

## Merlin est (enfin) reparti sur la grande bleue



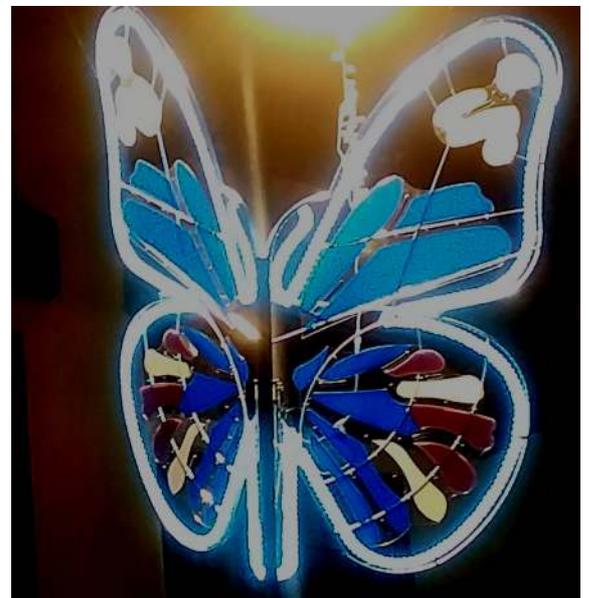
Notre route en cette fin d'année 2022 nous mène jusqu'au Cap Vert, au large du Sénégal.  
(la route en haut à gauche correspond à notre retour en métropole en 2020.)

Nous allons passer les fêtes au milieu de l'eau, en tête à tête, cap sur Salvador de Bahia.



*Alors nous vous souhaitons avec quelques jours d'avance de passer de merveilleuses fêtes de fin d'année, et rendez-vous dans quelques mois en 2023...*

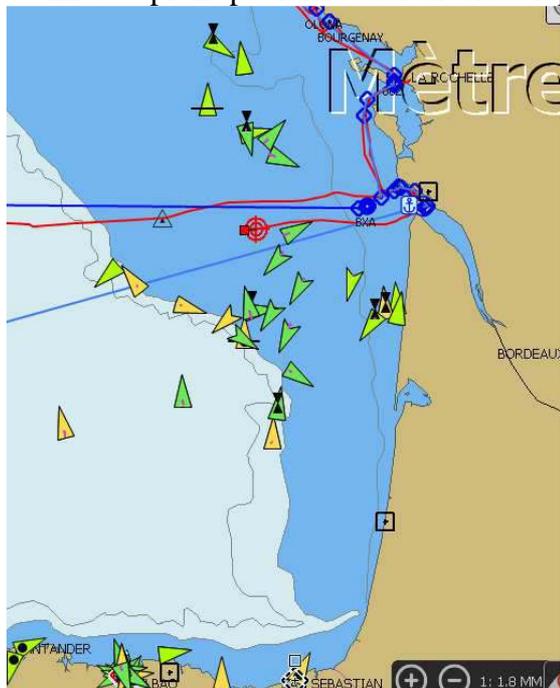
*Christophe et Isabelle  
Voilier Merlin*



## NOUVEAU DEPART

10 Septembre 2022, 8 H 30 ; un dernier geste d'adieu à nos copains Jean-Pierre, Serge et Christian de l'AUPB (l'asso propriétaire de notre ponton) qui ont entrepris de piquer la rouille et repeindre un des pieux de notre installation. Le vent d'Ouest soutenu des jours précédents a fait place à une atmosphère immobile. Doubler la pointe e Grave qui marque le début de la Gironde, passer les montagnes russes de la longue houle Atlantique qui fait le dos rond et s'éclate sur les hauts fonds de Cordouan, et voici Merlin, quelques heures plus tard, naviguant au moteur sur une mer d'huile.

Le 5 Juillet 2020, nous étions arrivés à Port Bloc après avoir fait le choix, en Martinique, de retraverser l'Atlantique, contraintes sanitaires des îles et incertitudes du COVID obligent. Ces deux années à terre ont été mises à profit pour effectuer diverses réparations et améliorations sur le bateau.



Un jeu de voiles neuves, une électronique embarquée neuve (loch, sondeur, anémo...), un téléphone satellite neuf devraient nous faciliter les navigations prochaines. Le but de ce nouveau départ n'est pas encore déterminé avec certitude, les conséquences des prochaines vagues de COVID, les élections (aléas bolsonaresques) en Octobre au Brésil et les poutineries inattendues obligeant à se montrer prudents.

Néanmoins, trois scénaris sont privilégiés, Le Brésil pour finir la visite du Nord, les petites Antilles qui restent une valeur sûre de la plaisance, ou rester la saison aux Canaries.

Le « dégolfe », comme on le nomme chez les voileux, sera pour nous une étape de petits vents portants et de calmes compensés par la « brise Diesel » (comme on le nomme aussi chez les voileux) ; le fameux cyclone devant ravager la Galice, dont les médias nous on rabattu pendant quelques jours les oreilles, a fait « flop ».

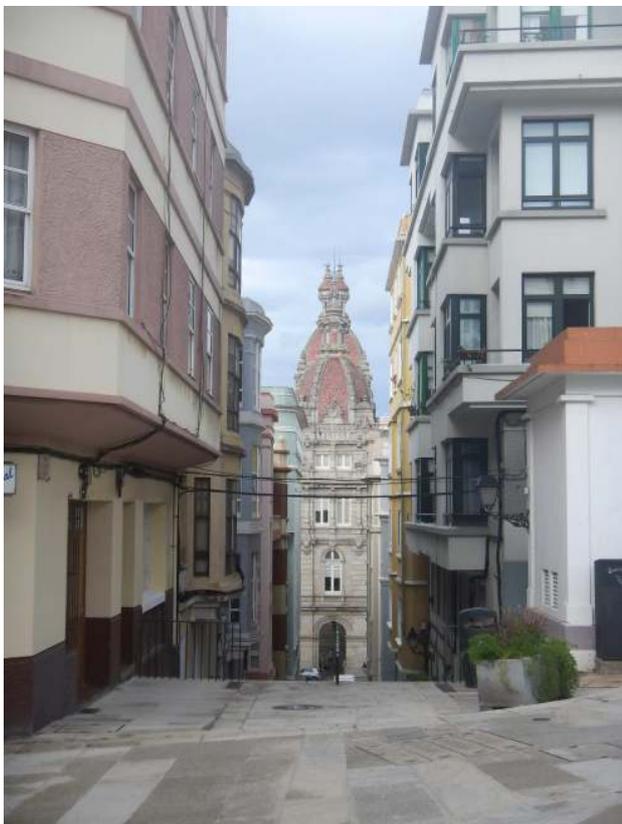
*En visuel, nous sommes seuls sur l'eau ;  
l'AIS nous explique le contraire.*

Et pas même la queue d'une orque qui « attaque » les voiliers de plaisance le long de la côte Ouest ; le « pinger », petit dispositif émetteur d'ultrasons répulsifs pour les cétacés, leur fait-t-il peur ? Il conviendrait que nos amis journalistes modèrent leur prose afin de ne pas faire passer ces animaux pour des tueurs avides de croquer du marin ! Oui, ils vivent dans la mer, oui, ils s'amuse avec ce qui leur tombe sous la nageoire, oui ils peuvent faire des dégâts sur un voilier puisqu'un de leurs jeux favori semble être de pousser la base du gouvernail pour faire tourner l'embarcation. Quand on est une grosse bestiole de cinq tonnes dont le jeu traditionnel est le lancer de phoque, tout nouveau loisir est bon à prendre. D'ailleurs, les parcs marins (Aqualand, etc.) ne s'y sont pas trompés en présentant des orques « jouant » à la balle ou au cerceau... Mais comment expliquer à ces bestioles que nos frêles esquifs ne sont pas prévus pour recevoir de violents coups de museau ?



*Un passager inattendu au milieu du golfe*

Deux rencontres avec les dauphins : l'une au milieu du golfe, l'autre à quelques heures de l'arrivée, au milieu des bateaux de pêche, en face de la « Punta Frouxeira ». Enfin, au troisième jour, arrivée sur la Corogne. Une tâche importante fût de faire le plein de gazole, environ 100 litres correspondant à peu près à notre consommation depuis le départ (Beurk, beurk, dirait Chantal) ; le prix à payer (200€) pour en pas s'être pris une grosse baffe de grand vent avant d'arriver.

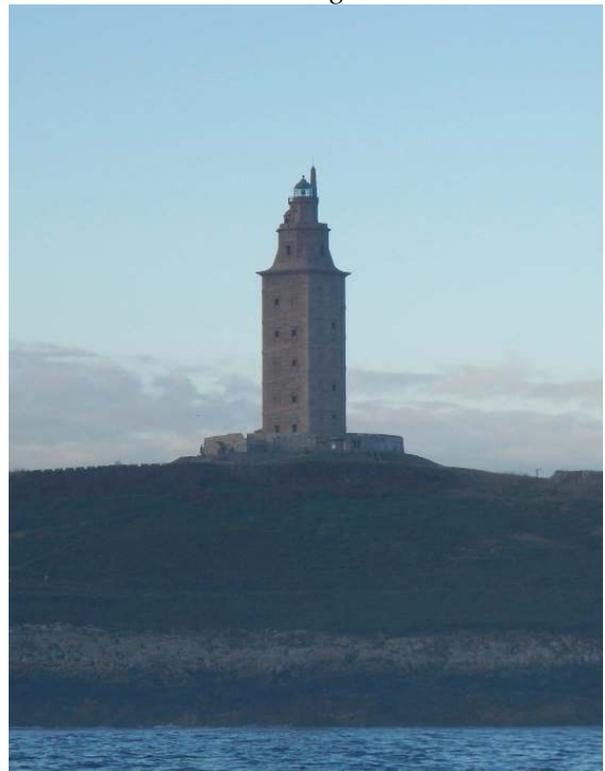


*L'Espagne, un curieux mélange de bâtiments historiques et de moderne.*

Deux jours à attendre que le flux de Sud se calme, mis à profit pour se perdre (au sens propre) dans le dédale de petites rues piétonnes de la vieille ville. La cité a conservé de nombreux bâtiments anciens, harmonieusement mélangés avec des constructions modernes et décorés avec des kilomètres de gros câbles noirs le long des belles façades et en travers des jolies rues dallées. Ah, l'Espagne !!!

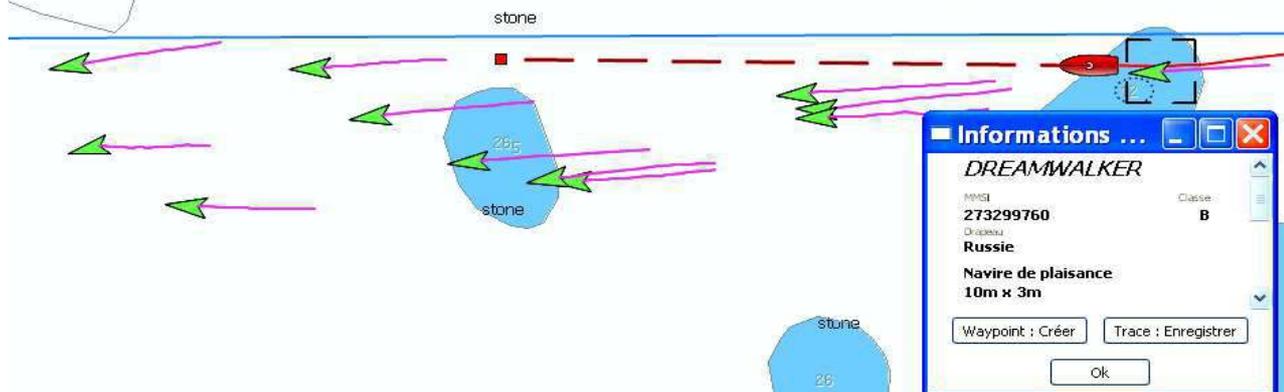


*Les façades de la vieille ville, toutes recouvertes par des balconnages vitrés*



*Le plus vieux phare d'Europe, la tour d'Hercule, au Sud de la Corogne.*

Jeudi 15 Septembre : un beau créneau météo pour faire du Sud. Prochaine étape, Camarinas, juste au Nord de Cap Finistère, le point le plus occidental de notre beau continent. Beau soleil, mais vent quasiment absent. Navigation sans intérêt, si ce n'est d'avoir croisé la goélette « Mariette », réputée auprès de tous les voileux dignes de ce nom. Même pas l'ombre d'un poisson au bout de la ligne de traîne pour le dîner.



*Sortie de la Corogne : après le passage des dépressions, et du vent du Sud, une horde de voiliers se précipitent vers le Sud pour profiter de la fenêtre météo ; nous sommes « accompagnés par un voilier d'origine... russe ! Faut-il considérer que ce sont des « poutinistes » ??? donc mener un abordage armé spécial pour les couler qui ne sera pas, bien entendu, une agression)*

Ce matin, je compte sur l'AIS parmi les voiliers (les voiliers non équipés de l'AIS n'apparaissent pas sur l'écran) :

Jamaïque : 1 (voilier de 34 mètres)  
Finlande : 1  
Norvège : 1  
Suède : 1  
Russie : 1  
Grande Bretagne : 2  
Allemagne : 3  
Danemark : 6  
Pays bas : 7  
France : 2 (dont Merlin)



*La goelette Mariette, antique bateau de course construite en 1905. Un monument historique !*

Faut-il en déduire que les peuples du Nord sont mieux au soleil, ou bien qu'ils sont mieux équipés en AIS, ou bien qu'ils fuient le risque poutinien ??? Peut-être simplement les événements météorologiques ont rassemblé les prétendants nordiques au soleil au cours de leur descente.

Vendredi 16 Septembre : Camarinas / Baiona, une moitié à la voile au portant, la seconde moitié au moteur ; c'est ce qu'avait prévu la météo. Ce que par contre la météo n'avait pas prévu, et moi non plus d'ailleurs, c'est la mort de la batterie de démarrage moteur. Obligation donc de shunter les deux batteries pour démarrer le Perkins. Ça tombe bien, ce soir nous serons à deux pas de Vigo !

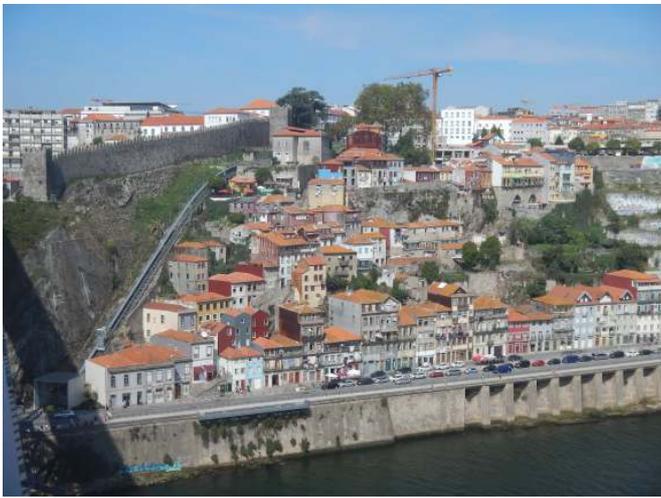
Samedi 17 Septembre : journée de repos à Baiona ; le changement de la batterie a été mené tambour battant en une heure, le shiplander du coin (et nous) ayant eu l'immense chance de trouver une bonne âme chez le marchand de batteries pour nous apporter le modèle adéquat ; seulement cent euros plus chère que le même modèle sur internet, le prix du service... La bourgade a assez peu changé depuis notre premier passage, en 1987. Le front de mer et les petites rues piétonnes parallèles à la côte sont devenues très touristiques, avec moult restaurants et autres marchands de babioles et souvenirs.

Varzim est desservi par le métro de Porto, c'est l'occasion de revoir cette jolie cité. Une caractéristique de la ville : quand la rue ne monte plus, c'est qu'elle descend ! Dur, dur pour nous autres pauvres bordelais rompus à la platitude géographique. S'il faut retenir deux points de cette cité, de grands travaux de rénovation des bâtiments sont en cours un peu partout, et le nombre de touristes au mètre carré est impressionnant.



*Rues en pente, pavage de petits cailloux carrés et linge vol-au-vent ; bienvenu au Portugal*

Dimanche 18 Septembre : Baiona / Varzim. Quelle surprise en arrivant dans le port de Varzim, que nous pensions être dédié essentiellement à la pêche. Deux belles marinas, et le marinero de service qui nous appelle sur la VHF pour nous guider vers une place sur ponton ; en français !!! Rencontre du Santorin MALO (un ketch Amel), et de son équipage Marie et Laurent. Très sympathiques, un peu débutants dans la navigation, ils arrivent de Dunkerque pour une année autour de l'Atlantique. On se recroisera certainement au cours des prochaines escales.



*Ca monte ou ça descend ?*



*Bateaux de charge traditionnels contre paquebots fluviaux (400 litres de gazole à l'heure). Un avis ?*



*Bienvenue dans le pays des azuleros*



*Ces vieux tramways en cours d'extinction sont remplacés par des métros (entre autres chinois)*

**Mardi 20 Septembre** : Varzim / Peniche, par un détour avec tentative avortée de mouiller aux îles SIES ; la chute dans l'abysse des falaises de l'île ne laisse qu'une mince bande d'eau propice au mouillage, occupée par des locaux et par deux voiliers déjà installés. Fonds de roche avec une tenue très médiocre.

**Jeudi 22 Septembre** : Peniche Oeiras, sur l'estuaire du Tage, à mi chemin entre Cascais et Lisbonne. Port cher et assez plein (rassemblement de bateaux du rallye de l'ARC) , WIFI lamentable, équipements « bof, bof » (deux douches pour 300 bateaux), mais pain frais dans le cockpit offert tous les matins... Lisbonne, ça monte et ça descend aussi ; pourquoi pas en tramway ou en funiculaire d'époque, qui restent nombreux à circuler et même indispensables dans les rues étroites ou les matériels récents ne peuvent se faufiler ?



*Croisement d'un groupe d'étudiants de l'université « Yale » avec des pratiques « curieuses » :*



*La manifestation se termine avec un bain collectif dans la fontaine ; pour se rafraîchir les idées ?*



La place du Commerce, en front de mer, avec en arrière plan les nombreuses grues pour la rénovation des bâtiments



Les arènes de Lisbonne, où étaient pratiquées les corridas portugaises (sans mise à mort), transformées en salle de spectacle

La ville se rénove doucement, le principe adopté au cœur de l'agglomération étant de vider les vieux immeubles et les reconstruire en ne préservant que les façades d'époque. La ville est de plus en plus touristique, il devient compliqué de trouver un bout de quartier libre d'étrangers en goguette.



*Sur la digue de la marina d'Oeiras, quelques marins artistes ont laissé leur patte colorée.*

**Jeudi 29 Septembre** : c'est parti pour une première traversée environ 500 milles, vers Porto Santo. Les différents modèles météo indiquent du portant de 10 à 20 nœuds sur les jours à venir. La suite révélera que la prévision n'est pas trop fausse, si on exclut le passage d'un front avec plus de 30 nœuds pendant deux grosses heures dès le premier jour, et l'absence de vent sur les dernières heures avant l'arrivée au mouillage.

*La pêche de la traversée : un petit poisson volant et un petit calamar sont venus s'échouer sur le pont de Merlin ou nous les avons trouvés le matin ; mais rien au bout de la ligne !*



**Dimanche 2 Octobre** : arrivée à Porto Santo, la traversée a été plutôt rapide. Mouillage sur ancre devant l'immense plage de sable doré qui couvre presque la totalité de la côte Sud. L'île est d'origine exclusivement volcanique, mais les poches de magma qui ont alimenté les différents volcans il y a bien longtemps ont aussi élevé le sol marin de centaines (milliers ?) de mètres, si bien que d'épaisses strates de sable fin se retrouvent à quelques centaines de mètres d'altitude. Il ne reste plus au vent et à la pluie qu'à éroder ces strates pour faire redescendre en front de mer ce joli sable « landais », coquillages compris.



*Le port et la marina ; que l'on soit sur ancre à l'extérieur, au mouillage sur bouée ou sur ancre dans le port, ou sur ponton dans la marina, le prix reste le même, 6,50 euros par nuit. Autant dire que nous sommes rapidement entrés pour prendre une bouée, à défaut de trouver une place disponible sur ponton.*



*Ce n'est pas un euphémisme de qualifier l'île de volcanique, quelques jolis cônes de roche noire se dressent dans le ciel.*



*Ici aussi, la sécheresse a sérieusement frappé la végétation, les herbes comme les cactus et les arbres montrent des signes de dépérissement avancé ; la seule zone à peu près verte, c'est le golf ! Avec quelle eau a-t-il été arrosé ? Bonne question...*



*La strate de sable marin se fait doucement transformer par le vent et la pluie en sable de plage, qui ira alimenter le bord de mer.*



Ne pas confondre figuier, comme à gauche, qui produit les figues que nous connaissons bien (et qui sont excellentes ici, gorgées de soleil) et figuier de Barbarie, comme à droite, qui est un cactus à feuilles ovoïdes épaisses dont le fruit, comestible, est bardé de fines épines qui ne demandent qu'à pénétrer sous la peau du gourmand trop pressé.



Depuis 1920, de gros efforts de replantation ont permis de retrouver un peu de couverture végétale, les résineux les plus « gros » ont un tronc d'une quinzaine de centimètres de diamètre. Il convient de préciser qu'à sa découverte, l'île était un écrin de verdure apparenté à de la forêt tropicale. Les premiers arrivants ont défriché pour planter de la canne à sucre, et apporté des lapins, des chèvres (et des rats !) pour se nourrir et pour nourrir les navires en escale. On pourrait se souvenir que l'île de Pâques, l'archipel des Saintes, une partie du désert du Sahara ont vécu la même histoire. A quand l'Amazonie si on continue à souper la forêt

pour faire pâturer des bovins ??? (ah, ben, on est désolés, on savait pas... On ne pouvait pas savoir, d'ailleurs...)



*Le paysage de la plus grande partie de l'île, des murs ou des champs de roches volcaniques ou s'entremêlent des veines minérales de toutes les couleurs.*



*On ne passe pas à Porto Santo sans goûter le vin de l'île ; c'est un produit dangereux à éviter de renverser sur la table, au risque d'y faire un trou ! Et à boire avec modération, ça doit tourner à une vingtaine de degrés d'alcool.*



*Sur le port, l'usine de production d'algues semble bien peu efficace si on en juge par tous les tuyaux vides ou pleins seulement d'eau claire dans laquelle bulle un peu de gaz.*



*Pour être écolo, nous avons recyclé un vieux pare battage que la dégradation du plastique rend collant, en le recouvrant avec une jambe de bermuda dont l'autre côté était largement déchiré. On s'amuse comme on peut !*

**Jeudi 6 Octobre :** navigation entre Porto Santo et Madère ; arrivée dans la marina de Quinta Do Lorde, à l'extrême Est de l'île, où nous avons pris nos habitudes. C'est isolé, dominé par un lotissement construit avec goût, mais dont les logements sont tous aussi vides que lors de notre premier passage, en 2015.

Sans entretien significatif depuis la construction, des marques de dégradations commencent à poindre un peu partout. Quel dommage !

Il semblerait, d'après monsieur Google, que l'ensemble immobilier ait une valeur de 115 millions d'euros, que le gérant soit en dépôt de bilan (comme c'est surprenant !!!) et que la justice ait attribué le site à une société espagnole pour 54 millions d'euros.

C'est probablement l'explication de tous les travaux qu'on peut constater et entendre dans de nombreux logements, et bien qu'ils soient neufs et jamais habités, les conteneurs de gravats, carrelages défoncés, plâtras, et autres sanitaires en morceaux sortent du lieu. Pas assez chic ou normes de construction mal respectées ? Pourvu que les nouveaux maîtres des lieux ne répètent pas l'erreur de valoriser leur immobilier à deux fois et demie le prix du marché local, au risque de répéter l'histoire....



*L'ensemble Immobilier Quinta do Lorde*



*L'érosion de la mer a découpé le volcan en deux, laissant apparaître une demi-cheminée dans laquelle le magma s'est figé. La marina s'est installée devant cette curiosité géologique.*



*La partie orientale de l'île n'est pas assez élevée pour arrêter les nuages qui arrosent largement les hauts sommets. ( Pico Ruivo 1862 mètres) de l'île ; le sol est stérile, du à la jeunesse des éruptions volcaniques.*

Merlin est amarré à côté de « Kergelen », un voilier de Dunkerque depuis 9 mois à Quinta do Lorde ; le jeune couple qui y vit a trouvé ce coin trop charmant pour ne pas y séjourner jusqu'à être rassasié de Madère : lui, Gérémy (1,97 mètres de haut), informaticien, exerce son métier en télétravail, et elle, Gaëlle, belge, professionnelle des ressources humaines, « se contente » de faire vivre un blog avec lequel, dit-elle, elle récupère quelques subsides. Gérémy est un coureur à pieds « tous terrains » et se plaît à parcourir l'île de long et large et de bas en haut.



*Des bombes volcaniques sont venues atterrir en douceur dans du magma encore visqueux.*



*Quelques plantes courageuses tentent désespérément de s'accrocher à la roche et d'y trouver l'eau et les minéraux nécessaires à leur croissance.*

Rencontre de Laurent et Marie, sur leur Amel Santorin « Malo ». Eux aussi sont partis de Dunkerque pour une année de tour de l'Atlantique. Nous nous sommes suivis sur l'AIS depuis Lisbonne, un des rares voiliers français dans notre groupe de migration. Laurent est en RTT de son job de responsable de la simulation de conduite des centrales nucléaires chez EDF, il est donc rémunéré au cours de son périple, qui est en galop d'essai avant de prendre sa retraite peu de temps après son retour. Du coup, nous irons ensemble faire la randonnée le long de la lévada entre Ribeiro Frio et Portela, avec une météo particulièrement agréable. Les lévadas sont des petits canaux publics pour l'irrigation des cultures ; celle-ci a été construite il y a trois siècles, il s'est écrit que les zones à flanc de paroi verticale ont fait de nombreuses victimes parmi les ouvriers ; il est vrai qu'avec un abîme d'au moins cent mètres sous la lévada, les chances de survie en cas de chute sont limitées...



*Un des nombreux points de vue dont on profite depuis la randonnée le long de la lévada. Le chemin descend doucement le long du fil de l'eau sur onze kilomètres.*



*Végétation luxuriante là où l'eau et la terre volcanique se conjugent*



*Tourisme à Madère : la descente en traîneau des touristes depuis l'église de « Monté ». Auparavant, cette activité était réservée à la descente des rondins d'eucalyptus de la montagne vers le port. Recyclage du savoir faire...*



*Pèlerinage absolument indispensable sur la digue du port de Funchal, ou le dessin de Merlin apposé en 2003 sourit encore derrière ses lunettes aux promeneurs. Bientôt 20 ans, comme le temps passe vite !*



Spécialité de la pêche locale, les « espadas » poissons longilignes capturés dans les fonds de 100 mètres et plus aux abords de l'île. Ce poisson, sans intérêt gustatif de mon point de vue, et le thon sont les deux vedettes du marché aux poissons et des restaurants.



La douceur du climat et l'arrosage abondant de la région élevée de l'île en font un paradis des fruits, légumes et autres fleurs ; et transforment les étals des primeurs en caléidoscopes multicolores et parfumés.

Bien que les résidences et autres hôtels touristiques se soient un peu développées, l'île reste un écrin de nature et de calme. Les madériens, si on exclut les gens de Funchal (et encore) sont d'une gentillesse et d'une simplicité incomparables. Pur preuve notre autre voisin, Alberto, qui n'a eu de cesse au cours du week-end de nous faire découvrir l'excellente cuisine locale à base de thon et de bonite.

*A dr : un seul, c'est déjà une calamité ; mais multiplié à l'infini, ça tient d'un cataclysme de fin du monde ! Je vous salue bien bas ....*



**Vendredi 14 Octobre** : départ pour Graciosa, sur les Canaries. Nous naviguerons en compagnie de Malo, à vue sur la plus grande partie du trajet qui peut être scindé en trois : du vent fort avec des rafales à 30 nœuds pendant une dizaine d'heures, puis du temps maniable de 10 à 15 nœuds pendant 24 heures, puis les dernières heures au moteur ; à peu près la prévision des gribs, si on omet les premières heures un peu trop animées.

**Dimanche 16 Octobre** : mouillage devant la « playa de francès » à Graciosa, au calme pour récupérer des précédentes nuits. Une vingtaine de bateaux sur le mouillage, la plupart nettement plus gros que Merlin.



Le lendemain, tentative pour rentrer dans le port de Graciosa, duquel nous nous faisons rejeter malgré notre demande préalable depuis Madère. (Il se dit que) les autorités locales surveillent les entrées et sorties de l'île pour assurer un contrôle strict des migrants africains tentant d'entrer en Europe par les Canaries ; Il faut reconnaître qu'entre un voilier rutilant de douze ou quinze mètres mené par un équipage de deux à quatre personnes propres sur elles (de type européen, ça va de soi) et une pirogue en bois rafistolée remplie d'une cinquantaine de pauvres diables (de type africain) sans eau ni nourriture, et parfois sans moteur, même le plus futé des garde-côtes pourrait se tromper (les recrutements ne sont plus ce qu'ils étaient, ma pauvre dame...). A moins bien sûr que lesdits fonctionnaires trouvent la vie plus paisible en refusant systématiquement tous les bateaux de passage, comportement tellement indigne de la part d'un fonctionnaire qu'il n'est tout simplement pas envisageable.... Quoiqu'il en soit, la moitié des places de ponton étaient inoccupées quand nous sommes passés. Les photos ci-dessous pour témoigner de la saturation du port de Graciosa....



**Lundi 17 Octobre** : du coup, nous partons vers Lanzarote, le port de Naos dans la petite capitale de l'île. Malo nous expliquera plus tard qu'il a été surpris de notre départ si précipité.

Port de Naos : par VHF quand nous nous annonçons, la « standardiste » répond sèchement « il n'y a pas de place, passez votre chemin » ! Nous apprendrons un peu plus tard que cette même personne a refusé l'entrée à un voilier en panne de moteur alors que le vent est absolument nul. Cette gentille dame a-t-elle sa place dans le personnel d'accueil d'un port ? De passage quelques jours plus tard à Naos, on notera curieusement quelques dizaines de places vides...

En fait, il semble que tous les ports espagnols soient actuellement gérés par un programme de réservation par internet avec paiement d'acompte (à la réservation) non remboursable. Un gros malin d'informaticien a extrapolé un programme de réservation de chambres d'hôtels, qu'il a collé sur les places dont chaque port est sensé disposer. « Nous disions donc : arrivée le 17 Octobre à 13 H 30, deux nuits plus petit déjeuner, et départ le 19 Octobre vers 11 heures pour que vous ayez le temps de faire le ménage de la place pour 13 heures. ».....

Eh non, les bateaux, ça ne fonctionne pas du tout comme ça, il faut aussi prévoir les aléas météorologiques qui peuvent perturber le planning d'une semaine, les aléas techniques qui peuvent retarder un départ (surtout s'il faut faire appel à un « professionnel » surchargé ou en congés), les expéditions en urgence de pièces ou de documents qui n'arrivent pas à temps, les lendemains de cuite, etc.



*A notre arrivée à Puerto Calero, nous sommes placés temporairement à l'avant de cet espèce de monstre d'une trentaine de mètres ; son propriétaire est ... un chirurgien esthétique de Las Palmas bien connu. Le gars de la station nous expliquera que pour faire le plein, le chirurgien fait venir deux camions de vingt mille litres.*



*La marque de Puerto Calero, tout au long du bassin.*

Heureusement, nous trouverons quelques dix milles plus au Sud une place dans le petit port de « Puerto Calero » ; Bien que cette marina se distingue entre toutes par ses superbes bittes d'amarrage dorées en laiton poli, (ça rappellera des souvenirs à quelques lecteurs) le prix est tout à fait correct, l'accueil est fort sympathique et la place confortable. Le coin est un peu isolé avec une toute petite agglomération touristique jouxtant le port, mais nous avons l'avantage du calme.

*A droite : un voilier de Puerto Calero : mâle exhibitionniste devant les belles annexes ???*



Pendant ce temps, Malo et son Santorin était dans la marine de Rubicon, au Sud de l'île, et Laurent râlait que les mariners du port avaient mesuré son bateau, y compris l'annexe positionnée sur ses bossoirs, avec la conséquence d'une facture nettement plus élevée que prévu. 100% des voiliers de grande croisière ont quelque chose qui dépasse devant et ou derrière, donc habile moyen de surclasser les bateaux, et superbe moyen pour perdre des clients par radio-ponton.

Balades le long du bord de mer, sur les sentiers en haut des falaises de lave, vers le Nord pour accéder à Puerto del Carmen (port exclusivement local) ou vers le Sud vers Playa Quemada, un hameau de quelques dizaines d'habitations.



*On arrive à Puerto del Carmen, à une heure de marche de Calero en bord de falaise, en empruntant ce labyrinthe probablement de la patte de Cesar Menrique.*



*Culture de la vigne : un travail de forçat dans ce sol sec et ce climat sec ; on compte juste sur l'humidité de la nuit qui se piège un peu dans le sol de scories.*

Tour de l'île en voiture sur des chemins que nous n'avons pas encore parcourus ; L'architecture de l'île a été façonnée par Cesar Menrique, qui lui donne un caractère accueillant exceptionnel. Après son décès en 1992, les promoteurs ont malheureusement pointé leurs nez avides pour commencer à construire des paquebots de béton si fréquents dans toute l'Espagne.

Au milieu de l'île trône toujours le parc de « Timanfaya », qui préserve le volcan responsable de la dernière éruption sur l'île ; les champs de lave restent des paysages lunaires, mais tout doucement quelques plantes, des lichens, des cactus, des dragonniers (nains) commencent à s'installer et se multiplier ; la vie reprend son cours !





*Quelques vues de Timanfaya ; le paysage minéral est peu à peu envahi par de courageux végétaux ; en 1987 c'était le désert, en 2003 quelques pousses commençaient à apparaître, en 2022 .on est passé au stade de plantes de quelques dizaines de centimètres de haut.*

*Impossible par contre de photographier la température du sol, qui a certains endroits du parc doit friser les 60°: la main ne supporte pas une poignée de scories ramassées à même le sol..*

L'ensemble du parc représente environ trois cents cratères appartenant à cent volcans. Les éruptions majeures ont eu lieu pendant une durée de six ans de septembre 1730 à avril 1736 et ont recouvert environ 167 km<sup>2</sup> de Lanzarote. Au regard de la quantité de lave rejetée et de la durée de ces éruptions, celles-ci figurent parmi les éruptions les plus importantes de l'histoire du volcanisme.



*Un ancien marais salant qui fournissait le sel nécessaire au salage des poissons (eh oui, il fut un temps où le réfrigérateur n'était pas encore inventé ; dur dur de boire son pastis, son whisky ou sa bière à température ambiante, autour de 30 ° !) ; devenu une curiosité touristique avec l'abandon de la plupart des bassins, il fait le bonheur des oiseaux.*

Au menu de l'escala : quelques travaux sur Merlin pas faits avant de partir par manque de temps, tenter enfin de monter en haut du Teide, aller voir la Palma après l'éruption récente, démarrer l'iridium, avitailler, la liste est longue.

**Lundi 24 Octobre** : départ de Calero vers l'île de Ténérife. Bonne météo sur une partie du trajet, pas de vent sur l'autre. A l'AIS, Malo sort de Rubicon pratiquement quand nous passons devant, mais lui continue sur las Palmas où le port est complet mais où il y trouve facilement une place pour quelques jours. Evènement exceptionnel sur les lignes de pêche : nous nous sommes fait bouffer la planchette japonaise. Certes, ce n'est pas un poisson dans la poêle, mais depuis le départ du Verdon, il ne s'était strictement rien passé... Un progrès, donc !!!



*L'auditorium de Santa Cruz, un amer incontournable de l'entrée du port*



*De nombreux voiliers anciens font escale à Santa Cruz*

Puis nous allons au bureau, où nous accueille une sympathique hôtesses (française) « OK, on vous facture une nuit, mais revenez demain vers 10 heures, on verra ce qu'on peut faire ».

*A côté de l'auditorium, un ensemble de piscines à eau de mer conçu par Carlos Menrique*

*Ci-dessous : curieuse toiture d'un lycée logé dans un bâtiment historique*



**Mardi 25 Octobre** : arrivée vers 13 heures à la marina de Santa Cruz de Ténérife ; accueil par deux mariners sur une barque. Même chanson : « il n'y a pas de place, vous ne pouvez pas rester » ; ils nous montrent un tableau d'une vingtaine de lignes, les bateaux qui doivent arriver aujourd'hui ; d'ailleurs, une régata de plusieurs dizaines de voiliers doit arriver demain ; donc impossible que vous restiez... Isabelle ne s'en laisse pas compter « nous sommes trop fatigués, il faut absolument dormir au moins une nuit ». A force : de tergiverser, Merlin est autorisé à s'amarrer sur un bout de ponton (sale) non référencé comme une place (pas d'eau, pas d'électricité).



*« el Tigre », le canon qui a arraché un bras à Nelson*



*Le lycée sur la mer, 44 lycéens allemands,, leurs professeurs et le grand air du large pour aérer les neurones. Petite précision, le stage de 7 mois sur le voilier coûte 68 000 euros par élève...*



Et le lendemain, nous nous sommes retrouvés sur une belle place pour un mois ou plus si affinités ; merci madame ; les deux marineros qui avaient sciemment menti pour justifier le refus de place n'osaient pas venir nous trouver pour l'opération de déplacer le bateau ; trop honte... Une semaine après, nous attendons toujours les 20 bateaux de la liste ainsi que la régata... Peut-être sur le planning de Novembre 2023 (l'erreur est humaine, n'est-ce pas )???

Pour l'anecdote sur le bout de ponton de notre première nuit à Ténérife : un superbe catamaran Outremer 55 (17 mètres de long, quand même, pour une enveloppe que j'évalue à deux millions d'euros) immatriculé à Ajaccio dont le propriétaire a réussi à m'engueuler vertement pour une histoire absurde de tuyau d'eau qui ne le concernait absolument pas ; je dois avouer que j'avais déjà un à-priori défavorable des gens qui naviguent sur Outremer (en 2003/2004 cette population faisait le « cataclub » à part et ne se mélangeait pas à la populasse inférieure des monocoques et autres catas), un second à-priori défavorable des gens du Sud-Est de la France avec lesquels j'ai toujours eu de grandes difficultés à m'entendre (nous ne parlons pas le même langage, les mots ont des significations différentes), un troisième à-priori défavorable des corses qui, comme chacun sait, habitent une île merveilleuse située au centre du monde. Mes à-prioris vont se transformer en convictions !!!



*Spectacle curieux que ces énormes mastodontes, souvent de plus de 300 mètres de long, à travers un vieux gréement en escale.*



*La manœuvre d'un voilier ancien à son arrivée va mettre un coup au moral des écologistes ....*



*Panorama volcanique et montagneux de l'ensemble de l'île de Ténérife, le volcan principal émerge du plateau océanique de plus de 7000 mètres, dont 3700 mètres en aérien.*



*Des végétaux curieux comme ces espèces de pissenlits, à gauche, ou tropicale comme les nombreux figuiers de barbarie (fruits piquants au sens propre, mais comestibles) ou les dragonniers qui sont des survivants des temps très anciens.*



*Deux symboles des Canaries, la fleur « oiseau du Paradis » et « le dragonnier », un végétal extrêmement ancien et premier arbre à coloniser les coulées de lave récente*





*Architecture canarienne, les immeubles avec vue sur la falaise (en fait, on peut même toucher la falaise depuis la fenêtre de sa chambre) qui garantissent l'absence de vis-à-vis y compris à long terme, ou cet autre immeuble à gauche particulièrement adapté aux gens qui tournent en rond (quand ils sont ronds comme des queues de pelles ???)*

**Mardi 15 Novembre :** départ en avion pour aller passer quelques jours sur l'île de la Palma. Pourquoi pas avec Merlin ? Parce que le seul port digne de ce nom sur l'île est saturé (et il ne semble exister aucun mouillage) et ne reçoit pas de visiteurs sauf à avoir réservé bien avant d'arriver. Une des premières choses à d'ailleurs été de visiter ladite marina et interroger le personnel qui nous a bien confirmé « une réservation une semaine auparavant est un minimum, et qu'il conviendrait plutôt de s'y prendre deux semaines au minimum avant d'arriver ».

Sauf que, sur le port, au moins une cinquantaine de places sont disponibles ; décidément, les canariens sont de bien piètres gérants des places de port !



*Non, monsieur, il n'y a aucune place libre... Certains devraient investir dans une cane blanche ou un chien d'aveugle !*

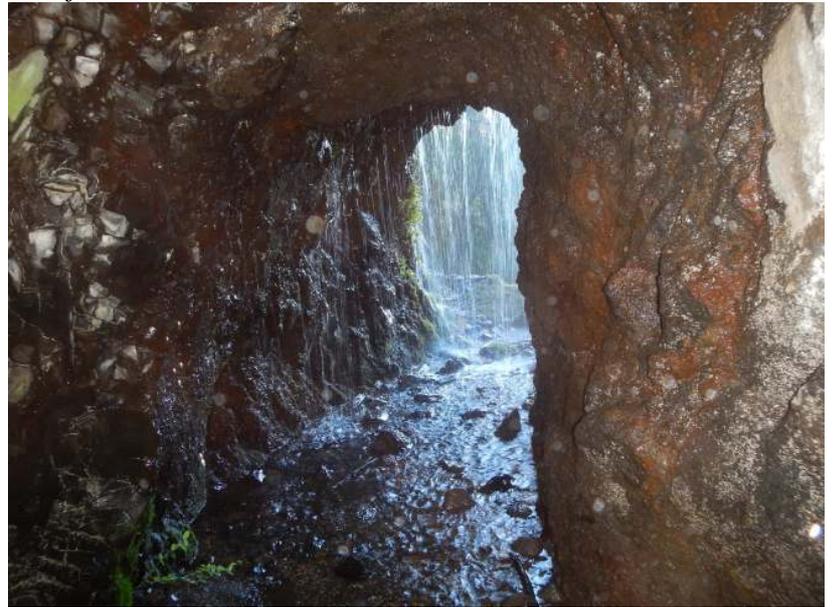


*Ci-dessus : ce n'est pas une traînée d'avion mais celle d'un ferry rapide inter-îles ; 35 nœuds et beaucoup, beaucoup de carburant pour un prix de traversée comparable à celui de l'avion (ATR 72).*

Trois pôles de visite sur la Palma : les randonnées, car l'environnement géologique comme végétal est réellement à couper le souffle, la caldeira au centre de l'île et son observatoire astronomique, et l'éruption volcanique de 2021 qui a rajouté quelques hectares à la terre tout en nettoyant quelques champs et autres bâtiments.



*Une randonnée qui débute le long d'une lévada ; une douzaine de tunnels assurent une pente régulière pour l'eau et une bonne douche pour les randonneurs. C'est la partie confortable avant la descente qui nous laissera trois jours de courbatures.*



*Tunnel dédié à qui certains savent..*

Au point culminant de l'île, 2 426 mètres au-dessus du niveau de la mer, se trouve l'observatoire de Roque de Los Muchachos, au-dessus de la "mer de nuages", où l'on trouve une atmosphère propre, sans turbulences et stabilisée par l'océan. C'est pourquoi l'endroit est considéré comme l'un des meilleurs au monde pour observer le ciel.

Afin d'éviter une pollution lumineuse excessive, l'île a été protégée par la loi, étant la première réserve Starlight au monde, et ayant reçu la reconnaissance en 2012 comme destination touristique Starlight. Le 20 avril 2007, la Déclaration mondiale pour la défense du ciel nocturne et du droit d'observer les étoiles a été signée à La Palma (Déclaration de La Palma sur la lumière des étoiles).



*L'observatoire, au bord de la caldéra*



*El Roque de los Muchachos, le sommet de l'île*

"Le droit à un ciel nocturne non pollué qui permet la jouissance de la contemplation du firmament, doit être considéré comme un droit inaliénable de l'Humanité, comparable au reste des droits environnementaux, sociaux et culturels".

L'Observatoire du Roque de los Muchachos a l'honneur de posséder le plus grand télescope optique et infrarouge du monde : le Gran Telescopio de Canarias. En 1987, l'Institut d'astrophysique des Canaries (IAC) a entrepris de construire cette infrastructure, ce qui a signifié **de grandes avancées technologiques et astrophysiques**, dont la confirmation de l'existence des trous noirs.





*Le « petit » volcan responsable de la dernière éruption, en fait une petite bouche secondaire du volcan principal de l'île, le Cumbre Vieja.*

Je vous livre, un peu en vrac, quelques informations sur le thème.



*De nombreuses constructions ont été affectées, comme le logement ci-dessus qui dispose aujourd'hui de « lave à tous les étages »*

Tout d'abord, de quel volcan parlons-nous ? La chaîne volcanique de la Cumbre Vieja à La Palma est très active. Le processus de formation des îles Canaries est semblable à celui de la chaîne des puys en Auvergne, à savoir un point chaud (remontée de magma) dans la croûte terrestre profonde sur laquelle glisse la croûte superficielle, sur laquelle tentent de vivre entre autres quelques 8 milliards de petits bonhommes et bonnes femmes. Parfois, le point chaud arrive à percer la couche superficielle, faisant naître un nouveau volcan plus ou moins dans l'alignement des précédents.

La partie émergée de la Cumbre Vieja culmine à 2 000 mètres d'altitude après seulement 125 mille années d'activité, soit un volume aérien de 150 kilomètres cubes, non comptés la partie immergée du cône qui s'appuie sur le sol océanique à trois mille mètres de profondeur (pour un total d'environ 7 000 kilomètres cubes)..

Pour se faire un peu peur, les îles océaniques sont des édifices volcaniques dont la croissance est entrecoupée d'épisodes de déstabilisation massive de leurs flancs, à l'origine de mégatsunamis. Tout comme à Hawaï, à La Réunion ou au Cap Vert, les fonds sous-marins autour des Îles Canaries sont partiellement recouverts de dépôts de glissements dont le volume se chiffre en dizaines de kilomètres cubes. On retrouve difficilement les traces de ces événements, heureusement très rares. Les éruptions volcaniques et les séismes de forte intensité sont les précurseurs des glissements majeurs.

Tout au long de l'éruption, le flanc ouest de la Cumbre Vieja est resté stable, malgré sa durée et l'important volume de magma en jeu.

Le risque de mégatsunami serait lié à un glissement massif d'une partie de l'édifice volcanique de la Cumbre Vieja (non observé durant le dernier million d'années). On trouve néanmoins sur les pentes émergées de l'île des cicatrices de glissements plus ou moins masquées par l'activité volcanique ultérieure, et des dépôts sédimentaires de tsunami à près de 200 m d'altitude (une broutille suffisante pour nettoyer toutes les côtes de l'Atlantique).

La formation d'un réseau de failles sur plus de 4 km de long pendant l'éruption de 1949 à La Palma a alimenté la crainte d'une instabilité de l'île en cas de réactivation volcanique. Ces failles présentent des décrochements verticaux de 1 à 4 mètres traduisant un glissement avorté du flanc ouest de l'île. Aucun phénomène similaire n'a été observé durant l'éruption de 2021. Les déformations verticales mesurées ont atteint 20 centimètres le 14 septembre (5 jours avant l'éruption) et 33 centimètres le 24 octobre (regain d'activité) sur la station GPS la plus proche du volcan. Mais ces mouvements du sol étaient trop faibles pour indiquer un risque majeur imminent. Même s'il est peu probable, le scénario d'un effondrement de la Cumbre Vieja a récemment été intégré aux systèmes d'alerte aux tsunamis de la Caraïbe et des États-Unis.

À l'échelle des temps géologiques, l'éruption de 2021 à La Palma n'a rien d'exceptionnel. À l'échelle humaine, elle figure sans aucun doute parmi les plus importantes éruptions historiques des îles Canaries. De fait, son bilan « géologique » est relativement modeste à l'échelle de l'île de La Palma. Formé par l'accumulation des scories, le nouveau volcan est un cône de 200 mètres de haut qui culmine à une altitude de 1 130 mètres. Il comporte 6 cratères alignés sur une fissure de 560 mètres de long, le cône représente un volume de 34 millions de mètres cubes. L'éruption a produit un volume de lave et de produits volcaniques de quelque 230 millions de mètres cubes. Ce volume est largement supérieur à ceux des éruptions précédentes qu'a connues La Palma (31 millions de mètres cubes en 1971, 51 millions de mètres cubes en 1949), ce qui en fait la troisième plus grosse éruption historique aux Canaries. Le volcan a éjecté en moyenne 27 mètres cubes par seconde. Cela peut paraître beaucoup, mais il faudrait pas moins de 652 éruptions de cette importance pour construire l'édifice volcanique aérien de 150 kilomètres cubes qu'ont bâti les éruptions successives de la Cumbre Vieja au fil de son histoire éruptive. L'île s'est agrandie en 2021 de 48 hectares.

Bien malin qui pourra s'avancer sur le lieu et la date de la prochaine éruption aux Canaries. Les écarts de temps entre éruptions vont de quelques mois à quelques décennies. Parmi les sept îles que compte l'archipel, la probabilité d'éruption est évidemment plus élevée à La Palma et à El Hierro, qui sont les îles les plus jeunes et les plus actives d'un point de vue géologique. Mais Tenerife a aussi connu plusieurs éruptions historiques et préhistoriques, et sa forte densité d'activités humaines la rend plus vulnérable. À l'exception de La Gomera, toutes les îles Canaries ont connu plusieurs éruptions durant les 10 derniers milliers d'années.



*L'Ouest de l'île est coupé par une barrière de lave de 4 à 6 mètres de haut*

À La Palma, l'heure est à la reconstruction et au nettoyage des cendres, dont les particules fines ( $< 10 \mu\text{m}$ ), qui pénètrent profondément dans les poumons, sont facilement mises en suspension dans l'air.

Le bilan économique de l'éruption est contenu. Quelque 7 000 personnes sur les 83 000 habitants de l'île ont été évacuées, mais aucun blessé ni mort n'est à déplorer.

1 676 bâtiments ont été affectés, dont 1 345 à usage d'habitation, 180 structures agricoles, 75 bâtiments industriels, 44 de loisirs et d'accueil, et 16 à usage public.

Au total, 370 hectares de culture ont aussi été détruits ou fortement endommagés, dont 229 hectares de bananeraies – la production de bananes représente 50 % de l'économie insulaire –, 68 hectares de vignes et 27 hectares d'avocatiers.

En plus, 412 hectares de bananeraies, 128 hectares de vignes et 84 hectares d'avocatiers ont été recouverts de cendres.

Les coulées de lave ont aussi durement impacté les réseaux de communication (lignes électriques, adductions d'eau) et de communication (74 kilomètres de route ensevelis).

En tout, les dégâts devraient avoisiner le milliard d'euros. La reconstruction des logements et des infrastructures industrielles et agricoles se fera au gré du refroidissement des coulées, qui prendra plusieurs années dans certains secteurs.

Pendant toute la durée de l'éruption, le panache du Cumbre Vieja a comporté une importante phase gazeuse, constituée principalement de vapeur d'eau, de dioxyde de carbone et de dioxyde de soufre.

De l'ordre de 2 millions de tonnes de dioxyde de soufre ont été rejetées dans l'atmosphère pendant l'éruption, Une quantité comparable à l'ensemble des émissions annuelles de dioxyde de soufre par les activités humaines dans l'Union européenne.

Le contact des coulées de lave avec l'eau de mer est aussi une source de pollution, car l'arrivée de roche liquide à une température de l'ordre de 1 050 °C casse les liaisons chimiques au sein des molécules d'eau, ce qui conduit à la production d'acide chlorhydrique par association entre l'hydrogène ainsi libéré et le chlore naturellement présent dans l'eau de mer.

Néanmoins, ces dégagements résultant très essentiellement d'un processus naturel de notre planète, le terme de « pollution » convient-il pour les qualifier ???



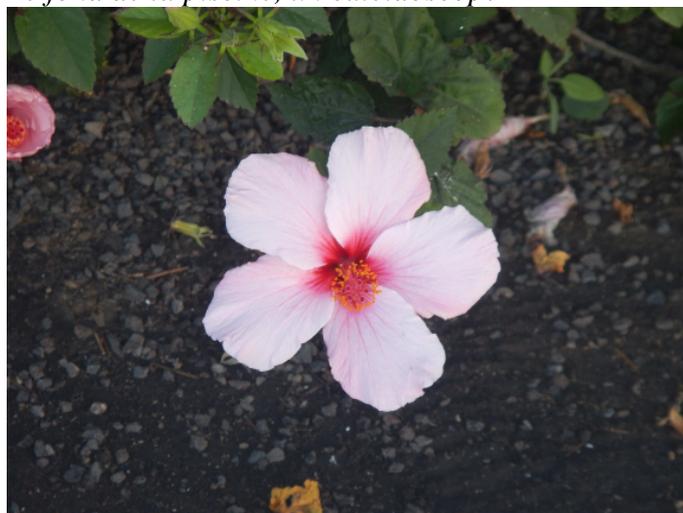
*Piscine « naturelle » à vagues*



*Le fond de la piscine, un caléidoscope*



*Une fierté de la Palma, ses balcons en bois très travaillés*





*Constructions traditionnelles et troglodytes profitent de la pierre de lave pour construire les murs et des alvéoles et autres grottes volcaniques pour s'établir*



*Tout au Sud de l'île, là où le vent est régulier, un joli marais salant produit 600 tonnes chaque année*





*Foule et illuminations à « La Laguna », capitale historique de l'île (classée à L'UNESCO) au cours de la « nuit blanche » enfin de retour après deux ans de COVID chinois.*

## Mercredi 30 Novembre :

Départ de Santa Cruz de Ténérife, vers le Cap Vert. Propreté de la coque vérifiée, téléphone satellite opérationnel (depuis le Mardi pour les mails), pleins et démarches administratives terminés.

La météo était médiocre depuis plusieurs jours ; les prévisions indiquent un coup de vent du Sud (une dépression passant juste au Nord des Canaries) pour le Lundi suivant ; nous quittons donc entre les deux, sachant que nous rencontrerons probablement des calmes plats en cours de route. En effet, à mi-chemin, nous voilà scotchés avec des vents de 2 à 6 knots, de directions diverses et variées.

Heureusement, on pourra compter sur notre bon vieux Perkins pour se déhaler.

A noter notre premier poisson pris à la traîne, une petite dorade coryphène de 65 centimètres pour agrémenter le quotidien ; juste la bonne taille lorsqu'il n'y a que deux convives à table !



Autre prise nettement moins comestible, un grand bout de plastique qui se fera traîner pendant une nuit sur l'hameçon (donc pas de poisson !!!) Oui, l'océan est pollué par les plastiques. D'ailleurs, la roue à aubes du loch est de nouveau bloquée par un corps étranger que j'irai retirer au prochain mouillage.

Après cinq jours de navigation avec un vent aléatoire et beaucoup de moteur, il ne reste plus à bord que 60 litres de gazole sur les 160 du départ ; décision est prise de l'économiser pour arriver en sécurité, en se satisfaisant d'Eole pour avancer au large, parfois à 8 ou 9 nœuds de vent, souvent à 2 ou 3.



Après six jours de navigation apparaît un souci électrique : la batterie neuve de servitude (EXIDE 180 AH AGM, le top d'après le vendeur) se retrouve avec une résistance interne de deux ohms ; à vide la tension est normale (13V) mais dès qu'un appareil est branché, la tension chute (avec 3 ampères de débit, il ne reste plus que 7 volts aux bornes !). La solution immédiate est d'alimenter l'indispensable avec la batterie moteur, et d'économiser au mieux l'électricité ; donc plus de loch, plus de VHF, un minimum d'éclairage et de réfrigérateur.

Heureusement les panneaux solaires font leur travail pendant la journée !

A une journée de Mindelo, nous sommes rejoints par un joli petit trawler, « ATENTO » qui nous demande si tout va bien ; c'est vrai que nos voiles peinent à se gonfler sur cette mer presque d'huile, et que notre VHF est éteinte.

Jeudi 6 Décembre : îles enfin en vue ! 8 jours pour faire 780 milles, ce n'est pas vraiment une performance. Plus qu'une trentaine de milles avant d'arriver, 2 à 4 nœuds de vent, donc... moteur !



A gauche Sao Vincente, plate et aride, à droite Sao Antao, qui culmine à plus de mille mètres et qui profite de l'eau des nuages. Nous, on va entre les deux pour mouiller.

Sao Antao est le grenier agricole des îles du Cap Vert, nom provient de ce à quoi ressemblaient les îles quand les premiers explorateurs sont arrivés. Après, on a cultivé, on a fait du feu de bois, on a apporté des lapins animaux à grandes oreilles et des chèvres... Aujourd'hui, c'est la désolation, sable et pierres.

**Mindelo** : le port de départ des voiliers vers les Antilles et l'Amérique du Sud.

Première opération, prendre un mouillage sur ancre pour aller vérifier la propreté de la coque ; surprise, des centaines de petits anatifes se sont installés, dont la taille varie entre quelques millimètres et un centimètre, mais qui grossiront rapidement jusqu'à sept ou huit centimètres si on ne les déluge pas. Deux heures de grattage permettent d'y voir plus clair.



La baie est assez encombrée, par les voiliers au mouillage, des embarcations locales dont le rôle est indéfini, des épaves de cargos et autres navires de travail échoués depuis des années. Pendant la journée, on entend parfois le gros « boum » d'une explosion destinée à démanteler ces épaves, mais il semble que la mission soit insurmontable ; en 2003 lors de notre premier passage les épaves étaient déjà l'objet de pétardages.

Et le matin, à la fraîche, les pêcheurs locaux sillonnent le mouillage pour y pêcher des petits poissons.



Depuis 2007, une marina a été installée dans le fond de la baie, dont les employés sont fort sympathiques mais dont les à-coups sur les amarres sont extrêmement brutaux quand le vent se lève.

Nous sommes placés exactement à la même place qu'en 2015, preuve en est la bouée qui nous retient de taper sur le ponton et qui est (toujours) la seule de la rangée à ne pas flotter. A côté de nous, un Gibsea de 10 mètres occupé par Marion et Manon, en route pour la Martinique.



Depuis notre dernier passage, cette petite ville de 70 000 habitants s'est métamorphosée : de très nombreuses rénovations de bâtiments et de constructions nouvelles, des rues en bien meilleur état dans tout le centre ou circulent beaucoup de voitures récentes et autobus flambant neufs.

Les gens sont très correctement vêtus, plutôt à la mode occidentale (les « Jeans » à trous ont fait une large apparition dans la population féminine), le nombre d'enfants semble se limiter à un ou deux, rarement trois par famille.

Restent quelques gamins qui tentent d'extorquer quelques sous aux touristes en faisant comprendre avec une gestuelle démonstrative qu'ils ont faim (entre autres devant le meilleur glacier de la ville), mais leurs bonnes mines et le smartphone dans la poche revolver voudraient prouver qu'ils ne sont pas si nécessiteux qu'ils cherchent à le montrer. Réminiscences des années passées, pendant ce temps ils ne vont pas ou peu à l'école et se préparent peut-être des vies compliquées. Une grande majorité de la population parle, en plus du portugais, français et anglais suffisamment bien pour pouvoir tenir au minimum une conversation basique.



*La « Tour de Belem », copie de celle du Portugal, qui jouxte le marché aux poissons, infréquentable il y a quelques années à cause de la violence et aujourd'hui pacifié.*

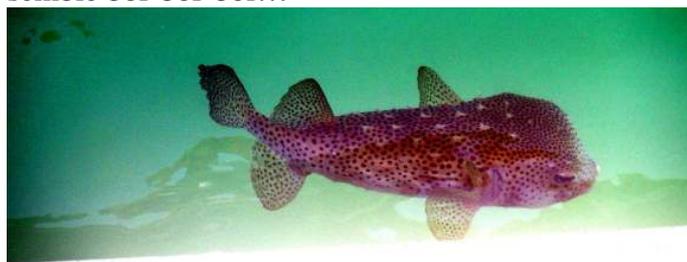


*Barques de pêche artisanale au mouillage devant la tour de Belem. Une barque emploie trois ou quatre marins pour aller pêcher le thon, le whao ou la dorade coryphène. (une barque a débarqué devant nous des bouteilles de plongée ; shoking)*



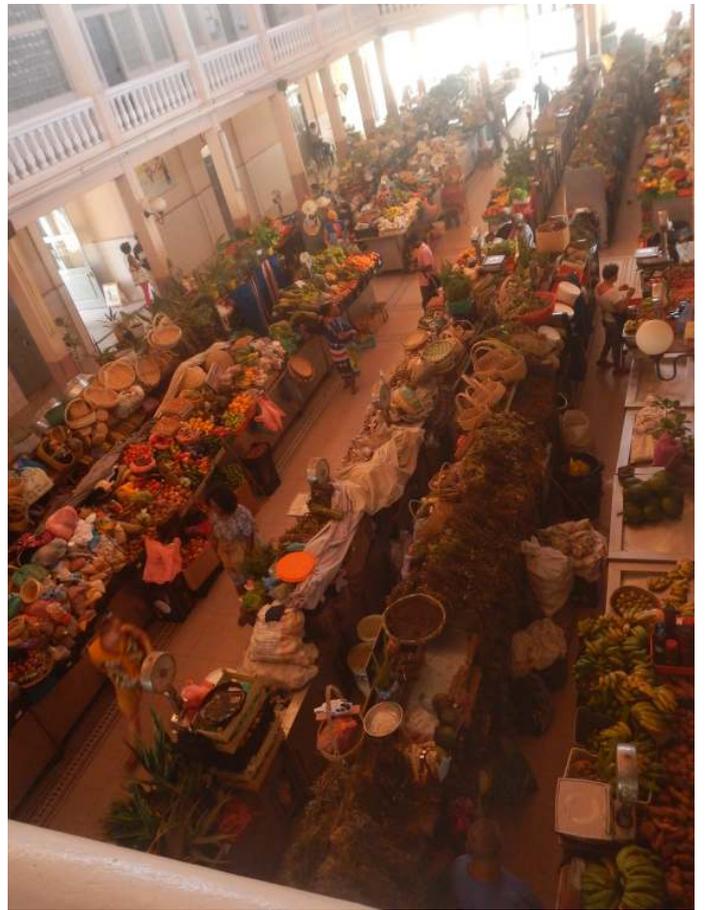
*L'état fait de gros efforts de communication pour sensibiliser la population à la préservation de l'environnement*

Autre nouveauté, des petites annonces placardées en ville pour tenter de recruter des employés. Si le commerce traditionnel est tenu par des gens « café au lait » typés locaux, un nombre impressionnant de petits bazars s'alignent le long des rues du centre, tenus exclusivement par des asiatiques (chinois ?) avec une main d'œuvre de jeunes couleur locale ; on y trouve à peu près partout les mêmes articles dont, le plus souvent, la qualité semble bof-bof-bof...





*Même les antennes de réseau téléphonique sont écolo !*



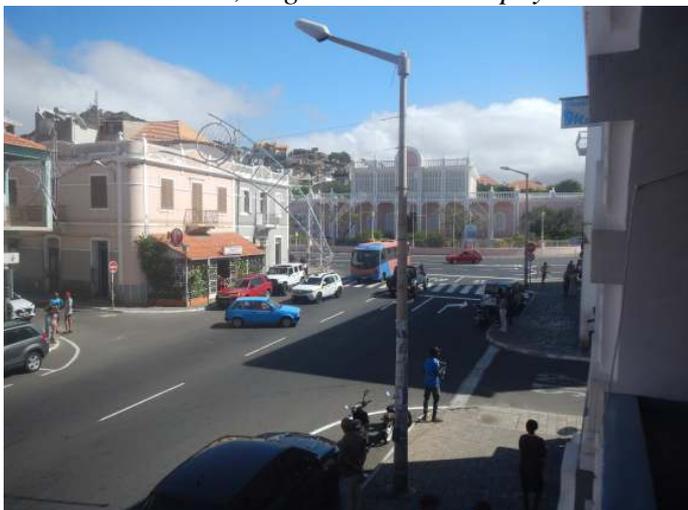
*Le marché couvert, à ne pas confondre avec ce que les gens du crû appellent le « marché africain »*



*Cesaria, la grande dame du pays*



*Avitaillement de produits frais*



*Centre ville, la mairie*



*Avitaillement du marché depuis Sao Antao*



*Marchande ambulante*



*La neige et les sapins de Noel sont universels*

Autre évolution, quelques dizaines de grands gars ou doudous vraiment noirs vendent sur les trottoirs des lunettes de soleil, écouteurs et autres montres « à la mode » ; les habitants les surnomment « africains » ou « sénégalais », il y a fort à parier que ce sont avant tout des « sans papiers » qui tentent de gagner un peu d'argent après avoir réussi à rentrer dans les pays par les îles de l'Est. L'Afrique peine toujours à se doter d'une économie satisfaisante, le Cap Vert, malgré tous les handicaps qu'il supporte (plusieurs îles, essentiellement du désert, très peu de terres agricoles...) a su trouver une bonne recette pour faire avancer résolument son économie et la qualité de vie et d'éducation de sa population, le pays deviendra-t-il la Suisse de l'Afrique ? Je serais curieux de comparer les niveaux de fin de primaire entre le petit français moyen et le petit cap-verdien moyen, mais ceci est très incorrect politiquement....



*Règle rectiligne le long de la batterie pour mettre en évidence le gonflement*

Revenons à notre batterie de servitude ; à un premier mail expédié pour expliquer les anomalies électriques, le SAV du vendeur m'a répondu : « c'est le signe d'une DECHARGE beaucoup trop importante ; la garantie ne marche pas dans ce cas-ci ».  
Puis j'ai extrait la batterie de son bac (55 KG, quand même), j'ai constaté et photographié un renflement net sur un des éléments ainsi qu'une fuite d'acide ; au deuxième mail pour expliquer ces anomalies « mécaniques », le SAV du vendeur m'a répondu : « c'est le signe d'une SURCHARGE beaucoup trop importante ; la garantie ne marche pas dans ce cas-ci ».  
On sent le gars qui sait de quoi il parle... Je me suis donc un tout petit peu fâché, suite à quoi le SAV du vendeur m'a indiqué que le grossiste qui le fournit ne veut rien entendre, et le fabricant ne bougera pas le petit doigt s'il ne peut expertiser la batterie ; Néanmoins, mon vendeur m'accorde un avoir valable 3 ans.  
Mais je ne sais toujours pas pourquoi cette satanée batterie neuve a lâché, sauf que c'est une défaillance précoce intrinsèque à l'objet. La suite quand nous rentrerons en France dans quelques mois.  
La recherche d'une batterie de remplacement, menée tambour battant, permet de découvrir le seul marchand de l'île à proposer des batteries de forte capacité ; ce ne sont malheureusement que des batteries « de démarrage » pour les poids lourds et les autobus, il conviendra d'être attentif à ne pas trop la décharger, au risque de la dégrader sérieusement

Demain Samedi 17 Décembre, un créneau météo favorable s'ouvre pour quelques jours. Nous prenons la mer pour Salvador de Bahia, ou nous espérons arriver avant le 15 Janvier, si Neptune et le Gorgu le veulent bien.

Excellentes fêtes à tous et toutes qui aurez eu le courage d'arriver jusqu'à cette dernière ligne 2022