

LA BALADE DE MERLIN (feuillet n°11)

Les feuillets précédents :

- Feuille 1 : Aout / Septembre 2015 : France / Madère
- Feuille 2 : Octobre / Décembre 2015 : Madère / Ilhabella Brésil
- Feuille 3 : Janvier / Avril 2016 : Sao Paulo, Rio et son carnaval, la baie de Paraty, Iguassu, Itaipu
- Feuille 4 : n'existe pas (oubli volontaire pour tromper l'ennemi !)
- Feuille 5 : Novembre / Décembre 2016 : Paraty
- Feuille 6 : Janvier / Avril 2017 : descente vers le Sud, Uruguay, Argentine, Chili ; Salta, Atacama, Antofagasta, Valparaiso
- Feuille 7 : Novembre / Décembre 2017 : le grand Sud ; Puerto Montt à O'Higgins par la route, Puerto Montt à Puerto Natales par le ferry Evangelista, Ushuaia, péninsule de Valdez
- Feuille 8 : Janvier / Avril 2018 : le Sud du Brésil, Itajai, Paraty
- Feuille 9 : Novembre / Janvier 2019 : remontée vers le Nord ; Guarujá, Paraty, Vitória, Salvador de Bahia, Jacaré
- Feuille 10 : Février / Avril 2019 : Manaus, l'Amazonie en bateau, Tabatinga, La Colombie, Bogotá, Medellín, Carthagène, le Costa Rica

31 Octobre 2019 : Les premiers frimas sont annoncés par les prévisionnistes météo sur la France, il est temps que les migrateurs s'envolent vers des contrées plus accueillantes.

1^{er} Novembre : la petite centaine de kilos de bagages est prête ; nous avons eu la chance de retrouver Stéphane, Marie-Astrid et Swift pendant ce week-end de toussaint, et donc de profiter d'un chauffeur personnel pour nous mener à l'aéroport. C'est parti pour Lisbonne, puis Recife.

2 Novembre : atterrissage vers 21H 30 locales à Recife, la nuit est installée depuis plusieurs heures. Plutôt que prendre une chambre d'hôtel, puis le bus de grande ligne, puis le train, puis la marche à pieds, nous profitons d'un taxi qui couvrira les 150 kilomètres en deux heures pour la modique somme de 68€ (300 Réals), soit à peine plus que le taxi entre l'aéroport de Mérignac et la maison de Saint-Aubin, distantes de 15 kilomètres. Cherchez l'erreur.



Le remontage de l'étai neuf avec l'enrouleur de génois. Je vous salue bien bas...



L'embout supérieur de l'étai des 12 derniers mois), changement des bagues du tube de jaumière (des bagues neuves en plastique « POM » fabriquées en France étaient dans les valises) pour diminuer le jeu du gouvernail suspendu, antifouling, nettoyage général... Et un beau passeport brésilien tout neuf pour Isabelle.



Le changement des bagues du tube de jaumière n'est à coup sûr pas une opération courante à Jacaré.

Étape 1 : relever la poupe sur la remorque hydraulique pour disposer des 2,50 mètres de la hauteur du safran et de son axe sous le bateau ; ce brave safran doit peser une petite centaine de kilos.

Étape 2 : sortir le boulon de supportage et le safran descend tout seul, maintenu par l'équipe de Attilio (le spécialiste des manutentions et autres travaux techniques)

Étape 3 : sortir les bagues usées ; entre 3 et 4 centimètres de jeu au pied du safran, ça fait suffisamment de jeu pour que l'eau remonte entre bagues et arbre quand le bateau va vite ; au marteau, à la perceuse, à la scie vibrante, au ciseau à bois... extraire cette première bague de 20 centimètres de long emmanchée depuis 1982 dans un tube d'inox est un casse-tête ; la seconde bague, de seulement 5 centimètres de long, sortira sans problème.

Étape 4 : nettoyer l'intérieur du tube de jaumière : l'outil, c'est un cylindre de bois de quelques millimètres plus faible que le diamètre à nettoyer ; le cylindre (fabrication maison, bien entendu) est monté à l'extrémité d'une des tiges filetées du bord, ordinairement employées sur mes arrache-moyeux.

Retrouvailles de Merlin ; il n'a bougé que de quelques mètres, pour les besoins du chantier de peinture du mur le long duquel il est posé.

Quelques dizaines de fourmis mortes sont dispersées à l'intérieur, elles n'ont pas apprécié la quinzaine de pièges empoisonnés que j'avais installés juste avant de partir. Pas de cafard non plus, les pièges spécifiques cafards ont du les calmer. Le plus curieux est l'état de dégradation avancée de toutes les piles électriques en service dans les lampes portables et autres petits dispositifs électriques ; elles se sont toutes ouvertes et ont toutes fui une espèce de gel alcalin.

On passera rapidement sur les travaux préalables à la remise à flot : changement de l'étai qui révélera avoir trois brins rompus à l'intérieur du sertissage supérieur (tous les autres haubans ont été changé au cours



La remorque en position dépose du safran.

A gauche : de belles bagues toutes neuves.

Ci-dessous : on comprend mieux pourquoi il faut de la refuite !



La paroi du cylindre est ensuite couverte de papier de verre et mise en rotation avec ma super perceuse à basse vitesse. Pour ajuster le diamètre de travail, il suffit de rajouter une épaisseur de papier de verre sur le mandrin. Il convient alors de promener l'outil de haut en bas pour nettoyer tout le tube ; le couple (donc le bruit de la machine) étant proportionnel au serrage de l'outil dans le tube, l'alésage est considéré correct dès lors que le bruit et le couple sont réguliers de haut en bas. On s'arrête quand la bague neuve entre « juste pour juste », c'est à dire qu'elle pénètre de quelques centimètres en poussant franchement.

Etape 5 : Entrer les bagues neuves. Je suis allé porter les bagues neuves à la cuisine du restaurant, où j'ai demandé à Nicolas de les mettre au congélateur. Une heure plus tard, elles étaient à -18°, le bateau étant à +30°, le jeu disponible est alors environ de trois dixièmes de millimètres ; il suffit alors de pousser les bagues dans leur tube à la main et sans aucun effort, les retenir pour qu'elles ne redescendent pas sous leur propre poids, et le tour est joué. La tête de Nicolas quand je lui ai demandé de congeler mes bagues...

Etape 6 : rentrer le safran. Il s'avèrera que la bague est un peu plus serrée que prévu, l'axe du safran éprouvant de réelles difficultés à reprendre sa place. Qu'à cela ne tienne, nous l'avons redescendu, j'ai refabriqué un outil bois/papier de verre et j'ai ajusté le diamètre intérieur de la bague. Le second essai sera le bon. La suite montrera que la rotation est libre, que le jeu en bas du safran n'est pas détectable à la main, et que plus aucune entrée d'eau ne passe par cet endroit.

Scènes de vie locale : les passagers du train passent par les rails pour éviter de payer le billet (35 centimes d'Euro)



Le train arrive avec son joli panache de fumée



Déjeuner pour 10 Réals ; 2,50 Euros, buffet à gogo



Jésus est un ami fiable (Joao Passoa)



Le marché de Cabedelo ; des couleurs et des saveurs



Chassez la nature, elle revient au galop !

Autre truc à destination des navigateurs voileux gourmets : comment économiser l'électricité nécessaire au groupe frigo ?

J'ai pu constater au cours de ces dernières années que, pour une température extérieure donnée (par exemple 30 °C) et pour un réglage de thermostat fixe (par exemple au minimum, suffisant pour faire des glaçons) le compresseur du réfrigérateur fonctionne d'autant plus longtemps à chaque cycle que la tension de la batterie est faible ; en dessous de 11,5V à peu près, le groupe fonctionne mais ne s'arrête quasiment jamais.

L'an dernier, j'avais déjà apporté une bonne amélioration en rajoutant trois petits ventilateurs afin de mieux refroidir le condenseur.

On me rétorquera qu'avec une batterie bien chargée et des câbles de forte section pour alimenter le frigo, plus de problème... Mais les câbles sont en place (2,5 mm² pour 3 ampères de consommation, résistance de toute la ligne environ 1,5 Ohms) et la batterie se recharge avec des panneaux solaires (300W) et une éolienne (100W) ; hors de question de faire des heures de moteur pour les glaçons du whisky ! Et sous les tropiques, par exemple dans le centre du Brésil, le ciel est parfois couvert pendant des semaines, tandis que le vent est nul (sauf pendant les orages où il peut monter à plus de 40 nœuds, bien sûr).

J'ai donc choisi d'intercaler entre les câbles d'alimentation et le compresseur une petite platine électronique de capacité 5 ampères (Régulateur BOOST réglable 4-25V , Step-Up), qui stabilise sa sortie à une tension réglée par un potentiomètre, et qui s'alimente entre 5V et 20V.

Réglée à 13V, tension d'une batterie bien pleine, elle reçoit environ 3 Ampères de la batterie et fournit environ 2,7 Ampères au compresseur, lequel fonctionne maintenant très bien, sur des intervalles actifs courts et une fréquence beaucoup plus faible qu'avant ; et en plus du frigo plus froid qu'avant, la batterie reste bien chargée. Avis aux amateurs de glaçons !!!

(Pour avis, ce genre de bidouilles pourrait faire l'objet d'un travail intéressant en BTS...)



13 Novembre : remise à l'eau de Merlin, un moment toujours émouvant. Viendront la remise à poste des voiles, des manœuvres courantes, l'avitaillement en prévision des quelques 2200 milles à voguer avec l'objectif d'être à la Martinique autour du 15 Décembre, afin de recevoir pour les fêtes de fin d'année Stéphane et Marie-Astrid mais sans Swift (la tradition maritime veut que les animaux à grandes oreilles soient proscrits des équipages, il est dit qu'ils portent malheur ; comme les curés qu'il convient de jeter par-dessus bord en cas de tempête, dit-on).

Dîner des équipages la veille du départ

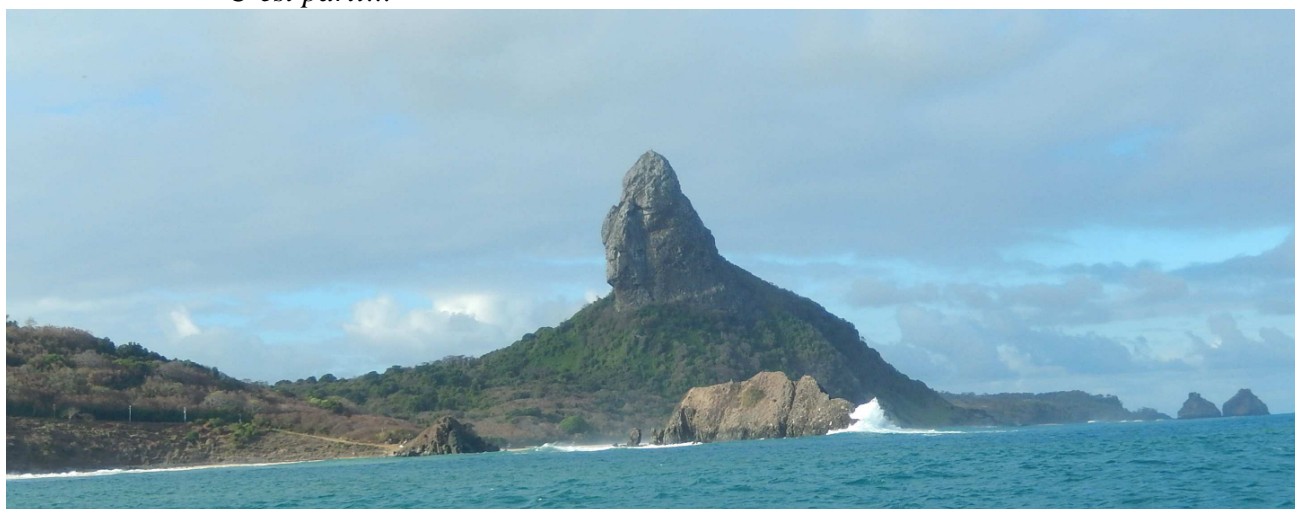
21 Novembre : c'est le départ. Grande tournée d'adieux aux permanents de la marina et aux voileux de passage avec lesquels nous avons sympathisé au cours de ces quelques semaines (deux couples, Stecia et Thierry sur Vive la Vie qui continuent leur croisière musicale, Jean-Pierre et Carole sur leur Trismus37, et quatre solitaires, dont Guillaume le plaquiste qui navigue depuis dix ans sur Touareg et que nous devrions retrouver avec sa copine réunionnaise (qui le rejoindra) au Marin).



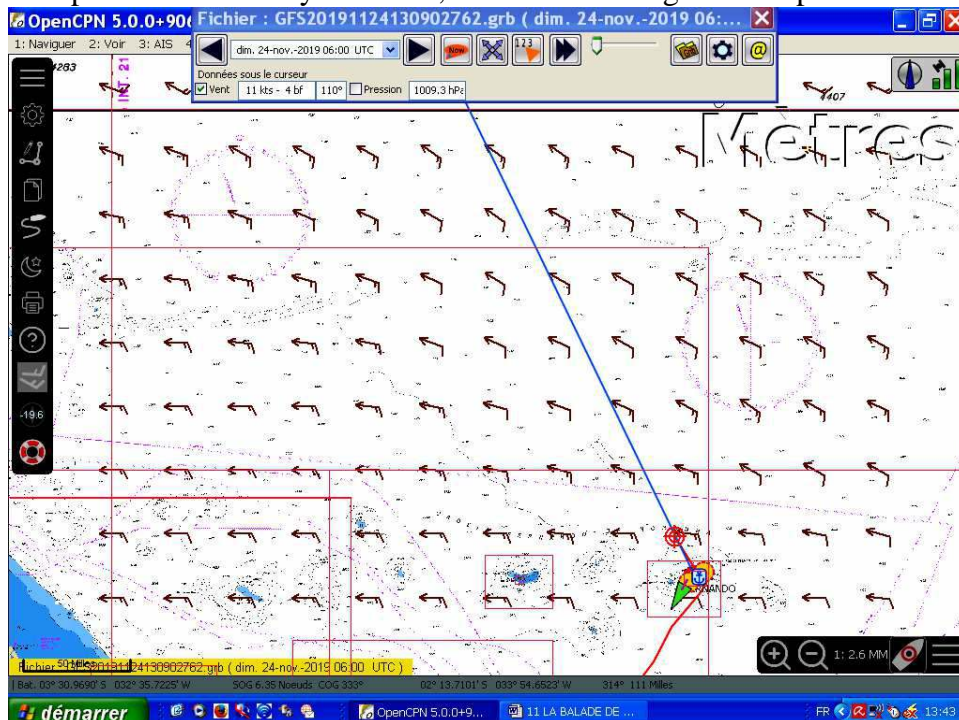
C'est parti...

Vent de Sud-Est 15 à 20 nœuds, deux ris dans la GV et trois tours sur le génois, Merlin marche régulièrement à 6,5 nœuds vers l'île de Fernando de Noronha, réserve naturelle d'une beauté réputée extraordinaire, et peuplée d'une faune particulièrement riche. Un seul inconvénient à l'arrivée, le seul mouillage autorisé, au Nord Est de l'île, est soumis à une houle de Nord de plusieurs mètres qui empêche avec ses énormes rouleaux tout atterrissage en sécurité. Plusieurs petits cargos chargés de ravitailler l'île sont d'ailleurs au mouillage en attente de conditions plus clémentes. Nous serons donc réduits à faire comme eux, passer la journée et la nuit au mouillage, vigoureusement bercés par cette houle longue. Petite consolation, le panorama du mouillage est assez exceptionnel, avec le pic qui le surplombe en forme de tête d'indien. Une journée de farniente et une nuit de repos, c'est presque un luxe...

Le mouillage et la plage de Fernando de Noronha ; chacun appréciera les jolis rouleaux !



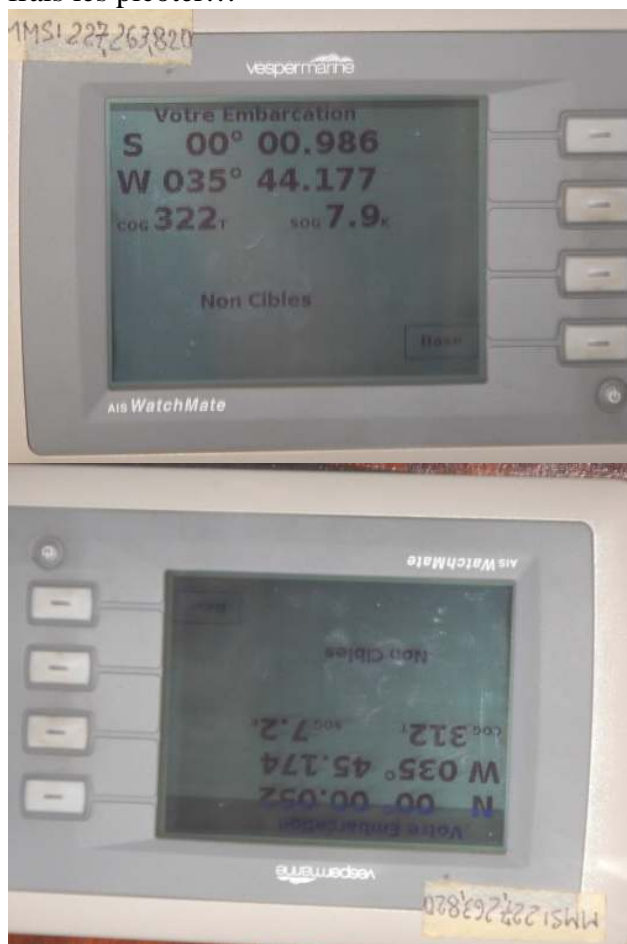
24 Novembre : c'est reparti à l'aube, cette fois pour une traversée d'un peu plus de 2000 milles, dont le passage de l'équateur et du pot au noir. Quinze nœuds de vent de Sud-Est et mer peu agitée, le départ ne pouvait se dérouler sous de meilleures hospices. Toute la journée sera agréable, avec juste ce qu'il faut de vent pour tenir une moyenne de 5,5 nœuds. Aucun grain et superbe coucher de soleil.



Dimanche 24 Novembre, 10 H 30 : cet instant mérite d'être marqué d'une pierre blanche. Les petites flèches que vous apercevez sur la carte, c'est le premier fichier GRIB par le téléphone satellite que je viens de réussir à recevoir!!!

Ca faisait quatre ans que je tentais de réussir cette prouesse. Les gens de la société NAYA de Monaco m'ont à peu près débrouillé le problème. Il ne reste plus qu'à réussir le même exploit avec la station d'accueil dotée d'une antenne active. On y croit !

25 Novembre : dans l'après-midi, le vent se renforce au-dessus de 20 nœuds en passant Est Nord Est. Des embruns s'invitent à passer par les hublots au vent et les panneaux de pont, qu'il faut donc fermer. Prise du deuxième ris et réduction du génois de trois tours. Il commence à faire bon dans le bateau, nous sommes à 1 degré Sud. Ah, la chance de tous ceux qui, quand ils mettent le nez dehors, sentent l'air bien frais les picoter...



26 Novembre : rien ne va plus, à 8H, 2 mn, 28s, nous nous retrouvons subitement la tête à l'envers ; témoins les photos ci-contre. Mais, suis-je bête : Merlin vient de repasser l'équateur pour retomber dans l'hémisphère Nord ! Plus qu'environ 1700 milles à naviguer et on est arrivés en Martinique. Une broutille d'au moins douze jours...

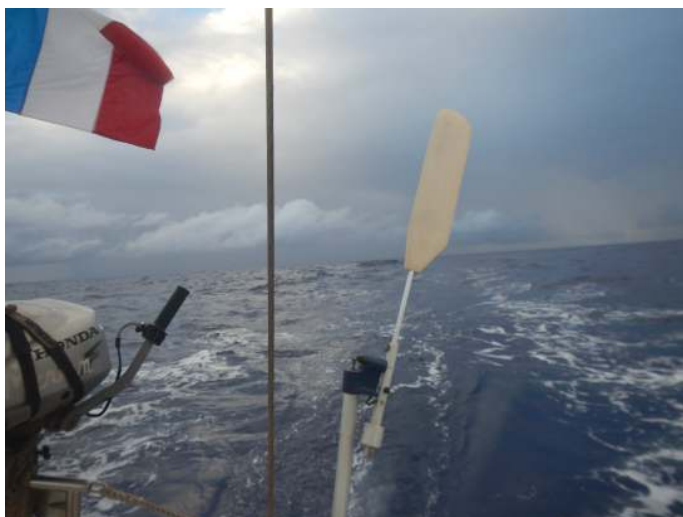
J'ai testé le poste d'accueil pour l'inmarsat ce matin ; l'avantage, c'est qu'il trouve tout seul et presque instantanément les satellites ; l'inconvénient, c'est que je n'arrive pas à recevoir correctement les messages. Problème d'installation ou problème de satellite ?

L'avenir le dira. Quoi qu'il en soit, j'ai pris une nouvelle météo grib ces après-midi, mais je n'avais pas prévu que toutes mes requêtes du matin arriveraient aussi, donc j'ai reçu 6 fichiers. Olé !!!
27 Novembre : le vent mollit, et passe franchement Sud-Est. La vitesse se stabilise entre 5 et 6 nœuds, idéale pour mettre une ligne de traîne au gros. On verra. A la tombée de la nuit, un gros barlu sans émission AIS, tout éclairé, se montre sur l'horizon quasiment droit devant ; c'est l'occasion de modifier le cap, se mettre vent arrière pour la nuit et rester à une distance de ce qui est certainement un sennear ou autre pêcheur de haute mer.



Mise en pêche.
 Au cours de la nuit,
 aucun poisson ne
 viendra goûter au
 leurre, mais le vent
 tombera à 3 ou 4
 nœuds ; danse
 désagréable,
 bruyante et
 désordonnée des
 voiles et des espars
 impulsée par les
 mouvements du
 bateau sur les
 vagues jusqu'à trois
 heures du matin..

28 Novembre : journée pot-au-noir.
 On ne sait plus trop quel est le vent
 réel, l'anémomètre présente de graves
 signes de fatigue. On marche à 4
 nœuds sous le soleil et 6 ou 7 sous les
 nuages, parfois accompagnés d'une
 bonne averse. Le pont est enfin
 déssalé. Je tente un bas de ligne
 préparé par Gérard (Gérard et Nicole,
 voilier San mariane). On verra.
 En soirée, après une série de grains, la
 vitesse tombe à 1 nœud. Marre des
 voiles qui claquent, on s'offre un
 moment de brise Diesel pour
 continuer à remonter vers le Nord, en
 espérant trouver l'Alysée pas trop
 loin.



29 Novembre : depuis hier soir, Merlin avance
 péniblement au moteur sur une mer anormalement
 agitée et sans vent. Nous venons de faire notre
 plus mauvaise journée, 93 milles en 24 heures.
 Dehors, le plafond est bas et il bruine.
 Pendant la journée, deux énormes grains venteux
 et pluvieux viendront nous rafraîchir. Je serai
 même amené à reprendre la barre pour négocier
 les rafales. A n'en point douter, nous sommes dans
 le pot au noir.
 Une prise de ris musclée sous des seaux d'eau de
 pluie se soldera par la rupture de la bosse de ris ;
 le petit pépin arrive toujours au meilleur moment,
 c'est bien connu !

30 Novembre : 6° 264 Nord. Depuis le milieu de la nuit, Merlin vogue avec régularité ; le matin, le vent est toujours présent, stable en direction et en force. Ca y est, nous avons enfin trouvé l'Alysée.

C'est l'occasion de chercher un nouveau fichier météo, mais la requête ne veut pas partir ; après recherche, il apparaît qu'en une dizaine de jours, j'ai consommé 28 minutes de communication satellite pour une facture théorique de 270 dollars US. Le plus « comique », c'est la ligne de 15 \$ correspondant à « démarrage de l'échange des mails, aucun mail ». De même, un petit mail à Stéphane m'a coûté une fois 0,2 \$, et la fois suivante 22 \$; cent fois plus !!! Il doit y avoir un truc... Quoi qu'il en soit, le forfait de trois mois est épuisé, donc plus de météo, non plus que de contacts avec les terriens.

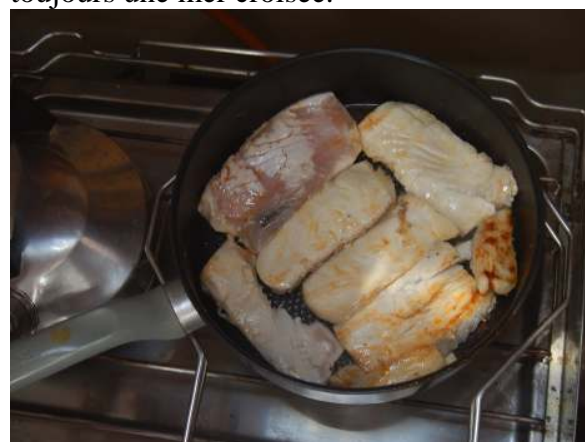
Nuit agitée avec des enroulements de génois en catastrophe sur de grosses bourrasques ; à l'Est, des nuages orageux avec de beaux éclairs dans le ciel et sur la mer. Curieusement, ces nuages suivent une route parallèle à la notre et finissent par s'arrêter de produire des éclairs.

Premier Décembre : au lever du jour, le vent a tourné Nord Est, il faut faire du 290 pour tirer sur la Martinique et le tangon ne le permet pas. Et c'est parti pour la manœuvre. Et toujours pas de pêche, ou sont donc les poissons ???



2 Décembre : c'est l'abondance, un tassar de 1,15 mètre vient de mordre à la ligne de traîne. On n'y croyait plus. Si la remontée de la bête à bord n'a pas été trop compliquée, il a fallu ensuite sortir les filets pour les conditionner : une partie dans la poêle, une partie dans le freezer, et le reste au sel dans une boîte de plastique. Il faut enfin à nettoyer le site de découpe, c'est presque aussi compliqué que la découpe, malgré les embruns qui viennent régulièrement me rafraîchir.

3 Décembre : Saint Xavier ; notre idée était de la lui souhaiter via le téléphone satellite, mais sans unité téléphonique, ce sera compliqué. Bonne fête quand même. Journée de portant et bercements énergiques, toujours une mer croisée.



7 Décembre : on commence à compter les milles qu'il reste à faire. Deux voiliers sont apparus sur l'écran AIS, les deux premiers depuis bien longtemps. Deux allemands, qui semblent naviguer de conserve et se diriger vers la Barbade.



Nous croisons des tapis d'algues vertes qui vont s'échouer sur la côte caraïbe



Depuis ce matin, Merlin trace son sillon à travers de larges plaques d'algues dérivantes, qui certainement s'échoueront dans quelques jours sur les plus belles plages des îles antillaises.

En début d'après-midi, après une ligne de grains, le vent passe franchement Nord-est ; obligés de détangonner pour repartir par le travers ; ça tombe bien, le hale-bas de tangon vient de lâcher, usé par le frottement sur la manille du tangon. On va y intercaler un mousqueton, ça résoudra le problème définitivement.

Début de nuit : une espèce de grain en couronne vient perturber mes heures de repos : du vent, puis plus rien, puis du vent de Nord, puis de Sud, ... Deux heures de moteur pour attendre que ce phénomène inopportun aille vivre sa vie ailleurs et c'est reparti.

8 Décembre : Au matin, mise en ciseaux du génois et de la grand voile. Un petit français fait la route un peu devant nous, Spirit of Golang (eh oui, c'est un voilier français...). Un grand truc nous laisse sur place, un voilier de 38 mètres immatriculé à Malte, en route pour Sainte Lucie. Sur le coup de midi, un « clac » sec et le doux bruit d'une pièce qui roule sur le pont... la poulie inférieure du hale bas de grand voile vient de rendre l'âme. Je l'avais déjà réparée quand j'ai acheté le bateau, mais 18 ans après, elle fait de nouveau des siennes. Il va falloir envisager d'investir...

Dans l'après-midi, des oiseaux de mer, des frégates, de plus en plus nombreux, viennent voler autour de Merlin entre deux plongeurs pour attraper un poisson. La terre approche.



Comme à notre habitude, par exemple à Salvador de Bahia ou à Jacaré, nous allons atterrir de nuit en

Martinique. Vers 21 heures, l'ancre est crochée devant la plage de Sainte Anne (Salut, Marie).
Après une bonne nuit de sommeil, nous découvrons la source de tous les feux de mouillage aperçus le soir précédent ; sans parler de promiscuité, on ne se sent pas seuls au monde ici...



2: Voir 3: AIS 4: Outils 5: Aide



Que dire de cette traversée ?

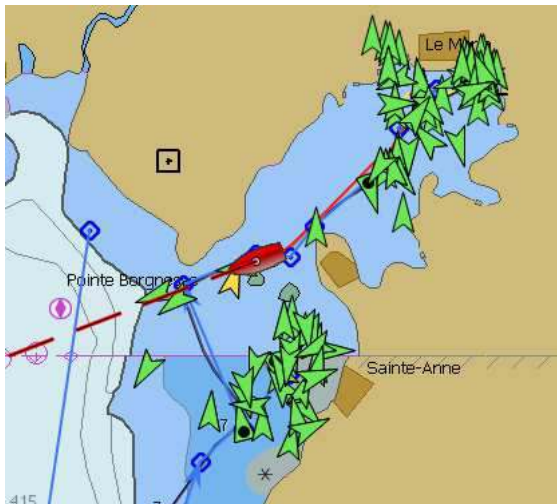
Relativement au vent moyen, l'état de la mer était agité avec de la houle du vent d'Est croisée avec une autre houle du Nord ; de ce point de vue, le bateau était plus chahuté qu'au cours des grandes étapes précédentes.

Nous avons passé le pot au noir sans grande encombre, il a été seulement une fois nécessaire que je reprenne la barre sous un grain particulièrement agité qui rendait la surface de toile trop importante relativement à la vitesse des bourrasques ; le régulateur s'en est trouvé inopérant.

Avoir deux ris dans la grand-voile et jouer sur la surface du génois a été un bon compromis, même si nous avons

perdu un peu de vitesse ; le trajet au cours de la plupart des journées de navigation était d'au moins 150 milles, ce qui n'est pas si mal.

Les sinusoïdes nettement visibles sur notre route ont pour origine les variations de direction du vent, l'idée étant de rester dans des conditions de confort et de vitesse raisonnables.



Les petites casses (poulie, bosse de ris, hale-bas) sont des incidents minimes, les ragages quand on « tire un bord » de quinze jours étant inévitables.

Enfin, nous avons renoué avec la pêche, même si un poisson plus petit nous aurait tout autant satisfaits.

Il reste à résoudre la panne de la girouette anémomètre, les magasins et techniciens installés au Marin nous permettront certainement de trouver une solution.

La marina du Marin est surbookée en cette fin d'année, il est compliqué d'obtenir une place même pour quelques jours.

Celle qui nous a été attribuée le Lundi était juste en face de CHINTODOS, le bateau de Xavier de l'ACANA ; le monde est tout petit... Pour trois nuits ; après, il faudra se mettre au mouillage au fond de la baie, à dix minutes en annexe de la marina

Petites activités d'entretien, et avitaillement ; si à Bordeaux nous disposons du quart d'heure bordelais (un bordelais est toujours en retard d'un quart d'heure), les martiniquais disposent du « oui » quel que soit le délai demandé par le client ; après, c'est la grande surprise, c'est toujours « pour demain » ; c'est ainsi que la bouteille de plongée du bord et la girouette anémomètre sont restées à la Martinique alors que nous descendrons vers les Grenadines...



21 Décembre : nous récupérons Stéphane et Marie-Astrid à l'aéroport du Lamentin, avec « seulement » deux heures de retard, dont une grosse demie heure pour cause de retard du bus destiné à transporter les passagers depuis l'avion jusqu'au terminal. En consolation, une chorale entonne des chants de Noël à la porte de sortie des passagers. Retour sur le bateau, avec l'annexe dont le fond gonflable s'est décollé à proximité du bouchon. Tout le monde et tous les bagages finiront par embarquer sans perte ni dégât.

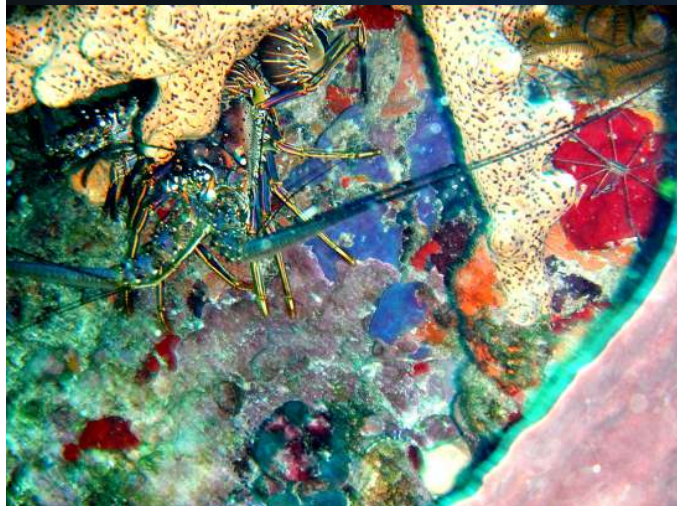
22 Décembre : Club de plongée « DSC » de Romuald et Aurelien ; plongée extraordinaire sur le Diamant, au cours de laquelle nous visitons « la faille », une énorme crevasse d'au moins quinze mètres de haut, dont le plafond est immergé sur un côté et largement émergé de l'autre. Beaux souvenirs, d'éponges de poissons tropicaux, de grosses tortues broutant les algues sur les parois de la faille.



*Souvenirs de plongée sur le Diamant.
Ca, c'est une vraie faille, les arcachonnais devraient être jaloux !*



Panorama depuis les locaux du club de plongée



L'église du Marin et le rappel du curé humoriste sur la porte



octopode martiniquais d'un nouveau genre



Un des pontons de catas de location

23 Décembre : on met les voiles vers Sainte-Lucie ; le canal est agité sous un bon 20 nœuds d'Est. Dodo bien mérité devant Rodney Bay.

Ici aussi, le tourisme laisse sévèrement son empreinte sur la baie, que nous avons connue quasi déserte en 1988 ; ceci dit, il faut bien que les saint-luciens vivent, et la culture de la banane ou de l'ananas ne suffisent pas ; alors pourquoi pas le tourisme...

On en profite pour faire un petit nettoyage de la coque, qui n'a accroché que quelques algues dispersées sur les zones les moins plates (pourquoi là ???) depuis Jacaré.

Hôtel sur pilotis à Rodney Bay



Arrivée sur Castries : un immeuble de quinze étages écrase la petite agglomération

24 Décembre : Castries, le marché, les rues pittoresque, la clearance ou le douanier nous explique que les formalités d'entrée sont terminées alors que nous n'avons pas de tampon d'immigration sur nos passeports. En soirée, mouillage à Marigot Bay. Déjeuner acheté à emporter sur un petit restaurant du marché. Visite au curieux marché aux poissons où il semble que le commerce du cannabis soit bien plus florissant que celui du poisson...

25 Décembre : petite étape vers le mouillage de « Malgré tout », dans la baie de la Soufrière. Benny est parti à la retraite, son restaurant est fermé. Boat Boys pour amarrer le bateau à la bouée (ce doit être trop compliqué pour le plaisancier moyen ou indigne d'un « blanc » ??? Et 20 dollars caraïbes pour ce « service », mais nous sommes le jour de Noël...

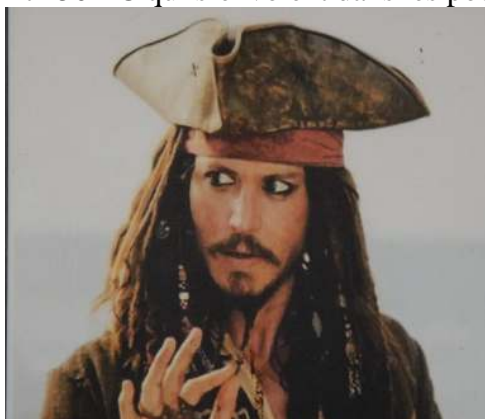
Le père Noël a trouvé la cheminée de Merlin (il est très fort !!!) et nous a apporté une superbe caméra GOPRO avec tous les accessoires nécessaires à la plongée profonde ; sacré père Noël ! Et plus d'excuses pour rapporter des vidéos tremblotantes ou floues.

Et un vrai grand merci aux trois prescripteurs du père Noël.....





Si la place est fantastique avec des fonds particulièrement beaux (nous sommes dans le parc naturel marin mis en place il y a une trentaine d'années par Benny et le gouvernement), la nuit sera grise claire (presque blanche) pour tout l'équipage : sans vent, le bateau se met en travers des vagues et roule bord sur bord. Dans l'après-midi, formalités de sortie au cours desquelles le préposé à l'immigration saute sur son siège quand je lui explique le pourquoi de l'absence de tampon d'entrée sur les passeports. J'en profite pour payer « l'over time », surtaxe concernant les entrées et sorties du territoire les Dimanche et jours de fête. Et 250 EC qui s'envolent dans les poches du gouvernement de Sainte-Lucie.



Les tournages dans la baie de Walilabu ont laissé de nombreux décors qui sont maintenant « recyclés » comme attractions touristiques



26 Décembre, tôt le matin, départ pour Saint-Vincent, Walilabu Bay ; c'est un des sites importants du tournage des films de la série « Pirates des Caraïbes ». Accueil par un boat boy qui nous aide à prendre une bouée et s'amarrer cul à un ponton. Puis vient le défilé des petits vendeurs : bananes, pamplemousses, mangues, colliers de Jack Sparrow. Rien de bien intéressant. Nous offrons néanmoins une bière fraîche aux trois boat boys, c'est encore presque Noël



27 Décembre : journée réservée pour aller faire un tour sur l'île ; un boat boy m'interpelle le matin pour demander ce que nous souhaitons faire ; il nous dégotte un taxi , prêt à nous balader pour... 250 dollars US !



Enfin, nous prenons le « taxi co » jusqu'à Kingstown, la capitale (et la seule ville de l'île). Le port avec un impressionnant paquebot (MSC GLORIA), le marché, les églises qui encerclent le vieux cimetière : trois églises catholique, anglicane, méthodiste ; chacun son rite, il faut être sérieux tout de même. Un taxi nous fait visiter (pour 100 dollars US quand même) le cœur du Sud de l'Île, un cratère de volcan dédié à l'agriculture, puis la côte Sud Ouest où se suivent d'immenses et luxueuses propriétés de multimillionnaires. Tout le monde n'est pas malheureux à Saint-Vincent.

Retour chargé de courses en taxi co (ce sont des minibus équipés de 4 banquettes), dans lequel nous atteindrons la performance de faire monter 22 personnes simultanément ; heureusement, pas trop de grosses doudous et plusieurs enfants.

Le soir, de nouveaux ennuyés par un boat boy qui traîne avec sa femme et sa toute petite fille. Il me voit verser un bidon d'eau dans le réservoir du bateau, il veut donc aller remplir le bidon.

Combien ? Ce que tu veux. Il part avec nos trois bidons (environ 30 litres en tout), fait le tour de la pointe, revient avec un autre gars qui avoue en se roulant un joint sortir de six mois de tôle pour consommation de cannabis, exige 50 EC pour le service...

Je lui explique qu'un litre d'eau courante n'a jamais coûté 2EC (0,80€) et, avec Marie Astrid, nous tentons de lui faire comprendre que son comportement tend à faire fuir les bateaux. Il ne semble pas trop réceptif et repart avec 30EC en poche, ce qui reste plus que bien payé pour le service.



Une rue de King's Town

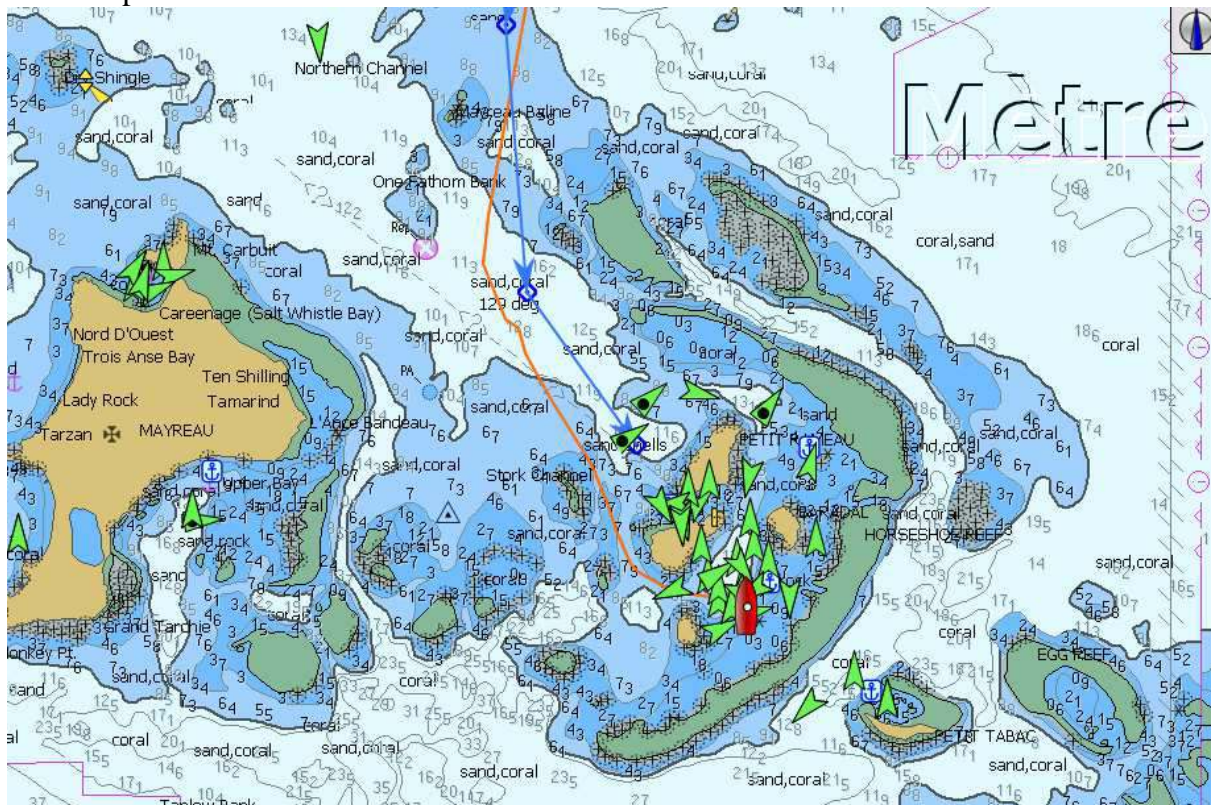


28 Décembre : navigation vers Bequia, grand centre de voile des Grenadines. Curieusement, l'ancre accroche du premier coup (six essais infructueux au précédent passage, en 2004). Mouillage sur trois mètres d'eau. Les fonds sont totalement ratissés par les chaînes d'ancres, et parsemés de milliers de bouteilles de verre. Balade le long de la baie et resto pour le dîner, pour fêter un évènement important. Lambies cuisinés en sauce avec vin blanc sec californien au menu.
Illuminations de la place principale de Bequia pour les fêtes



Bateaux à Bequia : moins de 50 mètres, tu fais vraiment pauvre....

29 Décembre : départ pour les Tobago Cayes. On prend dès le départ deux ris, la navigation d'hier sous un seul ris était un peu limite.



On ne présentera pas une fois de plus les Tobago Cayes ; c'est un petit archipel au vent de Mayreau, protégé de la houle atlantique par une barrière de corail ; bien que cette protection naturelle ait été très endommagée au cours du cyclone de 2004, la nature reprend ses droits et les coraux sont de nouveau en train de croître sur les squelettes calcaires de leurs aînés.

L'autre protection est l'œuvre du gouvernement de Saint-Vincent, qui a décrété la zone parc maritime protégé, avec un certain nombre de règlements que quelques rangers tentent de contrôler.



Resto des Tobago Cayes

Les fonds sont aujourd'hui pleins de vie : poissons, crustacés, et autres mollusques y ont élu domicile en grand nombre pour la plus grande joie des touristes schnorkleurs.

Les boat boys se sont organisés en proposant des bouées de mouillage pour les « vrais » touristes incapables de s'ancrer, du pain frais le matin ou encore du poisson (quand ils en pêchent). Un restaurant (un grill, des tables et des glacières de boissons) a été installé sur un des îlots ou est proposé un menu unique : langouste grillée, accompagnée de riz, pommes de terre, petits légumes ; l'ensemble pour la modique somme de 60€ par personne. Il faut préciser que les langoustes sont énormes et l'ensemble succulent, ce qui en fait un repas d'un excellent rapport qualité/prix

Pour des raisons techniques, les photos des fonds seront jointes au prochain épisode ; je n'ai saisi que de la vidéo et ne suis pas encore assez expert pour en extraire des photos...

Merci de votre compréhension



Langoustes, avant et après ; un plat de pauvres, il y a plus de volume après qu'avant...





Tobago Cayes : sable blanc et bancs de coraux, avec au loin la houle atlantique qui déferle sur les récifs.

Beaucoup de voiliers, il faut bien savoir partager...



Encore de jolis bateaux !!!



Le 31 Décembre sera la journée des formalités, premier Janvier férié exige. Cap sur l'île d'Union, la plus Sud de l'état de Saint-Vincent ; émigration au poste de police, douane dans le hall de l'aéroport. Un petit port à annexes a été aménagé derrière une digue dotée d'un petit pont pour y pénétrer.



Le petit port aux annexes de Union

Puis Cap sur Carriacou ; l'immigration de l'état de Grenade se situe dans le poste de police de la « capitale », mais la douane se situe à Tyrell Bay, trois milles plus au Sud. On se dépêche pour arriver avant la fermeture à 14 H 30, pour trouver la porte fermée avec l'écriteau : « en raison du premier Janvier, les bureaux ferment à 13 heures ». On attendra donc d'être à Grenade pour cette clearance.

Tyrell Bay, un haut lieu de croisière sans les charters des îles du Nord

Soirée de réveillon à Tyrell Bay ; si aux Tobago Cayes, l'immense majorité des voiliers étaient de charter ou de location, on retrouve à Tyrell Bay exclusivement des bateaux de voyage de nombreuses nationalités, souvent un peu âgés comme Merlin.

Deux « boatyards » sur l'île, dont un tout petit (à gauche sur la photo) sur lequel, peut-être, nous abandonnerons Merlin pendant six mois.

Recherche du menu du réveillon, les supermarchés sont tout petits et tout vides ; on statuera sur des basses côtes de bœuf surgelées désossées par le capitaine, que Stéphane grillera à la poêle avec brio.





Bateau pays (cargo local)

Précédé d'un apéritif au champagne (brésilien, fabriqué par Chandon, et finalement tout à fait correct), accompagné de pommes de terre sautées et de quelques patates douces, arrosé avec notre dernière bouteille de Médoc 2001 de Saint-Yzan, le plat de viande sera tout à fait à la hauteur de l'évènement.

Premier Janvier 2020, 0 H : après quelques timides manifestations d'allégresse à terre dont les échos arrivent à nos oreilles, quelques fusées de détresse tirées au-dessus de la baie, la place redevint rapidement calme si on exclut les deux bars dont les musiques antillaises se mélangent allègrement. Au dodo !

Vers 8 heures, malgré l'état un peu fatigué de l'équipage, relevage de l'ancre pour une descente vers le Sud d'un peu moins de 40 milles, vers Prikly Bay à Grenade. Comme prévu, la première partie de vent régulier par le travers sera vite expédiée, puis la suite, sous le vent de l'île sera beaucoup plus aléatoire pour se terminer avec quelques heures de brise Diesel. Le bruit de l'hélice n'a pas empêché un groupe de dauphins sauteurs de venir nous accompagner quelques minutes et nous amusant de leurs cabrioles, pour la plus grande joie de Marie-Astrid.

Arrivée à Prikly Bay en début d'après-midi. Le mouillage s'est doté de zones de bouées et d'une mini marina devant un hôtel depuis notre dernier passage.

2 Janvier 2020 : nous recherchons une voiture à louer pour visiter l'île et accéder à l'aéroport hors des heures de fonctionnement des transports en commun.

Une petite agence au fond d'un chemin de terre nus propose l'affaire : un gros 4X4 Mitsubishi, 3litres 24 soupapes à essence, boîte automatique, dans un état de maturité que beaucoup considèreraient comme de l'obsolescence bien avancée. La marche arrière passe bien, mais la marche avant s'enclenche manière aléatoire après « n » manipulations du levier de sélection, un temps plus ou moins long d'attente, et l'accélérateur plus ou moins enfoncé, si bien qu'une fois sur deux la voiture fait un bon en avant fantastique au moment de l'accrochage de la boîte. On y rajoute de la conduite à gauche en montagne sur des routes étroites parcourues par des coureurs automobiles au volant de leurs taxis co, et on obtient de belles émotions et quelques interjections (dont féminines).



Ces trucs là, ça se loue...



Une rue de Saint-Georges un peu pentue empruntée avec notre « tracteur » ; les freins tiendront-ils ?

Saint-Georges, la capitale, ne présente pas d'intérêt particulier ; par contre, la petite cascade dans la montagne au pied de laquelle nous sommes allés nous baigner en soirée était, elle, vraiment délicieuse.



Affiché dans le petit restaurant où nous avons déjeuné sur le marché ; on parle bien du rhum ?

3 Janvier 2020 : tour de l'île de Grenade, en passant par une « usine » de conditionnement de noix de Muscade où il est interdit de prendre des photos (secret industriel ou militaire ???), une petite chocolaterie que nous avons déjà visité en 2004 avec Audélie et Pen Kalett (aux équipages desquels nous souhaitons une merveilleuse année 2020), et enfin une distillerie de rhum dont le moulin est entraîné par une immense roue à aubes hydraulique ;

La petite fabrique de chocolat au Nord de l'île ; si l'antique grill des fèves constitué d'un tambour de machine à laver en inox tournant doucement au-dessus d'un feu de bois (ce n'est pas une blague) a été remplacé par la machine ci-dessous, le beurre de cacao est toujours extrait de la noix broyée par ces presses animées par des crics de camion. Et le chocolat sorti de cette petite fabrique est au-delà de succulent (et je prétends m'y connaître !!!)





Cette pauvre distillerie, âgée de 140 ans, se meurt tout doucement depuis 40 ans, quand l'indépendance de l'île a été déclarée ; tout le matériel et les infrastructures sont dans un état proche de la ruine...

Les cuiviers chauffés à la bagasse (canne pressée) pour augmenter le taux de sucre dans le jus de canne



Bonne année à ceux à qui cette presse à cannes rappelle les temps heureux des laminoirs de SD..



Et aussi à ceux / celles qui apprécient un bon rhum agricole dans le Ti 'punch



Détails de l'installation de distillation qui montre combien on peut faire de la technologie avec pas grand-chose... Les gens 'ici sont experts en calage au parpaing et à la brique !

Cette distillerie prétend faire le meilleur rhum de l'île ; que du rhum blanc, car « il ne sert à rien de faire vieillir le rhum en fût de chêne, ça change seulement la couleur » (dixit l'hôtesse qui reçoit les visiteurs). De mon point de vue, leur rhum (69° et 75°) se situe entre l'arrache-gueule et le tord-boyaux ; il est certainement excellent pour nettoyer les vitres...



Le port et la ville de Saint-Georges

Au retour de notre journée de découverte, maï-maï au petit restaurant sur la plage de Prikly Bay.
4 Janvier 2020 : nos croisiéristes Stéphane et Marie-Astrid reprennent l'avion de retour vers la métropole à 7 heures du matin ; puis on va rendre le tacot ; ouf, ouf, ouf !!! Consommation estimée : quelque chose entre 20 et 25 litres d'essence aux 100 KM ; comme le pense Anne de Paris (Hidalgo, bien entendu) les voitures à essence, c'est l'avenir pour un monde propre.



Nos deux valeureux équipiers en renfort pour la croisière Martinique / Grenade

Prochain rendez-vous dans quelques mois. Prenez garde aux frimas de l'hiver.
Christophe et Isabelle