation étalés dans des magasins de luxe et dont les brésiliens raffolent à la mesure de leurs aspirations et de leur développement, tantôt

des quartiers pauvres de banlieue dont les petits immeubles s'empilent comme les cubes hétéroclites d'un jeu d'enfants. Mais je ne ferai qu'apercevoir les signes d'une précarité criante. A l'évidence je remarque aussi le clivage de la population, non pas raciste mais racial. Grâce aux nombreuses conversations que j'ai eu à bord avec Pierre qui a vécu plusieurs mois à Salvador et à mes propres observations, un schéma simple d'organisation sociale me saute aux yeux : les blancs détiennent en majorité les postes à responsabilité et les leviers du pouvoir alors que les emplois de services sont occupés par les noirs issus de l'esclavage, moins bien formés et confrontés à davantage de précarité. Combien de générations faudra-t-il à ces populations pour prendre l'ascenseur social et gommer autant de disparités ? Là réside sans doute le véritable enjeu des années à venir ; un véritable challenge socioéconomique pour le Brésil. Et nous n'étions qu'à Salvador ; qu'en est-il dans les 22 autres états brésiliens ?

Maintenant que le bateau est à l'abri et en sécurité dans la marina, il faut encore faire des démarches administratives à la douane pour être en règle en vue de le laisser plusieurs mois au Brésil ; Pierre, heureusement aidé de Sandoval et surtout grâce à la présence à ses côtés d'Amélia, a passé encore plusieurs heures dans les bureaux pour obtenir les bons coups de tampon. Cette corvée terminée, nous prenons du bon temps pour visiter le fameux site du Pelourinho auquel on accède par un ascenseur (l'Elevador Lacerda de 1873), ou un funiculaire. Un autre lieu qui vaut le détour : le « Mercado Modelo » ; ce vaste marché couvert sur le port rassemble d'innombrables boutiques très colorées où est proposée toute la production locale d'objets d'artisanat. Pour faire ses cadeaux il n'y a que l'embarras du choix !

*Salvador capitale de l'État de Bahia est située sur une péninsule au bord de l'océan Atlantique au nord-est du pays. L'agglomération comptait plus de 3 200 000 habitants en 2009. Sa dénomination exacte est **São Salvador da Bahia de Todos os Santos**, « Saint Sauveur de la Baie de Tous les Saints ». Elle est située au bord de la baie du même nom. C'est le port principal de la région Recôncavo Baiano. Bahia la Noire, le plus beau fleuron du Brésil colonial, grandit, se transforme, se modernise. Sans pour autant perdre son âme : le charme et les rythmes qui l'ont rendue célèbre. Première capitale du Brésil de 1548 à 1763, Salvador de Bahia a été un point de convergence des cultures européennes, africaines et amérindiennes. La colonie est fondée en 1549 par Tomé de Sousa et devient rapidement un centre de la culture de la canne à sucre. Le besoin de main d'œuvre et sa proximité avec les côtes africaines en font une plaque tournante de l'esclavage d'Africains. Les Hollandais capturent et pillent la ville en mai 1624 ; elle est reprise par les Portugais en avril de l'année suivante. Salvador de Bahia est la capitale du Brésil jusqu'en 1763. S'étant révoltée, elle est prise d'assaut par les troupes portugaises en 1822, pour être libérée officiellement le 2 juillet 1823.*

En 1948, la ville compte 340 000 habitants. Dans les années 1990, le quartier historique du Pelourinho (« petit pilori » car c'est là que les esclaves étaient punis) est nettoyé et restauré. Il est inscrit par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'Humanité. C'est un quartier très populaire. Le musicien Gilberto Gil y est né, et c'est là que se trouve la maison de Jorge Amado, le plus fameux des écrivains bahianais, chantre de Salvador. La ville a pu préserver de nombreux exemples exceptionnels d'architecture Renaissance. Les maisons polychromes aux couleurs vives, souvent ornées de décorations en stuc de grande qualité, sont une des caractéristiques de la vieille ville. La majorité de la population comporte une ascendance africaine, ce qui lui vaut le surnom de Rome noire avec une culture africaine marquée. Dans les environs proches, les plages magnifiques attirent les touristes. Depuis le milieu des années 90, le littoral Nord a été ouvert au tourisme grâce à la création d'une route côtière (route du coco), et l'accroissement des constructions, village touristiques et "resorts" y est très important. A cause de la traite des esclaves, l'antique cité portugaise d'Amérique du Sud est devenue un creuset où se retrouvent des gens d'origines ethniques différentes mais de pays proches. Il y a du méditerranéen et de l'africain à la fois dans la cohue de la vieille ville ainsi que, bien sûr, dans la singulière beauté de ce peuple de sang-mêlé. D'après les Bahianais, Salvador est réputée moins dangereuse que les villes du sud (Rio et São Paulo). Pour les gens de ces villes en revanche, les Bahianais ont la réputation de se consacrer essentiellement à faire la fête. Brusquement tirée de sa somnolence, la ville de Salvador avance à marches forcées vers le modernisme. On y parle que de nouvelles usines, de chaînes de montage, et les gens des campagnes y affluent par milliers. Les gratte-ciels poussent comme des champignons et menacent les quartiers

anciens. Sans doute s'efforcera-t-on de sauver un patrimoine culturel d'une valeur inestimable, surtout ces superbes églises de l'époque coloniale. Mais des pans entiers de la vieille cité vont disparaître : entre autres, les maisons sur pilotis, pittoresques mais passablement insalubres.
(Wikipédia)

Sami et Amélia s'ingénient à nous faire découvrir également les spécialités de la cuisine bahianaise à la table familiale et dans quelques petits restaurants typiques. Après le bolo de bananas dont je vous ai déjà parlé, la Carne de sol, viande de bœuf salée et boucanée ; la Moqueca de camarão (crevettes) ou de peixe (poisson) ; la Farofa, farine de manioc servie en accompagnement de nombreux plats ; le Feijoada, mets national du Brésil à base de haricots, semblable au cassoulet français. Quand Amélia travaille, c'est Simone, la jeune « bonne » noire, vraiment intégrée à la famille qui prend la relève à la maison pour les travaux domestiques.

Mercredi 4 novembre — Nos billets d'avion sont pris pour ce soir à 20 heures sur le vol direct Salvador-Francfort de la compagnie allemande Condor. Dernière journée dans la tiédeur brésilienne ; nous nous apprêtons à retrouver la froideur de l'hiver dans l'hémisphère nord. Nous allons à la plage pour un dernier bain de mer avant de boucler nos sacs en faisant attention à ne pas dépasser le poids limite des 20 kg au-delà desquels il faut s'acquitter d'un surcoût assez élevé, donc dissuasif. Chacun de nous a logiquement laissé à bord de Corto des effets personnels en vue de les retrouver dans quelques mois pour la poursuite du voyage vers les Antilles. Je garderai en bagage à main mon ordinateur dans mon sac à dos et mon sextant dans sa boîte en bois. Voilà un objet qui intriguera beaucoup les responsables du contrôle. Ultime gentillesse : pour sa dernière course avec nous, Sami nous conduit à l'aéroport par la route des cocotiers qui longe les plages du bord de mer, histoire d'attiser en nous le désir de revenir à Salvador au plus vite !

Le rideau se baisse sur le premier acte du voyage-de-Corto-au-Brésil. Déchirés entre l'envie de rester naviguer et le désir de retrouver nos familles respectives, nous embarquons à l'heure prévue dans un Boeing qui, paradoxalement, va nous faire faire à l'envers et en 10 heures le voyage que nous avons mis 70 jours à accomplir. En passant à travers les turbulences du pot-au-noir, nous avons une pensée émue pour les 228 disparus du vol Air-France A 447, six mois plus tôt.

A Francfort, Pierre et moi nous nous séparons pour la première fois depuis bientôt trois mois ; Pierre regagne Tours via Paris et moi, direction Genève où m'attendent Jeannine et Hélène dont le ventre commence à s'arrondir de son futur bébé.

Hé ! Yves ! Réveille-toi ! C'est fini les vacances à la mer !

A Genève, je retrouve l'humidité d'une pluie froide qui annonce le début de notre hiver.



Même avec trois GPS et deux ordinateurs à bord, il vaut mieux rester copain avec les astres !



Le petit vin pétillant de Cerdon convient tout à fait pour fêter les grands événements