



Le Marin (La Martinique), le 18 décembre 2002,

Journal de bord de la deuxième partie du voyage de Taranis aux Iles,

L'intermède de presque deux mois en France nous ayant permis de régler toutes (ou presque toutes) nos affaires en souffrance, d'anticiper (ou d'essayer d'anticiper) les futures affaires, et surtout de revoir avec plaisir famille et amis, le retour vers notre sweet home flottant Taranis à Santa Cruz était cependant un moment attendu ...

L'avitaillement à Santa Cruz de Tenerife, un moment difficile ...

Après un voyage en avion un peu perturbé par le brouillard madrilène, nous sommes arrivés à Tenerife comme prévu l'après-midi du 31 Octobre pratiquement en même temps qu'Aubert Hallouët (le cousin Saint-Pierrais de Chantal, ancien officier de la Marine Marchande), notre équipier de choc pour nos futures traversées. Le bateau nous attendait sagement au ponton où nous l'avions laissé, un peu plus sale dessus et beaucoup plus sale dessous ! Notre antifouling de compétition avait en effet évité aux algues de pousser, mais s'était révélé très (trop!) tolérant pour les berniques. Ce qui m'a valu, pour fêter dignement la Toussaint, 3 heures de baignade sous le bateau, avec le super narguilé-compresseur ramené de France, dans une eau à 23°C dont le seul défaut est d'être enrichie en gasoil et en cacas des bateaux-tour-du-mondistes en instance de départ, maintenant fort nombreux. La marina presque vide début septembre est à présent pleine à craquer, et l'ambiance fébrile des grands départs est devenue palpable.

Et à partir de là ont commencé les grandes manœuvres épuisantes à travers tout Santa Cruz pour mener à bien l'avitaillement du bateau ! Entre les bouteilles d'eau (et autres liquides alimentaires), les légumes et fruits frais (... qui ne mûriront pas trop vite), les viandes et les poissons (... qui pourront se garder un peu), et les condiments rares (... dont on pourrait toujours avoir besoin), les allées et venues entre les super marchés, les hyper et les petits "locaux" (... qui finalement ne sont pas si mal !) ont été innombrables. D'autant plus qu'entre 6 jours pour aller au Cap Vert (où nous sommes censés ne rien trouver d'autres que quelques légumes et fruits frais), un mois pour aller à La Barbade... et deux à trois mois en cas de démâtage la marge est grande, et comme on peut se l'imaginer source de discussions et d'atermoiements qui n'auront pour issue que le départ ! Et j'ai omis de parler de courses folles aux combustibles rares, comme le pétrole pour la lampe (outil de navigation nocturne indispensable), où grâce à la voiture et aux précieuses indications de marchands bien intentionnés, nous avons faits au moins 3 fois le tour de Santa Cruz pour arriver dans une "coop" maritime au fin fond du port de pêche à 5 km de la ville !

Ceci ne nous a cependant pas empêché de revisiter en voiture de location les plus beaux endroits de l'île avec Aubert (le volcan El Teide, la merveilleuse vieille ville d'Orotava, la station balnéaire de Porto de La Cruz,...) et de faire un pèlerinage au petit restaurant de Santiago del Teide célèbre pour son maquereau bonité qui force l'admiration de tous les palais des fins navigateurs (et des autres...). Quant à Santa Cruz, la capitale de Tenerife s'est doucement enfoncée dans l'hiver avec des touristes plus huppés et plus âgés débarquant par

wagons entiers de paquebots superbes et des magasins vendant des chandails et des manteaux de fourrure,... même si la température est encore de 26°C le jour et 22°C la nuit !

Après avoir remis en exploitation Taranis et effectué les essais périodiques courants (moteur, dessalinisateur, groupe électrogène,...), nous en avons également profité pour équiper encore un peu plus le bateau en antennes diverses et variées, en CB tour-du-mondiste et en matériel de pêche hors pair. Les thons et les dorades coryphènes n'auront qu'une chance de survie très minime sur notre passage (seul notre spécialiste Aubert manque un peu d'optimisme – ou fait peut-être preuve de plus de réalisme !).

Par ailleurs, n'étant pas sûrs de pouvoir visionner de films en mer, nous en avons profité pour regarder quelques DVD (Blue steel, Bagdad café, et autres navets dont le titre n'est pas resté gravé dans notre mémoire).

Enfin, afin de fêter dignement le départ vers d'autres horizons, notre dernière soirée à Santa Cruz de Tenerife a été consacrée à Tata Conchie et ce fut, ma foi, fort sympa. Bien sûr, Conchie attendait avec une impatience non dissimulée notre signal d'arrivée aux Canaries et commençait même à s'impatienter un chouïa, craignant que nous ne l'ayons oubliée depuis septembre. Elle nous a encore fait découvrir une de ses petites tavernes canariennes dont elle a le secret et comme à l'habitude nous nous sommes régalés de cuisine locale (poulpe,...bien sûr, tripes au vin de Tenerife,...). A propos de poulpe, nous en avons cuisiné un par nous-mêmes sur le bateau après avoir longuement questionné les spécialistes sur le mode et le temps de cuisson, et nous en avons déduit après essai que la meilleure façon de le déguster était d'aller le manger au restaurant (tellement le nôtre était dur et dégueu...). Bien sûr aussi, nous avons eu par Conchie les dernières nouvelles de Santa Cruz et de la famille et comme certaines anecdotes étaient déjà connues de nous, nous nous sommes effacés pour qu'elle puisse entreprendre Aubert avec succès !



Le paysage lunaire d'El Teide

C'est parti vers le Cap Vert ...

Et le 7 novembre, c'est le premier grand départ vers le Cap Vert après deux mois d'arrêt aux Canaries ! Un peu de stress au programme pour la première étape vers la "Darsa Pesqueira"... 2 miles plus loin pour faire le plein de gasoil. La barre automatique, après un si long repos, a un peu de mal à se remettre en jambes, et après un recalibrage raté dans une jolie houle (dont nous avons presque oublié que ça pouvait exister !), nous nous voyons déjà coincés à Tenerife 1 mois de plus en attente de pièces de rechange ! Enfin, après que tout soit rapidement rentré dans l'ordre, nous voilà en route pour nos 844 miles.

Les deux premières journées de navigation sont un peu fatigantes : vent portant très faible (force 2 généralement sous grand voile et génois tangonné) avec une vitesse de 2 à 3 nœuds maxi. (grâce au courant qui nous emmène au Cap Vert à 0,5 ou 1 nœud), amarinage et adaptation aux quarts d'organismes un peu ramollis par le farniente (!), ceci dans une houle persistante. La pêche est infructueuse (excepté 2 "dadins" attrapés par le bec et les pattes - il s'agit d'une espèce de pétrels stupides confondant les leurres de la ligne avec des thons résolument absents).

Le beau temps (28 à 30°C dans la journée et 24 à 26°C la nuit - ce qui ne nous oblige à prendre le quart de nuit en pull ou anorak !) ne nous empêche pas d'avoir un coup de blues en

Découverte nous permet d'aligner 455 miles depuis le départ (c'est-à-dire depuis 4 jours) et de remonter la moyenne de façon significative.

Le 11 Novembre fut salué d'une nuit agitée (et, en plus, plutôt sombre) passée à empanner, à détangonner, puis à réduire la toile en raison des bascules de vent et du renforcement de celui-ci. Le retour d'expérience de la nuit, dont tout l'équipage a pu pleinement profiter (têtes hébétées et de travers garanties), nous a conduit à lever le pied à la tombée du jour en navigant sous grand voile seule, mais bien sûr au détriment de la vitesse ! L'optimum vitesse du bateau, maintien à un niveau



raisonnable des risques de casse et gestion du repos et du moral de l'équipage ressemblait bien à la quadrature du cercle et a fait l'objet de réflexions approfondies entre 2 siestes ...

Mais le moral est revenu les deux jours suivants (11 et 12 novembre), avec une distance parcourue le 13 novembre à 10 heures de 723 miles depuis le départ (avec une moyenne de 5 nœuds, qui remonte bien), et grâce à la rencontre :

- d'un gros minéralier (qui n'a toutefois pas daigné répondre à nos civilités par VHF),
- d'un paquebot (auquel nous avons servi de bête de foire pour les passagers en mal d'occupation sur cette mer toute vide),
- de dauphins sauteurs autour du bateau (auxquels Aubert a appris à parler et qui ont eu l'air de s'en trouver heureux),
- et surtout de la prise de notre premier poisson volant qui est venu bêtement s'écraser sur le pont au petit matin (et que j'ai eu le rare privilège de déguster "meunière", l'équipage m'ayant abandonné sa part de prise – il faut dire qu'une fois épluché il ne dépassait guère 10 cm de long sur 2 de diamètre). Quant aux thons que nous traquons inlassablement, ceux-ci restent imperturbablement sourds à nos avances et continuent à ignorer superbement les magnifiques leurres que nous nous obstinons à leur promener sous le nez toute la journée.

Le train-train quotidien s'est maintenant installé et à l'examen de notre emploi du temps, on se rend compte qu'il faut peu de choses pour s'occuper. Entre le réglage du bateau, les activités pêche (même réduites), les menues réparations et améliorations du bateau, la toilette et le petit lavage, les préparations des repas (avec les prises de décision relatives aux menus, la gestion de la cambuse-mûrisserie, les corvées de pluches et la vaisselle), les séances de groupe électrogène et la fabrication de l'eau douce pour maintenir au maxi nos réserves d'eau, les séances de lecture et de discussions, ... les siestes et les quarts de nuit, nous sommes overbookés et nous sommes souvent obligés de remettre au lendemain le bricolage du jour ! Et comme je l'ai dit plus haut, je ne reparlerais pas des avaries dont la liste s'allonge de jour en jour et qui nécessiteront intervention au Cap Vert ou aux Antilles ; mais je mentionnerais quand même le vieillissement probable accéléré des batteries qui nous conduit à des séances fréquentes (et un peu pénibles) du groupe électrogène. Dur – dur !

Enfin, la dernière phase du voyage (le 13 et 14 novembre) s'est déroulée sans incidents notables (juste un petit arrosage au pétrole des coussins du carré au remplissage de la lampe avant la nuit qui nous a permis d'abernaudir vigoureusement le carré !), avec un vent plutôt soutenu (5 à 6 le jour et 3 en milieu de nuit), mais toujours en plein sur l'arrière, et une température qui remonte doucement et devient plus clémente la nuit (25 à 26°C), ce qui nous

permet de n'endurer qu'une petite laine (ou d'entrouvrir l'anorak). Pas de bateau en vue, mais encore un poisson volant (pris en photo cette fois sous son profil avantageux avant d'être rejeté à l'eau) et un dadin au bout de la ligne à thon (mais toujours pas de thon !). La mer bien houleuse et vagueuse, et le renforcement du vent au voisinage de l'atterrissage nous a valu une arrivée musclée en fin de nuit sur Mindelo (île du Cap Vert de Sao Vicente). Avec, bien sûr, le "pion" (d'eau de mer) de service de fin de parcours au moment du ferlage de la voile !

Le mouillage de Mindelo



Arrivée triomphale (mais avec les yeux un peu en dehors des trous) à Mindelo à 7h30 du matin le 14 novembre (après 7 jours de voyage environ et une moyenne de 5,1 nœuds, qui nous a pleinement satisfait – il n'y a pas de mal à se faire plaisir – après nos deux journées de calmasses en début de parcours). Bien sûr, un peu inquiets de ce que nous allons trouver tellement les guides font une description épouvantable du Cap Vert (pauvreté extrême et mendicité, crasseteté garantie, administration

tatillonne et corrompue, pratique généralisée du vol à la tire et paysage sauvage et aride quand on peut le voir en dehors des vents de sable...). La première impression est bien conforme à nos attentes, à l'arrivée sur un quai désert en attendant l'ouverture des bureaux des affaires maritimes avec des bâtiments qui nous rappelle étrangement les élégants cubes de béton délabrés de la Chine des années 94, avec des docks noirs faméliques à la mine patibulaire (mais presque).

Mais ce n'est qu'une impression passagère, rapidement nuancée par la gentillesse et l'efficacité de l'accueil des administrations (nous avons même en une heure refait le plein de fuel et de camping gaz pour une bouchée de pain, presque mieux qu'à La Rochelle !), et avant midi nous sommes sur notre mouillage face à la plage prêts à découvrir cette nouvelle contrée.

Sao Vicente, une île du Cap Vert attachante ...

Et finalement, nos impressions sur le Cap Vert sont restées mitigées.

Le climat y est clément : il ne fait chaud que pendant la sieste mais comme il y a vraiment beaucoup de vent et qu'il fait très sec, cette sieste en général se passe bien. Il ne pleut jamais ou presque ce qui fait que le pays est particulièrement sale et poussiéreux, sans pratiquement de végétation (c'est encore un pays volcanique comme les Canaries).

Les gens y sont gentils même s'ils ont la réputation d'être chapardeurs ; il suffit de serrer son sac contre soi, comme à Paris ! Mais la pauvreté est impressionnante, les mendiants sont nombreux (avec hélas beaucoup de gamins) et il faut vraiment éviter de faire étalage de ses richesses, ce que nous réussissons parfaitement à faire avec Chantal (polos pleins de taches et hors d'âge, bermudas d'une autre époque avec chaussures assorties). La population est presque totalement noire (99,9%) et a un style un peu rasta, avec un chômage qui doit toucher une grande majorité de celle-ci : il faut dire qu'à part une petite pêche artisanale, un peu d'administration, les activités portuaires et le commerce, il n'y a pas grand chose à faire. Le tourisme essaie de se développer et nous avons vu passer deux paquebots depuis notre arrivée (mais entre nous, on se demande bien ce qu'ils viennent y faire).

La langue locale est le crioulo (créole portugais) et à l'école, les enfants apprennent le portugais et le français avant l'anglais. Ainsi, beaucoup de gens parlent français, c'est sympa, et en allant à l'Alliance Française pour envoyer nos mails, nous avons eu le plaisir d'y trouver un anglais furibard de ne rien comprendre aux micros, tout étant expliqué dans notre jolie langue! C'est sûrement aussi pour cela que les français y sont légion. Nous avons été surpris de rencontrer un français moyen retraité (ni nabab ni aventurier) installé ici depuis 8 ans, revenant en France un ou 2 mois tous les 2 ans, et vivant là comme un poisson dans l'eau. Et un midi au resto nous sommes tombés sur un francophile érudit qui nous a parlé en citant des vers de Victor Hugo, des textes de Voltaire, ... Nous avons presque eu du mal à nous en débarrasser ; il a fallu lui déclarer que nous serions peut-être capables de trouver un taxi tous seuls pour faire une virée dans l'île !

Dès notre arrivée, un indigène déluré et businessman, Bigouda (en crioulo capverdien, que nous avons traduit par Bigoudi en français) nous avait sauté sur le poil avec sa petite barquasse. Il nous servait de passeur mais pouvait s'occuper de tout : apporter l'eau, le gasoil, nous vider les poubelles, réserver le taxi et même aller chercher les croissants... Il est à la tête d'une entreprise familiale (au moins une dizaine de petits frères et cousins) un peu mafieuse qui exploite l'unique appontement du port pour les annexes (60 cm de large par 2 m de long) sous forme de racket qui énerve un peu au début mais auquel finalement on se fait. C'est le (petit) prix à payer pour la sécurité du bateau! Il (Bigouda) est théoriquement équipé d'une VHF mais elle fait souvent prout-prout et on était obligé de faire de grands moulinets pour le héler quand il n'était pas en train de dormir. Mais nous n'étions jamais trop stressés et nous étions bien habitués à notre Bigouda !

Et c'est vrai qu'après quelques jours, il se dégage de cette île une certaine gentillesse et douceur de vivre qui la rend attachante et fait un peu oublier ses mauvais aspects.

La ville de Mindelo, capitale de Sao Vicente est une ancienne ville coloniale portugaise qui a eu son heure de gloire, avec de vieilles belles maisons bien délabrées, des taudis et des immeubles de la période communiste après l'indépendance construits à la hâte en parpaings bruts et souvent inachevés. Et une saleté plutôt pire qu'en Chine liée au manque d'eau chronique (il n'y a que quelques années qu'il y a un dessalinisateur pour alimenter l'île...).

La vie y est relativement chère (surtout pour les locaux), excepté la nourriture locale, tous les produits étant généralement importés du Portugal. Pour nous, ce n'était pas vraiment un problème, compte tenu de la différence du niveau de vie, et nous avons tâté avec succès à plusieurs reprises du resto : poissons grillés locaux (thon, garupa, maquereau bonité,...), coccido capverdien, fromage et papaye confite arrosé du punch local. Et puis le dimanche, nous nous sommes grillés 3 belles petites (mais pas trop !) langoustes achetées à un pêcheur de passage pour 15 Euros. Chantal ne supportant plus le poisson, nous sommes obligés de lui faire de la langouste ! D'ailleurs, ayant finalement quand même craqué sur un "patta negra" (jambon fumé espagnol d'une finesse et d'un goût exceptionnel) en partant des Canaries, Chantal et moi nous offrons confidentiellement de temps à autre, en remplacement du poisson, de fines lichettes de ce jambon extra bon, le cousin Aubert étant interdit de graisses animales.



La ville de Mindelo

Le mouillage est de ceux qu'on recommande aux gens amarités : houleux et venteux (souvent 25 nœuds +), mais confortable, et avec nos usines à gaz, nous vivions quasiment en autarcie. La vie était là simple et tranquille, loin des rumeurs de la ville... Nous avons finalement même eu la flemme de prendre un taxi pour faire le tour de l'île (qui est toute petite), les paysages aperçus du bateau nous semblaient vraiment du réchauffé de Canaries ! Par contre, nous bricolions activement sur le bateau, à un rythme capverdien toutefois (une heure par jour, voire deux les grands jours) pour peaufiner les détails (fourrage des bas haubans pour diminuer le ragage des voiles, remplacement de goupilles, réglage de tension des haubans, diagnostic désastreux de l'état des batteries – fatiguées, fatiguées...) avant de partir faire le grand saut.

L'avitaillement à Mindelo, un moment toujours difficile ...

A force de tourner et virer en ville, nous possédions maintenant les lieux, super-marchés, marché au poisson fort frais malgré un nombre considérable de mouches sur l'étalage. Quant au marché aux légumes, une observation attentive nous avait permis de déceler que les sacs de maïs étaient faits de grains jaunes et noirs (mouches), et que les fruits locaux étaient plus ou moins avancés (plutôt plus que moins d'ailleurs)... C'était un peu Dapeng en moins propre !



Les boutiques de Mindelo

Nous avons ainsi fini par repérer à peu près tout ce qu'il fallait pour l'avitaillement avant le départ, moment particulièrement tendu compte tenu des spécifications et exigences de l'équipage ! Et comme prévu, cet avitaillement, le 18 Novembre, a été un peu stressant et criseux. Il a en effet fallu faire de nombreux allers-retours d'un magasin à un autre (ou plutôt d'un étalage ou d'un marchand à un autre) pour trouver des fruits et des légumes verts pas trop pré-fripés en nombre suffisant, des produits

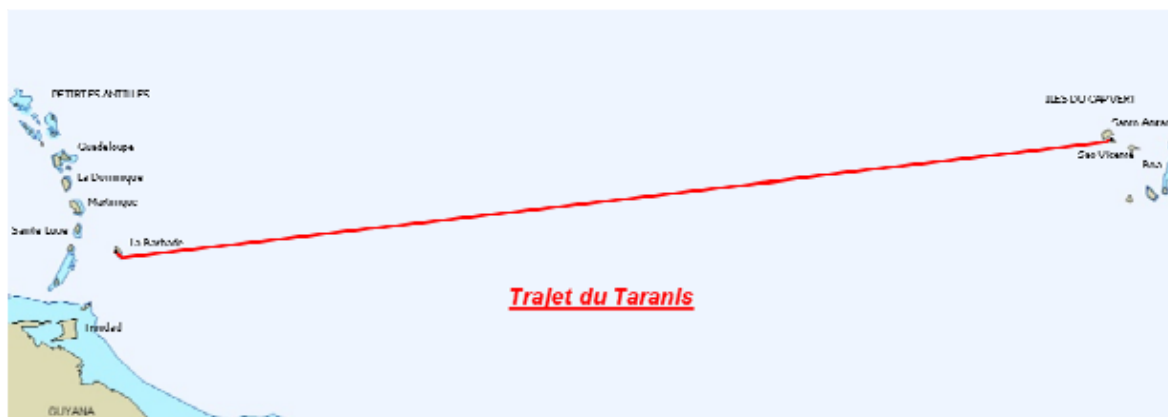
surgelés (porc et poulet) et du poisson les plus frais possible, car l'expérience nous a montré que les denrées périssables périssent très vite sous ces latitudes ! Et puis une foule d'activités de dernière minute : la récupération des papiers du bateau auprès des autorités locales (avec paperasserie sur mesure – j'ai dû y retourner deux fois car je n'avais pas l'appoint exact pour la taxe portuaire d'environ 4 Euros et des poussières – en monnaie de singe locale, et la trésorière en vacances ne permettait pas aux autorités de rendre la monnaie !), l'achat d'un CD typique local (le premier au top 10 du Cap Vert), le cyber café, ... enfin de quoi déborder et donner le tournis à des gens qui auraient trop vite pris le rythme de vie local !

Un petit moment de répit cependant a été trouvé au restaurant des tour-du-mondistes du Cap Vert, bien connu des autorités locales, puisque c'est un agent de police qui nous y a conduit fort gentiment. Et c'est en suçant notre poisson local (sauf Chantal qui avait trouvé le moyen de prendre un "bife de carne") que nous avons discuté avec nos intéressants voisins de table (il n'y avait d'ailleurs que trois tables en tout dont une inoccupée), un couple de français fort sympas et pleins d'humour navigant sur un Sharki (voilier de 12 m chicos mais de 17 ans d'âge). Des gens âgés (enfin, un peu plus que nous !) super cools, originaires d'Uzès qui, en retraite depuis 9 ans avaient écumé la Méditerranée en long, en large et en travers avant de décider d'aller voir le soleil antillais. Ils avaient bien sûr plein d'anecdotes à raconter et les misères techniques du Taranis étaient vraiment de l'eau de rose à côté des emm... vécus sur leur vieux bateau. Mais ce qui nous a le plus frappé, c'est leur méthode de veille en mer (que nous avons d'ailleurs presque fini par adopter - méthode dite "du Sharki"). En effet, nous

faisant remarquer leur âge, leur philosophie relativement épicurienne de la navigation et le fait qu'ils entreprenaient de longues traversées à deux dans des coins peu fréquentés, ils nous ont expliqué que l'essentiel était d'avoir une bonne bannette de sommeil dans le cockpit et un réveil qui sonnait toutes les demi heures pour pouvoir jeter un œil sur de très hypothétiques bateaux qui, eux, auraient laissé leur feux de navigation allumés ! Nous nous sommes bien sûr donné rendez vous dans les îles (où ils comptent rester 3 à 4 ans) dans quelques semaines.

En route pour le Nouveau Monde ...

Et le 19 novembre au petit matin (vers 9 heures), c'est le grand départ vers "l'autre côté"...



Un départ un tout petit peu retardé, au moment où on dérapait l'ancre, par une barque de pêcheur venue in extremis nous proposer une superbe langouste toute frais pêchée estimée à 2 kilos par les pêcheurs (à 1,5 kilos par nous, mais à 19 Euros, le bargainage était difficile!). Ni une, ni deux, la langouste atterrit dans le frigo du bateau pour pouvoir être sacrifiée dès que les éléments le permettront.

En effet, nous avons bien noté que le vent de 25 nœuds dans le port qui nous avait secoué pendant tout le séjour au mouillage pouvait être dû à un phénomène local de venturi, mais l'observation de la mer après les jetées et d'un voilier qui partait sous grand voile seule à un ris (mais toujours vent arrière) nous laissait à penser que ce phénomène local pouvait bien avoir une certaine étendue ! Et c'est comme ça que nous avons passé une bonne partie de la journée avec 30 à 35 nœuds de vent (avec pointes à 38,2 - fiévreuses) sous grand voile seule à un puis deux ris, avec les "pions" de service venant humidifier le cockpit. Inutile de dire que la langouste a eu une prolongation de sa durée de vie, Chantal faisant comme d'habitude le "blocage" du départ accentué par ces risées un peu déplaisantes, sans compter que le "barattage" (berrouettage en vieux cancalais) du bateau était de premier ordre !

Et puis en milieu d'après-midi, après avoir dépassé l'île de Santo Antao (en face de Sao Vicente), le phénomène local s'est assagi et nous nous sommes brutalement retrouvé à culer gentiment avec les voiles en ciseaux à contre ! Un comble. Tout est rentré dans l'ordre quelques minutes après quand nous avons touché les alizés - les vrais cette fois-ci, même s'ils sont restés musclés encore le jour d'après.

Les deux premiers jours de navigation, importants lors d'une traversée, ont ainsi été marqués par un très fort roulis qui empêchait de se tenir debout sans faire des prouesses d'équilibriste et des prises de ris fréquentes ont rendu la première nuit particulièrement fatigante. En contrepartie, ces premières nuits ont été éclairées d'une magnifique pleine lune (nous permettant d'appliquer la méthode du Sharki, rendue d'autant plus nécessaire que la capacité des batteries du bord est maintenant proche de celle des batteries de l'appareil photo, ce qui

nous oblige à de longues et fréquentes séances de soutien groupe !). La température s'est aussi élevée : l'eau d'une transparence exceptionnelle et d'un bleu profond est à 26 - 27°C et l'air avoisine les 30°C dans la journée (26°C la nuit) : il devient périlleux de rester plus d'un quart d'heure au soleil en plein cagnard !

Ceci rend la gestion de la cambuse d'autant plus pointue et nous oblige à une programmation fine et complexe des repas pour courir après les dates de péremption (ou carrément le pourrissement !). Gestion encore complexifiée par la prise de poisson ! La prise de la première daurade coryphène (de taille raisonnable, 1,5 kg environ), le deuxième jour de navigation, fut quand même saluée avec enthousiasme tant la peur de faire "capote" était grande parmi l'équipage !

La langouste "fatale"



Mais les vraies difficultés commencèrent lors du sacrifice de la langouste (ou plutôt quelques heures après). Cette superbe bête qui avait vécu une journée de sursis sur le dessus du frigo en avait profité pour se répandre sur toutes nos réserves et nous les parfumer d'une odeur épouvantable et tenace qui collait aussi bien à la pizza qu'aux canettes de binouse (canettes de bière pour les non initiés) ou au beurre des tartines du petit déjeuner ! Et si la dégustation fut particulièrement goûteuse (coffre et patte au court bouillon et queue grillée et flambée au whisky arrosée d'un Chinon blanc bien frais), la digestion le fut moins ! L'équipage (hors skipper) s'est retrouvé dans un état de décomposition avancé qui avait transformé le bateau usine en bateau hôpital, Chantal et Aubert passant leur temps (hors toilettes) dans le "médecin de papier" (les guides de santé à distance) et la pharmacie pour tâcher d'ajuster un traitement ad hoc à leur situation difficile. Et la cerise sur le gâteau était la cheville d'Aubert atteinte d'une plaie toute pourrie dedans et infectée (probablement dans les petites rues pittoresques de Mindelo), vaincue à coup de pommade antibiotique et d'antibiotiques tout court ! Le Cap Vert avait marqué de son empreinte l'équipage du Taranis en y faisant jouer la sélection naturelle !

Malgré tous ces déboires, la moyenne de ces deux premiers jours a été très bonne (pour nous!) puisque nous avons abattu 308 miles en 48 heures (soit 6,4 noeuds).

La baisse de régime les 2 jours suivants (255 miles les 21 et 22 novembre à 5,3 noeuds) s'est heureusement accompagnée d'une diminution du roulis qui permet de ne plus nous imaginer dans une baratte mais dans un shaker aux mains d'un barman fatigué. La prise d'une superbe daurade coryphène multicolore d'au moins 2 kg, rapidement transformée en filets marinés au vin blanc espagnol au sein du navire usine, a été suivie de deux autres prises (de daurades) qui se sont gentiment carapatées en essayant de les ramener (mollement) sur le bateau. Il faut dire que la cambuse était un peu pleine et que l'équipage déjà un peu saturé de ce joli poisson qu'il ne goûte que modérément (mais nous en avons commandé une à Aubert - ou plutôt un thon si possible - pour la fin de la semaine prochaine !). Nous étions de plus toujours en butte à une lutte farouche contre les résidus d'odeur de langouste pas fraîche (et même franchement pourrie) qui nous avait vraiment tartiné superbe le frigo ! A cette lutte, est d'ailleurs venue s'ajouter une traque impitoyable, par Chantal, des cafards que nous avons (par mégarde, plus que par mansuétude) embarqués au Cap Vert !

La vie à bord a pris son rythme de croisière, avec des quarts de nuit de pleine lune et de ciels étoilés pendant lesquels il fait bon rêvasser (les alizés étant alors bien doux !), l'océan étant résolument vide de toute présence humaine autre que la nôtre. Par contraste, l'activité diurne de l'équipage est quasiment fébrile : lecture à tout va, changements de voile avec valse tangon

ad hoc, gonflettes batteries toujours fréquentes, maintien du niveau haut de l'eau dans les réservoirs grâce au dessal (avec luxe suprême, lavage du petit linge),...



Notre opiniâtreté en matière d'essais de contacts radios est toujours forte, mais les essais d'émission toujours aussi infructueux ! La réception de crachotements et de bribes de conversation fait cependant toujours l'objet d'une admiration éperdue de notre part.

Enfin, malgré l'apparente monotonie de cette vie en mer, les occasions de boire un coup à notre santé pour fêter un événement remarquable sont nombreuses : passage d'une centaine de miles "ronde" sur la

distance restant à parcourir (et il y avait 2016 miles au départ...), arrivée du week-end, début du week-end, dimanche..., changement d'heure (le premier est effectué le 22/11 - passage à UTC-2, quand les levers et couchers du soleil deviennent par trop décalés)... Les changements d'heure sont d'ailleurs perturbants dans la vie du bord, car, outre le sommeil à rattraper, il faut veiller à recalculer les points à relever et à reporter sur la carte à 10h UTC et 22h UTC (moments importants que le tracé de ce (tout) petit trait de crayon sur la carte - vraiment à trop petite échelle ! - et qui représente 12 heures de barattage), ainsi que l'écoute de la météo de RFI (nous sommes en effet toujours suspendus aux lèvres de la charmante Arielle Cassim, que personne de l'équipage n'a d'ailleurs jamais vue, et qui pendant tout le voyage nous annonçait imperturbablement un vent d'Est à Nord Est 4 à 5 avec grains isolés et rafales à 6, et mer agitée à forte accompagnée d'une forte houle de Nord Ouest venant du mauvais temps de l'Atlantique Nord).

Mais les jours se suivent et ne se ressemblent pas et le week-end du 23 et 24 novembre a été un week-end noir marqué du sceau de la malchance !

- le décor : berrouettage avec une forte houle et vent musclé (5 à 6 avec rafales à 7, presque en plein sur l'arrière) - merci Arielle ! - le roulis interdisant à l'équipage toute position verticale stable, et la position horizontale de nuit ne lui permettant même pas de prendre un réel repos pourtant bien mérité,
- les événements : d'abord, comme c'était quand même le week-end, repas de gala : toasts au saumon, couscous bateau (recette non divulgable cependant très proche de la ratatouille), riz cantonnais arrosé de ron miel (rhum miel) capverdien, punch "au thé du Padre" capverdien, Bourgueil et vin d'Espagne. Et puis, la dégringolade : une fausse manip. après 2 ou 3 empannages mal négociés et un passage de tangon foireux, nous met le génois en "soutien gorge" dans un grain et nous passons un bon moment à le réenrouler en emmêlant (puis démmêlant) écoutes et bout d'enrouleur ! Et puis, dans une petite survente, au moment d'aller prendre un deuxième ris et en sortant dans le cockpit, départ au lof dans un pion monstrueux qui trouve le moyen d'arroser copieusement le carré et la table à cartes. Pour ne rien arranger, le panneau au dessus de la cuisine était ouvert et a dû contribuer à l'arrosage fatal. Bien sûr, coussins pourris d'eau de mer, et ordinateur, calculatrice, instruments aspergés d'eau salée, avec un petit pschuit étouffé de l'ordinateur qui rend l'âme sur le champ ! Le déclenchement du plan d'urgence est immédiatement décrété, malgré l'état semi-comateux de Chantal (toujours lié à notre funeste langouste capverdienne) : suppression du café et de la sieste, premier démontage et rinçage à l'eau

douce des coussins, essuyage de l'ordinateur, de la calculette et des instruments, premier essai de démontage (infructueux) de l'ordinateur...

Triste consolation, la moyenne remonte : 282 miles en 2 jours (soit 5,9 noeuds).

Les deux jours suivants (25 et 26 novembre) voient la mer s'aplatir, même si la houle est toujours forte, le beau temps s'installe et le vent diminue, même si le roulis est toujours omniprésent. Ces jours sont consacrés à la remise en état du bateau : relavage des coussins toujours salés (merci dessalinisateur), nouvel essai de réparation de l'ordinateur infructueux (voire même néfaste, des craquements sinistres du plastique lors des tentatives de démontage ne laissant présager rien de bon), mais essai concluant de réparation de la calculette à 2 Euros! La stratégie ordinateur se dessine : rachat d'un portable identique pour récupération et interchangeabilité future des disques durs et réparation de celui-ci au retour en France à Noël. Cet outil est maintenant devenu presque indispensable à bord (météo Navtex, cartes marines et aide à la navigation, jeux, journal de bord,...) et c'est tellement fragile qu'il faut bien en avoir deux ! Et puis nouvel incident électrique : le répartiteur de charge alternateur (batterie moteur / batteries servitudes) lâche (ou fait comme si, car on s'apercevra en arrivant à la Martinique qu'en fait, il a toujours bien marché, mais les batteries étaient si raplaplas qu'elles ne voulaient même plus du courant qu'essayaient de leur fourguer l'alternateur). Néanmoins, sans trop réfléchir plus avant, un peu fatigué de ces déboires électriques, je shunte le répartiteur en ne chargeant que les servitudes par l'alternateur du moteur (le groupe rechargeant toutes les batteries à travers le chargeur 220v/12v). Et c'est reparti ...

Le moral remonte lorsqu'un vigoureux coup de cloche du bord salue la mi-route (1008 miles) et l'apéro pour arroser ça, bien sûr. Apéro double car dans la foulée, il faut fêter le passage en dessous de 1000 miles ! Pendant ce temps, la pêche est infructueuse (heureusement car le trou dans la cambuse n'est pas encore suffisant) et le temps devient très lourd avec de petits grains isolés sans beaucoup de vent. La moyenne est relativement stable (278 miles en 2 jours à 5,8 noeuds).

Les 27 et 28 novembre, ça repart : "rebarattage" avec un vent soutenu (5 à 6 avec des grains souvent nocturnes, avec un temps chaud et lourd), mais maintenant nous roulons le génois avec le tangon à poste (on s'économise !).

On arrose d'une petite binouse le passage des 844 miles restants (c'était la distance Canaries - Cap Vert de la précédente traversée) et on commence à parler de l'arrivée à La Barbade !

Dans la journée du 28, je me décide enfin à bricoler une petite planche avec rebords pour mettre sur le réchaud quand on fait la vaisselle (œuvre de longue haleine puisque le matériel a été acheté aux Canaries !). Après une heure de travail acharné, en allant faire une bise à Chantal en pleine sieste dans notre cabine avant, un coup de genou malencontreux envoie une impulsion de démarrage au groupe électrogène qui rend folle la barre automatique, nous provoque un empannage chinois et casse la retenue de bôme ! Plus de peur que de mal.

Nuit d'épouvante le 28 : grains, bascules de vent et empannages (toujours chinois, avec retenue de bôme retrouvée pendant le petit matin), quasi pétrole faisant battre la grand voile avec un bruit d'enfer. Nous essayons tout pour finalement se décider à



Et deux tazards bâtards...

tirer des bords de grand largue, le vent étant complètement sur l'arrière (les alizés sont passés à l'est). La moyenne en prend un petit coup : 268 miles en 48 heures (5,6 nœuds).

Les 29 et 30 novembre ressemblent aux jours précédents ... quant au roulis, mais le pli est pris ! Ultime nettoyage du frigo (nous traquons les derniers relents de langouste), menuiserie légère (le petit plan de travail de sur-réchaud) et changement d'heure le 30 (UTC-3) sont au programme. La pêche attendue (et programmée) n'arrive pas ou plutôt s'en va : un gros poisson nous casse toute une ligne, à notre grand dépit ! Et puis, depuis quelques jours, nous avons tous les matins notre frégate (noire et blanche avec une paille dans le derrière) qui vient tourner autour du bateau pour nous souhaiter le bonjour !

Côté navigation, le bateau marche super, avec un petit vent d'est frais, surtout depuis que j'ai redécouvert le mode "vent" sur le pilote automatique qui me permet de le transformer en régulateur d'allure, de tirer des bords au grand largue en toute tranquillité et d'éviter ainsi les empannages chinois lors des bascules de vent (le pire, c'est que j'avais assorti le pilote à la centrale de navigation NKE pour ça !). La nuit du 30 est cependant un peu perturbée par la bordure de la grand voile qui se met à battre sur la bôme dès qu'on largue le ris et le bateau qui n'avance plus dès qu'on reprend le ris ! Nous découvrirons au petit matin que la bordure (libre) de la grand voile était équipée d'un nerf de chute qui s'était simplement détendu !

Belle moyenne pour ces 2 jours : 6,2 miles avec 295 miles engrangés. Les pronostics relatifs à l'heure d'arrivée à La Barbade commencent à donner lieu à d'âpres discussions et à des calculs savants !

Enfin le dimanche 1^{er} décembre le, ou plutôt les, poissons arrivent (presque à l'heure prévue et en même temps) : deux magnifiques tazards bâtarde de 1,30 m et 1,10 m (respectivement 25 et 15 kg). Après les photos d'usage, le bateau est immédiatement retransformé en bateau usine (toutes les recettes possibles de conservation et de cuisine sont mises en œuvre pour gérer au mieux notre capital fraîcheur), avec une découpe-gaspillage des poissons pour ne garder que les meilleurs morceaux (et ça fait encore beaucoup !). Et comme c'est dimanche, fabrication maison du pain (le pain du Cap Vert a tourné de l'œil depuis un moment et nous n'en avons sauvé que quelques morceaux en les grillant). Un vrai festin ce dimanche, d'autant plus que ce poisson est un des meilleurs que nous n'ayons jamais mangé (goût et consistance très fins d'un mix de thon et de morue).

La navigation est un peu reléguée au second plan, la menuiserie est terminée in extremis, les discussions sans fin sur l'heure d'arrivée se poursuivent ... et le berrouetage continue dans l'indifférence totale et se renforce même la dernière nuit avec de jolis petits grains, mais l'arrivée est proche ! 285 miles ont tout de même été faits à 5,9 nœuds de moyenne ces dernières 48 heures.



Le Carenage à Bridgetown

Et le 3 décembre, c'est l'arrivée à Bridgetown, capitale de La Barbade que nous voyons apparaître sans surprise (frustrant GPS !) à l'heure dite, c'est à dire vers 10 heures du matin. Un petit coup de soutien moteur pour arriver avant que la douane ne nous inflige les taxes d'"overtime" (heures supplémentaires), mais surtout parce que nous sommes impatients de toucher terre ! Même si cette traversée m'a semblé étonnamment courte (j'ai l'impression d'avoir quitté le Cap Vert hier – ce qui n'est pas tout à fait

l'avis de Chantal).

C'est à 14h 30 locale (19h 30 en France) que finalement nous nous amarrons au quai plutôt agressif et remuant de Deepwater harbour, entre deux magnifiques paquebots, pour faire la "clearance" (formalités d'entrée). Les premières impressions en mettant un pied hésitant à terre (la démarche post berouette est en effet un peu chaloupée) sont, comme pour le Cap Vert, très mitigées : gare maritime splendide, paquebots de très grand luxe à quai – avec appartements et baies vitrées, mais bureaux de l'administration des douanes, de la santé et de l'immigration (la totale !) datant de Courteline avec imprimés et papier carbone, à remplir en 5 exemplaires, sous l'œil condescendant (mais gentil) de grands fonctionnaires noirs barbadiens bien conscients de l'autorité dont ils sont investis !

Enfin, en fin d'après midi, nous sommes clairs et allons vers le mouillage paradisiaque de Carlisle Bay en face de la plage et des cocotiers voisins de la ville, et de son mini port "Le Carenage", où nous jetons l'ancre par 6 mètres d'eau en ayant l'impression qu'on peut la toucher tellement l'eau est transparente. En plus elle est chaude (28°C) et nous piquons immédiatement une tête dans l'eau salée (sauf Chantal, allergique à l'eau salée profonde), puis étrennons la douchette du tableau arrière ... suprême récompense après la traversée !



Carlisle Bay, mouillage de rêve

Un petit carénage – narguilé sera d'ailleurs entrepris derechef, une foultitude de pousse-pieds capverdiens (petits crustacés ventouses dont les espagnols sont très friands, mais qui sont probablement meilleurs quand ils poussent sur des rochers plutôt que sur l'antifouling) ayant remplacé sur la coque les berniques canariens !

A la découverte de Bridgetown (La Barbade) ...

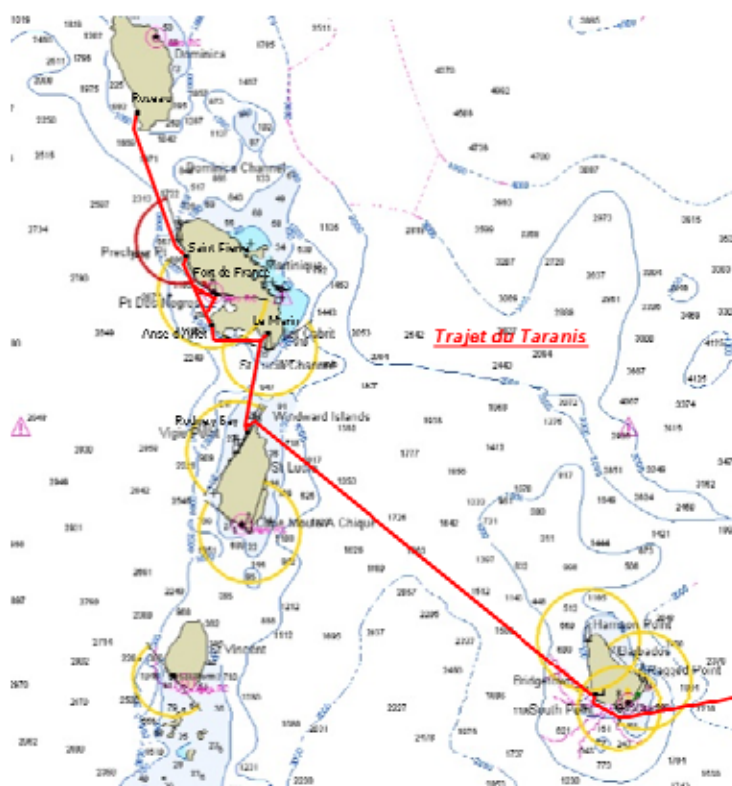
Les quelques jours passés à La Barbade pour se remettre de la traversée nous permettent d'y découvrir des gens très noirs et très gentils et des magasins pour touristes permettant un bon avitaillement de base (chers car très tournés vers la clientèle de luxe des paquebots - les voiliers étant peu nombreux, ceci nous vaut d'être traités en "friends" et non en "tourists" d'un air entendu par les commerçants).

La ville elle-même est sans grand intérêt ; seul le Barbados Yacht Club a gardé un parfum et le chic de la vieille Angleterre – à tel point qu'il a survécu à l'indépendance sans changement de président et qu'aujourd'hui est encore à sa tête un vieux "Sir" très british ... Pour y aller, nous traversons des faubourgs (pas british du tout) d'une pauvreté et d'une saleté records avec boîtes de nuit tonitruantes pour américains non fauchés ... La cuisine locale est bonne et très créole (poisson, poulet ou porc avec riz, patate douce et banane plantain) et bon marché par opposition aux restos huppés pour touristes et Mac Do où le hamburger est hors de prix !

Le téléphone n'est accessible que par des cartes très chères dont une société américaine a le monopole (et qui fait probablement écran au développement du portable). Quant au matériel pour bateau il est quasi inexistant : nous chercherons en vain des batteries neuves adaptables au Taranis malgré les précieuses indications de gens charmants qui se mettent en quatre pour nous aider à ne rien trouver ! Nous aurons aussi une petite pensée émue pour Jana, notre petite canadienne "assistant manager" d'un loueur de catamaran, avec qui nous sympathiserons bien, et qui nous aidera inlassablement dans notre quête infructueuse.

Enfin, les derniers dollars barbadiens seront avantageusement investis dans le rhum du Vieux Brigand qui viendra se substituer au "Punch au thé du Padre" du Cap Vert qui avait vécu.

Court passage à Sainte Lucie et à La Martinique ...



Le 7 décembre en début d'après-midi, après une coupe de cheveux maison et un dernier bain de rinçage, c'est le départ pour Sainte Lucie (où subsiste un faible espoir de trouver des batteries, espoir qui se trouvera d'ailleurs bien vite déçu). Bien sûr, nuit agitée et barattage sont au programme, mais on n'y fait maintenant plus cas et l'arrivée à Rodney Bay (marina de Sainte Lucie, la première depuis plus d'un mois !) se fait tranquillement au petit matin du 8 décembre.

Peu de choses à mentionner sur Sainte Lucie car nous y restons à peine 2 jours, juste le temps de ne rien trouver et de faire un petit mangement créole (très bon) dans un resto local sous un cagnard d'enfer ! La marina est

en effet assez isolée du reste de l'île (elle a été créée pour accueillir les participants de l'ARC – atlantic racing cruise – rallye qui rassemble tous les ans 200 à 300 bateaux qui travers l'Atlantique depuis Las Palmas au mois de novembre) et elle a très mal vieilli, beaucoup d'infrastructures semblant un peu à l'abandon ou mal entretenues. Nous y reviendrons (dans l'île) car il y a des mouillages superbes (au dire des guides).

Pour couronner le tout, en arrivant, deux nouvelles tracasseries se font jour : le moteur ne veut plus s'arrêter avec la clé de contact et le groupe électrogène qui démarre toujours aussi mal se met à la masse ! Ça commence à bien faire !

Le 10 décembre, on file donc au port du Marin à La Martinique et en arrivant nous sommes obligés d'intriguer en geignant sur nos batteries totalement foutues et en faisant du charme (par VHF) à une très gentille harbor mistress pour avoir une place au ponton. Finalement nous sommes quand même obligés de prendre un mouillage d'attente presque sur une "caye" (petit pâté de sable vasard affleurant toujours près des mouillages de rêve, les transformant en mouillages de cauchemar !), et d'insister un peu, juste après la sieste, en allant au contact physique des responsables du port sous le mince prétexte d'achat d'une bouteille de gaz. Et nous voilà finalement logés à l'ombre



Rodney Bay à Sainte Lucie

d'une vedette de 120 pieds (des Bahamas) et d'un beau voilier Camper et Nicholson italien de 70 pieds ("Amaltea"). Inutile de dire, qu'avec nos 13 mètres, nous ressemblons plus à un joujou, entre ces deux bateaux, qu'à un somptueux coursier des mers ! Comme quoi tout est relatif !

Nous sympathisons néanmoins avec nos voisins italiens fort intéressants (et qui en outre se pâment d'admiration devant Taranis) et avec lesquels nous prendrons force ti'punchs pour discuter plus avant bateaux, croisières, tourisme,... Le propriétaire est un riche italien de notre âge qui vient juste de prendre sa retraite en vendant son entreprise (dans le domaine de l'automobile), mais qui ne s'y est pas encore fait, et qui voyage avec une femme médecin (ou chirurgien) suisse très sympa et probablement aussi fortunée ! Les trois autres membres de l'équipage (un espagnol né en Argentine et parlant parfaitement français architecte de métier et artiste peintre amateur de bon niveau pour la maintenance électrique et mécanique du bateau, un solide allemand pour la navigation, et un italien un peu fantasque, parlant peu son patois local de Bassano mais très expressif – il nous fait penser à Mister Bean – comme homme à tout faire) sont probablement rémunérés, mais accompagnent le propriétaire depuis très longtemps et les relations sont particulièrement détendues. Nous visiterons bien sûr le bateau super équipé avec une vraie salle des machines (on y tient presque debout) et très confortable : c'est un bateau de 20 ans qui a été complètement rénové de la tête du mât au bout de la quille, à l'extérieur comme à l'intérieur pour une fois et demi son prix d'achat. Mais on se dit que finalement c'est un peu gros pour nous !

Entre ces ti'punchs, nous récupérons Michèle Hallouët le 12 décembre à l'aéroport et profitons du vendredi 13 (jour totalement non-navigable pour de vrais marins !) pour finir les diverses remises en état du bateau (changement des batteries, des lattes cassées, réparation du moteur, nettoyage,... et bricolage aussi intense qu'infructueux sur le groupe électrogène).

Une excursion à La Dominique avant le retour ...

Et puis, comme si nous n'avions pas assez navigué (il y a un peu de stress dans l'air, car les courses-cadeaux de Noël n'ont pu être réellement menées à bien – et il s'agit d'un doux euphémisme !), nous repartons le 14 décembre pour une virée vers La Dominique.

La rade de St Pierre de La Martinique



En nous arrêtant à Saint Pierre de La Martinique (encore un beau mouillage baignade) le 14, nous en profitons pour visiter cette ancienne capitale de l'île complètement détruite en mai 1902 par l'éruption du volcan voisin de la Montagne Pelée (ancien théâtre datant du 18^{ème} siècle où se produisaient de grandes troupes de la métropole, prison dont l'épaisseur des murs a sauvé l'unique survivant du cataclysme de 1902, musées et aussi buvette dégustation de punchs de Noël locaux...). Nouvelle

rencontre avec nos italiens d'Amaltea qui visitaient l'île en voiture de location et nous avait vu passer depuis le restaurant où ils déjeunaient !

Le dimanche 15 décembre, nous arrivons finalement au Roseau, capitale de La Dominique où l'eau est tellement profonde près du bord que nous devons prendre un corps mort (par 30 mètres de fond à 200 mètres du rivage). Il y a même un bateau amarré devant, à un corps mort et derrière, à un cocotier sur la plage ! Notre "bigouda" dominicain (Pancho de son nom) arrive sur nous avec sa barquasse du plus loin qu'il nous a vu, pour nous aider à nous amarrer

et faire ses offres de service. Après un bargaining intense, nécessaire et chaleureux, nous topons pour un package comprenant la visite de la partie sud de l'île en 4x4 et les va-et-vient du bateau (et notamment l'exécution des formalités douanières) le lendemain. Il faut dire qu'en fait notre mouillage est à 1 mile du port et donc du centre ville.

Le lendemain, à l'heure dite, la "main d'amour" de Pancho (son beau-frère en créole) est là avec un 4x4 hors d'âge (dont les pneus sont encore un peu rugueux grâce à la trame du tissu qu'on voit apparaître çà et là) ; il se révèle un bon guide baragouinant un mélange d'anglais et de créole du meilleur cru. Nous faisons un tour au sein de la nature luxuriante de La Dominique en visitant de grandes cascades rafraîchissantes, des sources sulfureuses en ébullition, et un jardin botanique restant de la période coloniale anglaise, avant de parcourir la capitale. Il s'agit d'une petite ville très pauvre reconstruite de bric et de broc après sa destruction quasi totale par un cyclone en 1979, et ne vivant que du tourisme (passage fréquent de paquebots comme à La Barbade,...). Quant aux formalités douanières, nous sommes obligés de revenir deux fois, le responsable "clearance" étant d'abord débordé par le départ des deux navettes du matin pour La Martinique et La Guadeloupe, et s'étant ensuite laissé aller à une sieste prolongée ! On commence également à sentir dans l'allure des bureaux et des responsables qu'il suffirait d'un rien pour que le fonctionnement au bakchich s'instaure.

Les nuits ont été bien rouleuses (mais c'était prévu dans le guide) et c'est presque avec soulagement que nous repartons de bonne heure le 17 vers Fort de France en Martinique. En effet, le groupe électrogène a fini par crever son abcès : il ne démarre pratiquement plus et crache un jus plus noir que noir dès qu'on le charge avec le dessal, et en plus, je viens de m'apercevoir qu'il était encore sous garantie ! Ayant mis en branle la machine française par téléphone (un peu tard, car tout le monde s'est débiné pour le viaduc Noël – Jour de l'an – week-ends), nous forçons l'allure pour Fort de France où est le représentant local du groupe. Là nous sommes un peu dépités, car celui-ci nous dit tout de go qu'il n'a qu'un mécano (qui n'a d'ailleurs pas l'air très à l'aise face à la bête), que celui-ci part en vacances le lendemain jusqu'au 12 janvier et qu'il ne peuvent assurer la réparation sous garantie (absence totale de motivation !). Mais ils ont cependant sous la main un mécano danois indépendant hyper compétent dont ils peuvent garantir la réparation, mais qui devra être payé ... Après échanges (constructifs cependant) de fax, de coups de fil entre La Martinique, la France et les USA (où est le constructeur), nous décidons finalement de laisser passer les fêtes pour avoir une vue plus claire et plus opérationnelle de la situation début janvier ...



Trafalgar cascade à la Dominique

Après un joli mouillage dans la Grande Anse d'Arlet, nous revenons finalement à La Marina du Marin pour installer le bateau et faire les dernières emplettes locales de Noël avant de repartir.

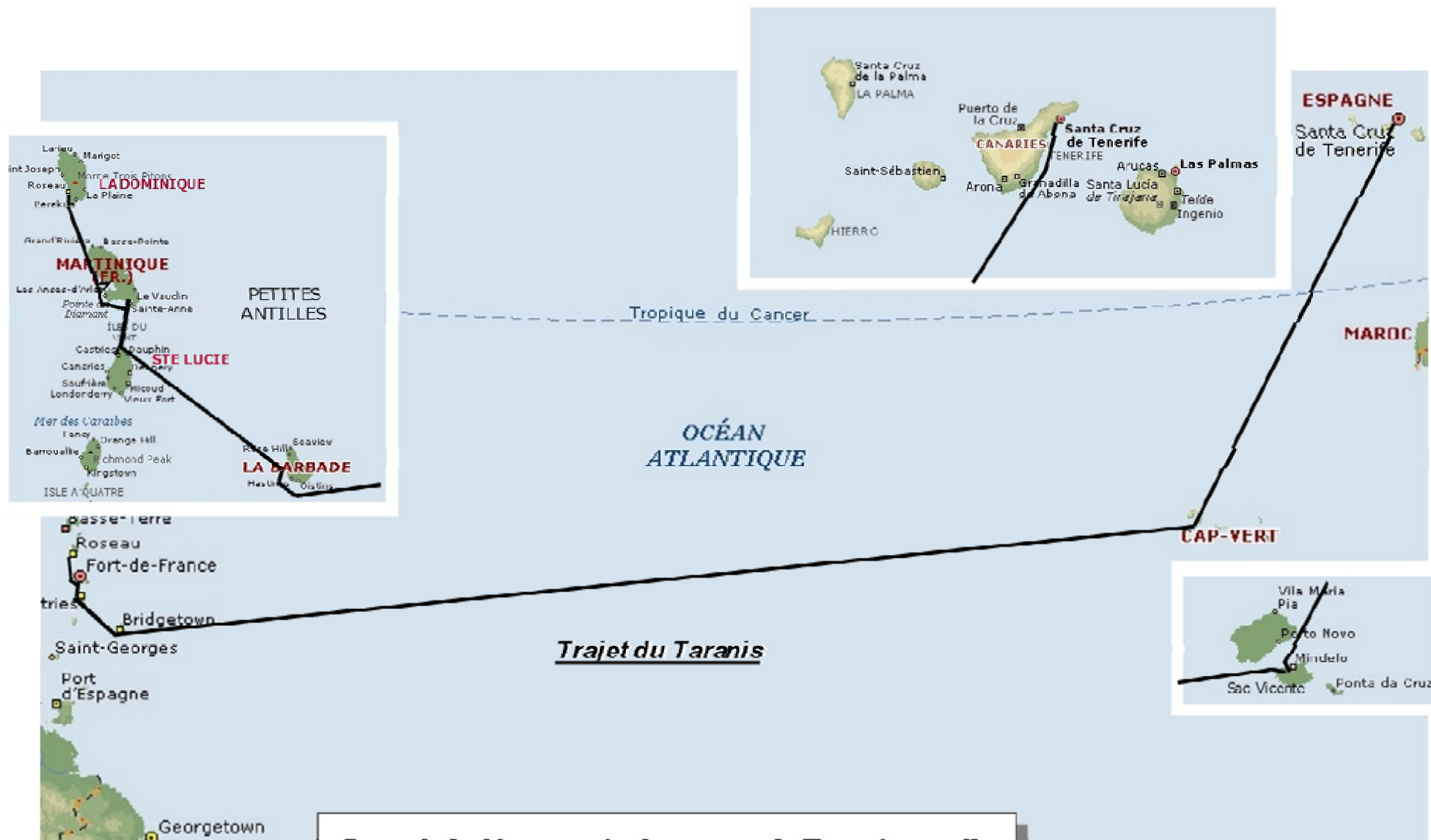
Et voilà maintenant à nouveau Taranis prêt à nous attendre sagement avec ses gardiens à bord (Michèle et Aubert !) avant de musarder dans les îles pour y retrouver de nouveaux paysages dans quelques jours (l'année prochaine !) ! Et nous, prêts à passer les fêtes en famille et avec

les amis avec un programme chargé pour mettre tout au clair en vue des mois futurs loin de notre bercail métropolitain...

A bientôt, Taranis...



Chantal et Pierre.



Carte de la 2ème partie du voyage de Taranis aux îles