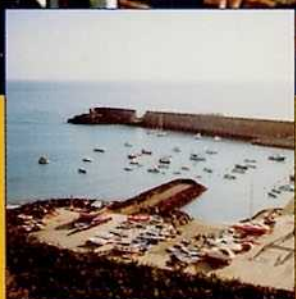
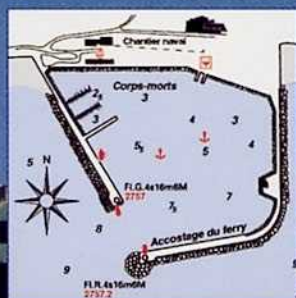
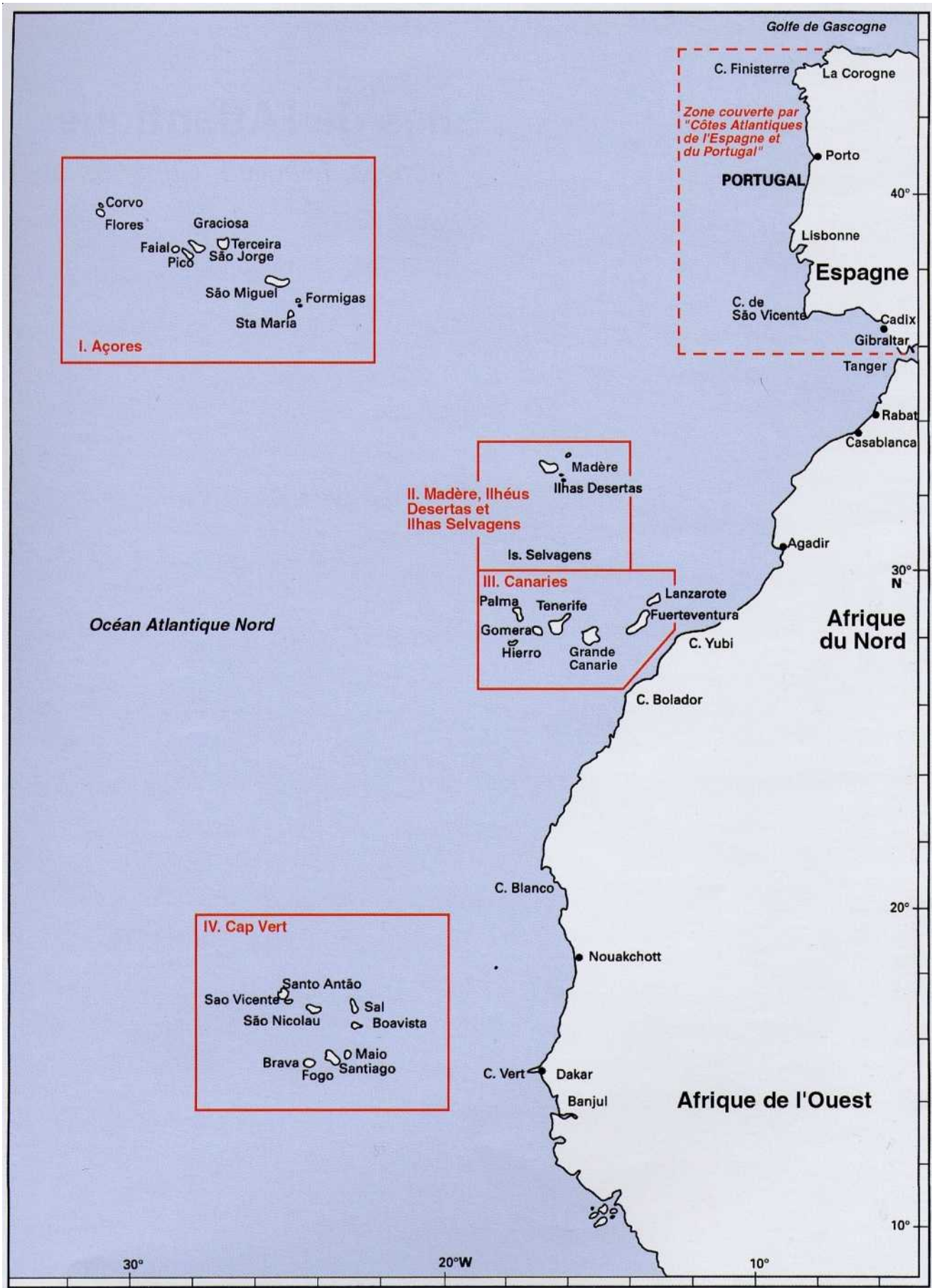


Iles de l'Atlantique

Açores • Madère • Canaries • Cap Vert



- 140 plans et cartes
- 350 ports et mouillages
- 150 photographies



Iles de l'Atlantique

Açores,
Madère,
Canaries et
Cap Vert

*Royal Cruising Club
Pilotage Foundation*

*Compilé et mis à jour par
Anne Hammick*

EDITIONS LOISIRS NAUTIQUES

Table des matières

Avant propos, vi	
Remerciements, vi	
Symboles utilisés sur les plans, viii	
Traversées 1	
Routes des Açores, 1	
Routes de Madère, 2	
Routes des Canaries, 3	
Routes du Cap Vert, 4	
Cartes des traversées, 5	
Courants océaniques, 5	
Prévisions météorologiques internationales, 6	
Systèmes de référence des cartes, 8	
Avertissement, 8	
I. Les Açores	
Larchipel, 9	
Informations générales, 12	
Histoire, 15	
Faune, 17	
Formalités, équipements et navigation, 21	
Flores, 25	
Corvo, 33	
Faial, 35	
Pico, 45	
São Jorge, 55	
Graciosa, 60	
Terceira, 67	
São Miguel, 76	
Santa Maria, 88	
Ilhéus cas Formigas, 93	
II. Madère	
Larchipel, 95	
Informations générales, 95	
Histoire, 98	
Formalités, équipements et navigation, 100	
Porto Santo, 103	
Madère, 108	
Ilhas Désertas, 120	
Ilhas Selvagens, 122	
III. Les Canaries	
Larchipel, 127	
Informations générales, 127	
Histoire, 131	
Formalités, équipements et navigation, 132	
Lanzarote, 137	
Fuerteventura, 152	
Gran Canaria, 164	
Tenerife, 183	
La Gomera, 204	
La Palma, 211	
El Hierro, 217	
IV Le Cap Vert	
Larchipel, 223	
Informations générales, 226	
Histoire, 229	
Formalités, équipements et navigation, 231	
Ilha do Sal, 235	
Boavista, 239	
São Nicolau, 241	
Santa Luzia, 244	
Ilhéus Branco et Raso, 245	
São Vicente, 245	
Santo Antão, 252	
Maio, 255	
Santiago, 257	
Fogo, 264	
Brava, 267	
Ilhéus Secos do Rombo, 269	
Appendices	
I. Cartes, 271	
II. Bibliographie, 275	
III. Glossaire, 276	
IV. Abréviations utilisées sur les cartes, 278	
V Tables de conversion, 278	
Index, 279	

Avant propos

La *Royal Cruising Club Pilotage Foundation* a été créée par des membres du RCC afin de faire profiter un large public de leurs propres expériences de navigation ainsi que de celles d'autres plaisanciers et d'encourager le futur navigateur à aller plus loin en toute confiance.

La *Pilotage Foundation* est une œuvre d'utilité publique dont l'objet est « d'éduquer le public dans la science et la pratique de la navigation ». Elle a pu être fondée grâce au don généreux d'un membre américain du RCC, le docteur Fred Ellis. Elle s'acquitte de sa tâche en publiant et en tenant à jour des pilotes côtiers et des guides de navigation. Actuellement, les ouvrages publiés couvrent les régions allant de la Mer Baltique aux Caraïbes, et du Groenland au R(o Grande.

La troisième édition de ce guide a pu être menée à bien grâce aux efforts de Anne Hammick, assistée de Nick Heath. Cette édition, tout comme la précédente, a été entièrement compilée par Anne Hammick après qu'elle ait visité elle-même nombre des îles en 1998.

Je suis sûr que les lecteurs conviendront, qu'une fois de plus, Anne a su maintenir l'excellence à laquelle elle a habitué la *Pilotage Foundation* et qui est devenue le standard sur lequel toutes nos nouvelles publications sont jugées.

W H Batten
Président et Directeur
RCC Pilotage Foundation
Février 1999

Remerciements

Il est fort satisfaisant de voir l'un de ses premiers livres atteindre sa seconde décennie et sa troisième édition. Je suis consciente du fait que cela n'aurait pas été possible sans l'aide des nombreux plaisanciers et plaisancières qui ont apporté corrections et modifications au cours de ces années et dont les noms ont été cités dans les éditions précédentes. Je m'excuse par avance auprès de ceux que j'aurais oublié de remercier pour leur contribution à cette nouvelle édition. Ne le prenez pas mal - j'aimerais avoir une mémoire des noms et des visages aussi fiable que celle dont je dispose pour les bateaux et les ports.

Les Açores ont été explorées de fond en comble par des membres du RCC, qui ont su profiter d'une croisière dans les îles pour effectuer des recherches personnelles et prendre d'excellentes photographies. J'aimerais remercier principalement parmi toutes les personnes qui m'ont envoyé des informations, et dans l'ordre alphabétique : Anthony Browne (*Quiver*), Tom Fenwick (*First Lady*), Pete et Annie Hill (*Badger*), Leslie Jones (*Namaqua C*), David et Judy Lomax (*Cloud Walker*), Dr John Lytle (Oriole), Mike Pocock, Président de l'Ocean Cruising Club (*Blackjack*), Peter et Jill Price (*Lectron*), George Tinley (*Castaway*), Nigel Wollen et sa fille Bean (*Wish Hound II*).

Une mention spéciale doit être attribuée à Duncan Sweet, le fondateur du chantier Mid Atlantic Yacht Services à Horta. Il a non seulement su répondre à **mes dernières questions sur les Açores, mais, avec l'aide de son secrétaire** Açoréen, il m'a permis de communiquer, pour la première fois, avec les officiels de langue portugaise au Cap Vert.

L'archipel de Madère a également été couvert en détail par de nombreux amis et plaisanciers, certains depuis leurs lieux de vacances à terre, d'autres depuis la mer. Je tiens à remercier parmi les premiers . Oliver Cramp et Sue Mantle ; Mike et Libby Grubb ; Wally Royall ; et parmi les derniers : Mary et Tony Woodhead (*Cape Cornwall*) ; Paddy Carr (*Celadus*) ; Peter Haden (*Papageno*) ; Hollyann Holdsworth (*Riverdancer*) ; Tom et Vicky Jackson (*Sunstone*), Pete Morgan du Portway Yacht Charters, Lin Pardey (*Taleisin*).

Miguel Mendes Moreira et son équipe du 33°/16° Assistência Náutica, souvent simplement appelé le « chantier naval », à Porto Santo, ont été particulièrement serviables durant ma propre visite de l'Archipel. Tout comme les membres du personnel du chantier Mid Atlantic Yacht Services, qui ont vérifié pour moi, après mon retour en Angleterre, certains détails d'intérêt local qui auraient pu m'échapper. Ils m'ont ainsi rendu les services exemplaires — amicaux, efficaces et rapides, que tout chantier naval devrait s'attacher à fournir

Les Canaries, qui était l'archipel que je connaissais le moins bien auparavant, ont reçu une attention particulière pour cette édition. Début 1998, j'ai visité tous les ports et un grand nombre de mouillages, tour de force que je n'aurais pu mener à bien sans l'aide pratique et la bonne humeur inaltérable de Tom Hammon, qui prit également nombre des photos de cette section. Je ne l'oublierai jamais escaladant une falaise verticale de Gran Canaria à la recherche d'un point de vue de premier choix ! (Malheureusement, les photographies aériennes qui sont devenues un trait marquant des autres guides de navigation de la RCC Pilotage Foundation, ne sont pas encore possibles sur les archipels traités dans cet ouvrage - les îles sont trop éparpillées sur l'océan et il n'y a pas, ou très peu, d'avions privés sur la zone).

Les sources officielles m'ont considérablement aidée aux Canaries, notamment pour les projets de développement des ports. Parmi les personnalités officielles que Tom et moi avons rencontrées, on compte : Rafael Casillas Dávila et Jose Luis du Servicio de Puertos sur Gran Canaria ; Rafael Gonzáles Hernández, Jefe de Explotación, du Servicio de Puertos, sur Tenerife ; Pablo Sotillo Burunat, Arquitecto Técnico, du Servicio de Puertos, sur Tenerife ; Rafael Pastor, Capital Marítimo de Canarias.

D'autres informations utiles sur les Canaries me sont parvenues par : Libby Castle, Peter Clarkson du

Viking Yacht Services ; Tom Fenwick (*First Lady*) ; Peter Haden (*Papageno*) ; Mayla Holleyhead du Sunshine Maritime de Mogàn (un autre organisme dont le personnel m'a impressionnée par sa gentillesse) ; Juan A Pereira, du Royal Cruising Club Honorary Foreign Representative Canary Islands ; Laura Salter (*Bluebottle*) ; Erik Vischer, vice-président du Ocean Cruising Club.

Je n'ai malheureusement pas pu revisiter en personne le Cap Vert afin de remettre à jour les informations sur ces îles fascinantes. J'ai cependant reçu des informations intéressantes depuis la précédente édition de cet ouvrage. La contribution la plus importante, et de très loin, a été celle de Jill Schinas, qui a navigué avec son mari et ses enfants pendant presque un an au sein de l'archipel à bord de leur ketch de 13,5 m *Maamari*. Bien que je n'aie pas pour habitude de le faire, j'ai souvent repris directement ses propres notes. Parry Carr (*Celadus*), Iain Eaton (*Carina of Wight*), Peter Laboria et Jude Mann (*Flight*), Ben Pester et d'autres m'ont également apporté des informations intéressantes.

J'ai inévitablement parcouru un bon nombre de milles au cours de mes recherches, seule ou accompagnée, et pris des centaines de photographies - celles qui ne sont pas créditées viennent de ma propre collection. Mes remerciements vont respectivement au personnel de Newell's Travel à Falmouth et de Photo Express à Lymington, dont l'aide et l'efficacité ont grandement simplifié ma tâche. Je les recommande sans la moindre réserve. Je remercie également Heidi Smith et Faith Robertson pour leur aide dans la traduction, respectivement à partir de l'allemand et du français. Un grand nombre d'ouvrages utiles sont cités dans le texte. On trouvera une liste plus complète dans l'Appendice II.

La correction des épreuves est l'une des dernières étapes de la production d'un guide de navigation, mais aussi la plus importante. Je suis de nouveau redevable à Peter Price, pour la vérification méticuleuse des sections « Traversées » et « Açores », Fay Garey, pour la section « Madère », Tom Hammon, qui, je l'espère, a revécu les moments les plus intéressants de notre séjour aux Canaries en corrigeant la section s'y référant, et à John Power qui, alors qu'il me téléphonait pour une toute autre raison, s'est retrouvé volontaire pour la correction de la section « Cap Vert ». Tous les quatre ont accompli un excellent travail, soulevant des interrogations et repérant des erreurs qui, sans leur aide, seraient restées.

Pour finir, comme toujours, mes remerciements vont vers Willie Wilson et le personnel de Imray Laurie Norie & Wilson Ltd. Je peux, en toute bonne foi, affirmer que c'est un plaisir de travailler avec eux - avec une mention spéciale à Julia Knight, qui m'a faxé sept pages de corrections au sujet des services radio des Canaries, le jour même où je devais retourner les épreuves finales ! (Elle les avait reçues le matin même - trop de gens ne me les auraient expédiées que la semaine suivante).

Imray peut se targuer de publier des guides de navigation et des cartes maritimes depuis le milieu du

XV^e siècle, soit depuis bien plus longtemps que l'Admiralty Hydrographic Office. Je me sens particulièrement privilégiée de voir trois de mes livres dans leur catalogue en ce début du XXII^e siècle.

Anne Hammick
Wrestler of Leigh
Falmouth, Cornwall
Mars 1999












Un nuage bas et immobile, dans un ciel dégagé par ailleurs, est souvent la première indication de la présence d'une île. Ici, Faial aux Açores, vue du nord-est.



Baleinières aux couleurs vives à Cais do Pico, longtemps un centre baleinier aux Açores. Négligés depuis la fin de la pêche, nombre de ces élégants bateaux sont maintenant restaurés et participent fièrement aux festivals et aux régates inter îles.

© Peter Price

SYMBOLES UTILISÉS SUR LES PLANS

-  Bureau du port - Capitainerie
-  Douanes
-  Carburant
-  Travel-lift
-  Yacht-Club
-  Douches
-  Informations
-  Bureau de poste
-  Mouillage

Voir Appendices III, page 276, les abréviations maritimes portugaises et espagnoles.

Pour une traversée océanique, les points de départ et d'arrivée, la durée et la route suivie sont souvent imposés par des facteurs extérieurs. Il existe cependant des règles de base à observer pour l'entreprendre dans les meilleures conditions. Il faut savoir qu'on ne traverse ni n'importe où, ni n'importe quand. L'Atlantique Ouest est à éviter pendant la saison des cyclones tropicaux et (Atlantique Nord, en automne et en hiver, saisons pendant lesquelles la fréquence des tempêtes augmente.

On trouvera des informations très utiles dans l'ouvrage *Routeing Chart (North Atlantic Ocean) (NP 5124)* de (Amirauté britannique pour le mois concerné, ou dans le recueil des *Pilot Charts of the North Atlantic Ocean (Pilot 16)* de l'US Defense Mapping Agency, qui est composé de 4 sections couvrant 3 mois chacune. Fondés sur des données réunies au cours de nombreuses années d'observations, ces documents donnent les statistiques concernant la direction et la force des vents, les courants, la hauteur de la houle et des vagues, la visibilité, la température, la pression barométrique, la limite géographique des icebergs, etc. L'Atlantic Pilot Atlas de James Clarke fournit les mêmes informations, de manière un peu moins détaillée mais beaucoup plus pratique.

La quatrième édition de l'*Atlantic Crossing Guide*, récemment remis à jour par Gavin McLaren et par l'auteur de cet ouvrage, ainsi que le *Routes de Grande Croisière* de Jimmy Cornell (publié en français par Les Editions Loisirs Nautiques) ont été écrits pour les voiliers et apportent des informations intéressantes sur la préparation d'une traversée. Tout comme le *Street's Transatlantic Crossing Guide* de l'auteur américain Donald M Street Jr, ils contiennent beaucoup plus de détails sur les routes envisageables que vous n'en trouverez ici. Enfin, il ne faut pas oublier le classique *Ocean Passages for the World (NP 136)*, publié par le Département hydrographique de l'Amirauté britannique, bien qu'il concerne davantage les navires de commerce que les voiliers.

En plus de toutes les considérations pratiques et géographiques, il est incontestable que la taille et le type du bateau, ainsi que son autonomie potentielle au moteur, la condition physique et l'expérience de l'équipage, sont des paramètres importants dont il faut tenir compte dans l'organisation d'une traversée.

Routes des Açores

Contrairement aux îles situées dans la ceinture des alizés, il est possible de rejoindre les Açores de presque toutes les directions. Les voiliers arrivent de Grande Bretagne et de l'Europe du Nord-Ouest, d'Espagne, du Portugal, de Gibraltar, de Madère, de l'Atlantique Sud, des Caraïbes, des Bermudes, de la côte est des Etats-Unis ou du Canada. Il y a un peu moins de départs car peu de voiliers quittent les Açores pour aller vers l'ouest, bien que cela arrive parfois.

Routes possibles

De Falmouth à Ponta Delgada ou Horta
Respectivement 1 150 M et 1 200 M. De mai à août.
Naviguer aussi près que possible de la loxodromie. Les courants portent au sud-est et les vents dominants sont de sud-ouest à nord-ouest.

De Ponta Delgada ou Horta à Falmouth
Respectivement 1 250 M et 1 300 M. De mai à août.
Faites route au nord ou nord-nord-est jusqu'à 47°N afin d'utiliser au mieux les courants portant à l'est, et d'éviter le golfe de Gascogne. Les vents dominants sont de sud-ouest à nord-ouest. Une alternative consiste à faire escale au nord-ouest de l'Espagne et à attendre une bonne météo pour traverser le golfe de Gascogne.

De Bayona ou Lisbonne à Ponta Delgada
Respectivement 750 M et 800 M. De mai à août.
Naviguez sur une route loxodromique, en tenant compte du courant portant au sud et des vents de nord probables, surtout au milieu de l'été. La route inverse est similaire.

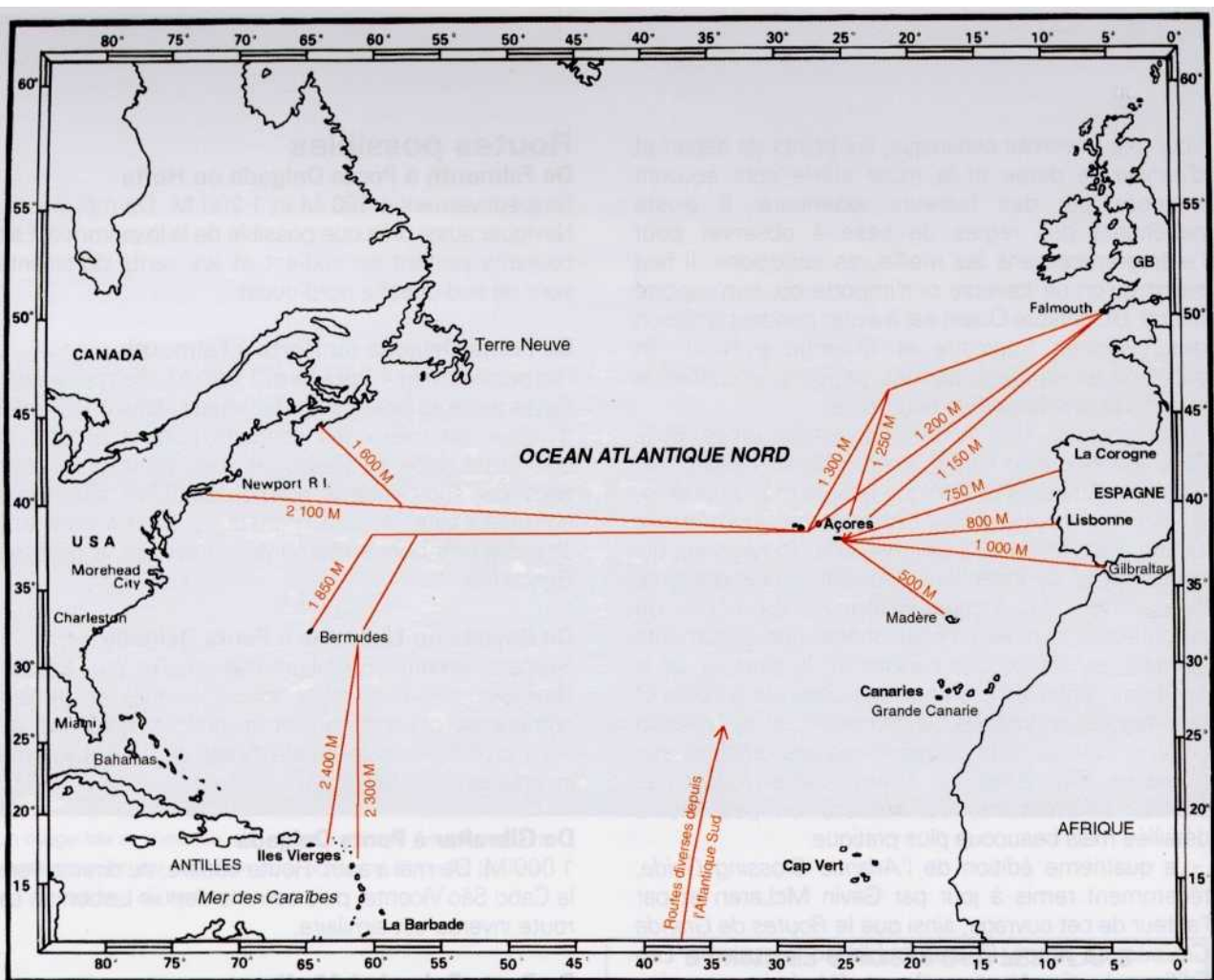
De Gibraltar à Ponta Delgada
1 000 M. De mai à août. Route côtière, ou directe vers le Cabo São Vicente, puis comme depuis Lisbonne. La route inverse est similaire.

De Ponta Delgada à Madère
500 M. De juillet à septembre. Naviguez sur une route loxodromique, avec un courant portant au sud-ouest et des vents de nord-ouest à nord-est - probablement, une traversée très agréable. La route inverse est possible, mais les vents contraires peuvent la rendre difficile.

De l'Atlantique Sud aux Açores
Distances variables. Les traversées depuis Sainte-Hélène, l'île de (Ascension ou les ports de la côte est du Brésil) sont agréables en partant en avril ou en mai, surtout si vous suivez la route conseillée dans le livre *Ocean Passages for the World*, et qui est la plus courte pour traverser le pot-au-noir.

D'Antigua ou des Iles Vierges à Horta
Respectivement 2 300 M et 2 400 M. De mai à juin.
Les voiliers ayant une importante autonomie au moteur peuvent tenter la route orthodromique avec les calmes qui l'accompagnent. Pour les autres, il est conseillé de faire une route bien nord, jusqu'à 200/300 M des Bermudes (voir ci-dessous), tout en emportant aussi le maximum de carburant et d'eau.

Des Bermudes à Horta
1 850 M. De mai à juillet. La route classique est de faire un cap au nord-est jusqu'à 38° ou 40°N, à la recherche de vents et de courants plus forts, avant



Routes des Açores

d'aller sur les Açores. Les plus petits voiliers peuvent préférer les vents plus faibles et la mer plus plate de la route orthodromique, mais doivent prévoir une traversée lente et donc emporter tout le carburant et toute l'eau possibles.

De NewYork à Horta
2 100 M. De mai à juillet. La route loxodromique permet de profiter des vents dominants de sud-ouest et d'un courant favorable.

De Halifax à Horta
1 600 M. De juin à juillet. Il est tout à fait conseillé de faire route au sud-est afin de trouver un courant favorable aux environs de 40°N 57°W, puis comme depuis NewYork.

Routes de Madère

La plupart des voiliers arrivant à Madère viennent du nord-est, directement depuis le continent européen, et poursuivent au sud ou au sud-ouest vers les Canaries, ou traversent directement (Atlantique). La route entre les Açores et Madère est très favorable. Quelques voiliers remontants nord depuis les Canaries, l'empruntent aussi, occasionnellement.

Routes possibles

De Falmouth à Madère

1 250 M. De mai à août ou septembre. Une route essentiellement loxodromique, avec un peu d'ouest au départ pour éviter Ouessant et le cap Finistère, mais en ne s'éloignant pas trop des côtes de la péninsule ibérique afin de bénéficier des alizés portugais. On trouve en général des vents et un courant favorable une fois passé le nord-ouest de l'Espagne. La route retour est très pénible et il est préférable de passer par l'Espagne, le Portugal ou les Açores.

De Lisbonne à Madère

550 M. De mai à octobre. Naviguez sur une route directe, en tenant compte du courant portant au sud. Les vents sont en général de nord-ouest à nord-est avec des calmes occasionnels. Le retour s'effectue souvent contre le vent et le courant.

De Gibraltar à Madère

600 M. De mai à octobre. Une route loxodromique, en tenant fortement compte du courant portant au sud dès la sortie du détroit. Habituellement, cette route ne pose aucun problème, mais les vents d'ouest ou de nord-ouest peuvent parfois souffler plus tard dans l'année.

De Punta Delgada à Madère
 500 M. De juillet à septembre. Encore une route loxodromique avec le courant portant au sud-ouest et une probabilité de vents de nord-ouest à nord-est - une traversée sûrement très agréable. La route inverse est possible, mais les vents contraires peuvent la rendre difficile.

De Madère à Gran Canaria
 300 M. Toute l'année. Encore une route directe avec vents et courant favorables. La route retour est presque tout le temps face au vent.

De Madère à São Vicente, Cap Vert
 1 050 M. En toutes saisons, mais la meilleure période va d'octobre à avril. Une route loxodromique, favorisée par un courant portant au sud-ouest et des vents dominants de secteur nord à est. Tenter la route directe pour le retour serait plutôt masochiste, mais il devrait être possible de remonter en longeant les côtes d'Afrique de l'Ouest.

De Madère aux Petites Antilles
 Environ 2 800 M. De novembre à mai. Il faut toujours faire cap bien au sud-ouest avant de virer vers les Antilles. La meilleure latitude pour effectuer le virement

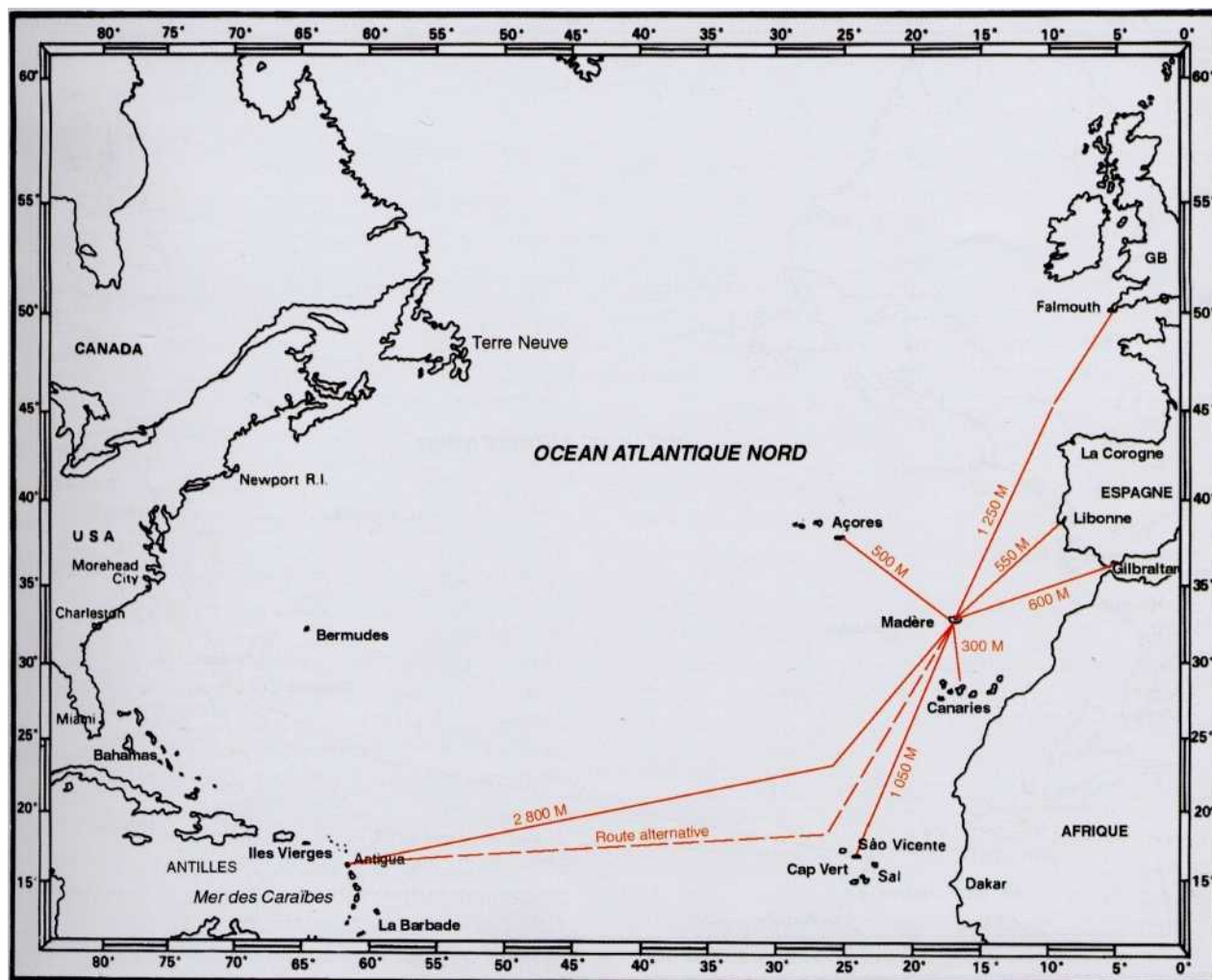
dépend de la position des alizés. La position classique de 25°N 25°W est souvent heureuse. Mais certaines saisons, c'est parfois beaucoup trop nord et les voiliers doivent descendre jusqu'au 20°N voire 18°N pour trouver de bons vents. Une route loxodromique est alors possible, avec vents et courant favorables.

Routes des Canaries

De nombreux voiliers arrivent aux Canaries en provenance de Madère, d'autres du continent européen, voire, parfois, des Açores. La grande majorité part ensuite vers l'ouest ou le sud-ouest et traverse (Atlantique).

Routes possibles

De Falmouth à Gran Canaria
 1 400 M. De mai à août ou septembre. Une route essentiellement loxodromique avec un peu d'ouest au départ pour éviter Ouessant et le cap Finisterre, mais en ne s'éloignant pas trop des côtes de la péninsule ibérique afin de bénéficier des alizés portugais. On trouve en général des vents et un courant favorable une fois passé le nord-ouest de l'Espagne. La route retour est très pénible et il est préférable de passer par l'Espagne, le Portugal ou les Açores.



Routes de Madère

De Lisbonne à Gran Canaria
750 M. De mai à octobre. Naviguez sur une route directe, en tenant compte du courant portant au sud. Les vents sont en général de nord-ouest à nord-est avec des calmes occasionnels. Le retour s'effectue souvent face au vent et au courant.

De Gibraltar à Gran Canaria
750 M. De mai à octobre. Une route loxodromique, en tenant fortement compte du courant portant au sud dès la sortie du détroit. Habituellement, cette route ne pose aucun problème mais les vents d'ouest ou de nord-ouest peuvent parfois souffler plus tard dans l'année.

De Madère à Gran Canaria
300 M. Toute l'année. Encore une route directe avec vents et courant favorables. La route retour est presque tout le temps face au vent.

De Gran Canaria à São Vicente, Cap Vert
850 M. En toutes saisons, mais la meilleure période va d'octobre à avril. Une route loxodromique, favorisée par un courant portant au sud-ouest et des vents dominants de nord à est.

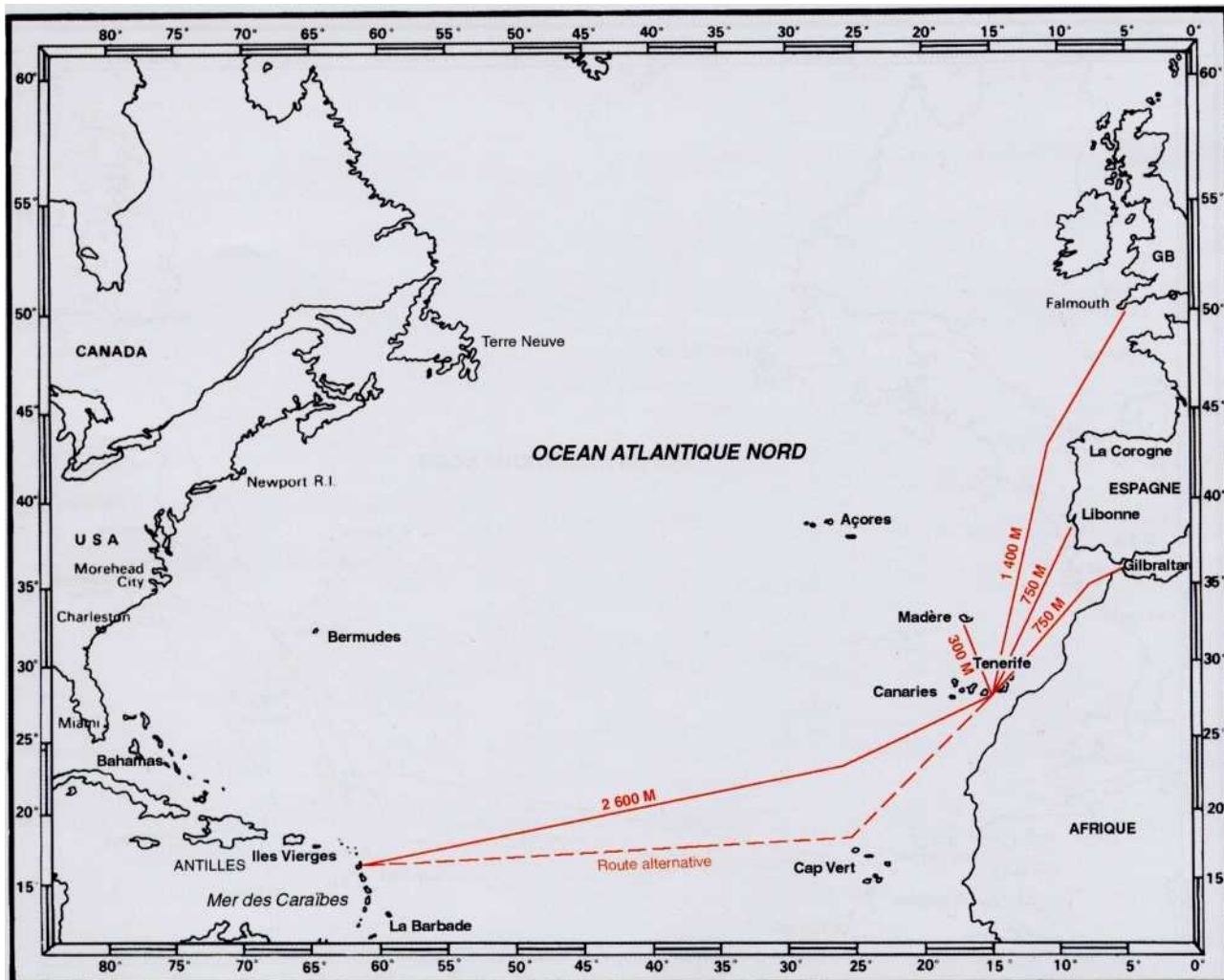
De Gran Canaria aux Petites Antilles
Environ 2 600 M. De novembre à mai. Même route que de Funchal à Antigua, bien qu'à certaines saisons, il ne soit pas nécessaire de descendre beaucoup au sud-ouest pour trouver les alizés.

Routes du Cap Vert

Le Cap Vert se situant dans la ceinture des alizés, la majeure partie des voiliers qui arrivent dans l'archipel vient de Madère ou des Canaries, plus rarement de Gibraltar en suivant les côtes de (Afrique de l'Ouest. De même, une très forte proportion d'entre eux part pour les Antilles ou (Amérique du Sud et très peu vont vers le sud ou le sud-est en direction de (Afrique.

Routes possibles

De Madère à São Vicente
1 050 M. En toutes saisons, mais la meilleure période va d'octobre à avril. Une route loxodromique, favorisée par un courant portant au sud-ouest et des vents dominants de nord à est.



Routes des Canaries

De Gran Canaria à São Vicente
850 M. En toutes saisons, mais la meilleure période va d'octobre à avril. Une route loxodromique, favorisée par un courant portant au sud-ouest et des vents dominants de nord à est.

De Dakar à Ilha do Sal
350 M. D'octobre à avril. Les vents de nord, près des côtes africaines, tournent au nord-est à l'approche des îles du Cap Vert. Il faut cependant tenir compte du courant portant au sud et rester bien au vent. La route retour est similaire, mais avec la possibilité de vents plus instables.

De São Vicente à la Barbade
1 950 M. De novembre à mai. Il n'est pas nécessaire d'aller chercher les alizés plus au sud et la route loxodromique est en général la meilleure. La traversée est rapide et agréable, avec vents et courant favorables.

De São Vicente aux Petites Antilles
Environ 2 100 M. De novembre à mai. Même route que pour la Barbade.

Cartes des traversées

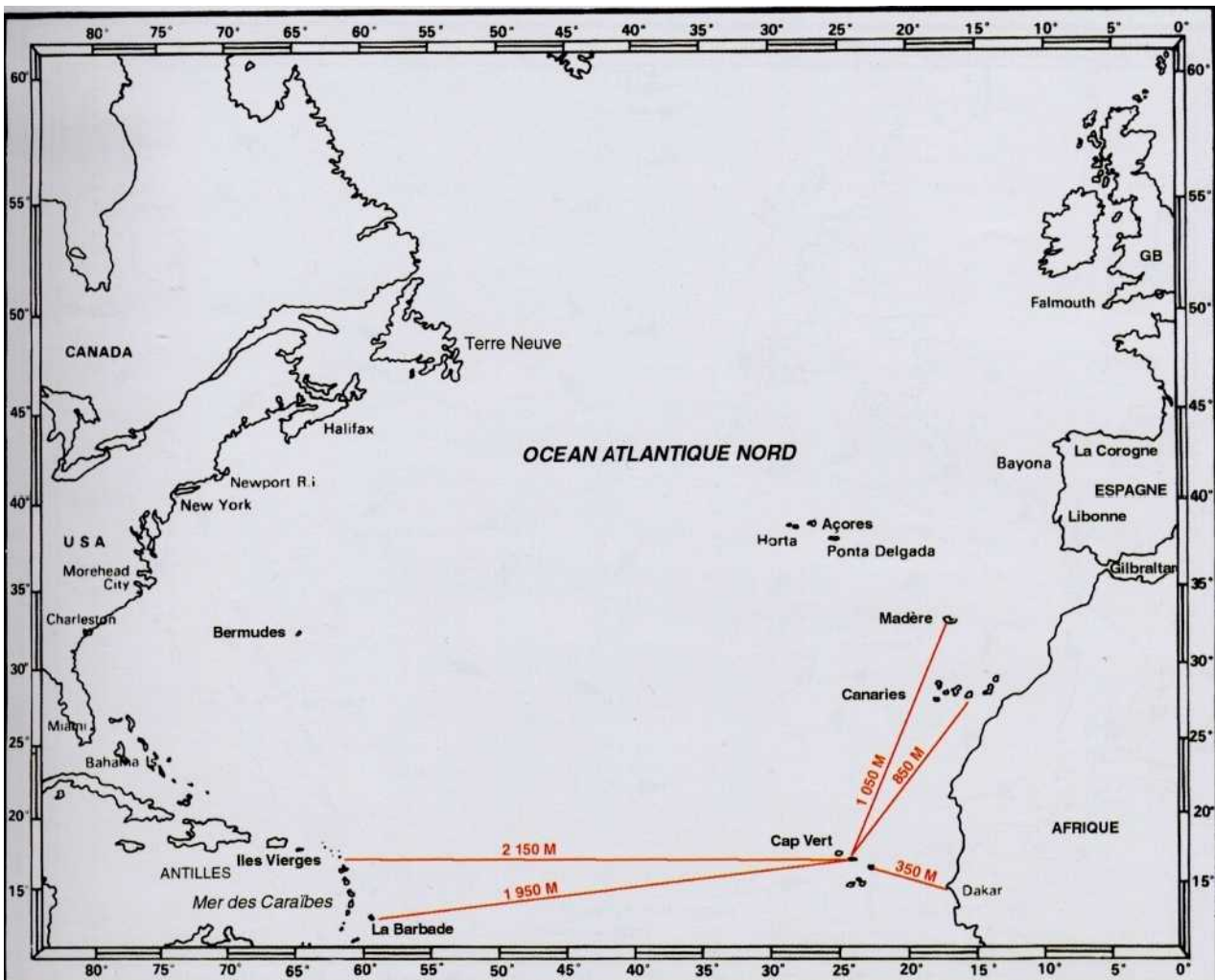
Voir Appendice I, page 271, pour plus de détails sur les cartes à grande échelle.

Amirauté britannique

Carte	Titre	Echelle
4011	North Atlantic Ocean - northern 1	1 : 10 000 000
4012	North Atlantic Ocean - southern 1	1 : 10 000 000
4014	North Atlantic Ocean - eastern 1	1 : 10 000 000
4103	English Channel to the Strait of Gibraltar and the Arquipélago dos Açores	1 : 3 500 000
4104	Lisbon to Freetown	1 : 3 500 000

US Defense Mapping Agency

Carte	Titre	Echelle
120	North Atlantic Ocean (southern part)	1 : 6 331 100
125	North Atlantic Ocean (southeastern sheet)	1 : 5 281 950
103	English Channel to the Strait of Gibraltar including the Azores	1 : 3 500 000
104	Lisbon to Freetown	1 : 3 500 000



Routes du Cap Vert

Courants océaniques

En Atlantique Nord, les courants circulent dans le sens des aiguilles d'une montre. Les Açores sont sous l'influence d'une branche du Courant Nord Atlantique (le Gulf Stream) qui porte en général au sud-est ou au sud. Madère, les Canaries et le Cap Vert subissent celle du Courant des Canaries qui porte au sud-ouest.

La vitesse des courants excède rarement 0,5 nœud. Elle peut dépasser 1 nœud après de longues périodes de vents forts ou dans des zones où le flot général rencontre un obstacle, tel que l'extrémité des îles. On trouve des statistiques détaillées sur les courants océaniques dans le *Routeing Chart, North Atlantic Ocean (NP 5124)* de l'Amirauté britannique, dans les *Pilot Charts of the North Atlantic Ocean (Pilot 16)* de la US Defense Mapping Agency et dans l'*Atlantic Pilot Atlas* de James Clarke.

Prévisions météorologiques internationales

On trouvera des informations très complètes sur tous les services de prévisions météorologiques officiels dans le monde dans les volumes de l'*Admiralty List of Radio Signals, Volumes 3(1) et 3(2)*, le premier couvrant l'Europe, (Afrique et (Asie et le

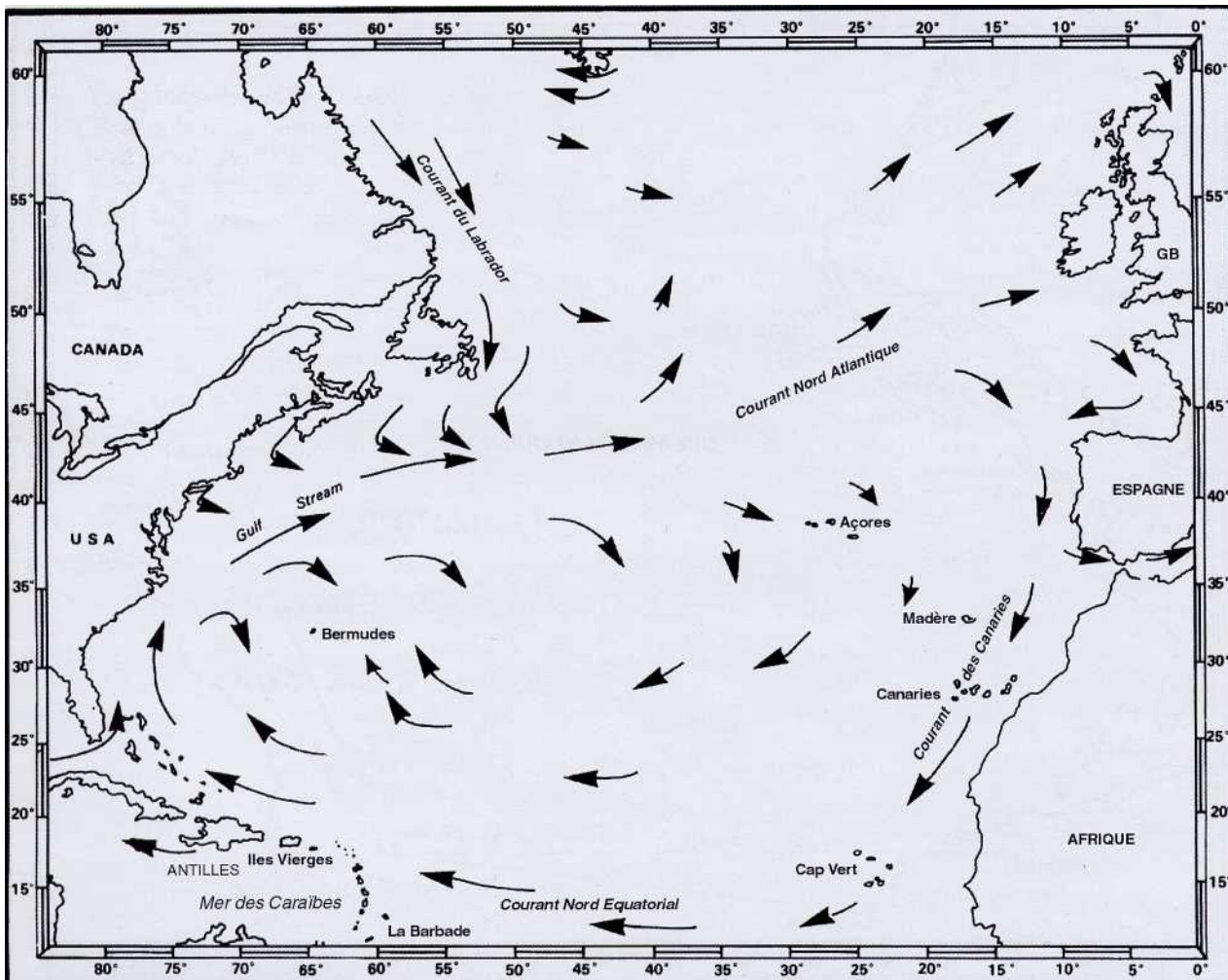
second, le reste du monde dont les Amériques. Ainsi, à l'exception d'une ou deux transmissions de fax météo d'Amérique du Nord, les quatre archipels traités dans cet ouvrage sont couverts par le volume 3(1). L'équivalent américain est le *Worldwide Marine Weather Broadcasts*, publié par la NOAA.

Dans ces ouvrages, toutes les heures de transmission des bulletins météorologiques, des avis aux navigateurs et des listes de trafic, sont données en Temps Universel (TU) - sauf indication contraire. Ce n'est pas le cas pour les heures d'émission des radios des ports ou des marinas qui, elles, sont données en heure locale.

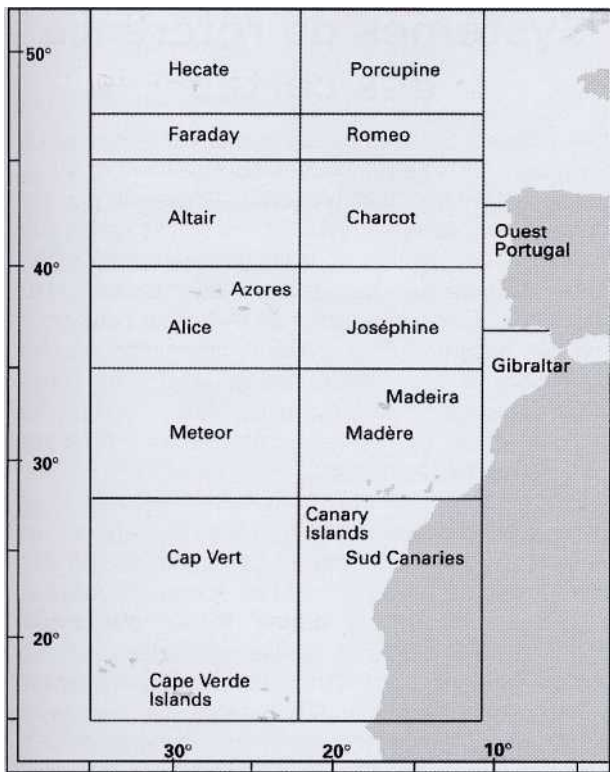
Bulletins en français

• *Radio France International* émet un bulletin quotidien portant sur 24 heures à 11 h40 TU. Les fréquences de réception en Grandes Ondes (AM) varient selon les zones

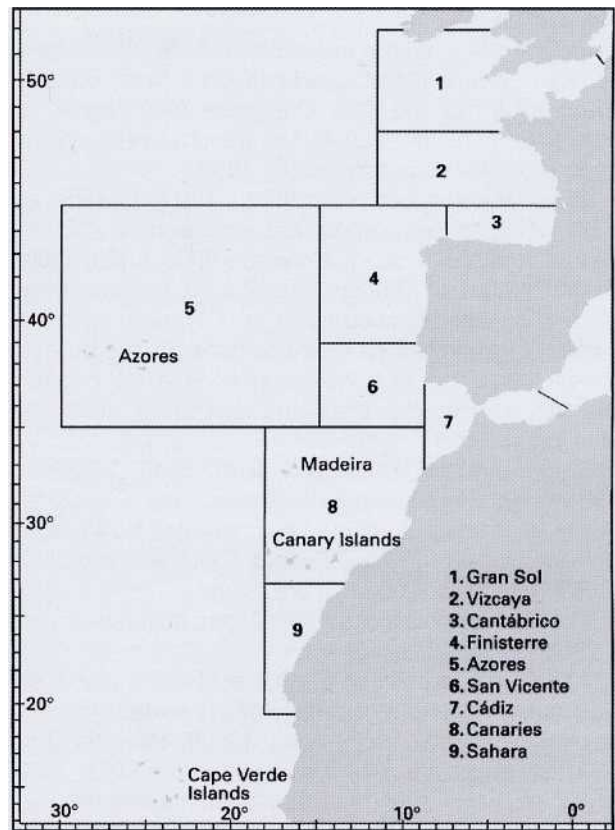
- Mer du Nord, Manche, Golfe de Gascogne sur 6 175 kHz.
- Atlantique Nord à l'est de 50°W sur 11 700, 15 530, 17 575 kHz.
- Côtes de (Afrique de l'Ouest, de Gibraltar à 27°N sur 11 845 kHz.
- Côtes de (Afrique de l'Ouest, de l'Equateur à 27°N sur 15 300 kHz.



Courants dans l'Atlantique Nord



Zones de prévisions météorologiques de Radio France International



Zones de prévisions météorologiques espagnoles

Sont énoncés successivement les avis de tempête, le synopsis, le développement et les prévisions zone par zone. Il y a plusieurs zones principales (voir le plan ci-dessus), chacune pouvant être détaillée en plusieurs subdivisions.

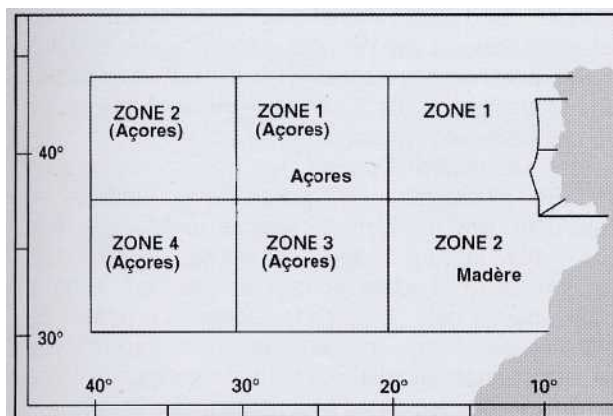
Bulletins en anglais

Il y a relativement peu de bulletins météo officiels en anglais pour les navires croisant en Atlantique Est. Mais la *BBC Radio 4* diffuse des prévisions à 0h48, 5h35, 12h01 et 17h54 — heure locale d'Angleterre, (TU + 1 en été, TU en hiver) - sur 198 kHz (1 515 m) valables jusqu'aux 35°N et 15°W ce qui présente donc un intérêt pour ceux qui naviguent entre le continent européen et les Açores ou Madère.

Bulletins en portugais, anglais et espagnol

Des prévisions en portugais et en anglais, sont diffusées par *Radionaval Horta* et *Radionaval Porto Santo* pour les zones détaillées ci-dessous. On trouvera les détails des heures et des fréquences plus loin dans cet ouvrage.

Des prévisions, en espagnol uniquement, sont diffusées depuis *Las Palmas de Gran Canaria* pour quelques-unes des zones détaillées ci-dessus. Les zones de 1 à 5, les plus au nord, sont également couvertes par des prévisions émises depuis *La Coruña* et *Finisterre* — voir l'*Admiralty List of Radio Signals, Volume 3(1)* pour les heures et fréquences de diffusion.



Zones de prévisions météorologiques portugaises

Navtex

Les stations Navtex de *Horta* et de *Las Palmas de Gran Canaria*, toutes deux sur la zone NAVAREA 11, opèrent dans la zone couverte par cet ouvrage. Les transmissions se font sur la fréquence standard de 518 kHz. On trouvera les détails des horaires et des zones couvertes dans les notules des deux ports concernés (respectivement, pages 38 et 165).

Les stations de La Corogne en Espagne, et de Monsanto au Portugal, couvrent également les archipels traités ici. La première diffuse des prévisions en anglais et en espagnol à 0h30 et 12h30 pour les zones espagnoles 1 à 6, ce qui inclut les Açores. La seconde émet en anglais des avis de tempête pour les eaux portugaises (Açores et Madère comprises) et des prévisions pour les mêmes zones à 2h50, 6h50, 10h50, 14h50, 18h50 et 22h50.

Fax météo

Plusieurs stations de transmissions de fax météo couvrent l'est de (Atlantique Nord, dont *Northwood* et *Bracknell* (Royaume-Uni), *Offenbach* (Allemagne) et *Boston* (Marshfield - USA). Les transmissions depuis Madrid ont été abandonnées fin 1998.

- *Northwood* émet sur 3652, 4307, 6425.5 et 8331.5 kHz, un programme des émissions à 2h30 et 15h30, et un bulletin de prévisions à 3h20, 6h50, 9h50, 12h10, 15h00, 18h00, 21 h20 et 23h20. La couverture s'étend au sud jusqu'au 32°N, et à l'ouest, jusqu'au 44°W. Les informations données dans chaque bulletin varient, mais en plus des prévisions à 24 heures, d'autres sont données sur un, deux, trois, quatre et cinq jours.

- *Bracknell* émet sur 2618.5, 4610, 8040, 14436 et 18261 kHz, un programme des émissions à 16h22 et des avis généraux à 16h30. Les prévisions à 24 h sont diffusées à 4h40, 10h42, 16h41 et 22h41, les prévisions à 48 h à 8h06 et 22h22, les prévisions à 3 jours à 8h12 et 22h30 et les prévisions à 4 et 5 jours respectivement à 23h33 et 23h40.

- *Offenbach* émet sur 3855, 7880 et 13882.5 kHz, avec un programme des émissions à 11 h11 et des analyses de surface à 4h30, 5h25, 7h45, 10h50, 16h, 18h10 et 22h. Des prévisions à 24 h sont données à 5h12, 7h30 et 18h32, à 48 h à 8h08 et 18h45, à 3 jours à 8h21 et 19 h, à 4 jours à 8h34. La couverture varie d'une émission à l'autre mais peut aller jusqu'au 20°S et à l'ouest, sur tout (Atlantique).

- *Boston (Marshfield)* émet sur 6340.5, 9108 et 12750 kHz, avec des programmes des émissions en deux parties - la première à 2h43 et 19h03, la seconde à 2h54 et 19h14. Une analyse de surface, sur l'est de (Atlantique Nord, est diffusée à 3h25, 4h02, 9h25, 10h02, 15h25, 17h23, 21h25 et 22h02. Des prévisions à 24 h sont diffusées à 8h15, 8h25, 20h15 et 20h25 ; à 48 h à 8h55 et 20h55. D'autres informations, souvent utiles, sont transmises à d'autres heures.

Les informations complètes sont données dans l'*Admiralty List of Radio Signals, Volume 3(1)*, et 3(2).

Prévisions radio-amateurs

En plus des prévisions officielles, plusieurs réseaux de radio-amateurs transmettent des informations météorologiques. Toutes les fréquences sont en USB (J3E). Les réseaux vont et viennent, mais en 1998, les plus utiles étaient

- *Herb's Net* - Herb Hillgenberg (indicatif GX498, mais plus connu sous *Southbound II*), émet sur 12359 kHz à partir de 20 h. Il donne un bulletin météo détaillé à tout voilier qui le contacte.

- Le *Transatlantic Maritime Mobile Net* - géré par Trudi à la Barbade (indicatif 8P6QM) émet sur 21400 kHz à 13 h. Les voiliers naviguant en Atlantique (surtout ceux qui prennent la route des alizés) sont enregistrés, donnent leurs positions et les conditions qu'ils rencontrent. Une traduction en anglais du bulletin de Radio France International est diffusée autour de 13h30. Ce réseau peut ne pas fonctionner, pendant la saison des cyclones.

Systèmes de référence des cartes

Les positions données par les systèmes modernes de navigation par satellite suivent normalement le World Geodetic System 1984 (WGS84) - dans la pratique identique au précédent WGS72, mais avec parfois des différences de plus d'un mille sur les données des cartes basées sur des relevés plus anciens. Les nouvelles éditions des cartes de (Amirauté britannique soit se basent sur le WGS84, soit indiquent les corrections à apporter le cas échéant. Les cartes publiées par les services hydrographiques d'autres pays peuvent utiliser des systèmes de référence différents pour les mêmes zones.

Tous les efforts ont été ici mis en œuvre pour que les plans que comporte cet ouvrage se réfèrent au WGS84. Cependant, dans certaines zones, les données actualisées ne sont pas encore disponibles, et il faut accorder une marge d'erreur d'au moins 0,5 M au GPS lorsqu'on l'utilise par visibilité réduite. Les plaisanciers qui mettent à jour leurs pilotes côtiers à partir des Avis aux Navigateurs de l'Amirauté britannique (*Admiralty Notices to Mariners*), doivent savoir que les positions données ont pour référence les données de la carte à laquelle cet Avis se rapporte. Ainsi dans certains cas, une correction de données devra être prise en compte avant que la modification puisse être reportée sur les plans de cet ouvrage.

On trouvera des notes spécifiques sur les deux points ci-dessus, dans la section Formalités, équipements et navigation de chaque archipel.

Avertissement

La maintenance des feux ou des autres aides à la navigation s'est considérablement améliorée ces dix dernières années, mais elle reste encore médiocre en certains endroits et des feux principaux peuvent être hors service pendant de longues périodes. C'est particulièrement vrai dans les régions isolées, comme les Ilhas Selvagens, où le mauvais temps peut rendre la maintenance difficile, voire impossible, ou comme au Cap Vert, où de nombreux feux importants ne fonctionnent plus du tout. Les trois archipels du nord sont pour la plupart correctement cartographiés, mais le rapide développement de complexes touristiques et de nouveaux ports aux Canaries peut rendre les choses un peu confuses. Au CapVert, des relevés récents des plus grands ports ont été réalisés, mais dans d'autres parties de l'archipel, les cartes peuvent s'avérer dangereusement inexactes.

Pour les quatre archipels, les corrections peuvent prendre plusieurs mois avant d'être notifiées et apparaître dans le *Admiralty Notices to Mariners* (Avis aux Navigateurs de l'Amirauté britannique) hebdomadaire et, dans le cas du Cap Vert, certains changements déjà notés dans l'édition précédente de cet ouvrage, parue en 1994, attendent toujours une reconnaissance officielle. Pour toutes ces raisons, même la plus récente des cartes peut contenir des erreurs.

Les Açores

L'archipel

Les neuf îles formant l'archipel des Açores semblent avoir un caractère unique et un charme sans commune mesure avec leur taille - de petites îles et îlots découpés, d'une surface totale de 2 335 km', éparpillés sur plus de 58 000 km' d'océan, à peine quelques minuscules points sur la carte de l'Atlantique Nord. Cela explique peut-être pourquoi de nombreux plaisanciers traversent l'archipel en ne s'arrêtant que brièvement à Horta pour faire les pleins : de sommeil, d'eau et de nourriture fraîche. D'autres plaisanciers prétendent que Horta constitue le seul port sans danger de tout l'archipel, ou que les îles doivent être toutes pareilles et qu'il n'y a donc aucun intérêt à en visiter plus d'une. Ces deux idées sont bien loin de la réalité. L'archipel forme une zone de navigation variée, intacte et sans grand monde. Il attend les bateaux - et les équipages - capables d'une traversée océanique.

Les Açores se situent environ 750 M à l'ouest du Portugal continental, un peu à l'est de la dorsale médio-atlantique, à la jonction des plaques eurasiennne et africaine. Pendant des millions d'années, cette faiblesse de la croûte terrestre a permis à de la lave en fusion de jaillir à la surface en formant des volcans tandis que, dans le même temps, de nouvelles formations rocheuses le long de la dorsale médio-atlantique repoussaient les anciennes vers l'extérieur - processus toujours à l'œuvre de nos jours - provoquant l'élargissement du fond de l'océan Atlantique de 0,5 centimètre par an. Ceci explique pourquoi la plus vieille lave des Açores est âgée de 4 millions d'années seulement, alors que celle du Cap Vert, îles beaucoup plus proches des côtes africaines, date de 120 millions d'années. Pendant la croissance des volcans, alors que les éruptions ultérieures avaient à se frayer un chemin à travers de la lave de plus en plus épaisse, l'activité volcanique devint plus violente et plus explosive, provoquant, dans de nombreux cas, la désintégration totale du cône pour former un vaste cratère. Seul, le massif Pico a conservé sa hauteur initiale avec son cône original. Mais bien qu'apparemment endormi, il est constamment surveillé par un appareillage sophistiqué qui détecterait la moindre élévation de pression.

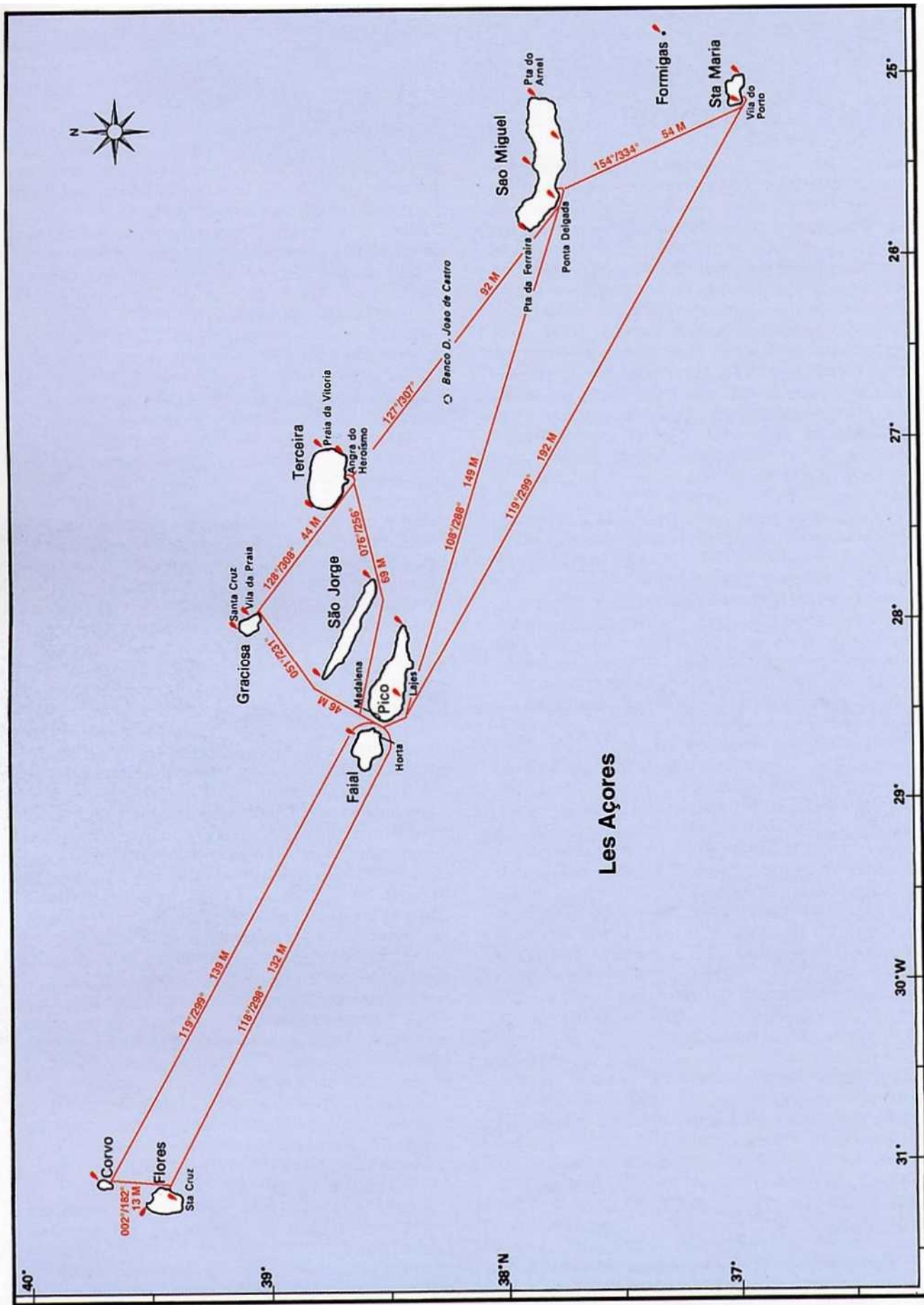
En d'autres endroits des Açores, se trouvent de vastes champs de lave - certains datant de l'époque historique -, des grottes de soufre, des geysers bouillants ainsi que des sources minérales chaudes ou froides. De la cendre et des pierres ponces stériles recouvrent toujours l'extrémité ouest de Faial où se produisit une éruption majeure en 1957, au large de la péninsule de Capelinhos. Toutes les îles présentent des zones de lave basaltique sombre, mais peu sont aussi spectaculaires que les imposants « Tuyaux d'Orgues » sur Flores. Avec leurs hautes falaises plongeant dans l'océan, ces îles montrent une grande partie de ce qu'est une structure volcanique et permettent d'étudier

sur une petite échelle l'activité récente. Il n'est donc pas étonnant qu'elles soient considérées depuis longtemps comme un paradis pour les géologues.

Après une période d'érosion, les sols volcaniques devinrent très riches et fertiles surtout sous le climat chaud et humide, ce qui permet aux Açores l'exubérance d'une végétation qui allie le meilleur de celles de l'Europe tempérée et de l'Afrique tropicale. En certains endroits, la dense forêt primaire survit toujours, principalement dans les parcs nationaux protégés. Les plantes locales telles que la myrte, le genévrier, la bruyère, le houx ou l'if, sont cependant très minoritaires face aux nouvelles plantes introduites, telles que les conifères, le laurier, le cèdre, le châtaignier ou l'eucalyptus. Le bambou et les fougères prospèrent dans les sous-bois et deux exceptionnelles espèces d'orchidées, spécifiques à l'archipel, s'y sont développées. L'excellent ouvrage « Açores flores » - Fleurs des Açores - d'Erik Sjögren (disponible partout aux Açores dans les librairies et les boutiques pour touristes) détaille près de cent plantes, locales ou introduites, ainsi que les endroits où l'on peut les trouver, le tout en quatre langues. La faune était originellement moins variée, et ne comprenait seulement que quelques espèces d'oiseaux de mer, d'oiseaux terrestres et, de manière surprenante, de chauves-souris. Tous les mammifères terrestres ont été introduits par l'homme, parfois de manière probablement involontaire. Plusieurs espèces d'oiseaux ont progressivement évolué au cours des siècles en des sous-espèces distinctes.

L'économie des Açores a peu changé au cours des cinq derniers siècles. Il n'y a pratiquement pas d'industries. L'agriculture reste la principale activité, les cultures les plus importantes étant les céréales, les fruits, le thé, le tabac et la vigne. L'élevage de bétail, porcs et moutons, est important sur tout l'archipel. Beurre et fromages sont exportés en quantité. La pêche, en particulier la pêche au thon pour la congélation ou la mise en boîte, est une industrie relativement récente mais la pêche artisanale a toujours existé. En revanche, la pêche sportive au gros est une nouveauté encore plus récente et plusieurs records mondiaux de pêche au thon, à l'espadon et au requin ont été battus entre Horta et Ponta Delgada.

L'industrie baleinière, qui fut dans le passé la seconde source de revenus, fait maintenant partie de l'histoire et les usines de traitement n'existent plus. Cependant les baleines n'ont pas entièrement disparu de l'économie car des centres d'observation de baleines et de dauphins servent à la recherche scientifique et aussi au tourisme sur plusieurs îles. Aujourd'hui, après avoir passé plusieurs années à pourrir le long de vieux quais, un grand nombre de ces élégantes baleinières ont été restaurées avec soin et régatent entre les îles.



Le tourisme en tant que source d'emplois et de revenus est relativement récent. Seules les îles de São Miguel, Terceira et Faial ont des hôtels en nombre important. La plupart des restaurants semblent largement suffire aux besoins des habitants, avec des prix adaptés, à l'exception de Terceira où le personnel de la base aérienne américaine représente une perspective de clientèle appréciable. Le revenu tiré de la location de la base fournit également des fonds assez considérables qui, pour l'essentiel, restent sur l'archipel.

Les Açores doivent être l'un des rares lieux au monde où il y a plus de visiteurs étrangers qui débarquent par mer que par air. D'un simple yacht accueilli en 1930, l'archipel en reçut 59 en 1970, puis environ 200 en 1978, plus de 800 en 1988, et enfin plus de 1 000 en 1998. La gentillesse des habitants envers les plaisanciers demeure immuable, non seulement à Horta mais sur tout l'archipel. Si bien que, à moins d'être tenu par un programme serré, cela vaut vraiment la peine de prendre son temps pour découvrir une zone de navigation au climat agréable, avec des gens adorables, de magnifiques paysages et plusieurs excellents mouillages.

Note de l'auteur

Les courtes introductions à chaque île ont été écrites pour la première édition de ce livre publiée en 1989, après des recherches effectuées les deux années précédentes. Dans certains cas, elles peuvent donc parfois décrire un aspect d'une île qui n'est plus d'actualité. Lorsque les changements sont importants, ils apparaissent dans cette édition réactualisée - par exemple, le déclin de l'emploi d'ânes ou de chevaux pour le transport sur Graciosa - mais quelques changements mineurs ne sont pas signalés.

Ce sont les seuls points de tout le livre qui n'ont pas été complètement révisés ou entièrement réécrits le cas échéant.



Lumière du soir sur le mouillage de Madalena. Un petit nuage autour du sommet du Pico Alto peut constituer un signe avant-coureur de l'arrivée d'une dépression.

Informations générales

Nationalité et langue.

Les Açores forment une région autonome du Portugal et par ce fait, font partie de l'Union Européenne (UE). Le portugais y est parlé avec des accents différents selon les îles. De nombreux habitants âgés comprennent l'espagnol ou le français, alors que l'anglais est plus courant chez les jeunes générations.

Certains noms de lieux, comme Praia (plage), Santa Cruz (sainte croix) et Lajes (littéralement un pavé, mais qui désigné ici un gros bloc de lave), se retrouvent sur l'ensemble de l'archipel, ce qui peut entraîner des confusions si le nom de l'île n'est pas précisé.

Représentations portugaises à l'étranger et en France

• Ambassades

- Paris : 3 rue Noisiel 75116 Paris \$ 01 47 27 35 29, Fax : 01 47 66 93 35

- Bruxelles: 55 avenue de la Toison d'Or 1060 Bruxelles ☎ (02) 539 38 50

- Londres: 22-25A Belgrave Square, London SW1 X 8PP 0 171 235 5331, Fax : 0 171 235 0739

- Washington DC : 2125 Kalorama Road NW, Washington DC 20008 V 202 328 8610, 202 328 9025, Fax : 202 462 3726

• Consulats

- Paris: 6, rue G. Berger 75017 Paris ☎ 01 56 33 81 00, Fax : 01 47 66 93 35

- Bordeaux : 11, rue Henri Rodel 33000 Bordeaux ☎ 05 56 00 68 20

- Marseille : 141, avenue Prado 13008 Marseille 'Zr 04 91 29 95 30, Fax : 04 91 80 95 05

• Offices de tourisme portugais nationaux

- Paris: 135, Bd Hausmann 75008 Paris ☎ 01 56 88 30 80, Fax : 01 56 88 30 89

- Londres : 22-25 Sackville Street, London W1X 1 DE, Fax : 01741 494 1868

- Dublin : 54 Dawson Street, Dublin 2, ☎ 1 670 9133, Fax : 1 670 9141

- Toronto : 60 Bloor Street West, Suite 1005, Toronto, Ontario M4W 3B8 Tr 416 921 7376, Fax: 416 921 1353

- New York : 590 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, NY 10036-4785 12P2112 719 3985, 719 4091, Fax: 212 764 6137

Représentation diplomatique française aux Açores

Il s'agit de consulats. Les ambassades sont à Lisbonne.

- France: Rua Colonel Miranda, 57 Ponta Delgada, São Miguel. 'Zr 28 51 63

- Angleterre : 26A Rua Dr Bruno Tavares Carreiro, Ponta Delgada, São Miguel

- USA: Avenida Infante Dom Henrique, Ponta Gelgada, São Miguel. Plus beaucoup d'autres.

Passeports et visas

Les Açores constituant l'extrême frontière ouest de l'UE, un important renforcement des contrôles des passeports et des visas est actuellement constaté, ce qui contraste avec l'attitude d'antan qui était plutôt décontractée. Actuellement, la plupart des ressortissants de l'UE peuvent rester jusqu'à 90 jours avec un passeport valide, aucun visa n'étant nécessaire. Les ressortissants américains et canadiens ne peuvent rester que 60 jours

- aucun besoin de visa non plus. Des prolongations de séjour sont accordées par le Serviço de Estrangeiros (service des étrangers) qui possède une agence dans les plus grandes villes, ou à défaut, par la police locale.

Les ressortissants des autres pays doivent se renseigner auprès des ambassades ou consulats portugais avant leur départ.

Animaux domestiques

Il n'y a pas de restriction concernant les animaux autorisés à débarquer des bateaux. La rage semble absente des îles mais tous les animaux doivent être vaccinés, et il peut être demandé de présenter les certificats.

Les plaisanciers accomplissant un tour du monde doivent savoir que, comme le stipule la loi en vigueur, les animaux étrangers, même avec un certificat de vaccination valide, ne peuvent en aucun cas débarquer ni en Grande Bretagne, ni en Irlande, ni sur les îles Anglo-Normandes. Les peines sont extrêmement lourdes, pouvant aller jusqu'à la destruction de l'animal. S'il y a un animal à bord, il ne pourra pas sortir à l'arrivée et les douanes doivent être prévenues immédiatement. Six mois de quarantaine sont nécessaires pour importer un animal domestique au Royaume Uni et les mesures doivent être prises en avance.

Heure

TU -1, d'octobre à mars. TU, d'avril à septembre (heure d'été).

Argent

L'escudo portugais est la monnaie actuellement en vigueur aux Açores. Un escudo se divise en cent centavos. Le symbole d'écriture est similaire à celui du dollar mais se place entre les escudos et les centavos - par exemple 85 escudos et 50 centavos s'écrit 85\$50. Cependant certaines transactions - principalement par cartes de crédit - peuvent être accomplies en euros. Les billets et pièces d'euros devraient entrer en circulation en 2002, avec un taux de change de 1 euro pour 200,482 escudos.

L'argent en espèce et les voyageurs chèques (ces derniers en escudos ou en euros) s'échangent aisément dans les banques, même si la plupart des visiteurs étrangers préfèrent la carte de crédit. L'utilisation aux Açores de cette dernière s'est faite relativement lentement, mais actuellement toutes les îles, sauf peut être Corvo, possèdent au moins une banque avec un distributeur automatique de billets où les instructions sont données en plusieurs langues et où toutes les cartes de crédits courantes sont acceptées. Cependant, certains distributeurs sont situés à l'intérieur des bâtiments et ne sont donc accessibles que pendant les heures d'ouverture des banques, soit, du lundi au vendredi, de 8h30 à 14h45, avec fermeture possible à l'heure du déjeuner entre 11 h45 et 13h. De plus, ils semblent être souvent hors service et il est donc judicieux d'avoir sur soi une réserve de voyageurs chèques ou d'argent liquide.

De nombreux restaurants, agences de location de voitures et quelques grands supermarchés acceptent les paiements par carte de crédit - Visa, Master Card et American Express.

Approvisionnement

Bien qu'au cours de ces dernières décennies, il soit devenu de plus en plus facile de s'approvisionner sur l'archipel, ce n'est toujours pas la panacée. Il ne faut donc pas hésiter à partir avec les cales remplies de conserve ou autres produits. Les plus grandes villes, comme Horta, Vila das Velas, Angra do Heroísmo, Praia da Vitória ou Ponta Delgada ont toutes des supermarchés bien fournis.

Le marché maraîcher à la sortie de Ponta Delgada est d'un standard comparable à celui des villes de province d'Europe ou des USA. Les grandes villes, comme la plupart des villages de moindre importance, ont également des marchés fournissant fruits et légumes en fonction des saisons. Bière, vin, pain, beurre, fromage local ainsi que les produits de base tels que sucre, farine, riz et pâtes sont à la fois de qualité et bon marché. Café, confiture, céréales de petit-déjeuner, lait UHT, boissons non alcoolisées et tous types de produits d'entretien sont également disponibles. Il est en revanche beaucoup plus difficile de trouver de la viande en boîte autre que les saucisses de Francfort. Les conserves, en dehors des sardines, sont chères.

Les épiceries, dans bon nombre des plus petites villes ou villages de l'archipel, peuvent être extrêmement peu fournies, sauf en ce qui concerne le pain, qui est bon et peu cher, et que l'on trouve dans presque tous les villages (allez-y tôt et avec un sac). Pour les œufs, parfois vendus à l'unité, une boîte en plastique adéquate est utile. Quant au lait frais, il est vendu en sachets de plastique, et un récipient approprié est nécessaire. De manière surprenante, le poisson frais est difficile à trouver et rarement vendu en direct des bateaux de pêche, mais il y a souvent un marché aux poissons caché dans le fond des supermarchés. Là aussi, allez-y tôt et avec un sac.

Comme spécialités régionales, on trouve un excellent fromage sur São Jorge et Pico, du vin sur Pico, Graciosa et Terceira et des ananas sur São Miguel. De superbes prunes, abricots, raisins et figues poussent sur presque toutes les îles. De brèves notes concernant les possibilités d'approvisionnement sont consultables à la fin des informations concernant chaque port ou mouillage.

Courrier

Le courrier des voiliers de passage peut être pris en charge dans les trois marinas ainsi qu'au Café des Sports ou au Mid Atlantic Yacht Services à Horta. Ailleurs, les bureaux de poste (CTT ou *correio*) sont efficaces et possèdent souvent un service de poste restante. Une pièce d'identité est généralement réclamée au moment de retirer son courrier en poste restante et il y a parfois une petite taxe à payer. Le courrier est plutôt lent - jusqu'à deux semaines entre l'Europe et les trois îles qui possèdent un aéroport international, voire même plus en ce qui concerne les îles à l'écart. Dans l'autre sens, le courrier expédié de l'archipel va souvent plus vite.

En dehors des bureaux de poste, les timbres peuvent aussi être achetés chez les marchands de journaux et les boutiques de souvenirs affichant le symbole vert *correio*. Les boîtes aux lettres peuvent être de toutes les formes et de toutes les tailles. On rencontre même des boîtes aux lettres britanniques - provenant d'Ecosse selon la rumeur.

Le téléphone

Les communications téléphoniques d'une durée raisonnable vers l'Europe ou l'Amérique du Nord sont étonnamment bon marché. Même si tous les téléphones publics ne sont pas encore équipés pour l'international, la plupart permettent tout de même d'y avoir accès en direct. L'utilisation de la majeure partie d'entre eux nécessite une carte téléphonique que l'on trouve dans la plupart des cafés et dans les bureaux de poste. Si vous utilisez les cabines de la poste, vous aurez à payer directement votre communication qui aura été comptabilisée. Il est possible d'appeler avec le service France Direct de la carte France Télécom (le montant de vos communications sera directement inscrit sur votre facture). Composer le 900 99 00 33 puis donner le numéro de la carte, le code et le numéro du correspondant.

Les appels vers la France doivent être précédés du préfixe 0033 suivi du numéro complet sans le 0 initial.

Pour téléphoner de l'étranger vers l'archipel, il faut ajouter au code portugais international 351, le code local qui est 92 pour Flores, Corvo, Faial et Pico, 95 pour São Jorge, Graciosa et Terceira, 96 pour São Miguel et Santa Maria. Une fois dans l'archipel, il suffit d'ajouter un zéro avant le code local de chaque île.

Les téléphones portables fonctionnent dans l'archipel avec une couverture GSM partielle.

Fax

Dans les trois marinas, comme au Café des Sports et au Mid Atlantic Yacht Service à Horta, il est possible d'envoyer et de recevoir des fax. Les numéros de fax sont indiqués dans les notules d'information concernant chaque port, avec un système de code comme décrit plus haut.

E-mail

En juin 2000, on trouvait des cybercafés dans la plupart des grandes villes. De plus, la plupart des bibliothèques publiques offrent un accès à l'internet.

Electricité

Les standards de l'électricité locale sont ceux de l'Europe continentale, à savoir 220V/50Hz. En dehors des trois marinas, il peut être difficile de se raccorder au réseau.

Transports

Vols internationaux

Bien que toutes les îles aient des aéroports, seules Faial (Horta), Terceira (Lajes) et São Miguel (Ponta Delgada) reçoivent des vols internationaux réguliers. Les aéroports d'Horta et de Ponta Delgada sont proches des ports et facilement accessibles en taxi. Celui de Lajes est à 24 km d'Angra mais seulement à 8 km de Praia da Vitória. En juillet et en août, lorsque les nombreux expatriés rentrent voir leur famille, les vols sont souvent complets et il peut donc s'avérer nécessaire de réserver longtemps à l'avance.

Lors de la réservation, il est important de se souvenir que l'heure aux Açores (TU - 1) est en retard d'une heure sur l'heure du Portugal continental (TU) - sans tenir compte de l'heure d'été locale.

De France (Paris)

• *Air France* : trois vols quotidiens au départ de Roissy à destination de Lisbonne, avec correspondance sur d'autres compagnies vers Horta.

• *TAP (Air Portugal - Orly)* : un vol quotidien à destination de Terceira via Lisbonne. Quatre vols hebdomadaires via Lisbonne à destination de Horta. Un vol quotidien vers Lisbonne, avec correspondance pour l'île de Sao Miguel par la Sata (Sociedade Açõreana da Transportes Aérios).

De Suisse

• *Tap (Air Portugal)* : vols quotidiens de Genève, via Lisbonne, vers l'île de Terceira. Vols hebdomadaires de Genève, via Lisbonne, vers Horta.

De Belgique

• *Tap (Air Portugal)* : vols quotidiens de Bruxelles, via Lisbonne, vers l'île de Terceira. Vols hebdomadaires de Bruxelles, via Lisbonne, vers Horta.

De Grande Bretagne

• Vols réguliers via Lisbonne, puis correspondances vers les îles.

Du Canada

• Vols réguliers vers Terceira depuis Montréal et Toronto.

Des USA

• Vols fréquents vers Terceira depuis New York et Boston.

Vols inter îles

• La SATA (*Sociedade Açõreana da Transportes Aérios*) assure depuis de nombreuses années les liaisons inter îles, ainsi que depuis janvier 1999, la liaison Lisbonne - São Miguel. Elle possède des bureaux dans tous les aéroports et dans les plus grandes villes. Bien qu'il soit possible de prendre un vol à l'improviste, une réservation à l'avance s'avère généralement nécessaire. Sur les liaisons les plus fréquentées, notamment celles vers Flores, une réservation confirmée ne garantit pas une place si le mauvais temps perturbe les vols.

Ferries

• Flores/Corvo : un bateau à moteur de 20 mètres assure un service irrégulier, car il est souvent utilisé pour d'autres transports. Voir la rubrique Porto cas Lajes, à Flores.

• Faial/Pico : un ferry pour passagers assure un service régulier, au moins trois fois par jour, entre Horta et Madalena sur Pico. Il constitue le moyen le plus populaire pour visiter l'île, avec une voiture à la journée ou un taxi. L'office de tourisme d'Horta peut fournir les horaires en vigueur.

• Groupe central : deux petits navires passagers/marchandises assurent les liaisons entre Faial via Pico, et São Jorge et Terceira, ainsi qu'entre Terceira et Graciosa.

Location de voitures

Il est possible de louer des voitures sur toutes les îles sauf sur Corvo. La qualité de certaines routes peut donner matière à réflexion. Les tarifs peuvent sembler très bas à première vue, mais une fois ajoutés le prix au kilomètre (souvent avec une distance minimum), l'assurance et la taxe gouvernementale de 12 %, ils peuvent tripler voire quadrupler. La plupart des agences de location acceptent les cartes de crédit, ce qui évite le dépôt de l'importante caution habituellement exigée. Les permis de conduire nationaux et internationaux sont normalement acceptés, à condition qu'ils datent d'au moins un an. Presque toutes les stations-service

emploient des pompistes, mais acceptent rarement les cartes de crédit.

Taxis

Il y a des taxis presque partout, généralement des Mercedes, souvent peintes en noir avec un toit vert clair. Un tour en taxi est une excellente façon de visiter une île (en 1998, il en coûtait autour de 7 000 escudos pour 3 ou 4 heures). De nombreux chauffeurs sont bien informés, parlent anglais et sont fiers de montrer leur île. Cependant peu de taxis ont un compteur automatique, et il convient donc de discuter du prix au préalable.

Autocars

Les autocars visitent les endroits les plus célèbres de São Miguel, Terceira et Faial, mais sont très chers. Il est possible d'obtenir des informations auprès des agences de voyage locales.

Bus publics

Les bus locaux des Açores sont bon marché, souvent bondés, plutôt drôles et offrent une bien meilleure vue que les voitures ou les taxis. Prévus pour la population locale, ils viennent en ville le matin et repartent l'après-midi, ce qui est le contraire de ce que souhaite un touriste. Mais il est généralement possible tout de même de voir un peu de la campagne, à défaut de l'île tout entière. Les offices de tourisme donnent les horaires qui sont rarement affichés sur les arrêts de bus (marqués *Paragem ou Paragem de Autocarro*).

Randonnées et auto-stop

Il y a de nombreuses promenades magnifiques à faire aux Açores, le long de sentiers ou de routes permettant au randonneur de découvrir une foule de détails qui lui auraient échappé avec un moyen de locomotion plus rapide. Cependant, certains des points de vue les plus spectaculaires sont situés au sommet de hautes collines très escarpées et une montée en taxi suivie d'une descente à pied paraît être une bonne formule. Un autre moyen peut être l'auto-stop - les Açoréens prennent volontiers les auto-stoppeurs, à condition qu'ils soient en tenue convenable, même si souvent les passagers doivent se contenter de l'arrière d'un camion de ferme. Une lecture de *Landscapes of the Açores* (Paysages des Açores) par Andrea Steiglitz est vivement conseillée.

Services médicaux

Le seul vaccin obligatoire est celui contre la fièvre jaune, si l'on vient de certains pays d'Amérique Centrale ou d'Afrique. L'infrastructure médicale des Açores est plutôt bonne, avec au moins un hôpital par île (à l'exception de Corvo), et des médecins et des dentistes (ainsi que des chirurgiens vétérinaires) dans toutes les plus grandes villes. Beaucoup de praticiens parlent un peu d'anglais. Il y a de nombreuses pharmacies possédant en général de bonnes réserves de médicaments et d'articles tels que shampoings et crèmes solaires, souvent sous des noms de marques familiaires. Il y a aussi des opticiens dans les villes les plus grandes. Il est donc conseillé aux porteurs de lunettes d'emporter une copie de leur ordonnance (en plus d'une paire de réserve, au moins).

Faut-il prendre une assurance médicale ? Bien que les ressortissants de VUE n'aient pas besoin d'emporter un formulaire EI 11 pour les traitements médicaux

d'urgence - un simple passeport suffit - des « extras », tels qu'exams de laboratoire, radiographies et certains médicaments, ne sont pas couverts, et le remboursement des soins dentaires est très faible. Il va sans dire qu'une personne souffrant de troubles chroniques ou récurrents doit emporter une bonne provision de médicaments. De plus, chaque bateau se doit de posséder une trousse de premier secours complète avec instructions d'utilisation.

Fêtes nationales

Ce sont, pour l'essentiel, celles du Portugal

1 ^{er} janvier	Nouvel An Vendredi Saint
25 avril	Fête Nationale du Portugal
1 ^{er} mai	Fête du Travail Fête-Dieu Lundi de Pâques-Jour de l'autonomie
10 juin	Jour de Camões
15 août	Fête de l'Assomption
5 octobre	Jour de la République
1 ^{er} novembre	Toussaint
1 ^{er} décembre	Fête de l'Indépendance
8 décembre	Fête de l'Immaculée Conception
25 décembre	Noël

Sans oublier les jours fériés de chaque ville ou région. Lors de ces fêtes, presque tout, à l'exception des cafés et restaurants, est fermé. Mais, en compensation, il y a toujours une festa (fête) avec des processions, des chants et des danses folkloriques locales, voire des feux d'artifice très populaires.

Informations complémentaires

Il est bon de contacter l'Office de Tourisme National Portugais avant de partir. Il est également fort conseillé de se procurer le *Azores Guide for Tourists* (le Guide Touristique des Açores), publié tous les ans depuis 1981, par Publiçor Lda depuis leur bureau du 13A Avenue Infante Dom Henrique, à Ponta Delgada. Il couvre toutes les îles et contient des photographies, des cartes, des plans de villes et de nombreuses autres informations utiles. En outre, il y a une série de neuf brochures, la première décrivant brièvement les Açores dans leur ensemble, les huit autres, une île chacune (Flores et Corvo se partageant le même livret). Elles contiennent également des plans de villes et des cartes ainsi que des suggestions de promenades et un peu d'histoire. Tous ces guides sont gratuits et sont imprimés en portugais, anglais, français et allemand.

Histoire

Lorsque le Portugal revendiqua et colonisa les Açores au début du XV^e siècle, l'archipel était inhabité et sans trace de présence humaine antérieure d'aucune sorte. Bien que les Portugais furent les premiers à s'installer sur les îles, il semble pourtant presque certain que d'autres étaient au courant de leur existence des siècles auparavant. Diverses sources accèdent leur découverte par les Phéniciens au cours du VI^e siècle avant J.C., puis par les Carthaginois quelques siècles plus tard et même par les Vikings - mais s'ils avaient connu les Açores, auraient-ils choisi de s'installer en islande ? La référence la plus ancienne et digne de

confiance date de 1154 lorsque Sherif Mohammed al Edrisi, un explorateur et géographe arabe de la cour du roi de Sicile Roger II, dressa un globe terrestre et rédigea un manuscrit descriptif intitulé *El Rojari* mentionnant neuf îles situées au nord-ouest des Canaries. Elles furent ensuite décrites par un religieux espagnol au début du XIV^e siècle, et apparaissent clairement sur une carte génoise de 1351, maintenant conservée à Florence.

L'histoire est moins précise en ce qui concerne les Portugais. Certaines sources mentionnent la découverte des Açores par Diogo de Silves, un pilote au service du roi João 1^{er} du Portugal, en 1427, alors que d'autres suggèrent qu'une copie de la carte génoise fut apportée au Portugal en 1428 et donnée au fils du roi João 1^{er}, le prince Henri le Navigateur. Les deux histoires sont possibles car, cerné par son puissant voisin espagnol, le Portugal devait chercher par-delà les mers à s'agrandir et coloniser des terres, et armait des caravelles pour partir explorer les côtes africaines ou naviguer plus loin sur l'Atlantique. Le prince Henri le Navigateur (qui navigua peu lui-même) passa la majeure partie de sa vie à Sagres à rassembler et étudier les comptes rendus de précédents voyages et à compiler autant de cartes qu'il pouvait s'en procurer. Il aurait sans aucun doute payé cher une si précieuse information. Quelles que furent ses sources, courant 1431, le prince Henri était suffisamment confiant pour envoyer une petite flotte, commandée par Gonçalvo Velho Cabral, à la recherche de ces îles mystérieuses. Avec une malchance incroyable, après avoir parcouru plus de 700 milles d'océan, Cabral et ses hommes ne découvrirent qu'un groupe isolé de rochers qu'il nomma, avec un dégoût parfaitement imaginable, les Formigas (les Fourmis), avant de rentrer au Portugal. Ils ont dû être victimes aussi d'une exceptionnelle mauvaise visibilité pour ne pas remarquer les 590 m du pic de Santa Maria, à 20 M à peine au sud-ouest. Le prince Henri fut vraisemblablement mécontent de cet insuccès et, dès l'été suivant, il renvoya vers l'ouest Cabral qui finalement débarqua sur Santa Maria le 15 août 1432.

À la différence de nombreux visionnaires, le prince Henri était aussi pourvu de sens pratique et intéressé par la colonisation de ces îles fraîchement acquises. Un édit royal du 2 juillet 1439 est le plus vieux document existant concernant la colonisation, date à laquelle seules les îles de Santa Maria et de São Miguel étaient connues. Le groupe central, à savoir Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico et Faial, fut ajouté à la liste vers 1450. Situées beaucoup plus à l'ouest, Flores et Corvo ne furent pas découvertes avant 1452. Cabral devint le premier gouverneur, ou capitão donatário, établi à Vila Franca do Campo sur São Miguel, et son premier travail fut de rendre le terrain propre à la culture. De vastes surfaces de la dense forêt primaire furent brûlées, et les roches volcaniques empilées pour former des murs ou des pare-vents. Le blé, les oranges, la canne à sucre et les vignes furent apportés de métropole. Cependant, le Portugal était incapable de fournir suffisamment de colons potentiels. Le problème fut en partie résolu avec l'intervention de la sœur du prince Henri, l'infante Isabella, duchesse de Bourgogne et Comtesse des Flandres. Des milliers de Flamands, sur les domaines de son mari, étaient impatientes

d'échapper aux guerres et aux persécutions qui régnaient dans ce qui allait devenir la Belgique et les Pays-Bas, en émigrant aux Açores. Ils étaient accompagnés de Bretons et d'un certain nombre d'Écossais, Italiens et Irlandais, tous rêvant d'une vie meilleure. L'un des premiers gouverneurs de São Miguel fut Rui Gonçalves de Câmara, le fils de João Gonçalves Zarco, qui découvrit Madère. Les raisons qui le firent quitter l'île de son père ne sont pas claires, mais il est presque certain que certaines familles de Madère se joignirent à lui, ainsi que, très probablement, des esclaves maures et noirs.

Alors que les terres étaient progressivement nettoyées et cultivées, les chaumières en bois dressées par les premiers colons commencèrent à être remplacées par des maisons en pierres, généralement construites dans le style traditionnel de la région d'origine de la famille. Cela donne encore de nos jours des indices clairs quant à leurs origines - alors que les bâtiments bas blanchis à la chaux avec portes et fenêtres soulignées de grandes bandes de couleur sont typiques de tout l'archipel, leurs cheminées varient considérablement, allant des tours circulaires bien détachées de Santa Maria, aux constructions anguleuses de Terceira. De nos jours, de nombreuses familles parmi les plus importantes du XVe siècle ont encore des descendants dans l'archipel. Plus nombreux encore sont ceux des agriculteurs et des paysans qui ont vraisemblablement vécu dans la même ferme pendant des générations, beaucoup n'ayant probablement jamais quitté leur île de toute leur vie.

Alors que la colonisation et l'agriculture s'étendaient sur l'archipel, celui-ci gagnait en importance en tant que port d'escale pour les navires partant en exploration toujours plus à l'ouest. Christophe Colomb s'arrêta brièvement sur Santa Maria en 1493. En 1498, João Fernandes Labrador quitta Terceira avec la flotte de John Cabot pour découvrir la contrée qui porte toujours son nom. L'année suivante, Vasco de Gama mouilla brièvement à Angra lors de son retour des Indes. Au cours des premières années du siècle suivant, les frères Corte Real, également de Terceira, menèrent des expéditions vers Terre-Neuve et le Canada. Le port naturel exceptionnel d'Angra en fit bientôt la ville principale des Açores, surtout après qu'un tremblement de terre et un glissement de terrain eurent détruit Vila Franca do Campo sur São Miguel en 1522. Sa position dominante fut encore plus confortée lorsqu'elle devint, en 1534, un évêché, alors que chaque île possédait toujours son propre capitão donatário nommé par le Portugal.

Plus tard, au XVI^e siècle, Angra joua un rôle important dans l'histoire portugaise lorsqu'en 1580 le roi Philippe II d'Espagne envahit le Portugal continental, revendiquant, à la mort du roi Sebastião II, le trône, le royaume et tous les territoires outre-mer. Dom Antônio, prieur de Crato et prétendant au trône du Portugal, se rendit sur Terceira pour organiser l'opposition avec l'aide des Anglais et des Français. Mais, après deux ans de résistance, l'île, dernier territoire portugais à prendre, tomba finalement aux mains des Espagnols. Les Espagnols réalisèrent rapidement la valeur de l'archipel offrant une escale stratégique pour leurs riches galions remplis de trésors qui revenaient des Amériques. En

quelques années, les ports d'Angra et, à une moindre échelle, d'Horta, attirèrent pirates et corsaires de toutes nationalités, dont des Anglais, des Français et des Vénitiens qui étaient les ennemis traditionnels de l'Espagne et qui avaient soutenu le prieur de Crato. Des forts furent construits pour protéger les deux mouillages (les Espagnols ont dû les construire de manière très solide car les deux forts ont survécu plus de quatre siècles) et constituer ainsi des lieux sûrs pour entreposer les butins. Mais même ainsi protégée, Horta fut régulièrement attaquée par les flottes anglaises tout au long des années 1580 et 1590, et par des pirates maures et nord-africains qui poursuivaient leurs raids, comme ils l'avaient toujours fait depuis la découverte de l'archipel. Sous l'autorité espagnole, Angra devint la capitale, et bien qu'avec la restauration de l'indépendance portugaise en 1640 sous Bragança fût rétabli le système de gouverneurs indépendants, elle ne perdit jamais sa position économique et de centre d'échanges commerciaux. Finalement, après une longue période aux VII^e et XVII^e siècles, au cours de laquelle les îles vécurent leur propre destin loin de la métropole, un gouvernement central dirigé par un seul capitaine général fut de nouveau installé à Terceira en 1766 par le marquis de Pombal, puissant conseiller du roi José 1^{er}.

Fidèle à elle-même, Terceira fut aussi l'île la plus lourdement impliquée dans les luttes constitutionnelles portugaises entre 1829 et 1832, lorsqu'elle prit parti en faveur des Libéraux de Dom Pedro contre les Absolutistes de son frère Dom Miguel. Dom Pedro établit sa régence sur Terceira et utilisa l'île comme quartier général depuis lequel il planifia l'invasion de la métropole. Après le succès de la révolution libérale de 1832, les Açores devinrent une province. Les îles furent regroupées en trois districts administratifs autour des trois ports principaux de Horta, Angra et Ponta Delgada, une situation qui, sous une forme modifiée, perdure de nos jours.

Il était logique que les ports donnent leur nom aux régions administratives. En plus du développement de l'agriculture et de l'élevage, introduits au XIX^e siècle, une autre source permanente de revenus et d'emplois provint des navires qui emplissaient les ports et qui recherchaient toujours provisions, main d'œuvre et souvent des équipages, comme les baleinières américaines au sujet desquelles Herman Melville écrivait en 1851 dans *Moby Dick*

« De nombreux pêcheurs de baleines viennent des Açores, où les navires de Nantucket mouillent souvent afin de constituer leurs équipages avec les solides paysans de ces îles rocheuses... On ignore pourquoi, mais les meilleurs pêcheurs de baleines se trouvent parmi ces îliens. »

Il est probable que l'industrie baleinière locale - il y a moins de vingt ans, on pêchait encore les cachalots à l'aide de harpons lancés à la main depuis de légères embarcations à rames non pontées - ait démarré avec le retour de ces îliens qui formaient les équipages des baleinières américaines. Beaucoup cependant choisirent de ne pas rentrer pour s'installer en Nouvelle Angleterre, aux Bermudes, en Californie ou au Brésil et les Açores connurent ainsi une forte émigration à partir du début du XIX^e siècle. En 1855, l'archipel commença

à être un peu moins isolé avec la pose du premier câble transatlantique via Horta, et l'île devint rapidement une base pour plusieurs importantes compagnies. De plus, avec le développement des bateaux à vapeur, la Fayal Coal Company britannique construisit un entrepôt de charbon sur le port. Ce doit être ce spectacle qui accueillit Joshua Slocum lorsqu'il arriva en mai 1895, vingt et un jours après avoir quitté Boston, et qui fut sans doute le premier navigateur solitaire à débarquer à Horta. Dans son célèbre livre *Sailing Alone Around the World* (Naviguer seul autour du monde), il raconte ses impressions

« Tôt le matin du 20 juillet, je vis sur *tribord*, Pico pointer au-dessus des nuages. Alors que le soleil chassait la brume matinale, des terres plus basses surgirent et l'île se dessina. Comme je m'en approchais, les champs cultivés apparurent... Seuls ceux qui ont vu les Açores depuis le pont d'un bateau peuvent réaliser la beauté de cette image... A 16h30, je mouillais à Faial... C'était la saison des fruits quand j'arrivai aux Açores et il y en eut très vite tellement à bord, et de toutes les variétés, que je ne savais plus quoi en faire. Les îliens sont toujours les plus gentilles personnes du monde, mais je n'ai jamais rencontré ailleurs qui que ce soit qui ait aussi bon cœur que les habitants de cet endroit... Je restai quatre jours à Faial, deux jours de plus que prévu. »

L'année même de l'escale de Slocum à Faial, l'archipel se vit attribuer une autonomie limitée, mais sans réelle indépendance économique - Slocum s'étonna que tout le courrier eût l'obligation de passer par Lisbonne, même si le navire qui le transportait faisait d'abord escale aux Açores. Autour de 1900, la population était évaluée à un peu plus d'un quart de million d'habitants dont la large majorité était pauvre et non scolarisée, tout comme au Portugal.

Quand la monarchie fut renversée en 1910 et que le pays devint une république, peu de choses changèrent aux Açores pendant la longue période d'instabilité politique qui précéda l'avènement du Dr Salazar en 1932, qui instaura une dictature en se plaçant lui-même à la tête de l'unique parti politique du Portugal. Durant la première guerre mondiale, le Portugal resta neutre jusqu'en 1916, date à laquelle il rejoignit les alliés, et c'est à cette époque que des bases navales américaines furent installées dans l'archipel.

Dans les années 1930, le XXe siècle finit par se manifester aux Açores avec l'escale, à Horta, d'hydravions américains, en route pour l'Europe. Cependant, ce n'était pas assez pour préparer les îliens à ce qui les attendait au cours de la seconde guerre mondiale car, et bien que le Portugal se déclarât de nouveau neutre, l'importance stratégique des Açores apparut telle que les Anglais et les Américains envisagèrent de les annexer. Finalement, le Portugal rompit ses relations diplomatiques avec l'Allemagne et autorisa les alliés à construire des bases aériennes sur Santa Maria et Terceira. Les unités navales britanniques utilisèrent Horta comme base dans la Bataille de l'Atlantique de 1943 à 1945. Après la guerre, le Portugal devint un membre fondateur de l'OTAN, permettant à l'US Air Force de conserver sa base aérienne de Terceira, et partagea ainsi les infrastructures avec l'armée de l'air portugaise et les compagnies civiles.

L'aéroport sur Santa Maria fut restitué aux Açores peu de temps après la fin des hostilités. L'espoir que les deux aéroports permettraient d'augmenter les exportations agricoles ne fut qu'un doux rêve car le prix du fret aérien s'avéra trop élevé vu le volume des récoltes à expédier. Des produits exotiques tels que les ananas de São Miguel furent malgré tout exportés vers l'étranger en quantités croissantes. Cependant, il a été souvent dit, d'un air désabusé, que le meilleur produit d'exportation des Açores était son peuple lui-même - plus de 100 000 personnes émigrèrent vers les seuls Etats Unis au cours de la première moitié du XXe siècle, laissant approximativement 320 000 îliens sur l'archipel, dont près de la moitié sur São Miguel. Parmi ces derniers, 74 000 émigrèrent aux Etats Unis et au Canada au cours des années 1960. Beaucoup continuent toujours d'envoyer de l'argent à leur famille et certains reviennent parfois pour se réinstaller sur leur île ce qui relance l'économie locale, principalement dans le bâtiment.

La dictature portugaise d'extrême droite s'acheva avec la Révolution des Œillets, le 25 avril 1974, ce qui amena les socialistes au pouvoir. La constitution d'avril 1976 définit les Açores comme une région autonome possédant sa propre assemblée et son propre gouvernement régional dont cinq membres siègent au parlement portugais à Lisbonne. Un joli drapeau des Açores fut dessiné - que de nombreux bateaux de passage arborent avec le pavillon de courtoisie portugais - et depuis 1980, les îles ont créé leurs propres timbres. Il existe toujours des mouvements indépendantistes occasionnels comme le *Frente de Libertação dos Açores*, mais il est difficile d'imaginer comment l'économie de l'archipel pourrait supporter un tel changement.

La transformation la plus notable que notent les plaisanciers de passage au cours des années est sans doute l'édification de nombreux nouveaux brise-lames, ou leurs extensions, qui ont permis de transformer des anses peu fiables en mouillages sûrs - la plupart de ces travaux ont été subventionnés, au moins partiellement, par l'UE. Même si le produit intérieur brut du Portugal est toujours en bas de l'échelle des PIB de l'UE (avant-dernier), nul doute que le fait d'avoir adhéré à l'Union Européenne (en 1986) comporte de réels avantages, du moins pour les habitants des Açores.

Histoire naturelle

Le plateau sous-marin entourant les Açores est riche d'une vie marine très variée. De nombreux records du monde de pêche sportive au gros y ont été battus mais pour les plaisanciers, il est sûrement plus agréable de s'intéresser aux oiseaux de mer, mammifères ou autres splendides créatures susceptibles d'être aperçus en surface.

Oiseaux de mer

Il existe relativement peu d'espèces d'oiseaux de mer dans les eaux des Açores. Parmi celles-ci, les plus communes sont la sterne, le goéland argenté, les puffins de Cory et de Man, le pétrel britannique, de Madère et de Wilson, le pétrel à face blanche et le grand pétrel de Bulver.

Sterne commune

- Longueur: 36 cm. Envergure: 80 cm.
- Apparence : vert clair, avec l'arrière de la tête et le bout des ailes brillant. Longue queue fourchue. Bec écarlate à bout noir. Pattes et palmes également écarlates.
- Cri : un long « kee-argh » ou des « kirri-kirri-kirri » rapidement répétés.
- Mode de vie : grégaire. Vit en colonies sur les plages côtières et les îlots.

Goéland argenté (sous-espèce du grand goéland familial des eaux britanniques).

- Longueur: 61 cm. Envergure: 139 cm.
- Apparence : vert clair, ou blanc dessus et dessous, avec le bout des ailes noir. Yeux, bec et pattes jaunes. Les jeunes, tachetés de brun, ont les yeux, le bec et les pattes noirs.
- Cri: un « kyou » strident.
- Mode de vie : charognard - lieux de prédilection plages, rochers et décharges. Suit les bateaux à moteur et de pêche, mais rarement les voiliers.

Puffin de Cory (le plus grand des puffins des Açores).

- Longueur: 49 cm. Envergure: 111 cm.
- Apparence : tête, dos et dessus des ailes brun grisâtre, dessous des ailes en grande partie blanches, bout noir. Bec jaune pâle, pattes et palmes roses.
- Vol: puissant et déterminé mais relaxé, avec les ailes clairement courbées. Plusieurs battements d'ailes suivis d'un long vol plané.
- Cri: généralement silencieux en mer, mais de bruyants « kaa-ouf », « kik-kik-kik », « ah-kee-kee-kee » ou autres variations lors du retour vers les lieux de nidification et de reproduction au crépuscule (comme le découvre celui qui mouille un soir à Vila cas Velas sur l'île São Jorge).
- Mode de vie: suit les bateaux et les chalutiers, parfois tournoie autour des voiliers.

Puffin de Man

- Longueur: 34 cm. Envergure: 82 cm.
- Apparence : tête, dos, haut des ailes et de la queue noirs ou noirs brunâtres. Menton, gosier (s'étendant vers la gauche et la droite au-dessus du cou) et dessous du corps, des ailes et de la queue, blancs. Bec noir, pattes et palmes roses avec des marques noires.
- Vol : rapide, battements peu amples suivis d'un vol plané bas en glissant sur les crêtes des vagues.
- Mode de vie: grégaire. Se rassemble souvent au large avec les autres tard dans l'après-midi ou le soir.

Petit puffin

- Longueur: 27 cm. Envergure: 62 cm.
- Apparence : ressemble à un puffin de Man en plus petit, avec de plus petites ailes et plus de blanc sur la face. Dessus du corps, bout des ailes et dessous de la queue brunâtres ; le reste, blanc. Bec noir, pattes et palmes, d'un bleu grisâtre.
- Vol : quatre à six battements peu amples et rapides suivis d'un court vol plané bas. S'alimente lors de plonges peu profonds en surface.
- Mode de vie : suit souvent les cargos, parfois les voiliers.

Pétrel de Wilson

- Longueur: 17 cm. Envergure: 40 cm.
- Apparence : en général brun diffus, avec des bandes plus claires s'étendant sur les ailes. Grandes surfaces blanches sur la croupe, se rejoignant pour la plupart en dessous. Bec noir, pattes et palmes jaunes.
- Vol: déterminé, avec des battements peu amples et rapides. Sautille sur la surface pour se nourrir, les ailes en position verticale, les pattes traînant dans l'eau.
- Mode de vie : grégaire - les rassemblements pouvant atteindre plusieurs milliers. Suit volontiers bateaux, chalutiers et voiliers.

Pétrel britannique

- Longueur: 15 cm. Envergure: 37 cm.
- Apparence : le plus petit et le plus noir des pétrels de l'Atlantique. En général noir charbonneux avec d'étroites bandes grises sur le dessus des ailes ; croupe et bas des flancs blancs ; une bande blanche caractéristique sur le dessous des ailes. Bec, pattes et palmes blancs.
- Vol: faible et papillonnant, se rapprochant de celui de la chauve-souris, avec des battements d'ailes quasi en continu entrecoupés de rares vols planés. Se nourrit en positionnant ses ailes à 45°, les pattes trottinant sur la surface.
- Mode de vie: suit les bateaux et les chalutiers.

Pétrel de Madère

- Longueur: 20 cm. Envergure: 43 cm.
- Apparence: ressemble au précédent, mais légèrement plus grand et sans bande blanche sous les ailes. La queue est plus longue et plus fine.
- Vol : en général vif, avec des battements rapides et des vols planés le rapprochant d'un petit puffin.
- Mode de vie: timide en mer-ne suit pas les bateaux.

Pétrel à face blanche

- Longueur: 20 cm. Envergure: 42 cm.
- Apparence : de corps beaucoup plus blanc que celui des autres pétrels des environs. De loin, apparaît brun dessus et blanc dessous. De plus près, les différents motifs caractéristiques de la face et de la croupe pâle apparaissent. Bec, pattes et palmes noirs, ces dernières traînant derrière la queue en vol.
- Vol: alterné et irrégulier, avec des battements d'ailes au rythme saccadé. Vol puissant et direct lorsqu'il s'alimente, dansant sur la surface entre de courts vols planés.
- Mode de vie: de cinq à quinze spécimens souvent vus ensemble. Suit rarement les bateaux.

Pétrel de Bulwer

- Longueur: 26 cm. Envergure: 67 cm.
- Apparence : plus grand que les autres pétrels, avec une envergure sensiblement plus importante. Brun diffus sur l'ensemble du corps. Bec noir, pattes et palmes roses. La queue est longue et pointue.
- Vol: irrégulier et en zigzag, très bas sur l'eau.
- Mode de vie: en général, ne suit pas les bateaux.

Mammifères - baleines et dauphins

Une grande variété de cétacés (baleines, dauphins et marsouins) vit en permanence aux Açores ou traverse leurs eaux. On peut y voir la grande baleine de plus de 24 mètres ou le dauphin commun d'environ 2 mètres. Insistons sur le fait qu'aucun voilier naviguant dans les environs n'a jamais rapporté avoir été menacé ou endommagé par des baleines bien qu'elles puissent pourtant réagir violemment lorsqu'elles sont surprises par un bateau sous voile. Les observateurs de baleines expérimentés suggèrent de mettre le moteur à bas régime lorsqu'une baleine croise dans les parages. Les variations de vitesse doivent être accomplies aussi graduellement que possible et la marche arrière engagée qu'en cas de nécessité absolue. Il faut essayer de rester à cent mètres au moins derrière toutes les baleines, éviter de leur couper la route par devant ou de les séparer lorsqu'elles évoluent en groupe. Les dauphins paraissent rarement intéressés par les voiliers à moins que ceux-ci naviguent à une vitesse

raisonnable. Ils jouent alors parfois sur l'avant du voilier tant pour notre plaisir que pour le leur.

Les dauphins paraissent rarement intéressés par les bateaux à moins que ceux-ci naviguent à une vitesse raisonnable. Ils jouent alors parfois dans la vague d'étrave tant pour notre plaisir que pour le leur.

La plus connue des baleines et celle qui est la plus facilement repérable dans les parages des Açores est le cachalot, qui fut chassé sur la plupart des îles jusqu'à récemment. Des rorquals communs qui migrent à travers l'archipel peuvent être observés à l'occasion, ainsi que des orques et des baleines à bec ou pilotes qui sont plus petites. Les cinq espèces de dauphins suivantes sont couramment observées dans l'archipel : les dauphins tachetés, à long bec, Tursiops, communs ou de Risso.

Des campagnes d'observation des baleines et des dauphins sont actuellement entreprises depuis plusieurs îles, constituant ainsi, sans aucun doute, une excellente source d'informations.

Cachalot

- *Longueur*: jusqu'à 20 m.
- *Mois d'observation* : mai-juillet. Les grands mâles seulement (15 à 20 m). Ils sont généralement seuls. Août-septembre : ils sont rejoints par les femelles, certaines avec des baleineaux (10 à 12 m). Des groupes composés de vingt-quatre membres ont été observés aux Açores.
- *Apparence* : gris/brun sombre sur tout le corps. Enorme tête arrondie, petite bosse dorsale sur l'arrière, ronde ou triangulaire, vaste queue triangulaire qui se dresse en l'air avant un plongeon en profondeur. Les mâles âgés peuvent être identifiés par le bulbe plus prononcé de leur tête.
- *Plongeon* : pour se nourrir, peut plonger pendant 40 à 60 minutes jusqu'à 3 000 m, avec un temps de récupération en surface de sept à quinze minutes. Entre deux plongées et pour se préparer à la prochaine, soufflent en général environ cinq fois par minute. Les groupes peuvent rester plusieurs heures en surface.
- *Souffle* : peu élevé et dense, dirigé vers l'avant.
- *Nourriture* : principalement des calmars ainsi que quelques poissons.

Rorqual commun (*balaenoptera physalus*)

- *Longueur*: jusqu'à 24 m.
- *Mois d'observation* : migre vers le nord en juin. Souvent en groupe de trois à sept.
- *Apparence*: dos et flancs allant d'un gris sombre à un noir brunâtre, souvent avec des chevrons gris derrière la tête. Le dessous, y compris le bas des nageoires et de la queue, est blanc. Lèvre inférieure blanche sur la droite et grisâtre sur la gauche. La tête forme un V. Dos strié et grand aileron dorsal. Présente souvent une silhouette en forme de roue en surface. Ne dresse pas sa queue en plongeant.
- *Souffle*: un long jet impressionnant pouvant atteindre 4 à 6 mètres, en forme de cône inversé.

Baleine à bec (*berardius bairdii*)

- *Longueur*: jusqu'à 10 m.
- *Apparence* : dos brun chocolat, flancs et ventre plus clairs. Bec prononcé et front bulbeux semblables à ceux des dauphins mais en beaucoup plus grand. Grand aileron



Petit troupeau de dauphins Tursiops avec la masse impressionnante du Mont Pico à l'arrière plan.

© Whale Watch Azores.

dorsal effilé, bien à l'arrière. Peut dresser sa queue en plongeant. En général, en groupe de quatre à dix.

- Plongeon: peut plonger plus d'une heure, ressurgit en surface pendant dix minutes, puis replonge.
- Souffle : dense et dirigé un peu vers l'avant. Peut atteindre 2 mètres.

Orque

- Longueur: jusqu'à 10 m.
- Apparence : mélange saisissant de noir et blanc. En général, noir dessus et blanc ou crème dessous, avec une tâche blanche derrière l'œil se poursuivant sur le flanc et une « selle » de couleur claire derrière l'aile dorsal, noir en forme de V, allant jusqu'à 1,80 m de haut. Nez et larges nageoires arrondies. Croisent en bande de trois à vingt. Rarement aperçus aux Açores.
- Nourriture: chassent presque tout, le plus souvent en meute, entre autres les plus grandes baleines, les dauphins, les poissons, les oiseaux etc. S'intéressent très rarement et très brièvement aux voiliers.

Baleine pilote (aileron court)

- Longueur: jusqu'à 7 m.
- Apparence : du gris ardoise au noir, plus clair sur la gorge et le ventre. Tête épaisse et plate, pas de bec. Aileron dorsal bien en avant sur le corps, long et bas avec un crochet caractéristique sur l'arrière. En bande de cinq à soixante quinze, souvent avec des dauphins à bec.
- Nourriture: principalement des calmars.

Dauphin à long bec ou tacheté (Stenella longirostris ou Stenella attenuata)

- Longueur: jusqu'à 2,25 m.
- Apparence : généralement gris profond avec des tâches plus claires sur le dessus, argenté en dessous, parfois avec des tâches plus sombres (selon l'âge et la variété). Les Stenella aux Açores sont beaucoup moins tachetés que les mêmes espèces aux Caraïbes. Bec long et fin avec des lèvres blanchâtres. Aileron dorsal noir à peu près au milieu du dos.
- *Mode de vie*: souvent en grandes bandes de plusieurs centaines, parfois mélangés avec d'autres dauphins. Nageur vigoureux capable d'effectuer de hauts sauts. Joue souvent autour des voiliers.

Dauphin Tursiops (Tursiops truncatus)

- Longueur: jusqu'à 4 m.
- Apparence : brun ou gris au dessus, avec des flancs plus clairs se fondant sur un ventre gris clair, parfois taché ou rayé. Court bec épais, grand aileron dorsal en crochet à peu près au milieu du dos.
- *Mode de vie*: habituellement en bandes de dix à cent, parfois plus au large. Aime jouer avec les vagues d'étrave - vient à la rencontre des voiliers et surfe aussi dans les brisants.

Dauphin commun (delphinus delphis)

- Longueur: jusqu'à 3 m.
- Apparence : svelte, aérodynamique et élégant. Noir sur le dessus avec un effet « sablier » sur les flancs dû à des bandes chamois ou crème sur la partie frontale, une « selle » grise ou noire sous l'aile dorsal noir et une bande blanche vers l'arrière. Long bec avec des lèvres noires, gorge et ventre blancs.



Lys rouges et jaunes, hortensias bleus et roses poussent à profusion le long des routes des Flores.

O Liz Hammick

- *Mode de vie*: en bande de cinquante à cinq cent, voire plus. Joue avec la vague d'étrave. Nageur acrobatique et puissant.

Dauphin rayé

- Longueur: jusqu'à 3 m.
- Apparence : en général noir sur le dos, gris clair sur les flancs, ventre blanc, une large flamme grise des yeux aux nageoires et des bandes noires des yeux à la queue.
- *Mode de vie* : habituellement en bande de plusieurs centaines à plusieurs milliers. Nageur très actif, bondissant et jouant avec la vague d'étrave.

Dauphin de Risso (Grampus griseus)

- Longueur: jusqu'à 4 m.
- Apparence : blanc ou gris clair avec aileron dorsal, nageoires et queue noires. Tête émoussée carrée sans bec. Grand aileron en crochet, souvent couvert de cicatrices blanchâtres donnant l'impression qu'ils ont été blessés.
- *Mode de vie*: habituellement en bande de dix à vingt. Pas très acrobatiques, se contentent souvent de rester en surface, ne jouent que rarement avec la vague d'étrave et ne prêtent que rarement attention aux voiliers.

La baleine à bosse (megaptera novaeangliae) et le rorqual de Rudolphi (balaenoptera borealis) peuvent aussi être observés lors de leur migration à travers l'archipel, mais très occasionnellement. La baleine à bosse peut atteindre 17 m, avec un corps noir ou gris, une tête plutôt pointue, de très longues nageoires blanches ou grisâtres, une encoche caractéristique sur l'aile dorsal et une queue de grande taille ou en forme de papillon souvent couverte de tâches ou de cicatrices blanches. Le rorqual de Rudolphi ressemble beaucoup au rorqual commun, mais en un peu plus petit avec une unique strie derrière la tête.

D'autres animaux peuvent animer la traversée tels que des tortues (le plus souvent ces tortues marines peuvent atteindre 1,50 m et se laissent approcher avant de fuir), des poissons volants qui se servent de leur capacité à « voler » à la surface pour échapper aux

prédateurs (et constituent un excellent repas lorsqu'ils atterrissent sur le pont) et de nombreuses espèces de méduses. Ces dernières dérivent parfois dans les ports et dans les baies. La plupart provoquent quelques brûlures. La plus dangereuse est la physalie, qui porte une « voile » ou flotteur gonflé bleu pastel, rose ou pourpre. Elles se rencontrent souvent par douzaines et mesurent de quelques centimètres à 30 cm, voire plus.

Ses longs tentacules peuvent atteindre au moins 4 mètres de long et infliger de mauvaises brûlures, même après avoir été séparés du corps ou après la mort de l'animal. Lors de brûlures, baignez la zone dans de l'alcool (alcool à brûler, gin ou vodka peuvent compenser l'absence d'alcool à 90°) et non dans de l'eau qui ne ferait qu'empirer la situation. En cas de mauvaises brûlures, ou si la victime est en état de choc, une surveillance médicale s'impose, dans les cas où elle est possible.

Enfin, bien qu'il n'y ait pas de mammifères terrestres endémiques sur l'archipel, une espèce spécifique de chauve-souris s'y est développée, la chauve-souris des Açores (*nyctalus Azoreum*), qui, chose inhabituelle chez une chauve-souris, vole de jour. Proche de la chauve-souris Leisler (*nyctalus Leisleri*), elle est plutôt petite, autour de 10-15 cm, et d'un brun foncé. Elle n'a été jusqu'à présent recensée que sur Faial, Pico et São Miguel mais vit sans doute aussi sur d'autres îles de l'archipel. Elle se nourrit de midi au crépuscule, et se trouve partout, y compris dans les mouillages et en mer près des côtes.

Formalités, équipements et navigation

Détails pratiques

Formalités

Depuis juin 2000, il n'est plus nécessaire d'effectuer des formalités d'entrée ou de sortie sur chacune des îles visitées, les formalités doivent uniquement être faites lors de l'arrivée initiale et lors du départ final (même si la prochaine étape est le Portugal).

Le pavillon Q doit être hissé lors de la première arrivée en arrivant de l'étranger, bien qu'en pratique, ce ne soit pas nécessaire en provenance du Portugal continental, voire de Madère. Les procédures varient d'une île à l'autre ainsi que d'un port à l'autre. Normalement, en plus du bureau de la marina, le skipper doit rendre visite à au moins deux autres bureaux parmi les suivants : l'*alfandega* (douanes), le *capitão do porto* ou *capitania*, la *guarda nacional republicana* ou GNR (auparavant dénommée *guarda fiscal* et la *policia maritima*).

La procédure de sortie implique habituellement de repasser par les mêmes organismes officiels. Cependant, en 1998, plusieurs skippers rencontrèrent des difficultés quand, après avoir obtenu un permis de sortie soi-disant valable 24 heures, durent, par suite d'une détérioration du temps, faire demi-tour et revenir au port. Les deux faits le retour, et l'intention de repartir (même dans un délai de 24 heures), sans recommencer toutes les procédures, furent l'objet de controverses. Il apparaît donc diplomatique d'informer le bureau de la marina, ou les gardes de sécurité la nuit, dans le cas d'un retour dans la marina après un départ avorté, même si ce n'est que pour quelques heures et dans la période déjà payée.

L'imprimé donné à Horta et à Ponta Delgada peut faciliter les démarches sur les îles plus petites. Il apporte des réponses à toutes les questions usuelles et permet donc d'éviter des difficultés de langage sans fin. En outre, le *Dictionnaire du Skipper en 10 langues* consacre plusieurs pages aux formalités. Un skipper rapporte avoir été interrogé sur d'innombrables détails concernant sa balise IMMARSAT l'obligeant ainsi à retourner à son bateau. N'hésitez donc pas à ajouter cela à la liste habituelle des documents à prendre avec vous.

Zone maritime portuaire

Une zone maritime portuaire officielle a été définie autour de nombreux ports des Açores, à l'intérieur desquels divers arrêtés municipaux locaux peuvent aussi s'appliquer. La plongée sous-marine est interdite dans ces zones de sécurité mais la baignade et la natation avec masque et tuba sont généralement admises. Si vous souhaitez effectuer une plongée avec bouteilles (par exemple pour vérifier l'état de la coque et de l'hélice), il est sage de demander la permission aux autorités. Les délimitations des zones maritimes portuaires sont indiquées dans le texte, lorsqu'elles sont connues.

Hivernage

Relativement peu de ports aux Açores ont des équipements permettant de sortir un bateau de l'eau et il y a un manque évident d'infrastructures pour pouvoir le mettre sur un terre-plein à terre. En 1998, seule Horta disposait d'un travel-lift, mais il était prévu d'en installer un à Ponta Delgada courant 1999, ainsi qu'à terme, à la marina de Praia da Vitória sur Terceira. Sinon, une grue mobile est opérationnelle à Lajes sur Flores, et à Ponta Delgada (en attendant le travel-lift), et des slips de carénage, à Angra do Heroísmo sur Terceira, à Madalena sur Pico et à Horta. Seule Horta possède l'équipement suffisant pour soulever des bateaux d'un poids nettement supérieur à vingt tonnes. De plus amples détails sont mentionnés dans les notices de chaque port.

L'hivernage à flot est beaucoup plus facile et des bateaux hivernent régulièrement à Horta ou à Ponta Delgada, avec ou sans personne à bord. Bien que les conditions puissent être assez mouvementées pendant les tempêtes d'est ou de sud, un bateau correctement amarré ne doit pas rencontrer plus de problèmes que s'il hivernait dans une marina française. Quand elle sera achevée, la marina de Praia da Vitória constituera un abri encore meilleur, mais pourra s'avérer un peu trop isolée pour hiverner à bord.

TVA

Un voilier enregistré dans l'UE et pour lequel la TVA a été réglée dans un pays de l'UE, ou qui a été mis à l'eau avant le 1^{er} janvier 1985 et donc exempté à cause de son âge (et en possession des documents le prouvant) peut rester indéfiniment dans un autre pays de l'UE sans avoir à régler un complément de TVA. L'acte de francisation sur lequel figure la première date d'enregistrement peut servir de preuve.

Un bateau basé en dehors de l'UE, pour lequel la TVA n'a pas été réglée, peut être temporairement importé dans l'UE pour une période allant jusqu'à six mois par an avant de la payer. Il est parfois possible d'étendre cette période

par un accord préalable avec les autorités de douane locales, particulièrement dans le cas d'un hivernage. Si la TVA n'a pas été réglée, seul le propriétaire peut utiliser son bateau qui ne peut être ni loué ni même prêté à une autre personne. Passés les six mois, la TVA doit normalement être réglée. Aux Açores, la TVA est de 12 % alors qu'elle est de 17 % au Portugal, mais ce taux réduit ne peut pas s'appliquer aux citoyens d'autres pays désireux d'importer des voiliers dans l'ensemble de l'UE. Le Mid Atlantic Yacht Services à Horta (voir page 42) pourra vous assister dans les formalités d'importation et si vous les contactez avant d'arriver, cela pourra faciliter la procédure. En plus de la TVA, il existe une taxe annuelle perçue pour tous les voiliers qui restent pendant de longues périodes dans les eaux portugaises et qui n'a rien à voir avec la TVA.

Fournitures

Le butane se trouve facilement sur l'ensemble de l'archipel, mais plutôt sous la marque Camping Gaz que Calor Gaz, et si vous avez cette dernière, il serait bon de posséder un adaptateur Camping Gaz. Les bouteilles Calor Gaz comme les bouteilles de gaz américaines et scandinaves, ne peuvent être rechargées qu'à Horta et Ponta Delgada-voir dans le paragraphe concernant les équipements de chaque port. Il n'y a pas de propane dans l'archipel mais on ne court aucun risque en rechargeant des bouteilles de propane avec du butane.

On trouve du gazole (*gasoleo*) dans les marinas de Horta et de Ponta Delgada, à même le quai, mais ailleurs, il doit être transporté depuis les stations-service au bateau avec des jerrycans. De l'essence (*gasolina*) est également disponible dans les stations-service qui, dans presque tous les cas, proposent gazole et essence. La paraffine ou le kérosène (*petróleo*) sont proposés sous deux formes . de qualité médiocre dans les stations services (pour nettoyer des mécanismes, etc. mais pas pour les lampes ni les cuisinières), de bonne qualité mais plus chère dans les pharmacies.

Hormis chez Mid Atlantic Yacht Services à Horta, il est très difficile de trouver des pièces pour les moteurs ou d'autres pièces détachées et il est bon d'avoir à bord un assortiment bien fourni de pièces de rechange. Les fournitures pour bateaux sont également limitées et, du fait des coûts de transport, tendent à être chères. Aucune taxe n'est imposée sur les pièces détachées ou équipements en provenance de l'UE. En provenance d'autres pays, y compris les USA, les importations peuvent devenir un processus interminable impliquant une taxe d'importation variable et une TVA à 12 %.

Navigation

Tendances climatiques

En plus des informations données ci-dessous, d'autres précisions concernant la force et la direction des vents, la fréquence des tempêtes, la visibilité et autres renseignements compilés à partir de données collectées sur de nombreuses années, peuvent être trouvées dans le *Routeing Charts (North Atlantic Ocean) (NP5124)* de l'Amirauté britannique, publié en une série de douze cartes, dans le *Pilot Charts of the North Atlantic Ocean (Pilot 16)* de la Defense Mapping Agency américaine, publié en quatre parties, chacune comprenant trois feuillets mensuels, ou dans *l'Atlantic Pilot Atlas* de James Clarke.

Pression barométrique et vents

La meilleure saison pour naviguer aux Açores va de juin à mi-septembre, date à laquelle tous les bateaux, à l'exception des plus grands, doivent être déjà repartis en direction de l'est ou du sud-est. Ceux qui se dirigent vers le Royaume-Uni ou l'Europe du nord seraient bien inspirés de quitter l'archipel à la mi-août au plus tard. Enfin, ceux qui compteraient rester aux Açores en dehors de ces mois doivent être préparés à des changements soudains et brutaux des conditions météorologiques dus aux passages plus au sud des dépressions de l'Atlantique Nord à la fin de l'automne et en hiver.

Pendant l'été, le climat est en grande partie régi par l'activité et la force de l'anticyclone des Açores. Quand l'anticyclone est fort et bien établi -avec un baromètre atteignant 1 030 mb ou plus -, il peut y avoir des jours, voire des semaines entières, de calme plat avec juste de faibles brises de terre ou de mer le long des côtes. Les années où l'anticyclone ne s'installe pas ou reste faible, un temps variable prédomine, tel celui d'un été anglais ou normand. Une soudaine baisse de pression barométrique, accompagnée d'un vent de sud ou de sud-est, annonce l'approche d'une dépression qui, lorsqu'elle arrive, produit des grains et des rafales pouvant atteindre trente nœuds (mais rarement la force du coup de vent), avant que le vent ne vire au sud-ouest puis remonte au nord-ouest ou au nord avec le passage de la dépression. La variable la plus importante et la moins prévisible est probablement la vitesse à laquelle la dépression arrive et passe, en levant des vents et une houle de sud-est dans les nombreux ports des Açores ouverts dans cette direction.

Les vents de sud-ouest ou d'ouest sont généralement prédominants en début d'été, ne dépassant que rarement les 30 nœuds et, le plus souvent, s'établissant à moins de la moitié de cela. En juillet et août, prédominent des vents allant d'ouest à nord, voire nord-est, d'une vitesse moyenne de 10 nœuds. Courant septembre, les vents de sud-ouest à nord par l'ouest, s'installent de nouveau, à une vitesse moyenne de 15 à 20 nœuds. Les 6 % de calmes habituels, de juin à août, tombent à 4 % en septembre, mais il faut se souvenir qu'avec une houle océanique courant sur des centaines de milles, la mer est rarement complètement plate. Il y a une forte probabilité de rencontrer des vents plus nord lors d'une traversée des Açores vers l'est. Il doit être noté que la topographie d'une île peut grandement affecter la force et la direction du vent dans certaines zones si bien que le vent vrai peut ne pas être rencontré avant d'être à 15 M au large.

Visibilité

Le brouillard est très rare aux Açores, particulièrement en été. De la brume peut parfois réduire la visibilité à moins de 5 M même si l'horizon semble net, phénomène plus commun autour de Flores et de Corvo que plus loin à l'est, et généralement limité aux jours où les vents sont de sud. En général, la visibilité est presque parfaite, les îles les plus hautes pouvant occasionnellement être observées à 50 M voire plus et, couramment, à 30 M. Des grains puissants et soudains peuvent cependant réduire la visibilité à 0,5 M, et même moins. Ils ne durent jamais longtemps. Dans le cas où ils se produiraient au moment d'une approche, il est conseillé d'attendre qu'ils passent.

Caps et distances dans l'archipel

Trajets	Cap Aller/Retour	Distances
Santa Cruz, Flores - Vila Nova, Corvo	2°/182°	13 M
Santa Cruz, Flores - Horta, Faial	118°/298°	132 M
Vila Nova, Corvo - Horta, Faial	119°/299°	139 M
Horta, Faial - Madalena, Pico	à vue	4,5 M
Horta, Faial - Velas, São Jorge	à vue	22 M
Horta, Faial - Vila da Praia, Graciosa	à vue et 51°/231°	46 M
Horta, Faial - Angra do Heroísmo, Terceira	à vue et 76°/256°	69 M
Horta, Faial - Ponta Delgada, São Miguel	108°/288°	149 M
Horta, Faial - Vila do Porto, Santa Maria	119°/299°	192 M
Vila da Praia, Graciosa - Angra do Heroísmo, Terceira	128°/308°	44 M
Angra do Heroísmo, Terceira - Ponta Delgada, São Miguel	127°/307°	92 M
Ponta Delgada, São Miguel - Vila do Porto, Santa Maria	154°/334°	54 M

Températures et pluies

Les températures en été sont très agréables — chaudes mais rarement à l'excès - d'une moyenne allant de 19°C en juin à 23°C en août, même si elles peuvent atteindre occasionnellement 30°C, et ceci pendant des semaines entières. Les chutes de pluie varient d'une île à l'autre. Elles sont beaucoup plus fortes sur les îles hautes que sur les îles basses ou en mer, mais elles ont l'habitude d'arriver sans prévenir et lorsqu'elles sont les moins bienvenues. Cependant, les jours entiers de pluie sont rares au milieu de l'été. La réelle « saison des pluies » va de septembre à octobre.

Prévisions météorologiques locales

Dans les ports, des bulletins quotidiens sont affichés à l'extérieur des bureaux des marinas, à Ponta Delgada et Praia da Vitória, et à l'extérieur du bureau Mid Atlantic Yacht Services à Horta. Un bulletin par télex peut également être disponible à Angra do Heroísmo - voir les détails concernant chaque port. Les voiliers équipés d'une radio BLU peuvent recevoir deux fois par jour des prévisions en anglais et en portugais sur *Radionaval* à Horta - voir page 38 pour les détails - mais les bulletins sur VHF sont uniquement en portugais.

Si vous naviguez dans le groupe central (Faial, Pico, São Jorge, Graciosa et Terceira, ainsi qu'à l'ouest de São Miguel), il est aussi possible de recevoir un bref bulletin de la station météorologique de l'US Air Force de Praia da Vitória, à Terceira, sur 1 503 kHz à chaque heure + 4 min. Malheureusement, il n'est pas possible de contacter la station directement par téléphone.

L'archipel est couvert par des transmissions de bulletins météorologiques en provenance de plusieurs sources : Navtex depuis Horta, et un bulletin quotidien de Radio France Internationale. Voir les « prévisions météorologiques internationales », page 6 pour plus de détails.

Déclinaison magnétique

La déclinaison magnétique aux Açores diminue d'ouest en est. Ainsi en 2000, elle était de 13°47'W à Flores et Corvo, diminuant de 8'E par an, mais seulement de 11°12'W à Santa Maria, diminuant également de 8'E par an.

Marées et courants de marée

Le volume 2 des *Tide Tables* de l'Amirauté britannique intitulé *The Atlantic et Indian Oceans including tidal stream predictions (NP202)* (tables des marées : océans atlantique et indien avec les prévisions des courants de

marée), publié chaque année, couvre toutes les Açores, et utilise Ponta Delgada comme port de référence. A défaut, les corrections d'horaires à Ponta Delgada par rapport à Douvres sont, aux marées de vives-eaux, proches de + 3h25 pour la marée haute, et + 2h10 pour la marée basse, et aux marées de morte-eau, proches de + 4h15 pour la marée haute et + 3h20 pour la marée basse. Sur la côte nord, les marées affichent un retard d'un peu plus d'une demi-heure. Des corrections doivent être apportées en fonction du fuseau horaire.

Les marnages de vives-eaux et de morte-eau sont donnés pour chaque île, São Miguel possédant les plus importants, respectivement de 1,50 m et 0,65 m. La basse mer de vives-eaux moyenne est à environ 0,3 m au-dessus du zéro des cartes. Les courants de marée aux Açores portent au nord, au nord-est ou à l'est au flot, et s'inversent au jusant, pouvant alors être renforcés par un courant allant nettement vers le sud ou le sud-ouest, en particulier après une longue période de vents du nord. Les courants de marée les plus forts se produisent dans le Canal do Faial où ils peuvent atteindre 2 nœuds en vives-eaux.

Bouées et feux

Les quelques bouées et les nombreux feux des Açores adhèrent au système AISMA (Association Internationale de Signalisation Maritime ou IALA en anglais International Association of Lighthouse Authorities), système en vigueur sur toute l'Europe métropolitaine. En arrivant de l'ouest après une traversée de l'Atlantique, n'oubliez pas que le balisage est ici inversé par rapport au système IALA B en vigueur sur toute l'Amérique du Nord et sur l'essentiel des Caraïbes.

Notez que dans cet ouvrage, les feux listés dans le texte ne sont pas tous indiqués sur les plans, en particulier sur les plans à petite échelle des îles. Référez-vous dans ce cas aux cartes de l'Amirauté britannique ou aux cartes locales.

Cartes

Les cartes de l'archipel des Açores les plus complètes et les plus détaillées sont celles publiées par le Portugal. En 1998, l'Institut Hydrographique Portugais procédait à une réorganisation de la couverture cartographique de l'archipel, remplaçant les 28 cartes précédentes par 14 nouvelles cartes.

Plusieurs de celles-ci couvrent plus d'un port. Dans la suite de l'ouvrage, lorsque l'échelle d'une carte n'est pas encore connue, le mot « plan » remplacera

l'indication usuelle de l'échelle. Comme les deux séries seront probablement utilisées ensemble pendant un certain temps encore, les spécifications des anciennes cartes seront placées entre des parenthèses carrées - par exemple : carte 36201 (1 : 75 000) remplaçant la carte [102 (1 : 80 000)].

Les publications de l'Institut Hydrographique Portugais, y compris les cartes, peuvent être trouvées à la fois à la Capitania do Porto da Horta et chez Antonio José Gaspar Jordão au 5 rua do Mercado ☎ 285635, Fax : 629244 à Ponta Delgada. Un doute subsiste quant au fait de savoir si elles sont stockées sur place ou commandées à Lisbonne à la demande. Pour obtenir des cartes portugaises, il est préférable de les acheter avant le départ, soit en les commandant directement auprès de l'Instituto Hidrográfico de la Marinha, Rua cas Trinas, 49-1296 Lisboa, Portugal ☎ 351 (1) 395 5119/5124, Fax 351 (1) 396 0515, E-mail : mail@hidrografico.pt, soit via Imray Laurie Norie & Wilson Ltd, WyCanal House, The Broadway, St Ives, Cambs PE17 4BT V' 01480 462114, Fax: 01480 496109, E-mail : inw@imray.co.uk. Quel que soit le moyen choisi, cela peut prendre plusieurs mois et il y a peu de chance de recevoir des cartes à jour.

Bien que d'une qualité légèrement inférieure aux cartes portugaises, les cartes de l'Amirauté britannique sont cependant beaucoup plus faciles à obtenir. Cinq cartes couvrent l'archipel, et les îles sont à une échelle de 1 : 150 000 ou de 1 : 175 000 avec onze ports très détaillés. Sept cartes de la Défense Mapping Agency américaine couvrent l'archipel et les îles à une échelle standard de 1 : 250 000 avec treize ports détaillés. Pour finir, les séries Imray-lolaire de chez Imray Laurie Norie & Wilson Ltd proposent une carte unique couvrant l'archipel, référencée EI, à une échelle de 1 : 759 000 avec sept encarts de plans de ports. Le SHOM français propose deux cartes : le groupe central et São Miguel.

Les cartes et publications Imray sont stockées chez Mid Atlantic Yacht Services à Horta, avec aussi un large choix de cartes de l'Amirauté britannique (bien qu'il ne s'agisse pas d'un représentant officiel). Ou bien, Imray Laurie Norie & Wilson Ltd peuvent expédier, en plus des leurs, les cartes de l'Amirauté britannique qui couvrent l'ensemble du globe, les premières étant à jour à la date de l'envoi.

Voir l'appendice I, page 271, pour la liste des cartes.

Données des cartes et positions dérivées des satellites

Toutes les éditions en cours des cartes des Açores de l'Amirauté britannique sont basées sur le **WGS84** (système géodésique mondial) permettant de reporter directement, sans correction à effectuer, les positions données par les satellites. Pour des explications plus complètes, voir dans la section « Traversées », page 8.

Avertissement

Bien que considérablement améliorée au cours des décennies passées, la maintenance des feux est parfois médiocre et même les feux les plus importants peuvent être hors service pour de longues périodes. Les informations relatives aux changements des caractéristiques des feux peuvent prendre au moins six mois avant d'être notifiées.

En particulier, lors d'une navigation directe entre Terceira et São Miguel, il faut exercer une grande vigilance pour éviter le Banco Dom João de Castro qui

n'est pas balisé. Bien qu'en théorie ce haut-fond soit à plus de six mètres de profondeur, l'activité sismique considérable dans la région au cours des dernières années peut modifier ces données et la profondeur être bien inférieure. L'équipage d'un yacht qui a effectué diverses plongées sur ce banc en 1999 a constaté une profondeur minima de 12 m par 38°13'37N 26°36'36W. A moins de 100 mètres depuis ce point, les fonds ne pouvaient plus être mesurés.

Guides, pilotes, etc.

Le *West Coasts of Spain and Portugal Pilot* (NP 67) du Département hydrographique de l'Amirauté britannique contient des détails sur les îles, les ports principaux et d'intéressantes informations de premier ordre, tandis que les *Sailing Directions for the West Coast of Europe and North West Africa* (Pub 43) de la Defense Mapping Agency américaine décrivent l'approche tant de l'archipel dans son ensemble que des îles elles-mêmes (sans détailler les ports). Cependant, il convient de noter que ces deux publications ont été écrites pour de grands navires.

La quatrième édition du *Atlantic Crossing Guide* consacre neuf pages à l'archipel, notamment aux ports de Horta et de Ponta Delgada, et contient des notes concernant la préparation des traversées ainsi que d'autres informations. Le *Street's Transatlantic Crossing Guide* de Donald M Street Jr, propose une section de vingt-huit pages sur les Açores combinant faits, anecdotes et points de vue. Certains de ces détails ne sont non seulement pas à jour, mais en plus semblent provenir de sources indirectes et sont donc sujets à caution.

En 1995, les *World Cruising Publications* ont sorti un *Açores Cruising Guide*, édité par Gwenda Cornell. Bien qu'utiles pour les informations de fond d'ordre général et les facilités offertes, il contient relativement peu de plans de ports, etc. Il semble qu'il soit épuisé et qu'aucune réédition ultérieure ne soit prévue.

Radiophares

Le radioguidage aux Açores se fait entièrement grâce à des radiophares. La plupart ayant une portée de 200 M ou plus, la couverture de l'archipel est excellente. Il est habituellement possible de capter au moins deux émetteurs lorsqu'on se trouve à 100 M de l'archipel. Tous transmettent 24h/24.

- Flores: 270 kHz 250 M 39°26'6N 31°09'8W
FLO toutes les 30 s + signal continu (NON A2A)
- Faial: 380 kHz 250 M 38°31'3N 28°41'2W
FIL toutes les 30 s + signal continu (NON A2A)
- Graciosa : 283 kHz 100 M 39°05'N 28°01'W
GRA toutes les 9s + signal continu (NON A2A)
- Laies, Terceira : 341 kHz 50 M 38°47'N 27°06'9W
GPtoutes les 7,5 s + signal continu (A2A)
- Ponta Delgada, São Miguel: 371 kHz 200 M 37°44'4N 25°35'1 W
MGL toutes les 30 s + signal continu (NON A2A)
- Santa Maria: 323 kHz 300 M 36°59'8N 25°10'6W
SMA toutes les 30 s + signal continu (NON A2A)

Dans le cas d'un radio-goniomètre muni d'un interrupteur BFO (oscillateur de fréquences à pulsations), celui-ci doit être éteint lors de l'identification Morse, et allumé pendant la recherche de direction avec tous les radiophares NON A2A et la plupart des radiophares A2A.

1 • Flores

Entre 39°22'N — 39°32'N et 31 °07'W — 31 °16'W

Introduction

De nombreux plaisanciers se souviennent de leur visite à Flores comme du point d'orgue de leur passage aux Açores. Longue d'à peine 17 km sur 14 km de large, l'île a une surface totale de 143 km², et présente partout de splendides paysages. Mais ajouté à ce pittoresque, le souvenir marquant que l'on en garde vient de ses habitants. Tous ceux des Açores sont accueillants, mais une mention particulière va aux habitants de Flores et à leur empressement à aider les autres, ce qui, jusqu'à ce que Lajes devienne un port plus important que Santa Cruz, était essentiel pour assurer un atterrissage sûr. A la simple vue d'un bateau approchant l'étroite entrée rocheuse, le passeur, ou son fils ou même un pêcheur, venait immédiatement à la rame, dans un lourd canot, à la rencontre du nouvel arrivant pour l'escorter - sans penser une seconde à demander un quelconque paiement. Comme le notait un visiteur en 1998 : « *la gentillesse des habitants de Flores compense, et de loin, le manque d'équipements* ».

Flores et Corvo, que séparent à peine 10 M d'océan, se situent à 120 M à l'ouest - nord-ouest de Faial et furent les dernières îles découvertes par les Portugais, qui y débarquèrent en 1452. Cependant, plusieurs atlas et cartes du siècle précédent les mentionnaient sous le nom de « *ilhas de corvos marinis* » - îles des corbeaux de mer, ou, dans un cas, « *ilhas de raca* » - îles des aigles. Parmi les premiers colons figurent les trois frères de Jobst van Huerta qui s'installèrent sur Faial, attirés par des rumeurs de présence d'argent et d'étain, et Wilhelm van der Haegen, Flamand également, qui vivait à Ribeira da Cruz en 1470, avant de quitter Flores pour São Jorge. La colonisation débuta vraiment en 1504, sous le capitaine João da Fonseca, avec des immigrants de Madère et de Terceira ainsi que des Portugais du continent. Son succès est attesté par les chartes de ville accordées peu après à Santa Cruz et Lajes. Plus tard, au cours du XVI^e siècle, Flores devint une base de résistance à la domination espagnole sur le Portugal - aidée en cela, entre autres, par Sir Walter Raleigh. Mais, après la victoire espagnole de 1580, Flores devint la cible favorite des pirates et des corsaires de toutes nationalités, attirés par les riches trésors que transportaient les galions revenant du Nouveau Monde. En 1587, Santa Cruz fut attaquée par la flotte anglaise, qui était à l'époque en guerre avec l'Espagne - le récit de Tennyson commençant par ces lignes émouvantes « *à Flores, aux Açores, repose Sir Richard Grenville* », et décrivant la bataille de 1591 opposant le *Revenge* à une imposante escadre espagnole doit être tout ce que connaissent de l'île, maints plaisanciers anglais.

Jusqu'à une époque relativement récente, les habitants vivaient très isolés, exportant un peu d'huile de baleine, du miel et du bois de cèdre vers Faial et Terceira, grâce à des bateaux qui passaient par là occasionnellement. Au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, ils fournirent souvent des équipages aux baleinières américaines, considérés comme faisant partie des meilleurs marins et harponneurs au monde. Le XX^e siècle a permis de



meilleures communications avec le monde extérieur, avec entre autres, un réseau téléphonique, un émetteur de télévision en couleur à Terceira et les omniprésentes boutiques de location de vidéos. L'observatoire météorologique français, installé dans les années 60, devint une station d'observation de satellites avant de fermer en juillet 1993. L'aéroport accueille plusieurs douzaines de vols par semaine assurant le transport de passagers qui sont en grande partie des îliens ayant émigré aux USA ou au Canada et qui viennent rendre visite à leurs familles ou vice versa. L'infrastructure routière s'améliore. Le brise-lames de Lajes, terminé en 1994, permet au cargo mensuel de décharger sa marchandise à quai plutôt qu'au moyen d'allèges.

Mais même ainsi, la vie de la majorité des quelque 5 000 îliens n'a que très peu changé au cours des années. Beaucoup continuent de vivre d'agriculture et d'élevage. Flores donne d'ailleurs l'impression que tout ou presque peut pousser sur sa riche terre volcanique, qui est brun rouge lorsqu'elle vient d'être labourée pour se patiner ensuite de couleurs cendreuse composées de gris ou de noir. C'est sans doute l'un des plus beaux endroits au monde, une succession de panoramas étourdissants. Les collines onduleuses se terminent en falaises abruptes, avec des cascades formant quantité de rubans d'argent qui dévalent sur des centaines de mètres dans les vallées où se nichent de petites maisons blanchies à la chaux, au milieu de champs de blé ondoyants ou de prairies où paissent des vaches pies. De petites routes, au centre de l'île, conduisent

jusqu'aux 914 mètres du massif Morro Alto, surplombant de profonds lacs verts - sept en tout - qui reposent dans les cratères de volcans éteints aux flancs couverts d'hortensias bleus, de pins, de cèdres et d'eucalyptus.

Des milliers de fleurs bordent les routes - lys rouges et jaunes, agapanthes bleus, montbretias orange, buissons de roses grimpantes et épais amas de fougères vert foncé. Des collines couvertes d'herbe moelleuse qui rappellent la campagne de l'ouest de l'Angleterre ou la Normandie, déploient le long de leurs crêtes des arêtes de granit fines comme des épines, et des pitons volcaniques dénudés à leurs sommets. Les *Rochas dos Bordoies* - Tuyaux d'Orgue -, falaises escarpées de basalte noir aux colonnes verticales tout en angles et en facettes, forment une véritable mosaïque de lumière et d'ombre surplombant le village de Mosteiro. Le souvenir le plus mémorable reste la luxuriance de la végétation qui foisonne partout, dans les vallées profondes, autour des champs minuscules ou sur les flancs des collines. Il est facile de comprendre pourquoi les premiers colons appelèrent leur nouveau territoire, « l'île des Fleurs ».

Pour téléphoner, en plus du code téléphonique international portugais 351, il faut composer le code local de Flores : 92.

Navigation

Déclinaison magnétique

| 3°47'W (2000), diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Les courants de marée, pouvant atteindre 1,5 nœud, portent au nord ou à l'est au flot, et au sud ou à l'ouest au jusant. En vives eaux, le courant de marée entre Flores et Corvo peut être assez fort et il faut en tenir compte en cas de conditions de vent contre marée.

Cartes

- Amiralauté britannique : 1959 (1 : 150 000)
- Portugaises : 43101 (1 : 300 000), 46402 (1 : 50 000), [115 (1 : 150 000)]
- Américaines : 51041 (1 : 250 000)
- Imray-Iolaire : E1 (1 : 759 000)

Feux

- 2708 **Ponta do Albarnaz** 39°31'1 N 31 °13'9W
Fl.5s103m22M 035° - vis - 204°, 214° - vis - 258°
Tour blanche et bâtiment 15 m Feu de secours 25 M
- 2702 **Santa Cruz (Pedra Açucareiro)**
39°27'211 31°07'2W Fl.R.5s13m4M
| 56°-vis-308° Colonne blanche avec bandes rouges 6 m
- 2704 Ponta das Laies 39°22'511 31 °10'4W
Fl(3)28s98m26M 263° - vis - 054°
Tour carrée blanche et bâtiment avec fanal rouge 16 m
Note : cinq feux F.R sur pylône radio 4,2 M nord
- 2706 Fajã Grande 39°27'511 31 °15'5W
Fl.5s13m4M
Perche rayée rouge et blanche sur structure blanche 6 m

Station radio côtière

- Flores (*Radionaval*) 24h/24 (39°23'11 31°11 'W)
- *Bulletins météorologiques/avis aux navigateurs*
Canal 11 à 9h30, 19h00 (en portugais pour l'Ilhas Flores)

Approche

Située presque exactement à mi-chemin entre le Portugal continental et Terre-Neuve, Flores est l'île la plus à l'ouest de l'archipel des Açores, mais c'est l'Ilhéu de Monchique au large, qui remporte le titre de terre la plus occidentale d'Europe, avec sa position à 31 °16'2W. Ainsi, pour les bateaux en provenance des Bermudes, des USA ou du Canada, Flores est probablement la première île qu'ils aperçoivent. Par temps clair, on peut la distinguer à 40 M au moins. Cependant, les nuages couvrent la plupart du temps les sommets et l'île peut aussi être complètement cachée par la brume jusqu'à 5 M, même si le bateau navigue toujours sous un soleil éclatant. Mais en dernier recours, le radiophare est puissant et peut être facilement relevé de toutes les directions.

En approchant du quadrant ouest, les dangers potentiels sont la petite île et les rochers au large de la Ponta Delgada, à la pointe nord de l'île Ilhéu de Monchique, approximativement à 1 M à l'ouest-nord-ouest de la Ponta dos Fenais, et les rochers brisants à un peu plus de 0,5 M au large de la Ponta da Rocha Alta, sur la côte sud. Il n'y a pas de danger au large en approchant par l'est, mais il n'est pas conseillé de s'approcher de la côte de nuit sans connaître le secteur, d'où que l'on vienne. La majeure partie de la côte est formée de hautes falaises volcaniques et de caps bordés de traitres rochers, et, même en plein jour, il est bon de passer à 0,5 M au large, minimum. L'île la plus proche, en dehors de Corvo qui se situe à 13 M de Santa Cruz dans le 002°, est Faial à 120 M, au 115°.

Ports et mouillages

PORTO DAS LAJES

39°22'711 - 31 °09'9W

Marées

Correction avec Ponta Delgada : - 6 min
- *Marnage moyen de vives eaux*: 1,20 m
- *Marnage moyen de morte-eau*: 0,50 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 1959 (1 : 20 000)
- Portugaises : 46402 (plan), [187 (1 : 5 000)]
- Américaines : 51041 (1 :20 000)

Feux

- 2704 Ponta das Lajes 39°22'511 31 °10'4W
Fl(3)28s98m26M 263° - vis - 054°
Tour carrée blanche et bâtiment avec fanal rouge 16 m
Note : cinq feux ER. sur pylône radio 4,2 M nord
Feux d'alignement au 251 ° 39'2271131'1 0'3W
Iso.G.
Grande cheminée blanche sur maison et église blanche
- 2705 Brise-lames 39°22'711 31 °09'9W
Oc.R.7s9m perche métallique grise 2 m
Note : rapporté Iso.R. en juillet 1998

Généralités

Autrefois baie largement ouverte avec un simple petit quai de pierre, Porto cas Lajes dispose depuis 1994 d'un solide brise-lames d'environ 450 m de long. Initialement prévu pour permettre aux cargos et aux grands bateaux de pêche d'accoster, il a grandement amélioré l'abri dans



Porto das Lajes vu depuis l'ouest - sud-ouest. Le mouillage est devenu populaire auprès des voiliers transatlantiques depuis que la haute jetée fournit un bon abri.

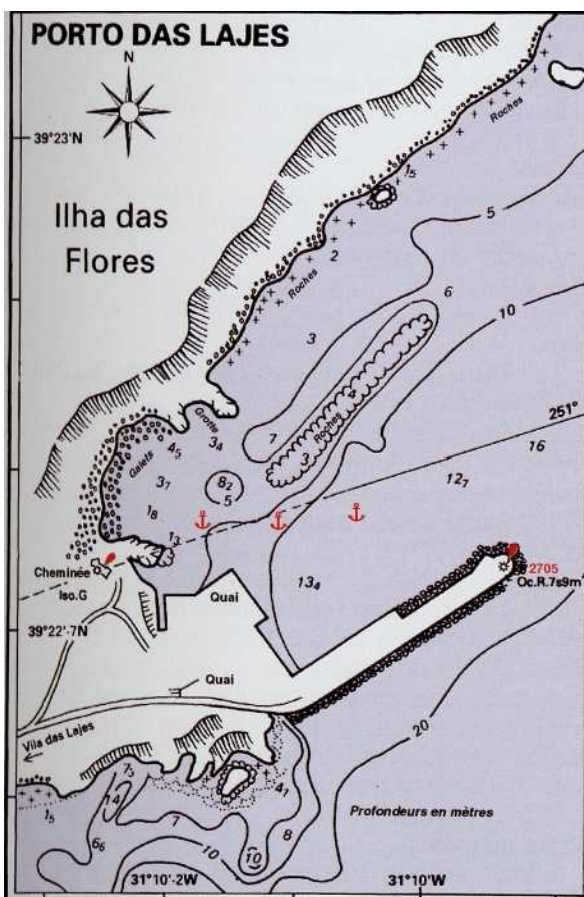
© Leslie Jones

la baie qui offre maintenant une protection de toutes les directions hormis du nord-est. Un peu de houle y pénètre cependant encore par vents d'est ou de sud-est.

La soudaine promotion de la petite ville de Lajes au rang de premier port de l'île se ressent peu à peu dans l'amélioration de ses équipements et de ses communications, même si Santa Cruz, qui possède un aéroport, un hôpital et est le siège du gouvernement, est appelée à rester sans aucun doute la ville la plus importante de l'île.

La visite de Santa Cruz constitue toujours une partie essentielle de la découverte de l'île, - mais par la terre et non par la mer.

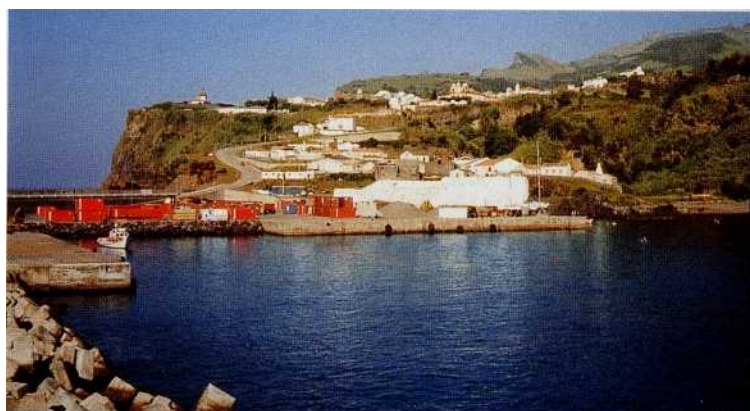
Ceux qui ont le temps d'explorer les environs se procureront le guide Walker's Guide to Lajes das Flores de Pierluigi Bragaglia, un jeune italien qui s'occupe d'une maison d'hôtes sur l'île. Habituellement disponible à l'hôtel de ville (en français, anglais ou allemand), ce livre couvre toute la commune de Lajes, soit presque la moitié de l'île, et est illustré de cartes, de peintures et de photographies en couleur. Quant à ceux qui disposent de moins de temps, ou d'énergie, une promenade vers l'ouest jusqu'au Fajã de Lopo Vaz, par les collines et les falaises offre des vues splendides. Un peu d'auto-stop à l'intérieur de l'île, suivi d'une montée à pied jusqu'à Caldeiro Funda, sont aussi recommandés.



Approche

Directe et franche, avec de bonnes profondeurs près du brise-lames.

Si vous approchez par le sud de l'île, restez à plus d'1 M de la côte afin de parer les brisants situés à 0,5 M au sud de la Ponta da Rocha Alta.



Le quai intérieur et le village de Porto das Lajes sur Flores vus depuis le bout de la jetée. Le phare de 16 m de Ponta das Lajes s'élevé sur le promontoire.

O Michael Pocock

Mouillage et accostage

Mouillez au nord-ouest du brise-lames par 5 à 12 mètres sur fond de sable, graviers et roches (mauvaise tenue sauf sur le sable). On peut aussi s'amarrer le long de la partie intérieure du brise-lames, avec l'autorisation du Capitão do Porto, mais il y a de fréquents mouvements de navires. Il est rapporté qu'une bouée sphérique jaune non éclairée a été mouillée au milieu du port.

Lajes est maintenant le port d'attache du nouveau grand ferry (20 m) qui assure la liaison avec Corvo, commandé par José Augusto Lopes ☎ 52289, Fax 52323, qui opérait auparavant depuis Santa Cruz. M. Lopes est également le pilote officiel des cargos entrants.

Formalités

Si vous arrivez de l'extérieur de l'archipel, il vous faut faire les formalités d'entrée auprès du Capitão do Porto et de la guarda nacional republicana ou GNR (auparavant nommée guarda fiscal). Tous deux apparaissent normalement sur le quai peu de temps après votre arrivée et appellent le skipper à l'aide de leur klaxon. Vous pourrez alors effectuer les formalités sur le capot de leur véhicule. Les formalités de départ ne sont plus obligatoires si vous vous rendez dans une autre des îles, mais seulement si vous quittez l'archipel.

Equipements/services/services

- Chantier naval: pas de véritable chantier, mais la grue mobile qui décharge les cargos peut lever un voilier en cas d'urgence et quiconque a de sérieux problèmes recevra certainement toute l'assistance possible. En 1998, trois voiliers suspectés de trafic de drogue furent mis au sec sur le vieux quai intérieur.
- Eau: un robinet sur le mur le long de la vieille cale.
- Douches : gratuites dans les nouveaux bureaux du port sur le quai.



Petites barques de pêche le long du quai de Porto das Lajes, avec des voiliers au mouillage au large. Un cargo décharge sur la jetée. Un petit pétrolier attend son tour à l'extérieur du port.

O Docteur John Lytie

- Laverie. demandez à la dame au bureau de tourisme dans les bureaux du port.
- Carburant : on peut se faire livrer du gazole sur le brise-lames, mais pour de petites quantités ou de l'essence, il faut aller à une station-service sur la route principale.
- Bouteilles de gaz : il est possible d'échanger des bouteilles de Camping Gaz à Santa Cruz, voire à Lajes, mais pour les autres marques, pas de possibilités avant Faial.
- Banques : avec bureau de change et distributeur automatique. Egalement à Santa Cruz.
- Magasins/approvisionnement: deux petits supermarchés en ville et un plus grand sur la route principale.
- Cafés, bars et restaurants : En juin 2000, il n'y avait pas de restaurant à Lajes (le restaurant Beira était devenu le bar Beira Mar et ne servait plus de repas). Le restaurant le plus proche se trouve dans un village à 20 min à pied vers le nord.
- Services médicaux. à Santa Cruz.

Communications

- Bureau de poste: avec téléphone.
- Taxis : César Augusto Fonseca Tr 53692, Celestino Serpa Tr 52226 sur place, d'autres à Santa Cruz.
- Bus : en juin 2000, il y avait 6 bus par semaine pour Santa Cruz - les lundi, mercredi et vendredi, départ à 09h00 et 10h30. Retour au départ de Santa Cruz à 14h30.
- Ferries : deux à trois fois par semaine pour Corvo (partant occasionnellement de Santa Cruz).
- Transports aériens : aéroport inter îles à Santa Cruz.

SANTA CRUZ (PORTO DAS POCAS)

39°27'N - 31°07'3W

Marées

- Correction avec Ponta Delgada : + 20 min
- Marnage moyen de vives eaux: 1,20 m
- Marnage moyen de morte-eau: 0,50 m

Cartes

- Amiralauté britannique: 1959 (1 :25 000)
- Portugaises : 46402 (plan), [186 (1 : 10 000)]
- Américaines : 51041 (1 : 25 000)
- Imray-lolaire : E1 (1 : 5 930)

Feux

- 2703 Porto das Poças Feux d'alignement au 285° 39°27'1 N 31 007'6W Fl.R.3s8/17m5M
Poteaux rayés rouges et blancs 5 m
Important: Pour information seulement-ne pas entrer de nuit, sous aucun prétexte.
- 2702 Santa Cruz (Pedra Açucadeiro) 39°27'2N 31°07'2W Fl.R.5s13m4M
156° - vis - 308° Colonne blanche avec bandes rouges 6 m
- 2702.4 Porto Velho Feux d'alignement au 262° 39°27'2N 31 °07'5W LFl.G.5s13/15m4M
Structures métalliques sur mur et baraquement
Important : Pour information seulement - ne pas entrer après le crépuscule, (ni à aucun moment sans assistance) sous aucun prétexte.
Note: F R sur la tour de contrôle de l'aéroport 570 m NW

Radio du port

- Autorité du port : Capimarflores VHF Canal 16, 11 (9h00-12h00, 14h00-17h00, heure locale).

Généralités

Santa Cruz est l'un des ports les plus petits et les plus stressants de l'archipel, mais aussi l'un des plus charmants. Peu de plaisanciers s'y rendent aujourd'hui. Cependant, nous avons gardé dans cette édition la plupart des informations publiées dans les éditions précédentes pour aider ceux qui auraient des raisons particulièrement impérieuses de pénétrer dans ce port - et pour déconseiller son entrée à ceux qui seront beaucoup plus heureux à Lajes (la grande majorité). Il y a peu de chances de voir un jour une marina à Santa Cruz, même si cela constitue la seule manière d'améliorer tant l'accès que l'abri.

Même à son heure de gloire, le port ne pouvait pas recevoir plus d'une douzaine de voiliers bien amarrés « en araignée », et est toujours impraticable pour des voiliers de plus de 12 m ou d'un tirant d'eau supérieur à 2 m. Il y a très peu de place pour virer (le meilleur moyen étant de tourner sur soi-même). Il est souvent sujet à la houle et les vents forts de sud-est rendent l'endroit intenable, alors que l'appareillage reste aussi très difficile puisque, même par vents relativement faibles, la mer brise sur les rochers de l'entrée.

La ville est agréable mais sans plus, et peut être visitée en dix minutes. L'église paroissiale baroque de São Pedro ainsi que le musée qui a l'apparence d'une maison traditionnelle de Flores méritent une visite. Un sentier dans la falaise offrant des points de vue spectaculaires, part vers le nord depuis le quai du vieux port de pêche, et redescend vers une jolie piscine naturelle d'eau de mer pour aboutir à la vieille station baleinière de São Pedro. Une promenade plus longue conduit à un point de vue au sommet du Monte das Cruzes.

Approche et entrée

Lorsqu'on arrive du sud ou de l'est, l'église, près de l'extrémité sud de la ville et presque directement derrière le port, est un bon amer. Si vous arrivez du nord, attention de ne pas vous laisser induire en erreur par le petit port et le plan incliné situés à l'extrémité nord de Santa Cruz, utilisés seulement par les barques de pêche locales et totalement inappropriés pour des yachts. Son quai est marqué par une structure proéminente rouge et blanche. Les marques d'alignement pour le port de Santa Cruz lui-même, sont deux poteaux rouges et blancs, l'un à mi-hauteur de la falaise, l'autre à son sommet. Leur alignement est au 285° et doit être suivi très précisément.

Faites de sérieuses tentatives pour contacter les autorités par VHF avant toute approche. En cas d'arrivée tôt le matin ou à l'heure du déjeuner, attendez jusqu'à ce que la radio du port réponde. *En aucune circonstance, n'envisagez d'entrer après la tombée de la nuit ou par forte houle.* Encore récemment, les bateaux de passage étaient très souvent escortés d'emblée à l'intérieur du port, mais même si ce n'est plus le cas actuellement, une assistance locale rendra la manœuvre beaucoup plus sûre. Non seulement la route d'approche est très étroite, mais des lignes flottantes sont parfois tendues en travers de l'entrée sud. Si le nombre d'équipiers à bord vous le permet, n'hésitez pas à en envoyer en annexe en éclaireur.

Attention aux hauts-fonds au centre du port, particulièrement à marée basse ou si la houle affecte le niveau de l'eau.



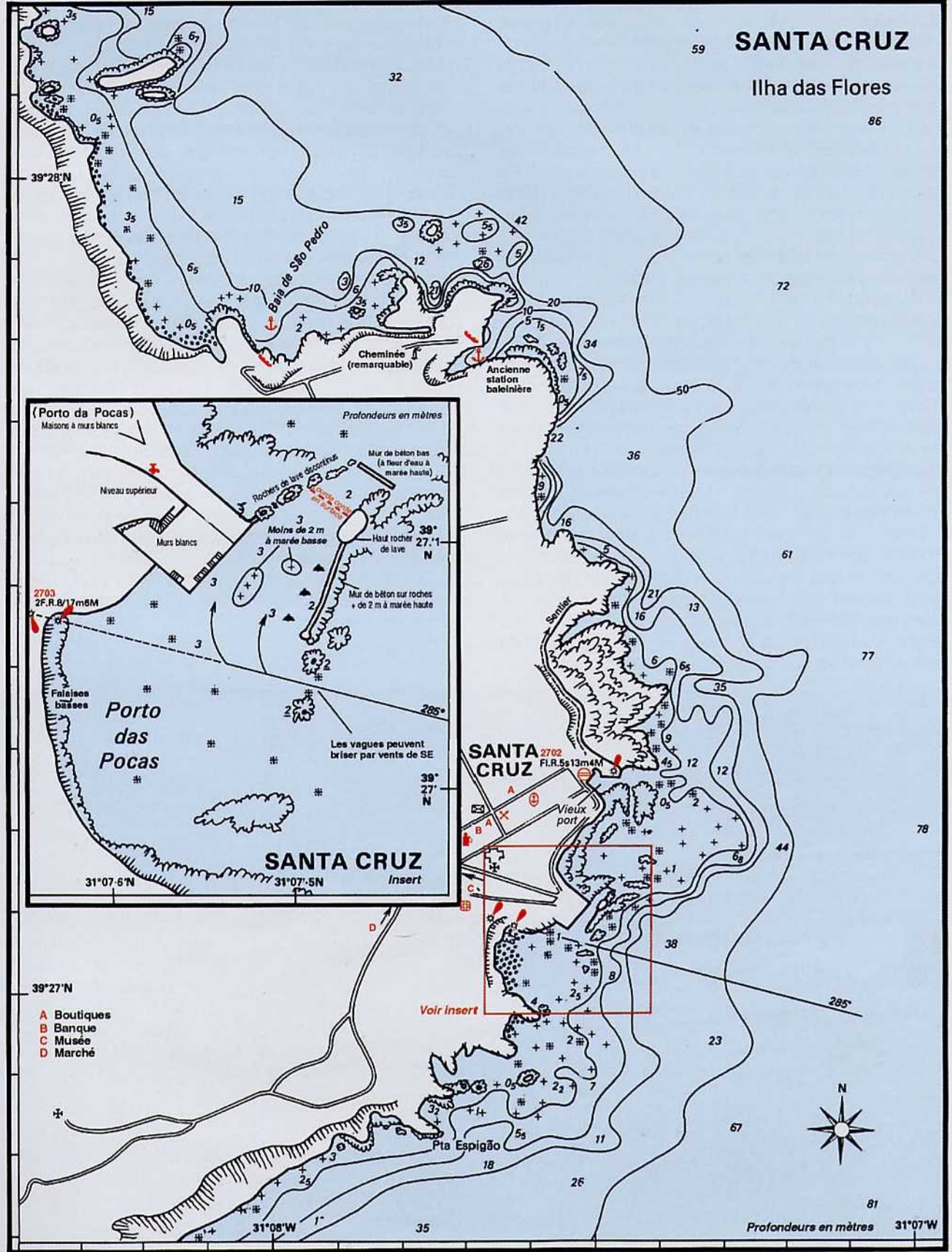
Le port de Santa Cruz (Porto das Pocas) vu depuis le sud-ouest. La passe étroite est entre les rochers à droite. Il est fortement conseillé aux étrangers ne pas tenter l'entrée sans assistance locale.

O David Lomax

SANTA CRUZ

Ilha das Flores

86



Amarrage

Amarrez-vous bien « en araignée » à la fois au quai et aux anneaux du mur extérieur, de préférence l'étrave vers le sud pour être prêt à partir si nécessaire. Il doit être possible de mouiller dans la partie sud du port, (fond de sable et de roche) puis de faire marche arrière pour s'amarrer par l'arrière avec des amarres de chaque côté. Toute amarre disponible doit être à portée de main, prête à être utilisée, dont deux au moins de 30 m ou plus. Pendant des années, une lourde corde traversait la partie nord du port et fournissait un point d'amarrage supplémentaire. Plusieurs bouées jourdement ancrées étaient aussi en place, mais on ne peut pas être certain qu'elles y soient encore actuellement.

Formalités

Même en provenance d'une île de l'archipel, il est nécessaire de régulariser sa situation auprès du Capitão do Porto et de la guarda **nacional republicana** ou **GNR**. Les deux sont basés à Santa Cruz et arriveront au port si un voilier s'approche. Sinon, demandez en ville.

Equipements/services/services

- Eau: robinet en haut de la cale de halage.
- Carburant : avec des jerrycans, à une station-service en ville.
- Bouteille de gaz: Camping Gaz disponible, mais pas d'autres marques.
- Banque : avec bureau de change et distributeur automatique.
- Magasins/approvisionnement : deux supermarchés vendent des produits d'importation comme de la viande congelée, du poisson, des fruits et des légumes. Deux boulangeries, une pharmacie, et diverses autres boutiques.
- Marché : petit marché vendant des produits locaux, œufs, fruits, légumes, etc.
- Cafés, restaurants et hôtels : choix plus large que ce à quoi l'on pourrait s'attendre.
- Services médicaux: petit hôpital.

Communications

- Bureau de poste : avec téléphones.
- Location de voitures: choix entre trois compagnies.
- Taxis: en ville ou demander à l'office du tourisme.
- Bus : Bus réguliers mais peu fréquents pour Lajes, Ponta Delgada et Fajã Grande, ayant tendance à arriver à Santa Cruz le matin et à en repartir dans la soirée.
- Ferries : deux à trois fois par semaine pour Corvo, mais partant en général de Lajes.
- Transports aériens : petit aéroport inter-îles.

Mouillages sur la côte nord-est de Flores

ANCIENNE STATION BALEINIÈRE

39°27'7N - 31 °07'4W

Cartes

- Amirauté britannique : 1959 (1 : 25 000)
- Portugaise : [186 (1 : 10 000)]

Généralités

Cette anse, étroite et profonde, à environ 0,5 M au nord de Santa Cruz, procure une bonne protection de tous les vents autres que ceux de secteur est, où dans ce cas, elle devient intenable et très probablement dangereuse. Les vieilles marches et la cale de halage permettent un débarquement commode, à quinze minutes de marche de Santa Cruz. Dans le passé, des bateaux de plus de 25 mètres y sont venus.

Approche

Des roches s'étendent jusqu'à 200 m au large de la pointe nord de l'anse, mais l'entrée est raisonnablement large et peut être négociée sur un cap au 235°.

Amarrage

Comme il n'y a pas assez de place pour éviter si l'on mouille dans les 15 mètres d'eau, il faut s'amarrer « en araignée » à la fois aux marches et aux anneaux fixés dans les rochers opposés (pour ce faire, vous pourrez avoir besoin d'aide). Le meilleur positionnement semble être devant les marches, à environ un tiers de la distance les séparant des rochers, et cela laisse de la place pour plusieurs autres bateaux. Il est préférable de s'orienter l'étrave vers la sortie pour faciliter un départ en urgence en cas de détérioration du temps.

BAÍA DO SÃO PEDRO

39°27'8N - 31007'7W

Cartes

- Amirauté britannique : 1959 (1 : 25 000)
- Portugaise: [186 (1 : 10 000)]

Généralités

Sans doute le mouillage le plus sûr de la région par vents de sud-est à nord-ouest, et facile d'accès tant pour y entrer que pour en sortir si nécessaire. Le pont blanc, au fond de l'anse, ainsi que les chevrons marquant l'extrémité nord de la piste d'atterrissage sont visibles de loin. Des marches et un plan incliné permettent un débarquement pratique mais, à cause de la houle presque constante, l'annexe doit être portée assez loin. Environ 15 min de marche pour Santa Cruz. On passe devant un robinet public.

Approche

Peut être négociée entre le 170° et le 220°, en laissant à distance raisonnable Baixa Vermelha au nord, et à l'est les rochers débordant la Ponta São Pedro sur 200 m.

Mouillage

Bien que très claire, l'eau est profonde et le fond très rocaillieux si bien qu'un crin est conseillé. On peut trouver des profondeurs d'environ 10 m bien à l'intérieur, mais certains préfèrent rester plus loin dans 15 m d'eau ou plus. Aux marées de vives eaux, le courant pénètre très violemment dans la baie.

Mouillages sur la côte ouest de Flores

FAJA GRANDE

39°27'4N - 31°15'5W

Feux

- 2706 Fajã Grande 39°27'5N 31°15'5W

Fl.5s13m4M

Perche rayée rouge et blanche sur structure blanche 6 m

;1 2706.3 Feux d'alignement au 156.5° 39°27'4N

015'6W

Oc.G.6s Perches en bois et béton

Généralités

Ce pittoresque petit village de pêcheurs, situé dans une baie abritée des vents du nord-est à l'est en passant par le sud, offre un joli mouillage par vents d'est établis, mais la houle qui descend le long de la côte depuis le nord peut y entrer. Malgré la présence des feux, l'approche de Fajã Grande ne doit s'effectuer que de jour - en fait, de nuit ou par mauvaise visibilité, il faut toujours donner un large tour à toute la côte ouest de Flores.



La baie de Fajã Grande sur la côte ouest de Flores n'est praticable que par temps très établi.

© Ann Fraser



*Voilier au mouillage dans la Baía do São Pedro, vu depuis l'ouest.
La cheminée remarquable indiquée sur le plan est visible à droite.*

2 • Corvo

Entre 39°40'N - 39°44'N et 31°05'W - 31°07'W

Introduction

Corvo est l'île la plus au nord de tout l'archipel des Açores et est, de loin, la plus petite, avec une superficie de seulement 17,5 km² (7 km de long sur 4,5 km de large). C'est un cône volcanique ovale, le Monte Gordo, qui culmine à 770 m et dont le cratère a un diamètre de 1,5 km et une profondeur de plus de 300 m. Deux petits lacs et sept îles minuscules occupent la caldera.

Corvo fut découverte en même temps que Flores en 1452, même si les deux îles étaient certainement connues en tant que « ilhas do corvos marinis » avant cette date (voir l'introduction de Flores). Une carte italienne de 1367 marque l'endroit où se situe Corvo par la statue d'un saint - référence possible au rocher Calaveiro, censé ressembler à un cavalier pointant un doigt vers l'ouest et à l'origine de nombreuses légendes ultérieures.

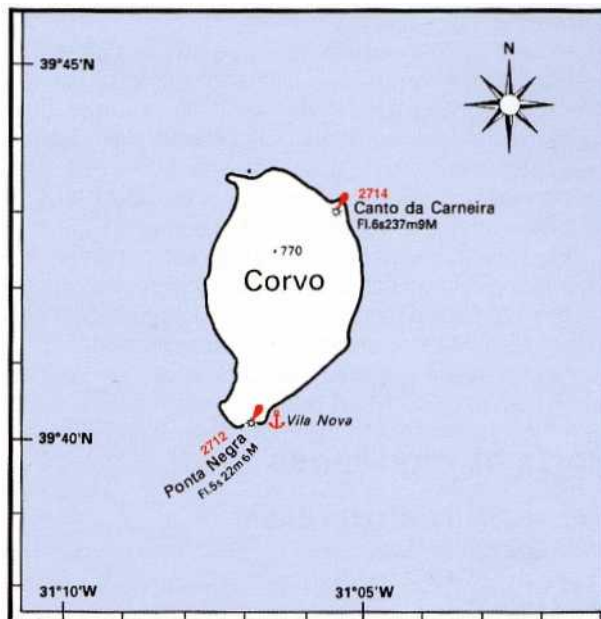
A cause de l'isolement de l'île, sa colonisation ne commença qu'en 1548, date à laquelle un petit camp fut établi à Vila Nova, le seul lieu possible de débarquement entre les hautes falaises et les rochers de Corvo. Une communauté se développa, vivant en autarcie, d'élevage, d'agriculture limitée et de pêche (schéma encore valable de nos jours). Des feux étaient utilisés pour communiquer avec les bateaux qui passaient au large et avec Flores, selon un code indiquant les besoins particuliers, comme ceux d'un prêtre ou d'un médecin. Seul le brouillard qui entoure souvent les deux îles, et qui peut couper Corvo du reste du monde pendant des semaines d'affilée, limitait les communications.

L'émigration a été importante depuis les XVIII^e et XIX^e siècles, lorsque les baleinières américaines y relâchaient, à la recherche d'équipages. La population actuelle, environ 350 personnes, a diminué de moitié en quarante ans. Vila Nova - ou Vila do Rosario -, municipalité depuis 1832, est restée l'unique ville de Corvo et est très fière de son statut de plus petite ville du Portugal. Ses maisons pittoresques bordent d'étroites rues ou des passages escarpés. Les ânes et les tricycles à moteur



Corvo vue depuis le sud-est. Les bâtiments blancs de Vila Nova ressortent bien contre les flancs verts de la colline.

O Michael Pocock



que l'on peut voir dans tout l'archipel sont ici les seuls moyens de transport. Il n'y a pas de prison, et les délits y sont pratiquement inconnus.

Au cours des dernières décennies, les communications avec le monde extérieur se sont sensiblement développées, tout d'abord avec l'installation d'une station météorologique et radiophonique, puis d'un réseau téléphonique, et enfin, plus récemment, d'un aéroport pour passagers avec vols quotidiens vers Flores et Faial. Le ferry arrive aussi de Flores deux à trois fois par semaine, si le temps le permet. Mais, même avec tout cela, les îliens restent largement isolés des influences extérieures et même leur langue conserve des formes archaïques. Cependant, les étrangers sont toujours bien reçus et de nombreux habitants ont de la famille aux USA ou au Canada et parlent donc un peu anglais. Une visite à Corvo en ferry, si ce n'est en voilier, vaut vraiment la peine lorsque l'on est à Flores.

Au code téléphonique international portugais 351, ajouter le code local de Corvo : 92.

Navigation

Déclinaison magnétique

13°47'W (2000) diminuant de 8'E par an.

Courants de marées

Les courants portent au nord au flot, et au sud au jusant, pouvant atteindre 1,5 nœud.

Cartes

- Amirauté britannique : 1959 (1 : 1 50 000)
- Portugaises : 43101 (1 : 300 000), 46401 (1 : 50 000), [115 (1 : 100 000)]
- Américaines : 51041 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : E1 (1 : 759 000)

Feux

- 2712 **Ponta Negra** 39°40'2N 31°06'6VV
Fl.5s22m6M Tour hexagonale blanche 4 m
- 2714 Canto da **Carneira** 39°43'N 31°05'1W
Fl.6s237m9M Tour à bandes rouges et blanches 4 m

Approche

Culminant à 770 m, Corvo peut être visible à 30 M, ou même plus par temps clair. L'île apparaît de toutes les directions comme un relief massif au sommet plat, bordé de falaises abruptes. Cependant, des nuages recouvrent fréquemment l'île et une brume de mer peut la masquer (ainsi que ses feux) jusqu'à un peu plus de 5 M alors que la visibilité semble bonne.

Alors que l'essentiel de la côte est constitué de falaises à pic, avec des rochers débordants proches du rivage mais sans danger à plus de 400 m de la côte, les fonds remontent généralement brutalement et le sondeur n'avertit que très peu à l'avance. Santa Cruz, sur Flores, est à 13 M au 182°.

Ports et mouillages

VILA NOVA (PORTO DA CASA)

39°40'2N - 31°06'5W

Marées

Correction avec Ponta Delgada : - 10 min

- Marnage moyen de vives eaux: 1,20 m

- Marnage moyen de morte-eau: 0,50 m

Cartes

• Portugaises : 46401 (plan), [188 (1 : 5 000)]

Feux

e 2712 **Ponta Negra 39°40'2N 31°06'6W**

Fl.5s22m6M Tour hexagonale blanche 4 m

Radio du port

e Autorité portuaire : *Policiamarcorvo* VHF Canal 16, 11 (9h00-12h00, 14h00-17h00, heure locale).

Généralités

Baie ouverte, abritée par Corvo elle-même de l'ouest et du nord, Porto da Casa, à Vila Nova, est l'unique lieu de débarquement sur Corvo. Un petit môle de pierre part de la plage rocheuse vers le nord-est et permet un débarquement pratique en annexe ou bien, par beau temps, l'accostage du bateau. En 1998, il a été rallongé de 20 m à environ 65 m, par deux gros caissons de béton coulés côte à côte à son extrémité. Mais même ainsi, Vila Nova reste vraiment un mouillage de beau temps où un peu de houle entre couramment.

Comme relativement peu de voiliers visitent Corvo, l'accueil y est des plus chaleureux. Le moyen le plus courant de se rendre sur l'île est de prendre le ferry, depuis Flores, qui effectue le trajet deux à trois fois par semaine, si le temps le permet. Un tracteur avec remorque attend en général à l'arrivée et il peut être possible de se faire monter jusqu'au cratère.

Approche et mouillage

Approchez en gardant l'église blanche remarquable située à l'extrémité sud du village entre le 260° et le 280°, et mouillez dans le même relèvement par cinq à dix mètres d'eau sur fond de roches et de blocs de pierres de taille moyenne. Un poids suspendu à la chaîne ou au câblot peut améliorer la tenue de l'ancre. Le môle reste éteint mais une approche de nuit est possible par temps calme, au clair de la lune.

Amarrage

Le ferry en provenance de Flores accoste le long du môle mais, en son absence, il est possible de s'y amarrer si le vent ou la houle le permettent - par fond d'au moins 3 m vers l'extrémité extérieure et d'au moins 2 m en son début. Du fait de la présence de rochers tout proches, il peut être avisé de vérifier au préalable avec l'annexe et/ou de demander une assistance locale. L'amarrage le long du quai n'épargne pas les pare-battages ni les amarres car il y a toujours du ressac même par vent de terre.

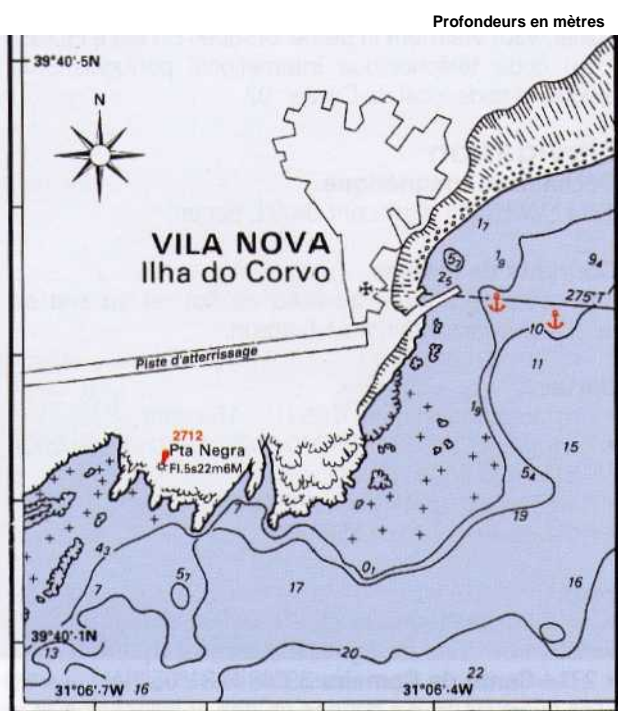
Formalités

Même s'ils ont déjà été présentés sur Flores, les documents doivent l'être ici aussi, à la guarda nacional *republicana* ou *GNR* et à la capitania. La première vient souvent à la rencontre des bateaux à leur arrivée et remplit les papiers à même le capot de son véhicule.

S'il ne s'agit pas de votre premier débarquement sur les îles, et si vous avez pu obtenir un imprimé à Horta ou à Ponta Delgada, cela peut faciliter la procédure. Ce formulaire permet de répondre à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter les multiples et interminables problèmes de langue.

Equipements/services

Robinet d'eau douce sur le môle et produits de consommation courante comme pain, fromage et vin, carburant à la station-service proche. Il n'y a qu'un seul restaurant, O Caldeirão, qui accepte la *MasterCard* et la Visa.



Entre 38°31'N - 38°39'N et 28°36'W - 28°50'W

Introduction

Faial est l'île la plus à l'ouest du groupe central des Açores. Elle est celle qui offre de loin les meilleurs équipements pour les bateaux de plaisance et qui a toujours été le point d'atterrissage favori des plaisanciers arrivant après une traversée de l'Atlantique. Beaucoup d'entre eux restent si longtemps sur cette île qu'ils n'ont plus le temps d'explorer le reste de l'archipel. En fait, un nombre étonnamment élevé de visiteurs ne quitte même pas Horta, ce qui est vraiment dommage sur une île qui a tant à offrir.

Faial est l'une des plus petites îles des Açores, 22 km par 15 soit une surface d'environ 173 km². Le point culminant de l'île est le Cabeco Gordo qui culmine à 1 043 m, sur le bord du cratère. La plupart des 18 000 habitants vivent toujours de l'agriculture, même si la pêche et le commerce de toute sorte tiennent aussi une place importante, particulièrement les cafés ou les restaurants qui fournissent des emplois saisonniers à Horta même.

En arrivant par la mer, Faial apparaît comme une terre de contrastes. Peu de paysages peuvent sembler aussi ingrats et inhospitaliers que les collines arides de Ponta dos Capelinhos à l'extrême ouest de l'île. Mais plus loin à l'est, l'île est verte et luxuriante, avec des routes bordées de fleurs et de maisonnettes blanches ou pastel aux fenêtres carrées à guillotine et aux encadrements de portes largement soulignés, généralement en bleu. Bleus également sont les massifs d'hortensias qui ont donné à Faial son surnom de *Ilha Azul* - l'île bleue. Importés de Chine au XVIII^e siècle, les hortensias se sont depuis, bien acclimatés et représentent actuellement l'une des caractéristiques la plus célèbre de toutes les Açores.

Le nom latin de cette plante, *hydrangea hortensia*, prête souvent à confusion car, en fait, Horta doit son nom à l'un des premiers colons, un certain Joste van Huerter (ou Josse van Hurtere), un flamand qui devint le premier « seigneur » de l'île sous le patronage d'Isabelle, duchesse de Bourgogne et sceur du prince Henri le Navigateur. Lorsque les premiers flamands arrivèrent en 1468, l'île était déjà habitée par des immigrants portugais depuis près de dix ans

« A cette époque, les Flandres connaissaient de grandes guerres et une profonde misère. La duchesse envoya des hommes et des femmes de toute sorte et de toute condition, y compris des religieux, et des navires remplis de matériaux de construction et de matériel pour l'élevage... Ces hommes et femmes étaient deux mille... accompagnés du noble Chevalier Josse Van Hurtere, Seigneur du Manoir de Moerkirchen dans les Flandres. »

En fait, van Huerter et ses trois frères semblent avoir eu d'autres raisons de venir à Faial. Des rumeurs avaient couru sur l'existence d'abondantes mines d'argent et d'étain mais se sont avérées n'être que des légendes de voyageurs. Quoi qu'il en soit, mines d'argent ou non, Van Huerter et sa femme portugaise, qui était auparavant dame d'honneur de l'Infante, mirent l'île en valeur. Blé, canne à sucre, raisin et guède (pastel),



Le petit quai en pierre de Vila Nova sur Corvo en train d'être agrandi en 1998.

O David Lomax

poussèrent facilement sur le sol fertile, et bientôt, la famille van Huerter fut assez riche pour construire une belle bâtisse à Porto Pim, près de la baie qui constituait le principal port de Faial. Là, leur fille épousa Martin Behaim, un voyageur et créateur du Globe de Nuremberg, qui profita sans aucun doute de son séjour sur Faial, à la fin des années 1480, pour collecter les informations fournies par les navigateurs de passage.

Comme le reste de l'archipel et du Portugal continental, Faial fut occupée par les forces espagnoles de 1580 à 1640, période pendant laquelle l'île connut à la fois prospérité et effusions de sang. Malgré la construction du fort de Santa Cruz en 1565, il ne fut pas possible de résister aux envahisseurs et les défenses ont dû être renforcées par la suite, sous la domination espagnole - le fort de São Sebastião et la Porte Espagnole, tous deux situés à Porto Pim, datent de cette période - mais même ainsi, le port dynamique restait une cible tentante pour les corsaires, principalement les Anglais qui considéraient l'Espagne comme leur ennemie. En 1589, le comte de Cumberland attaqua et brûla la ville. En 1597, Sir Walter Raleigh débarqua avec cinq cents hommes et incendia de nouveau Horta.

Les XVII^e et XVIII^e siècles furent plutôt calmes, à l'exception d'un sérieux tremblement de terre en 1672 (l'un des six qui secouèrent l'île depuis qu'elle est habitée). Faial était déjà connue comme « le jardin des Açores » et lorsque le capitaine Cook, pourtant familier des paysages luxuriants et exotiques, la visita en 1775, il nota « des collines parsemées de magnifiques demeures, de jardins et de bosquets ».

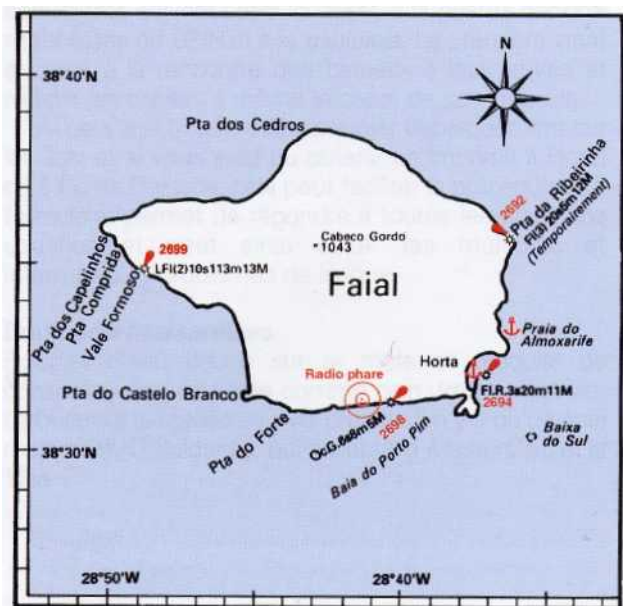
L'île soutenait les Libéraux lors des luttes politiques du début du XIX^e siècle et reçut la visite du roi Pedro IV en 1832. Horta fut doté du statut de cité en 1833. En 1876, débuta la construction de la jetée de 750 m. Bien que le port connût un déclin avec l'arrivée de la vapeur, il bénéficia d'une nouvelle prospérité en servant de base aux baleinières américaines (de vieilles photographies montrent jusqu'à 400 baleinières ancrées dans le port). Beaucoup emmenaient des hommes de la population locale comme membres d'équipage ce qui entraîna indirectement une émigration croissante vers les Etats Unis et le Canada. Les petites tourelles que l'on peut voir sur les toits de nombreuses maisons de Horta, et qui ont été construites pour observer le retour des bateaux, datent probablement de cette époque.

Les Açores ont été depuis longtemps un centre important de relevés de données météorologiques, et le premier observatoire fut construit sur le coteau du Monte das Mocas qui surplombe Horta. En 1885, la nécessité de transmettre des informations météorologiques au continent portugais entraîna la pose d'un premier câble - auquel succédèrent de nombreux autres - et ainsi s'établit la première liaison directe avec Lisbonne, et le reste du monde. Au début du XX^e siècle, des câbles transatlantiques furent posés via Horta, par des compagnies britanniques, américaines, allemandes et italiennes. On peut toujours voir leurs bâtiments le long de la route derrière la ville, mais ils ressemblent plus à des manoirs qu'à d'anciens bureaux. Dans ces années-là, plus de 300 étrangers étaient employés par ces compagnies. D'autres câbles furent posés dans les années 1920 et, même trente ans plus tard, le câble était toujours considéré comme un moyen

de communication plus fiable que la radio. Cependant, une automatisation accrue finit par réduire le nombre de personnes nécessaires à la maintenance et au fonctionnement. Aussi, même avant l'avènement de la communication par satellite, l'ère des soirées de bridge, des réceptions en plein air et des soirées dansantes de la communauté des expatriés, était sur son déclin. La dernière compagnie de câbles quitta l'île en 1969.

C'est toujours au début du XX^e siècle que se situe aussi le début des vols transatlantiques. En 1919, le pilote américain Albert C Read posa son petit hydravion NC4 dans le port de Horta lors de la première traversée jamais effectuée. D'autres suivirent ce pionnier - en 1929 : l'imposant Dornier DOX avec ses 12 moteurs et en 1933 Charles Lindbergh pour le compte de la Pan Am, qui utilisa le port pour ses « clippers » entre 1939 et 1945. La première compagnie aérienne étrangère à y installer une base fut la Lufthansa, suivie de Impérial Airways (qui devint plus tard British Airways) et d'Air France entre 1937 et 1939. Le premier aérodrome de l'île ne fut ouvert qu'en 1971, maintes fois agrandi depuis afin de pouvoir accueillir un nombre toujours croissant de voyageurs, pour la plupart des émigrants revenant visiter leurs familles ou leurs amis.

Le port de Horta fut utilisé par les flottes alliées durant les deux guerres mondiales. Mais un autre drame, peut-être plus grave encore que les conflits pour les Iliens, fut la première très importante éruption volcanique depuis près de trois siècles. Elle débuta, au milieu de septembre 1957, par une série de tremblements de terre causant eux-mêmes des dégâts. Une semaine ou deux plus tard, des éruptions sous-marines furent notées à 1 km au large de la Ponta dos Capelinhos à la pointe ouest de l'île, s'intensifiant jusqu'au point de projeter avec violence fumées, cendres et pierres ponces à plusieurs centaines de mètres de hauteur. Vers la mi-octobre, une île de près de cent mètres de haut s'était formée, et des couches de cendres et de pierres ponces recouvraient une grande partie de l'ouest de Faial. Une brève période de calme s'installa à la fin du mois et, vers la mi-novembre, cette nouvelle île volcanique était reliée à Faial par un isthme étroit. Un cycle alternant périodes d'activité et périodes de calme se poursuivit en 1958.



Les cendres meubles étaient renforcées par intervalles par des coulées de lave jusqu'à ce qu'en août, le cône eût atteint 144 m. Trois cents maisons au moins furent détruites par les tremblements de terre associés, ou ensevelies sous les cendres. Le bruit de l'éruption pouvait même souvent être entendu depuis Flores, 130 milles plus loin. Le bétail avait été depuis longtemps transporté au Portugal. De nombreux enfants furent temporairement évacués sur l'île de Pico, plus sûre. Près de quinze milles personnes - près de la moitié de la population de l'île - décidèrent d'émigrer, la plupart aux Etats Unis.

Fin octobre 1958, l'activité volcanique cessa en laissant un nouveau promontoire haut de 160 mètres, et ajoutant 2,5 km² de plus à la superficie de Faial par rapport à l'année précédente. Selon les calculs, cent quarante millions de mètres cubes de matériaux environ ont été éjectés et, en une occasion, près de deux mètres de cendres sont tombés en une seule nuit. De la vapeur continua de s'échapper par intervalle pendant plusieurs années, mais depuis 1979, on n'en voit plus et le volcan est considéré comme éteint. Les falaises nouvellement formées, constituées principalement de cendres et de pierres ponces meubles, ont été érodées par les tempêtes d'hiver et, aujourd'hui, il ne reste qu'un peu moins de 1 km' de la nouvelle zone. Des herbes commencent à pousser sur ce sol initialement stérile. Malgré cela, le vieux phare de Capelinhos, qui est maintenant presque invisible du large, avec ses bâtiments sans toits et à moitié recouverts de cendres, semble monter la garde à l'orée d'un désert. L'endroit dans son ensemble, avec son admirable musée, représente un moment fort lors d'un tour de l'île en taxi, même si le nouveau phare de Vale Formosa à 2 km au sud-est ne se compare pas à son prédécesseur.

L'activité volcanique a cessé, du moins jusqu'à présent, mais les secousses sismiques se poursuivent. Ainsi, dans les premières heures du 9 juillet 1998, un tremblement de terre majeur (5,8 sur l'échelle de Richter) affecta Faial, tuant au moins cinq personnes, détruisant presque complètement trois villages et laissant près de trois mille personnes sans abri. Bien que son épicerie, ait été déterminé sous l'eau, à quelque 9 M au nord-ouest de Faial, les villages proches de la faille qui divise l'île (jonction des plaques tectoniques eurasienne et nord-africaine) furent particulièrement touchés. Les plaisanciers, endormis dans la marina de Horta, furent réveillés par de violentes secousses, comme si une voile fassait dans le vent, mais la ville elle-même ne subit que relativement peu de dommages. Les opérations de secours furent mises en oeuvre presque immédiatement, mais cela devrait prendre quatre ou cinq ans pour que tous les dégâts sur l'île soient réparés et les maisons reconstruites.

Peu de temps après l'éruption du Capelinhos et le tremblement de terre de 1998, le volcan central, qui en réalité, domine toute l'île, fut déclaré zone potentiellement dangereuse. Au moment de l'éruption du Capelinhos, des fumerolles apparurent à l'intérieur et le lac commença à se vider en partie. Le cratère fait environ 2 km de diamètre et 400 m de profondeur. Un tunnel, au bout de la route, donne accès à ses parois escarpées. Un sentier, d'où le panorama sur toute l'île, Pico et Faial, est superbe, longe son pourtour. C'est un endroit de pique-nique très prisé par les autochtones

comme par les visiteurs - à placer en tête de liste des lieux à visiter. Les pentes extérieures sont presque nues à l'exception d'une herbe rase que broute moutons et bovins. Le cratère, qui est en partie couvert d'une forêt primaire, a été classé réserve naturelle.

Une deuxième réserve naturelle a également été créée près de Horta, sur les pentes du Monte da Guia et du Monte Queimado, juste au sud de la ville. Les deux collines sont des sites protégés sur lesquelles s'épanouissent toujours des espèces locales telles que la bruyère, la myrte de Candleberry et le cèdre des Açores. C'est la myrte de Candleberry, qui peut atteindre six mètres, qui donna son nom à l'île lorsque les premiers colons la prirent pour un hêtre - faya -, indiquant ainsi combien cette plante a dû être prééminente. Le Monte da Guia, qu'il est possible d'atteindre par une route en lacets, est un cratère miniature en forme de fer à cheval qui renferme la minuscule Caldeira do Inferno, qui, bien qu'ouverte sur la mer, fait aussi partie de la réserve naturelle et est interdite à tous les bateaux à moteur. Il est intéressant d'escalader aussi le petit Monte Queimado (« Mont brûlé ») dont le sommet est couvert de champs minuscules et insoupçonnables d'en bas, simplement pour la vue qu'il offre sur Horta. Le visiteur peut éprouver quelques difficultés à trouver le début du chemin qui est caché derrière les maisons qui surplombent Porto Pim.

Aucune île ne peut prétendre caractériser les Açores dans son ensemble. Mais dans le cas d'une visite limitée à une île et à un port, un séjour de quelques jours à Horta et un tour en taxi sur Faial peuvent probablement donner l'envie de revenir avec un emploi du temps plus tranquille.

Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international portugais 351, le code local de Faial : 92. Les téléphones mobiles fonctionnent sur l'île, cellulaires GSM compris.

Navigation

Déclinaison magnétique

12°42'W (2000) diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Ils peuvent être forts dans le Canal do Faial, jusqu'à 1,5 nœud. Ils portent au nord au flot, et au sud au jusant, avec alors de forts remous dans la Baía da Horta. Le Canal do Faial, qui est relativement peu profond, peut parfois devenir extrêmement agité, avec de forts courants de marée au large de tous les caps, en particulier à la Ponta da Ba(a do Cavalo juste au nord de Horta.

Cartes

- Groupe *central*
 - SHOM : 7605 Archipel des Açores - Groupe Central (1 : 300 000)
 - Amiralauté britannique : 1956 (1 : 175 000)
 - Portugaises : 43102 (1 : 300 000), 46403 (1 : 50 000)
 - Américaines : 51061 (1 : 250 000)
 - Imray-lolaire : E1 (1 : 759 000)
- *Canal do Faial et Approches d'Horta*
 - Amiralauté britannique : 1957 (1 : 37 500)
 - Portugaises : 46403 (plan), [184 (1 : 15 000)]
 - Américaines : 51062 (1 : 50 000)

Feux

- 2699 Vale Formoso 38°34'9N 28°48'7W

LF(2)10s113m13M

Tour blanche tronquée avec fanal rouge 14 m

Note: semble ne pas avoir une portée supérieure à 5 M

- 2698 Feteira Feux d'alignement au 342° 38°31'N 28°41'W

Oc.G.6s8/9m5M Perche à rayures rouges et blanches 4 m

- 2694 Brise-lames de Horta 38°32'N 28°37'3W

Fl.R.3s20m11M

Fanal rouge sur tour avec charpente blanche 15 m

- 2692 Ponta da Ribeirinha 38°35'8N 28°36'2W

Fl(3)18.5s131m12M 133° - vis - 001'

Perche métallique 5 m

Note : détruite par le tremblement de terre de 1998 et temporairement remplacée par une perche métallique de 5m supportant un feu Fl(3)20s5m12M

Stations de radio côtières

- *Faial* : 24/24h (38°35'N 28°43'W, contrôlée à distance depuis São Miguel)

- Emission : 1 663.5, 2 182, 2 742, 2748 kHz BLU

- Réception: 2 182 kHz BLU

- *Listes de trafic* : 2 742 kHz BLU toutes les heures paires + 35 min

- *VHF*: Canal 16, 23, 26, 27, 28 (37°45'N 25°40'W)

- Horta (*CTH*) (*Radionaval*). 24 heures (33°32'N 28°38'W) (Cette station n'accepte pas les communications publiques)

• *Avis de tempête* : 2 657 kHz BLU en réception et à 9h35, 21 h35 (en portugais et en anglais pour les zones des Açores 1 - 4 (voir page 7) et les eaux côtières des Açores jusqu'à 50 M au large).

• *Bulletins météorologiques* : 2 657 kHz BLU à 9h35, 21 h35 (avis de coup de vent, synopsis et prévisions sur 24 heures en portugais pour les mêmes zones que ci-dessus).

• *Avis aux navigateurs* : 2 657 kHz BLU à 9h35, 21 h35 (en portugais et en anglais pour les eaux côtières des Açores jusqu'à 200 M au large).

• *Bulletins météorologiques/avis aux navigateurs* Canal 11 à 9h, 21 h (en portugais pour la Baía da Horta)

Navtex

Les Açores se situent dans la zone Navarea 11. Lettre d'identification « F ».

Toutes les transmissions sont en anglais sur la fréquence standard Navtex de 518 kHz. Horta transmet les avis de tempêtes concernant les eaux côtières des Açores dès réception, ainsi que des bulletins météorologiques et des avis aux navigateurs concernant la même zone quatre fois par heure à partir de 0h50.

Approche

En approchant de l'ouest ou du nord-ouest, Faial apparaît relativement basse et arrondie mais bien que l'on puisse la voir par temps clair à plus de 30 M au large, elle reste souvent invisible jusqu'à ce que le sommet de l'île Pico, à quelque 15 M au delà, ait pu être repéré.

Après une longue traversée, les caps proéminents de la Ponta dos Capelinhos et de la Ponta do Castelo Branco permettent d'atterrir de manière rassurante et sans aucune difficulté, sur la côte sud-ouest, en faisant tout de même attention à ne pas confondre les deux tours des phares. Le vieux phare, près du nord-est de la Ponta

Comprida, est en pierres grises et peut être distingué sur la ligne d'horizon en venant du sud-ouest. Le phare qui le remplace à Vale Formoso, érigé à flanc de colline, est bien moins remarquable de jour.

Il y a peu de dangers le long de la côte et s'en tenir à 0,5 M est largement suffisant, la majeure partie de la côte pouvant même être approchée de plus près. En revanche, un large tour doit être donné aux rochers situés dans la baie au nord de la Ponta do Castelo Branco et autour de la Ponta do Forte. L'approche par le nord ou le nord-est est claire, mis à part les rochers près de la côte autour des caps où des remous de courants de marée peuvent se développer. En approchant par le sud-est, le Baixa do Sul (connu aussi comme Chapman's Rocks), avec sept mètres de fond, doit être évité en cas de forte mer. Un immeuble conique blanc remarquable, avec une parabole, se trouve sur le Monte da Guia, au sud de Horta.

Horta se situe à 132 M de Santa Cruz sur Flores, à 46 M de Vila da Praia sur Graciosa, à 69 M de Angra do Heroísmo sur Terceira et à 149 M de Ponta Delgada sur São Miguel. Madalena, sur Pico, n'est qu'à 4,5 M, de l'autre côté du Canal do Faial.

Ports et mouillages

HORTA

38°32'N - 28°37'5W

Marées

Correction avec Ponta Delgada : - 2 min

- Marnage moyen de vives eaux : 1,2 m

- Marnage moyen de morte-eau: 0,5 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 1957 (1 : 10 000)
- Portugaises : 46403 (plan), [183 (1 : 7 500)]
- Américaines : 51062 (1 : 10 000)
- Imray-lolaire : E1 (1 : 12 470)

Feux

- 2694 Jetée 38°32'N 28°37'3W

Fl. R.3s20m11 M

Fanal rouge sur tour avec charpente blanche 15 m

- 2696 Boa Viagem 38°32'3N 28°37'6W

Iso.G.1.5s12m9M

Colonne noire avec sommet rouge 7 m

- 2697 Feux d'alignement au 195° 38°31'7N 28°37'6W

Iso.G.2s6/9m2M

Perches blanches avec bandes rouge 5 m (feux à 15 m l'un de l'autre)

Radio du port

- Autorité du port : CapimarhortaVHF Canal 16, 11 (8h-24h).

• Pilotes : Pilotoshorta VHF 14, 16 (9h-12h, 14h-17h).

• Marina : Horta *Marina* VHF Canal 16, 10 (été: 8h-12h, 13h-20h, hiver : 8h-12h, 13h-17h).

• Mid Atlantic Yacht Services: *Mid-Atlantic*VHF Canal 77 (9h-13h, 14h-17h). (Tous les horaires en heure locale).

Zone maritime portuaire

Un cercle d'un rayon de 4 M centré sur le feu2694 du brise-lames du port de Horta - voir paragraphe : zone maritime portuaire, page 21.



*Le port et la marina de Horta vus depuis le nord. Baía do Porto
Pim est au fond avec le Monte da Guia sur la gauche.*

@Peter Price

Généralités

L'excellente marina, gérée avec compétence (le personnel parle bien français et anglais), est sans doute le meilleur endroit de l'archipel pour s'abriter des coups de vents et des tempêtes puisque l'avant-port fait face au nord-est et l'entrée de la marina, au sud. La marina peut accueillir près de 150 bateaux et est généralement bondée entre mai et août, avec jusqu'à cinq ou six voiliers à couple le long des quais. Heureusement, le nombre des bateaux de passage semble s'être stabilisé au cours de ces dernières années (un peu plus de mille visiteurs en 1992 et 1998).

Les voiliers de plus de 30 m hors tout ou ayant un tirant d'eau supérieur à 3,5 m, profondeur maximale de la marina, se mettent habituellement le long du brise-lames dans l'avant-port. Lorsque la marina est pleine à craquer (par exemple après une période de mauvais temps pendant laquelle peu de voiliers sont partis), les voiliers plus petits peuvent aussi se mettre le long du brise-lames en s'amarrant aux barges de commerce ou en mouillant (la tenue sur fond de grosses pierres est généralement médiocre). S'il y a tant soit peu de houle, il n'est pas recommandé d'accoster au ponton accueil/carburant à cause du fort ressac et il est alors préférable de mouiller. Les tarifs sont les mêmes dans tout le port, que vous soyez à la marina, ou le long du brise-lames. Rester au mouillage coûte cependant bien moins cher qu'être sur ponton dans la marina.

Il a été longtemps question d'un programme en vue de l'amélioration du port et de la marina. Actuellement, celui-ci est bien avancé. En premier lieu, le brise-lames principal, construit en 1876, a été renforcé avec du béton armé et une aire pour conteneurs a été créée à son seuil pour faciliter le déchargement des cargos. Puis, une cale de halage a été construite pour pouvoir

manipuler des bateaux de plus de 22 tonnes (trop lourds pour le travel-lift), et un port pour les bateaux de pêche ou les petites embarcations a été créé en même temps dans l'angle sud-est. Apparemment, le môle opposé a été en partie construit avec les gravats résultants du tremblement de terre de 1998. L'extension de la marina est ce qui intéresse le plus les plaisanciers. Elle se prolongera, au sud du ponton d'accueil, et pourra proposer cent vingt places de plus. Une possibilité est de transférer la plupart des voiliers et des bateaux de pêche sportive locaux dans les nouvelles installations, ce qui laisserait ainsi de la place aux voiliers de passage dans la marina actuelle. Quelques postes d'amarrage pour des bateaux jusqu'à 18 m et 5 m de tirant d'eau, vont être aussi créés. Les travaux doivent commencer courant 2000 et durer un ou deux ans.

Une fois à terre, la longue et étroite ville est attrayante, avec un bon choix de boutiques. La population est toujours accueillante et serviable envers les plaisanciers malgré leur nombre grandissant. Ajuste titre, les autorités sont fières que Horta se soit vu attribuée, pas moins de dix fois, le drapeau bleu de l'UE « port propre », la dernière fois étant en juillet 1998.

Le Café des Sports, surplombant le port, est le lieu de rencontre des plaisanciers depuis son inauguration par Peter Azevedo, en 1953. Il est maintenant dirigé par son fils, également appelé Peter, et son petit-fils Joseph. Serviables en toute occasion (parlant six langues dont un anglais presque parfait), Peter et son personnel gardent le courrier pour les bateaux de passage, changent les devises étrangères (billets seulement) et les voyageurs chèques en escudos aux taux bancaires, proposent un large choix de souvenirs séduisants tels que des T-shirts Café des Sports, des posters ou des scrimshaw locaux (dessins gravés sur des dents de cachalots), et servent une bière fraîche ou un

café aux arrivants en guise de bienvenue. Dans les pièces au-dessus du café, se trouve d'ailleurs un musée avec une collection de scrimshaw des Açores. Le modeste prix d'entrée inclut une courte introduction (en plusieurs langues dont l'anglais) et une petite brochure - visite vivement recommandée. Le Café des Sports est aussi le quartier général d'au moins l'une des associations qui s'occupe de l'observation des baleines - mélange d'études scientifiques et de tourisme vert - et qui ont heureusement remplacé la chasse des cétacés pratiquée au cours des années antérieures.

Aux murs de ce café mondialement connu sont suspendus sur deux ou trois rangs les fanions portant les noms des bateaux parmi les plus célèbres figurants dans les annales des traversées transocéaniques. Les mêmes noms apparaissent sur le fameux mur du brise-lames, où les équipages des voiliers de passage ont peint leurs noms ou logo durant de nombreuses décennies. Mais les peintures sur un mur exposé à la pluie et à l'air marin ont une durée de vie limitée et, jusqu'à la construction de la marina, le manque d'espace était tel que les vieilles peintures étaient souvent recouvertes par de nouvelles : cela ne prit que deux saisons pour que les nouveaux murs neufs soient entièrement recouverts - bateaux, oiseaux, baleines, cartes, pavillons, dessins abstraits et même bandes dessinées, forment une galerie d'art à ciel ouvert. Lorsque l'espace vint à manquer, les équipages se mirent à peindre à même le môle de la marina, si bien que tout le secteur - souvent occupé par des personnages très absorbés par leurs pinceaux et leurs pots de peinture - ressemble maintenant à un vaste patchwork aux couleurs flamboyantes. La tradition a pris

une telle ampleur que cela porterait malheur de quitter Horta sans y laisser sa marque, et il semblerait bien que les plaisanciers soient plutôt d'un genre superstitieux.

La troisième particularité notable de Horta, de grand renom parmi les plaisanciers, est son annuelle « Semaine de la Mer » (Semana do *Mar*), qui démarre le premier week-end d'août. Pendant longtemps, cette semaine consistait en un festival local avec musiques, danses, expositions de bateaux à terre, courses d'annexes et épreuves de natation dans le port dont le point fort était une seule et unique régates entre les voiliers de passage le dernier dimanche. En 1987, le club naval élargit le programme en y incluant une régates d'ouverture en équipage, une course en solitaire, une régates réservée aux femmes, et pour terminer la Régates du Canal, ouverte à tous. L'attribution de handicaps tient de la loterie mais les protestations sont fermement découragées et les voiliers de tout type et de toute nationalité, participent aux épreuves avec un esprit de compétition cordiale. La semaine s'achève par la soirée de remise des prix à l'Estalagem de Santa Cruz où tous les concurrents sont conviés. Malheureusement, cette semaine a parfois lieu un peu tard en saison pour les voiliers qui doivent retourner en Europe du Nord mais cela vaut vraiment la peine d'y assister, si votre emploi du temps le permet.

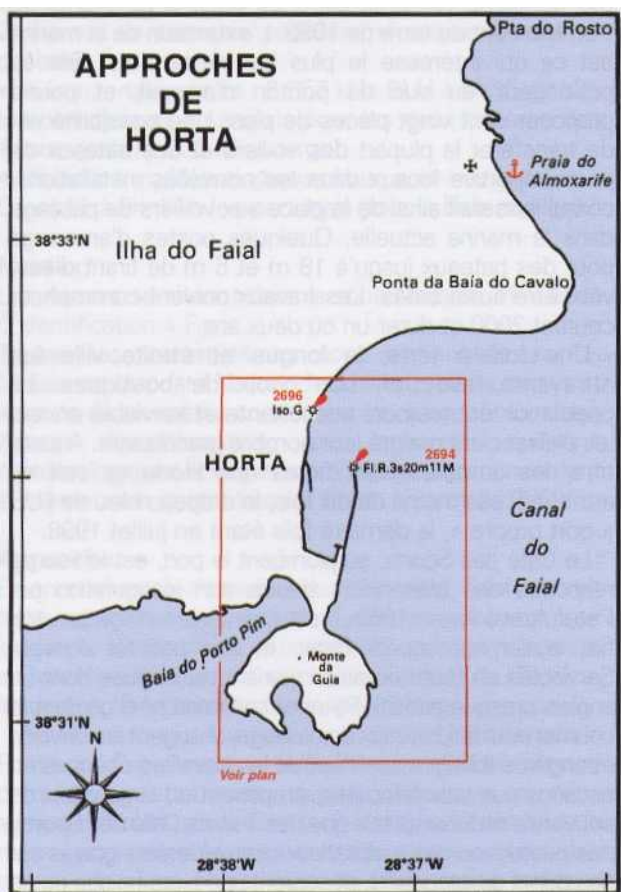
Approche et entrée

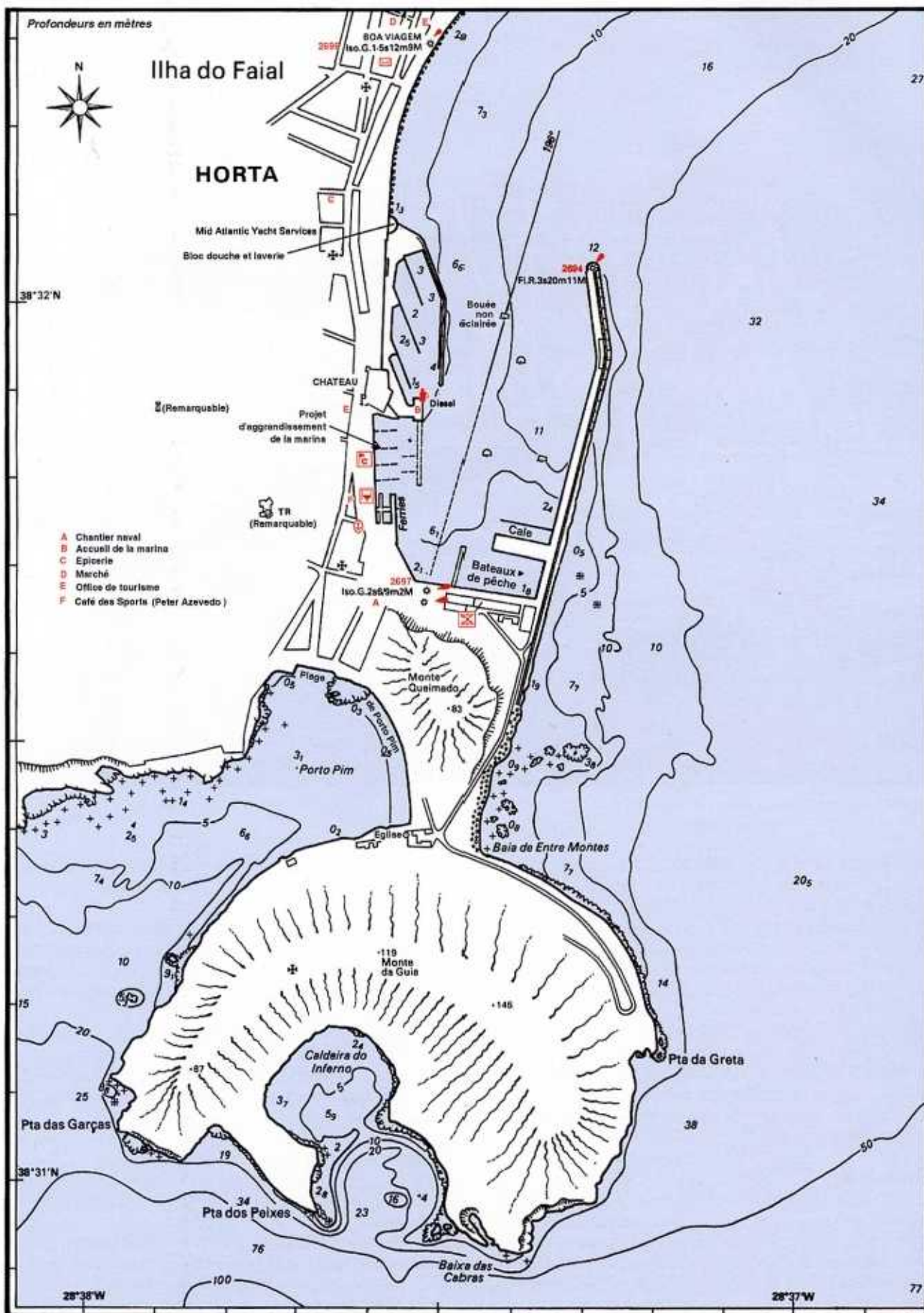
- De jour : approche et entrée vraiment franches bien que le port reste invisible jusqu'à ce que la dernière pointe soit contournée et que l'on puisse faire cap sur la tour blanche au bout du brise-lames. Il y a de bonnes profondeurs à son extrémité, mais ne le serrez pas de trop près au cas où le ferry pour Pico, ou un bateau de pêche, sortirait à toute vitesse. En arrondissant le brise-lames principal, le môle de la marina et le ponton d'accueil apparaissent juste devant. La bouée métallique circulaire jaune parfois située à l'est de l'extrémité du brise-lames est une marque de régates et peut être ignorée.

- De nuit : les lumières de la ville de Horta sont très vives et, lors d'une approche en longeant la côte sud de Faial, vous les verrez depuis la Baía do Porto Pim avant que le Monte da Guia soit contourné. Le feu " du brise-lames sera probablement le premier à être identifié. Le feu " de Boa Viagem, se détache mal des lumières de la ville, et est donc difficile à repérer. De toute façon, il n'a que peu d'intérêt pour les voiliers. Pendant la Semaine de la Mer à Horta, début août, des milliers de lumières colorées illuminent la ville et le port, et peuvent rendre l'identification des feux de navigation plus difficiles qu'à l'ordinaire. La bouée de régates jaune citée ci-dessus est alimentée par une batterie et éclairée par un feu vert à éclats qui peut ne pas être très fiable. L'extrémité sud du mur de la marina porte une grande sculpture anguleuse qui est éclairée par des flots de lumière blanche mais ne comporte pas de feux de navigation. Il faut faire très attention aux nombreuses petites bouées de corps-mort, même si actuellement peu d'entre elles sont mouillées au nord de la ligne allant du ponton d'accueil au brise-lames.

Accostage

En arrivant, les voiliers doivent se mettre le long du quai d'accueil (profondeur minimale de 3,5 m) pour se voir attribuer une place. En été, le bureau de la marina est ouvert de 8h à 12h et de 13h à 20h (jusqu'à 17h en hiver).







Le Rustler 31 *Wrestler of Leigh* de l'auteur est entouré de voiliers de toutes les nationalités dans l'excellente marina de Horta.

Les voiliers jusqu'à 15 m s'amarrent sur catways, les bateaux plus grands, le long de la partie intérieure du mur de la marina, le tout sous le regard vigilant des officiers de la *guarda nacional republicana* (la sécurité est parfaite et la porte d'accès principale est fermée à clef tous les jours à 17 h). Si nécessaire, la vedette de la marina peut vous aider à accoster en vous remorquant, mais cela coûte cher. De début juin à fin août, la marina est bondée, avec des bateaux à couple sur 5 ou 6 rangs le long du quai.

Tant le port que la marina sont administrés par la *Junta Autónoma do Porto da Horta* ☎ 391693, 292164, Fax 292523, [e-mail: junta.autonoma@mail.telepac.pt](mailto:junta.autonoma@mail.telepac.pt).

La marina a aussi un site internet : www.ciberacores.pt/marinahorta/index.html.

Formalités

L'*alfândega* (douane) et la policia *maritima* ont leurs bureaux de part et d'autre du bureau de la marina sur le quai d'accueil. En plus des papiers habituels du bateau et des passeports, un certificat d'assurance peut aussi être réclamé. Il peut être demandé aux ressortissants non-européens de se présenter en personne à la policia *maritima* pour compléter les papiers d'entrée.

Exceptionnellement, la *guarda nacional republicana* ou *GNR* (anciennement *guarda fiscal*) ne semble pas intervenir ici.

Avant de partir, il faut rendre visite au bureau de la marina afin de régler la note (la plupart des cartes de crédit sont acceptées) et présenter des copies du reçu aux deux bureaux collatéraux. Il n'est pas nécessaire de se remettre le long du quai d'accueil.

Si vous prévoyez de visiter certaines des plus petites îles, il est conseillé de conserver l'imprimé que l'on vous aura donné car il porte des réponses à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter les interminables problèmes de langue.

Equipements/services

Horta offre indubitablement les meilleurs services de tout l'archipel pour les bateaux de plaisance. L'établissement Mid Atlantic Yacht Services (MAYS) en particulier, 'ri' 391616, Fax : 391656, e-mail : mays@mail.telepac.pt, a considérablement facilité la situation des bateaux de passage ayant besoin d'effectuer des travaux. En plus de l'anglais, les propriétaires Duncan et Ruth Sweet parlent français, allemand et portugais et ont de bons contacts au

Portugal. MAYS, situé en face du début du môle de la marina, est agent aux Açores de plus d'une douzaine de fabricants internationaux (dont Autohelm) et peut s'occuper de l'importation et de l'installation de la plupart des fournitures. L'entreprise est spécialisée en mécanique, électronique, gréement et accastillage de pont. Parmi les autres services proposés, elle peut vous assister pour l'importation de voiliers de l'EU (voir page 22), envoyer et recevoir des fax et e-mails et garder le courrier des plaisanciers. MAYS s'occupe aussi d'échanges gratuits de livres, et fournit un bulletin météorologique à cinq jours qui est mis quotidiennement à jour.

- **Chantier naval** : Il y a depuis longtemps un chantier dans l'angle sud-ouest du port qui peut accomplir des réparations sommaires mais utiles, sur l'acier, l'aluminium et le bois, mais sans équipement pour des réparations majeures ou structurelles sur le plastique. Diverses améliorations, dont une clôture de sécurité et un petit atelier de réparation, sont prévues dans un futur proche.

- **Travel-lift** : un travel-lift de 22 tonnes (25 tonnes US) a été installé dans l'angle sud-ouest du port en 1997. Les voiliers plus gros peuvent utiliser la cale de halage, au nord du port de pêche. Dans les deux cas, se renseigner auprès du bureau de la marina.

- **Réparations mécaniques, électroniques et radio** Consulter soit MAYS soit le bureau de la marina.

- **Réparations de voiles** : Ralf Holzerland, Ir- 293194, prend, répare et rapporte les voiles mais habituellement n'en fabrique pas.

- **Shipchangers** : MAYS, qui s'occupe également de l'importation de pièces détachées et d'équipements qui ne sont pas en stock, ou Teófilo Garcia & Filhos Sa 200000, Fax: 391392, près du Café des Sports, qui a en réserve de l'accastillage, de la peinture, des batteries, des lubrifiants et un bon choix de pièces d'accastillage en acier inoxydable.

- **Cartes**. d'après l'Institut Hydrographique Portugais, la *Capitania do Porto da Horta* peut fournir des cartes de tout l'archipel mais, en pratique, ce n'est pas le cas. MAYS a en stock des livres et des cartes Imray, une sélection des cartes et des publications de l'Amirauté britannique, ainsi que des almanachs nautiques, etc.

- **Eau**: à la marna et sur le môle d'accostage, et comprise dans le prix journalier. Tuyaux non fournis. Il arrive que Faial souffre de sécheresse en été. L'eau est alors coupée pour un temps. Il est aussi possible de faire de l'eau sur le quai d'accueil.

- **Douches**: dans le bâtiment semi-circulaire, dans l'angle nord-ouest de la marina. Ouvertes de 8h à 11 h45 et de 14h à 19h en été, moins longtemps l'hiver. Une petite participation est demandée.

- **Laverie** : laverie dans le bloc douches et services de la marina. Préposé aux machines et larges lavabos en libre service (avec une eau parfois froide). Amener le linge tôt le matin pour qu'il soit prêt rapidement afin d'éviter la queue de la mi-matinée. Ou alors Rosa Lavandaria - Tr 391557 ou par le bureau de la marina -viendra prendre le linge à 10h pour le rapporter vers 19h (coût relativement élevé).

- **Electricité** : à la marina (220V/50Hz). Est comprise dans le tarif standard. Les voiliers doivent fournir leurs propres câbles et prises, avec un adaptateur si besoin. Il est bon de vérifier que la prise soit correctement câblée avant de se brancher.

- **Gazole** : à la pompe sur le quai d'accueil de la marina, heures d'ouverture au bureau de la marina. Le préposé est souvent dans son local, à porte rouge, derrière le bureau. Escudos ou dollars américains (le taux de change peut alors parfois être défavorable) sont acceptés, mais pas les cartes de crédit. Il y a une seconde pompe de gazole au coin du port, près du terminal du ferry.

Pour de grandes quantités de carburant on peut aussi passer commande à Costa & Martins, en face de la marina : ☎ 292141, Fax : 293469, qui livrera par camion, ce qui est pratique si vous êtes amarré le long du brise-lames principal.

- e **Essence** : avec des jerrycans. Soit en demandant au préposé à la pompe du quai d'accueil, soit dans les stations-service de la ville.

- e **Bouteilles de gaz** . Camping gaz disponible. Pour les autres marques dont Calor Gaz, il est possible de remplir les bouteilles avec du butane, soit à la boutique Shell au sud du Café des Sports soit via MAYS.

- **Glace**: de la glace en vrac peut être obtenue presque tous les après-midi de la semaine entre 16h30 et 17h lorsque les poissons sont vendus à la criée, dans le premier bâtiment en face du bassin de pêche, au fond du port. Il s'agit de glace pour mettre dans la glacière plutôt que de glaçons pour l'apéritif...

- e **Clube náutico** : Le Clube Naval de Horta occupe le bâtiment à façade de verre, situé sur le front de mer, au sud de la marina. Bien qu'il s'occupe essentiellement de petits dériveurs, c'est lui qui organise les régates de la Semaine de la Mer, et loue des équipements de plongée sous-marine. En 1998, il n'y avait pas de restaurant mais il était généralement possible de prendre un en-cas au bar. Des améliorations du Clube Naval sont prévues avec l'extension de la marina.

- e **Prévisions météorologiques** : un bulletin à cinq jours, quotidiennement mis à jour, est affiché à l'extérieur du bureau du MAYS, ainsi qu'un bulletin à trois jours au bureau de la marina.



Peu de peintures du mur de la marina suivent le standard établi par le voilier allemand Jonas il y a quelques années.

- Banques: plusieurs, avec distributeurs de billets. Les devises et les voyageurs chèques peuvent être changés aux taux des banques.
- Magasins/approvisionnement: plusieurs supermarchés correctement fournis. La plupart sont dans la partie nord de la ville près du marché. Un autre se trouve sur la route de l'hôpital. Les prix sont un peu plus élevés qu'en Europe et qu'aux USA. Il y a aussi un bon choix de magasins de souvenirs, de vêtements, de pharmacies et d'autres boutiques.
- Marché : petit marché de fruits et de légumes à l'extrémité nord de la ville, avec un marché aux poissons un peu plus loin. Il faut y aller tôt pour bénéficier d'un bon choix, particulièrement en ce qui concerne les poissons. Une partie des produits vendus vient en ferry de Pico - Joshua Slocum mentionnait déjà les prunes de Horta et le fromage de Pico tout en précisant, qu'à son avis, il ne faut pas les mélanger... D'autres marchandises viennent de la métropole : le meilleur choix est au lendemain de l'arrivée du porte-conteneurs.
- Cafés, restaurants et hôtels : grande variété de restaurants, snack bars et cafés, à des prix très raisonnables. Les hôtels vont jusqu'à la catégorie quatre étoiles.
- Services médicaux: hôpital à l'extérieur de la ville - plusieurs membres du personnel parlent un peu d'anglais. Dentistes et opticiens.

Communications

- Bureau de poste: à l'extrémité nord de la ville. Ouvert de 8h30 à 18h30. Toute boutique affichant le symbole vert correio vend des timbres.
- Adresses postales
 - c/o Marina da Horta, Av Gago Coutinho e Sacadura Cabral 7, 9900 Horta, Faial, Açores, Portugal.
 - Mid Atlantic Yacht Services, Rua Conselheiro Miguel da Silveira, 9900 Horta, Faial, Açores, Portugal.
 - Café des Sports, Rua Vasco da Gama, 9900 Horta, Faial, Açores, Portugal.
- Téléphones : au bureau de poste principal, au bar de la marina, au Café des Sports, chez MAYS, et ailleurs. Les téléphones du bar de la marina sont à cartes. Ces dernières sont disponibles dans tous les lieux cités ci-dessus, à l'exception du bar de la marina !
- Fax: au Café des Sports, Fax: 391287, chez MAYS, Fax: 391656, et au bureau de la marina Fax: 292523.
- Location de voitures : quatre compagnies au choix. Trois d'entre elles sont sur la Rua Conselheiro Madeiros, à deux rues vers l'intérieur de la ville en partant de la marina. Réservez à l'avance si possible, particulièrement en juillet et août. De plus, possibilité d'arrangements via MAYS.
- Taxis: stations de taxis à l'extérieur de l'Estalagem de Santa Cruz et près du marché.
- Bus : route circulaire autour de l'île. Horaires à l'office du tourisme.
- Ferries: plusieurs fois par jour pour Pico (le premier à 7h45) ainsi que pour les autres îles du groupe central détails à l'office du tourisme.
- Transports aériens: vols quotidiens pour le Royaume-Uni ou l'Europe via Lisbonne, ainsi que pour les autres îles. Voir Transports, page 13.

PRAIA DO ALMOXARIFE

38°33'2N - 28°36'6W

Cartes

- Amirauté britannique : 1957 (1 : 37 500)
- Portugaises : 46403 (plan), [183 (1 : 7 500)]
- Américaines : 51062 (1 : 50 000)

Généralités

Baie ouverte à 1,5 M au nord de Horta, protégée du sud au nord-ouest. Il y a une plage agréable de sable noir avec une eau claire pour la baignade. Un bus s'y rend depuis Horta. Mouillage de jour uniquement.

Approche

La Ponta da Baia do Cavalo au sud est bordée de rochers jusqu'à environ deux cents mètres au large. Cependant, l'église bien reconnaissable et presque sur la plage, peut être approchée sans risque sur un relèvement entre le 256° et le 296°.

Mouillage

Par sept à huit mètres sur fond de sable et de roches le long de la plage, entre l'église et le pont routier.

Formalités

Aucune. Les effectuer au préalable à Horta.

Equipements/services

Un café près de la base du mur du vieux port, et un camping un peu plus à l'intérieur. C'est à peu près tout.

BAIA DO PORTO PIM

38°31 AN - 28°37'8W

Cartes

- Amirauté britannique : 1957 (1 : 10 000)
- Portugaises : 46403 (plan), [183 (1 : 7 500)]
- Américaines : 51062 (1 : 50 000)
- Imray-lolaire : EI (1 : 12 470)



Les eaux bleu foncé de Baía do Porto Pim vues depuis le Monte da Guia, avec Horta derrière et le Monte Queimado sur la droite. La Ponta da Baia do Cavalo forme l'arrière plan.

© Peter Price

Généralités

C'est une baie peu profonde, étroite et fermée, au sud-ouest de Horta, bien protégée du nord-ouest au sud par l'est, mais totalement exposée aux vents et à la houle de sud-ouest. Elle doit donc être réservée à un mouillage de jour. Sa situation protégée, son eau chaude, sa belle plage de sable en font l'endroit de baignade favori de la population locale. A cinq minutes à pied seulement de la marina.

Approche

Des rochers volcaniques bordent le nord de la baie, mais un cap au 50° sur le point culminant du Monte Queimado permet d'entrer bien au milieu.

Mouillage

Les fonds de sable, de quatre à cinq mètres au milieu de la baie, remontent régulièrement en direction de la plage.

Formalités

Aucune. Les effectuer au préalable à Horta.

Equipements/services/services

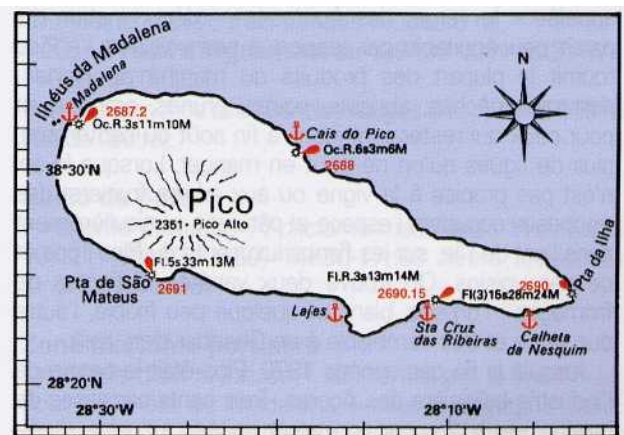
La baie est située à la sortie sud de la ville de Horta. Tous les équipements de celle-ci sont donc accessibles. De plus, il y a un bar et une douche froide sur la plage.

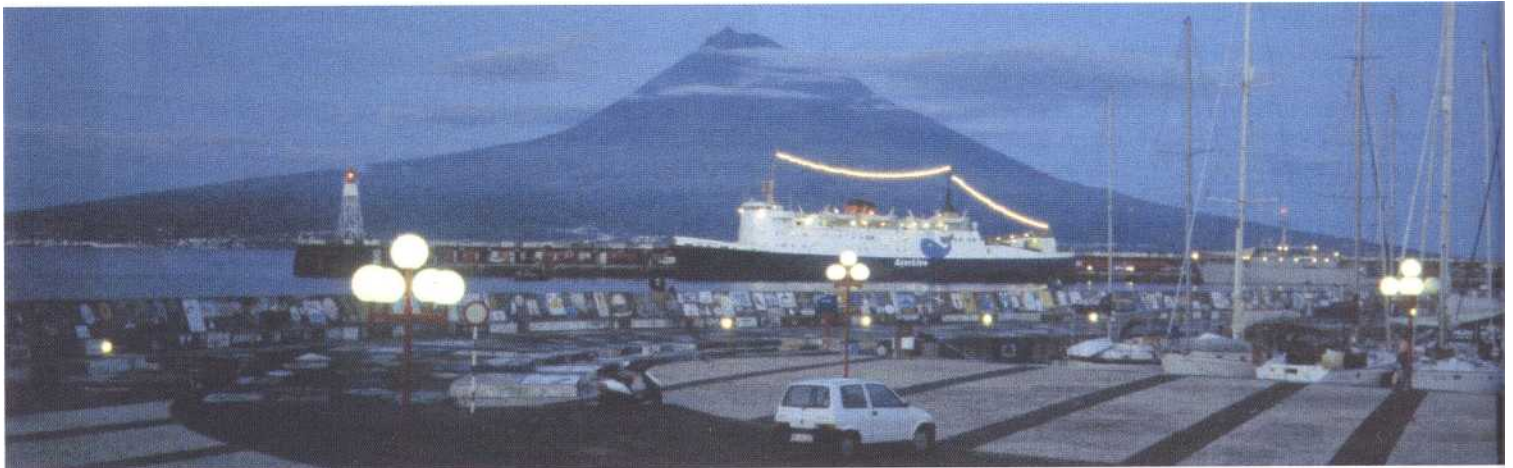
Entre 38°23'N - 38°34'N et 28°02'W - 28°33'W

Introduction

L'île de Pico est dominée par les 2 351 mètres du pic volcanique auquel elle doit son nom et qui se trouve à environ un tiers de son axe ouest/est. Pour les visiteurs, le spectacle de ce cône volcanique parfait transperçant les nuages, constitue l'une des images les plus marquantes de toutes les Açores. Cependant la montagne - souvent dénommée Pico Alto - ne constitue qu'une partie de l'île. D'une longueur de 48 km pour une largeur de 15 km, Pico s'étend sur 440 km², ce qui en fait par la taille la seconde île de l'archipel après São Miguel. Le Pico Alto n'est pas le seul volcan de l'île. De petits cônes et cratères isolés parsèment les hauteurs, particulièrement dans la partie ouest. Huit petits lacs s'étendent plus à l'est vers le Pico Topa, le second plus haut point de l'île avec ses 1 633 m. Les coulées de lave connues sous le nom de mistérios (mystères) sont un autre signe évident de l'activité volcanique, legs des éruptions des XVI^e et XVII^e siècles, qui commencent à peine à se couvrir de végétation. De longues galeries et des grottes se trouvent sur les pentes au-dessus de Madalena et de Lajes. Elles ont été créées par l'échappement de bulles de gaz lors du refroidissement de la lave. Un guide est nécessaire pour trouver et explorer ces cavernes, potentiellement dangereuses.

Il est également conseillé de prendre un guide pour escalader le Pico. Bien qu'il y ait une route sur une partie du trajet, l'essentiel de l'ascension, et la plus dure, doit se faire à pied. La forêt couvre les pentes basses jusqu'à environ 1 500 m. Les arbustes grimpent jusqu'à 2 000 m. La lave nue constitue les 300 derniers mètres, couverts de neige en hiver. La pente à 40 degrés, la cendre et les pierres ponces rendent la montée encore plus difficile. Le Pico Alto est couronné d'un cratère de 300 m de diamètre et de 30 m de profondeur. Des fumerolles s'en échappent toujours - car il faut garder en mémoire que le volcan, bien qu'actuellement en sommeil, n'est nullement éteint. A l'intérieur, le cône de 70 m du Pico Pequeno (Petit Pic) représente le point culminant, non seulement des Açores mais de tout le Portugal. Comme l'on peut s'y attendre, la vue par temps clair depuis le sommet est superbe, mais des nuages le recouvrent trop souvent. L'escalade ne peut être effectuée que par des personnes énergiques et en





Le cône élégant du Pico Alto vu depuis la marina de Horta. Le feu de la jetée est allumé. Un navire bien éclairé de l'Açor Line avec sa baleine bleue comme emblème distinctif est amarré le long de la jetée.

O Peter Price

bonne condition physique. Beaucoup de grimpeurs choisissent de passer la nuit dans le cratère pour pouvoir admirer à la fois le coucher et le lever du soleil. Cependant, il fait extrêmement froid la nuit au sommet, même en été, il faut donc prévoir des vêtements chauds et des sacs de couchage.

Ce serait une erreur de considérer le Pico Alto comme le seul intérêt de l'île. En dehors de São Miguel peut-être, Pico est probablement l'île des Açores qui mérite le plus d'être visitée en voiture de location ou en taxi. Le paysage est étonnamment varié. A partir de Madalena, la route côtière serpente vers le sud puis vers l'est au coeur des vignobles et semble se frayer un chemin à travers un véritable dédale de murs de lave noire, construits au prix d'un dur labeur au cours des siècles, pour protéger les vignes des vents de l'Atlantique. Malheureusement, la plupart des vignobles sont maintenant à l'abandon. Jadis florissante, le *Vinho do Pico* étant exporté aux USA, en Angleterre et même à la cour impériale des tzars de Russie, la vigne a été victime d'une maladie à la fin du XIX^e siècle et bien que les pieds aient été remplacés par des plans californiens plus résistants, le vignoble n'a jamais retrouvé sa renommée internationale. On peut trouver un capiteux vin doré, un peu comparable au Madère, des vins rouges légers et des verdes. Ils accompagnent tous admirablement un pique-nique composé de fruits et de fromages qui font aussi la renommée de Pico. Parfois appelée « le verger des Açores » - dénomination qui paraît peu équitable par rapport à ses voisines - Pico fournit la plupart des produits du marché de Horta : pommes, pêches, abricots, poires, prunes, oranges, et pour ceux qui resteraient jusqu'à fin août ou septembre, plus de figues qu'on ne peut en manger. Lorsque le sol n'est pas propice à la vigne ou aux arbres fruitiers, des troupeaux occupent l'espace et pâturent, particulièrement dans l'est de l'île, sur les flancs luxuriants du Pico Topa et de ses voisins. On trouve deux variétés distinctes de fromages : l'un sec, blanc et quelque peu friable, l'autre dur, jaune et très semblable à un Cheddar bien vieilli.

Jusqu'à la fin des années 1970, Pico était le centre de l'industrie baleinière des Açores. Trois cents carcasses de baleines au moins par an étaient traitées à l'usine située

près de Cais do Pico. Il y avait aussi une usine au nord de Lajes, à l'époque port principal des baleinières non pontées, et un musée y a été créé depuis, à la Casa dos Botes, où a lieu chaque année, le dernier dimanche d'août, le Festival des Baleiniers. Il n'est pas étonnant que les meilleurs artistes des Açores travaillent maintenant sur Pico, composant des dessins ou des gravures compliqués sur des os ou des dents de baleine (les dents deviennent cependant rares et chères). Lajes a été la première ville de l'île et fut même sa capitale pour un temps, après avoir reçu sa charte en 1502, soit plus de 200 ans avant Madalena.

De façon générale, la côte nord est plus spectaculaire que celle du sud, avec les arches, les cheminées de lave et les grottes marines de Cachorra, près de Madalena, et les falaises de 415 m quasi à pic de Terra Alta, plus à l'est. A quelques kilomètres sur la route à partir de Terra Alta - route bordée d'hortensias, de roses sauvages et de lis jaunes -, un chantier construit de lourds bateaux de pêche en bois, derrière la plage de galets de Santo Amaro. Les massifs châssis sont laissés à sécher, puis les bordés sont installés à l'ancienne, mais là s'arrête la tradition. Avant leur mise à l'eau, les plus grands bateaux seront équipés des plus récents GPS, radars, sonars, et de toutes sortes de radios. Signe encore plus évident du XX^e siècle, fut la construction, il y a dix ans, du propre aéroport de Pico, près de Madalena. Mais il ne reçoit que de petits avions et la grande majorité des visiteurs continue d'arriver par le ferry de Horta qui, après avoir passé les Ilhéus da Madalena - à savoir Ilhéu Deitado (l'île couchée) et Ilhéu em Pé (l'île debout) -, pénètre dans les eaux abritées derrière la grande jetée. Jusqu'au début des années 1980, le débarquement du ferry pouvait être risqué et par mauvais temps l'île pouvait être coupée du reste du monde pendant des jours, voire des semaines. Si la silhouette du Pico a souvent été comparée à une esquisse tout droit sortie d'une estampe japonaise, la célèbre image de la vague ourlée d'écume blanche est tout à fait significative de la relation particulière qu'entretiennent les habitants de l'île avec la mer.

Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international portugais 351, le code local de Pico : 92. Les téléphones mobiles fonctionnent sur l'île, avec une

couverture GSM dans la seule partie ouest de l'île (grâce à la proximité de Faial),

Navigation

Déclinaison magnétique

12°43'W (2000) diminuant de 9'E par an.

Courants de marée

Au flot, dans le chenal de Horta, ils portent au nord et peuvent atteindre 1,5 noeud. Dans le chenal Pico/São forge, ils portent à l'est, et peuvent atteindre jusqu'à 1 noeud. Au jusant, ils portent respectivement à l'ouest et au sud, aux mêmes vitesses. Des turbulences assez importantes peuvent se produire autour des caps lorsque vent et courant sont contraires.

Cartes

- SHOM : **7605 Archipel des Açores** — Groupe Central
Echelle : 300 000
- Amirauté britannique : 1956 (1 : 175 000)
- Portugaises : 43102 (1 : 300 000), 46201 (1 : 75 000)
- Américaines : 51061 (1 : 250 000)
- Imray-Iolaire : E1 (1 : 759 000)

Feux

- 2687.2 Brise-lames de Madalena 38°32'2N 28°32'W
Oc.R.3s11 m1 0M
Tour blanche avec trois bandes rouges 6 m
- 2688 Cais do Pico 38°31'7N 28°19'3W
Oc.R.6s3m6M Baraquement blanc sur mur 5 m
- 2689 Prainha 38°28'5N 28°12'W
Fl.R.4s14m7M 128° - vis - 287°
Colonne rouge avec bandes blanches 3 m
- 2689.4 Feux d'alignement de Santo Amaro
38°27'4N 28°10'W
Oc.R.6s6/8m7M
Perches rayées rouge et blanc 6 m
- 2690 Ponta da Ilha 38°24'8N 28°01'9W
Fl(3)15s28m24M 166° - vis - 070°
Tour carrée blanche et bâtiment, fanal rouge 19 m
Feu de secours 16 M
- 2690.02 Feux d'alignement de la cale de Manhenga
38°24'6N 28°02'2W **Fl.R.5s12/19m6M**
- Feu antérieur : perche métallique 2 m
- Feu postérieur : perche sur l'extrémité est de la maison
4 m, (les feux sont à 19 m l'un de l'autre).
- 2690.1 Feux d'alignement de la Calheta da Nesquim
38°24'2N 28°04'7W **Fl.R.5s13/17m7M**
- Feu antérieur : fanal rouge sur colonne blanche 1 m
- Feu postérieur : deux colonnes rouges 6 m, (feux à
30 m l'un de l'autre).
- 2690.15 Santa Cruz das Ribeiras 38°24'4N 28°11'3W
Oc.R.1.5s13m14M
fanal rouge sur perche 1 m
- 2690.4 Laies do Pico 38°23'9N 28°15'4W
Fl.G.5s6m3M
Perche blanche avec bandes vertes sur base blanche 5 m
- 2691 Ponta de São Mateus 38°25'4N 28°27'W
Fl.5s33m13M 284° - vis - 118°
Tour conique blanche tronquée 13 m
- 2691.4 Feux d'alignement de Puerto de Calhau au 122°
38°29'2N 28°32'2W **Oc.R.3s10/12m6M**
- Feu antérieur : perche avec fanal
- Feu postérieur : colonne sur maison

- 2684 Feux d'alignement de Areia Larga au 082°
38°31'6N 28°32'2W **so.R.4s10/12m7/6M**
- Feu antérieur : perche rayée rouge et blanche 4 m
- Feu postérieur : fanal rouge sur le pignon de la chapelle
4 m, (feux à 20 m l'un de l'autre).
Note : visibles uniquement lorsque le temps permet
l'approche.

Station radio côtière

- Pico 24h/24 (38°24'N 28°44'W, commandée à distance depuis São Miguel)
VHF : Canal 16, 24, 25, 26, 27

Approche

Pico est dominée par les 2 351 m du pic volcanique auquel elle doit son nom et qui se trouve au tiers environ de l'axe est/ouest de l'île. Des pics moins élevés forment une chaîne plus à l'est (à plus de 1 000 m). Par temps clair, Pico peut être vue à plus de 50 M et forme un arrière-plan spectaculaire à l'approche de Faial - une fois le volcan aperçu, il est presque impossible de manquer cette dernière. Cependant, le sommet est fréquemment caché par les nuages, même lorsque le ciel est clair par ailleurs.

Hormis les Ilhéus da Madalena et les rochers qui leur sont associés à près de 1 M au large à l'ouest du port de Madalena, il n'y a pas de dangers débordants sérieux. Une marge de sécurité à 0,5 M de la côte est suffisante.

Madalena se situe à moins de 5 M de Horta, de l'autre côté du chenal de Faial, et à près de 18 M de Velas sur São Jorge. Cais do Pico est à un peu plus de 10 M de cette dernière.

Ports et mouillages

MADALENA

38°32'1 N - 28°31'9W

Marées

Correction avec Ponta Delgada : + 3 min
- *Marnage moyen de vives eaux* : 1,20 m
- *Marnage moyen de morte-eau* : 0,50 m

Cartes

- Amirauté britannique : 1957 (1 : 37 500)
- Portugaises : 46403(plan), [184 (1 : 15 000), 182 (7 500)]
- Américaines : 51062 (1 : 50 000)

Feux

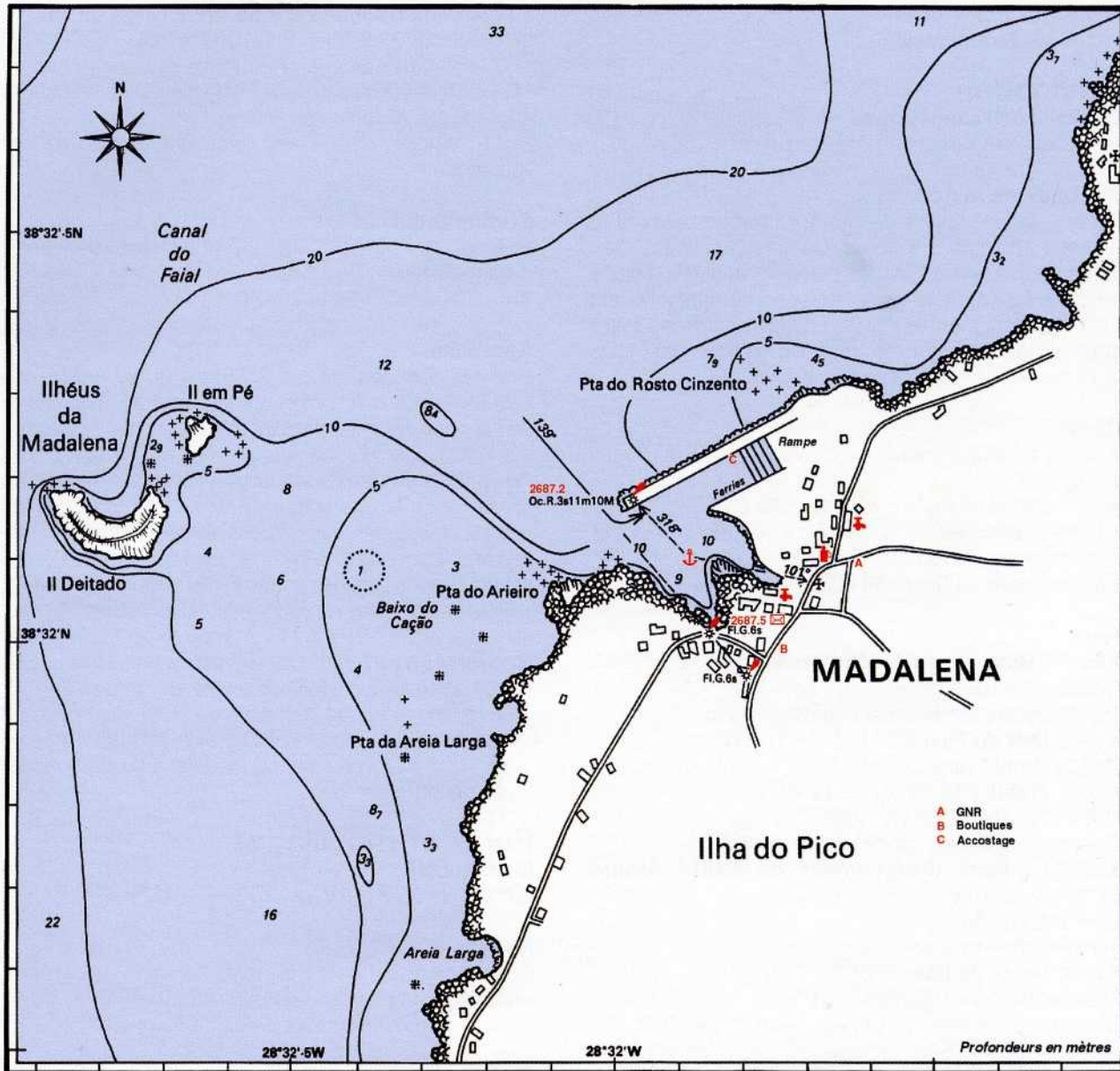
- 2687.2 Brise-lames 38°32'2N 28°32'W
Oc.R.3s11 m1 0M
Tour blanche avec trois bandes rouges 6 m
- 2687.5 Feux d'alignement au 139° 38°32'N 28°31'9W
Fl.G.6s15/20m5M
Perches blanches avec bandes rouges 8 m, (feux à 150 m l'un de l'autre).

Radio du port

• Autorité portuaire : *Policiamadalena* : VHF Canal 16, 11 (09h00-12h00, 14h00-17h00 heure locale, du lundi au vendredi).

Zone maritime portuaire

Un cercle d'un rayon de 1 M, centré sur le feu ^{2687.2} au bout du môle de Madalena - voir paragraphe Zone maritime portuaire, page 21.



Généralités

A l'origine simple baie ouverte, la construction en 1987 d'un long brise-lames, a transformé Madalena en un petit port agréable, protégé du nord-ouest au sud-ouest par l'est, mais où toute houle de quadrant ouest entrera. Malgré tout, la plupart des plaisanciers continuent de laisser leur voilier à Horta et viennent visiter Pico en ferry. En plus du bus, l'île peut être parcourue en taxi ou en voiture de location. Se renseigner auprès de l'office du tourisme de Horta. La découverte avec masque et tuba des fonds du port est particulièrement agréable. Il y a une petite piscine d'eau de mer au milieu des rochers à la Ponta do Arieiro depuis laquelle un sentier part au sud, jusqu'à Areia Larga, où de petits bateaux de pêche sont acrobatiquement mis à l'eau. Par vent de sud, on peut sentir les effluves malodorants de la conserverie de poissons.

Approche

• *De jour*: l'approche se fait en passant au nord ou au sud des Ilhéus da Madalena. Dans ce dernier cas, ils doivent être longés de près sur bâbord afin de parer le

Baixo do Cação au large de la Ponta do Arieiro, jusqu'à ce que l'extrémité du brise-lames soit relevée au 85°. L'approche par le nord ou le nord-ouest est franche. Les feux d'alignement¹³⁹ sont au 139°, mais il ne faut plus les suivre une fois passée l'extrémité du brise-lames.

• *De nuit*: le feu^{2687.2} du brise-lames peut être approché sur un cap compris entre 108° et 208°, mais il faut lui donner un large tour car ses fondations s'étendent bien au-delà de la position du feu. Les feux d'alignement¹³⁹ peuvent être utilisés pour parer l'extrémité du brise-lames, qui doit ensuite être contourné en le laissant à bâbord jusqu'à ce que son feu^{2687.2} se relève au 318°. En gardant ce feu comme relèvement arrière, faites route au 138° pour mouiller lorsque l'horloge de l'église (qui est éclairée) se relève entre 100° et 105°. Attention d'éviter les diverses bouées de corps-morts dont certaines traînent des lignes éparses.

Mouillage

Mouiller dans la partie sud du port par 9-10 m sur fond de sable, avec le feu¹³⁹ du brise-lames et l'église relevés respectivement au 318° et 98°. Il est essentiel de laisser



Port de Madalena vu depuis l'est. En arrière-plan les Ilhéus Deitado (île couchée) et em Pé (île debout) puis Faial.

© Peter Price

claire la route du ferry qui vient accoster, particulièrement la nuit. L'annexe peut être laissée aux marches du vieux port au pied de l'église. Le mouillage est gratuit.

Accostage

Par mer très calme, les bateaux de plaisance peuvent parfois aller à quai dans l'angle nord-est du port, mais l'endroit est bruyant, poussiéreux et sujet aux considérables remous causés par les ferries. Une autorisation doit être demandée à la capitania, à l'arrivée.

Formalités

Si vous arrivez de Horta, il ne vous semblera pas nécessaire de faire de formalités - le nombre important de ferries doit y être pour quelque chose. Cependant, les documents habituels doivent être présentés au bureau de la guarda nacional republicana ou GNR (autrefois nommée guarda fiscal situé derrière l'église.

Equipements/services

Madalena est à peine plus grande qu'un village et est donc relativement peu équipée pour les voiliers.

- **Chantier naval:** situé au début du brise-lames, avec un slip de carénage pour des bateaux relativement grands.
- **Eau:** robinet au marché aux poissons.
- **Carburant :** avec des jerrycans à la station-service, à environ 1 km sur la route de Cais do Pico.
- **Bouteilles de gaz:** échanges de bouteilles de Camping Gaz habituellement possibles, mais pas de recharge.
- **Banques:** en ville.
- **Magasins/approvisionnement :** un bon supermarché sur la route au nord du vieux port et plusieurs petites épiceries vendant les produits de base dont l'excellent fromage de Pico. Les boutiques de souvenirs proposent un choix étonnamment large, dont les belles poteries des Açores et différents articles en os de baleine.
- **Cafés, restaurants et hôtels :** un hôtel et plusieurs restaurants et cafés.

- **Services médicaux:** un petit hôpital juste à la sortie de la ville.

Communications

- **Bureau de poste:** avec téléphone.
- **Location de voitures:** trois compagnies de location de voitures.
- **Taxis:** plusieurs. Mais pour une longue course, comme par exemple le tour de l'île, il est préférable de réserver à l'avance.
- **Bus:** services quotidiens le long des côtes sud et nord de l'île.
- **Ferries:** liaisons régulières avec Horta.
- **Transports aériens :** vols inter-îles uniquement.

CAIS DO PICO (SAO ROQUE DO PICO)

38°31'7N - 28°19'2W

Cartes

- Portugaises : 47501 (1 : 7 500), [180 (1 : 5 000)]

Feux

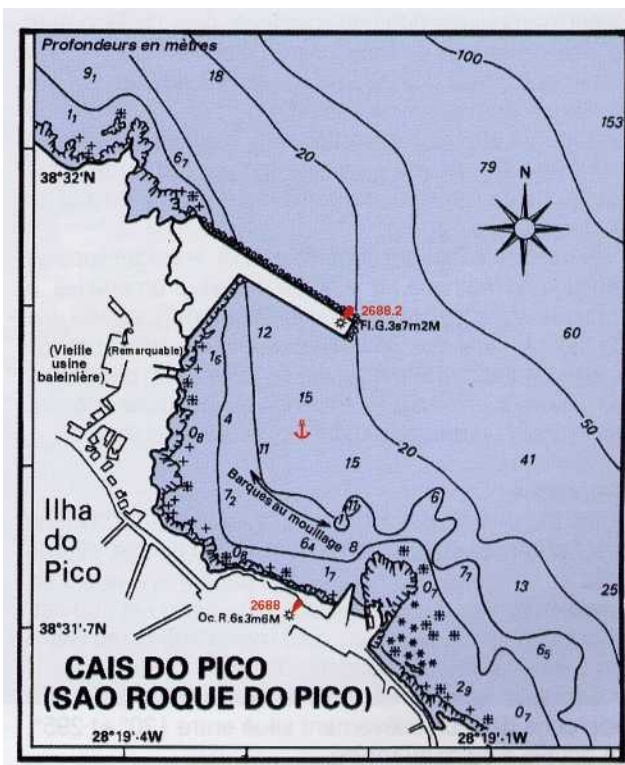
- 2688 Cals do Pico 38°31'7N 28°19'3W
Oc.R.6s3m6M Baraquement blanc sur mur 5 m
- 2688.2 Extrémité du môle 38°31'9N 28°19'2W
Fl.G.3s7m2M 120° - vis - 030°
Tour blanche avec bandes vertes 4 m

Radio du port

- **Autorité portuaire :** *Delegmarroque* VHF Canal 16, 11 (09h00-12h00, 14h00-17h00, heure locale, du lundi au vendredi).

Zone maritime portuaire

Un cercle d'un rayon de 1,5 M, centré sur le feu 2688.2 de l'extrémité du môle de Cais do Pico - voir paragraphe Zone maritime portuaire, page 21.





Cais do Pico depuis le nord-est. Le sommet du Pico Alto est caché par les nuages.

Généralités

Jusqu'à quelques dizaines d'années, Cais do Pico était le site de la plus grande usine baleinière de l'île. Au début des années 1980, un brise-lames de 200 m a été construit, donnant ainsi à l'île un port en eau profonde ainsi qu'un terminal de conteneurs, mais qui ne semble pas être très utilisé. Le port ne fait pas partie des plus jolis ports de l'archipel, mais il est bien abrité du sud au nord-ouest par l'ouest.

La vue sur le Pico est superbe et d'ici, le volcan apparaît presque symétrique. Il y a de belles promenades à effectuer dans les collines derrière le village. La vieille ville de São Roque do Pico, avec quelques constructions intéressantes du 18ème siècle, se trouve à un peu moins de 2 km au sud-est. L'ancienne usine baleinière est maintenant un musée, ouvert en semaine seulement.

Approche

e De jour : directe. La colonne rayée verte et blanche sur l'extrémité du brise-lames est visible de loin, avec la ville en arrière plan. Il n'y a aucun danger en venant du large, mais lors d'une approche par l'est ou le sud-est, il faut donner un large tour, d'au moins 200 m, au Baixo do Cais et à ses rochers débordants.

e De nuit : le feu "m" à l'extrémité du môle peut être approché dans un relèvement situé entre 130° et 295°, et doublé à 50 m au moins.

Mouillage et corps-morts

Il est possible de mouiller n'importe où au milieu du port en évitant les bateaux de pêche sur corps-morts, et le trafic vers le brise-lames. Les profondeurs sont importantes -15 m ou plus - et le fond est rocheux, un crin est fortement conseillé. Il est aussi possible d'utiliser l'un des corps-morts des bateaux de pêche, mais leur solidité et leur fiabilité ne sont pas garanties. L'eau est généralement très claire.

Accostage

Il est possible d'accoster au début du brise-lames, où il y a au moins 5 m de fond, mais demandez l'autorisation à la *capitania*. Le ressac peut être un problème s'il y a la moindre houle d'est.

Formalités

La *capitania* peut venir jusqu'aux voiliers s'ils sont le long du quai. Sinon, il faut s'y présenter avec les documents habituels, ainsi qu'à la *Guardia nacional republicana (GNR)*. Cais do Pico a longtemps été un port officiel d'entrée. Si vous avez l'imprimé donné à Horta ou à Ponta Delgada, cela peut faciliter la procédure car ce document apporte des réponses à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter des difficultés de langage sans fin.

Equipements/services

- *Eau et carburant*: avec des jerrycans uniquement.
- *Banques*. en ville.
- *Magasins/approvisionnement* : petit supermarché à l'est de la ville.
- *Cafés et restaurants*: le long du front de mer.
- *Services médicaux*: hôpital à l'extérieur de la ville.

Communications

- *Bureau de poste*: avec téléphones.
- *Bus*. pour Madalena.

CALHETA DA NESQUIM

38°24'1N - 28°04'8W

Feux

- 2690.1 Feux d'alignement 38°24'2N 28°04'7W
Fl.R.5s13/17m7M

Feu antérieur: fanal rouge sur colonne blanche 1 m*Feu postérieur*: deux colonnes rouges 6 m (feux à 30 m l'un de l'autre)**Généralités**

Une jolie baie à 5 M à l'est de Santa Cruz cas Ribeiras, protégée de l'ouest au nord-est, qui fournit un

mouillage de jour intéressant par vents de nord établis. Une grande église blanche domine un mur quadrillé et le petit quai en pierre, avec en arrière-plan des terres en pente douce intensivement cultivées.

Approche

Il y a des rochers tout proches du promontoire bas à l'ouest. A part cela, l'approche initiale est franche. Il faut bénéficier d'une bonne lumière pour entrer dans la baie elle-même afin d'éviter les quelques rochers isolés, particulièrement dans la partie est.

Mouillage

Au sud ou au sud-est du petit quai à l'extérieur des rochers, ou plus à l'est dans la baie. Il y a des marches sur le quai.

Formalités

Calheta da Nesquim n'est pas un port d'entrée.

Equipements/services

Eau douce et provisions de base seulement.



Calheta da Nesquim vu depuis le sud-est. La grande église forme un excellent amer du large.

SANTA CRUZ DAS RIBEIRAS
38°24'3N - 28°11'2W

Carte

- Portugaise : 47501 (1 : 7 500)

Feux

- 2690.15 Brise-lames 38°24.3'N 28°10'9W

Fl.R.3s7m14M

Fanal rouge sur perche 1 m

Note: rapporté en juillet 1998 comme Oc.R.1,5s

Généralités

Petit port de pêche protégé du sud-ouest par un petit brise-lames, et de l'ouest au nord-est par des pentes abruptes cultivées en terrasses ou boisées.

L'un des premiers villages qui se soit installé sur Pico, Santa Cruz das Ribeiras est attrayant et bien entretenu, avec sa jolie église dominant l'ancienne cale sur laquelle des rangées de petits bateaux de pêche aux couleurs vives paraissent au soleil. Plusieurs baleinières restaurées, avec leur équipement complet, sont conservées dans un hangar à bateaux tout près.

Plusieurs petits producteurs locaux fabriquent le fromage traditionnel de Pico, similaire en goût et en texture à un vieux Cheddar. Fromage à pâte dure, il se conserve bien. Un bloc de 5 kg peut donner à un équipage de quoi mastiquer pour des semaines.

Approche

Sans problème, de quelque direction que ce soit, même si en arrivant par l'ouest, le brise-lames en béton gris sombre peut être difficile à identifier devant les rochers en arrière-plan, avant de pouvoir le relever au moins au 010°.

Mouillage

Juste à l'intérieur de l'extrémité du brise-lames dans 8-10 m, sur fond de roches et de pierres, et de sable un peu plus loin. Un orin est conseillé. Les fonds remontent rapidement en approchant l'extrémité de l'ancien quai. Il y a plusieurs escaliers.

Accostage

Les fonds sont importants sur la moitié extérieure du brise-lames, mais il n'est jamais certain qu'un grand



Santa Cruz das Ribeiras vu depuis les collines au nord-est. La côte derrière est une fajã typique provenant d'un écoulement de lave en fusion dans la mer.

© Dr John Lyle

bateau ne va pas venir s'y amarrer. Il y a du ressac presque en permanence.

Formalités

Santa Cruz das Ribeiras n'est pas un port d'entrée.

Equipements/services

- *Eau*: robinet et douche froide près de la cale.
- *Magasins/approvisionnement* : produits de base.
- *Cafés* : près du port.

Communications

- *Téléphone*.
- *Taxis* : disponibles, bien qu'il puisse être nécessaire de réserver par téléphone depuis Madalena.

LAJES DO PICO

38°23'9N - 28°15'4W

Carte

- Portugaises : 47501 (1 : 7 500), [181 (1 : 10 000)]

Feux

- 2690.4 Extrémité du môle 38°23'9N 28°15'4W

Fl.G.5s6m3M

Perche blanche avec bandes vertes sur base blanche 5 m

- 2690.6 Feux d'alignement au 085° 38°23'9N 28°15'2W

Oc.R.6s17/23m7M

Feu antérieur: mur blanc avec rayure verticale jaune à la base

Feu postérieur: fanal rouge sur amer blanc avec rayure verticale jaune 1 m

Important: pour information seulement - l'entrée est infranchissable pour la plupart des voiliers, même de jour.

Radio du port

e Autorité portuaire : *Delegmarlajes* VHF Canal 16, 11 109h00-12h00, 14h00-17h00, heure locale, du lundi au vendredi).

Généralités

Jadis, Lajes do Pico était la base de la flotte de baleinières de l'île qui s'abritait dans la *lagoa* (les bâtiments de l'usine sont à environ un kilomètre plus au nord). A l'intérieur, les fonds sont faibles, à peine plus d'un mètre. Les bateaux à tirant d'eau plus important doivent mouiller à l'extérieur. Ils ne sont alors protégés que du nord au sud-est.

Lajes fut le premier endroit colonisé et la première capitale de l'île. Il reste des traces de son importance passée, ses plus vieux monuments, dont les deux églises, et surtout la construction de l'impressionnante route à flanc de coteau qui s'élance au sud de la ville. Cependant, Lajes do Pico est surtout connu comme centre historique de la pêche à la baleine aux Açores et par le musée qui lui est consacré, dans la Casa dos Botes. On peut y admirer la *Santa Terezinha*, une baleinière de 10,75 m construite en 1928, entièrement armée avec harpons, lances et autres équipements, et une belle collection de gravures sur dents de baleine (*scrimshaws*) et d'articles en os. Le musée possède une bibliothèque qui s'étoffe constamment et mérite une visite, quoiqu'on pense de la chasse à la baleine. Une entreprise qui vous emmène observer baleines et dauphins a son bureau dans un bâtiment voisin.

Les meilleurs graveurs de *scrimshaws* des Açores se trouvent à Pico. Plusieurs possèdent de petits ateliers à Lajes où l'on peut acheter des souvenirs. Il est bon de rappeler qu'il est illégal d'importer des *scrimshaws* ou des articles en os de baleine dans de nombreux pays dont les USA, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les pays de l'UE (dont font partie les Açores).

Approche

L'approche par l'ouest est franche mais si vous arrivez par le sud, il faut donner un large tour d'au moins 600 m (à l'extérieur de la ligne des 20 m) aux bancs situés au large de la Ponta do Castelete et de la ville de Lajes, jusqu'à ce que l'extrémité nord du mur blanc remarquable du cimetière soit relevée au moins au 076°. On peut alors aller vers la côte jusqu'à ce que le feu³³⁹⁰⁴ au bout du môle s'aligne avec l'église paroissiale dans le 316° environ.

Mouillage

A l'intersection des deux axes décrits ci-dessus, sur fond de sable et de roches de 8-10 m. Un crin est conseillé. Il y a des marches sur le môle quelque 300 m plus loin et une petite jetée sur la plage de galets qui borde le mouillage.

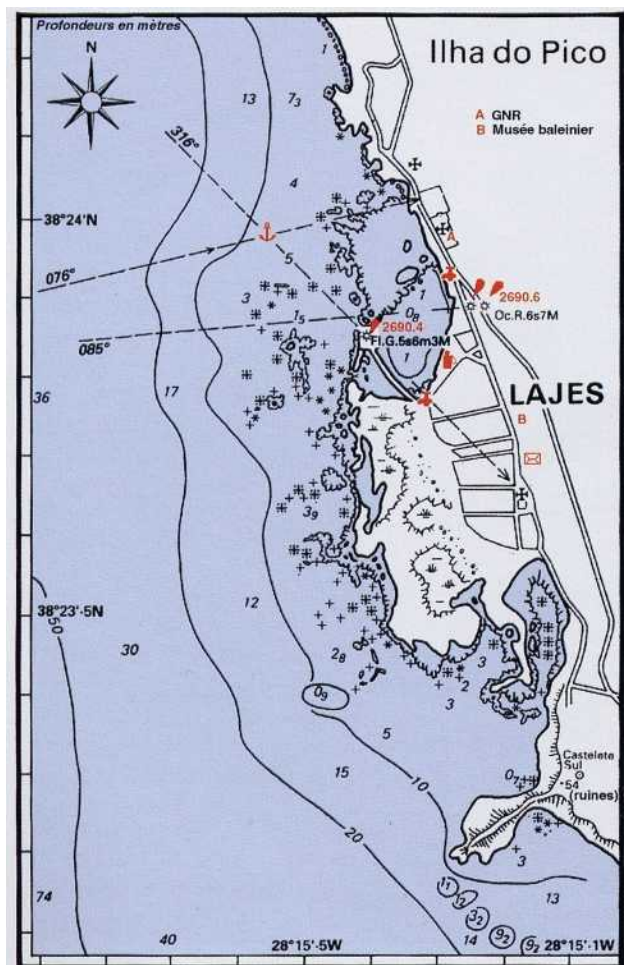


Voilier au mouillage devant Lajes do Pico vu depuis le nord - nord-ouest.



Une embarcation, sans doute du centre d'observation des baleines de la ville, rentre dans le port peu profond de Laies do Pico. On voit sur la droite la base du Pico Alto sur la droite. Les maisons aux toits rouges de São João sont au centre, avec la Ponta de São Mateus tout au fond.

O Peter Price



Accostage

Tout voilier possédant un tirant d'eau assez faible pour entrer dans le lagon peut tenter d'accoster le long du quai. L'approche diffère de celle décrite ci-dessus. Les feux d'alignement au 085° mènent entre les rochers extérieurs vers l'extrémité du môle mais ne peuvent pas être suivis directement jusque dans le lagon. La passe est étroite et compliquée. Il est fortement conseillé de l'explorer au préalable en annexe et de demander une aide locale si possible. Une fois à l'intérieur, la protection est excellente, mais un vent ou une houle d'ouest peut rendre tout départ impossible.

Formalités

Rendez visite à la *guarda nacional republicana (GNR)* si vous arrivez d'autre part que de Pico.

Equipements/services/services

- *Eau*: robinet au début du môle.
- *Carburant*: avec des jerrycans à une pompe près du début du môle.
- *Banques*: dans le village.
- *Magasins/approvisionnement*: peuvent fournir les besoins de base.
- *Cafés, restaurants et hôtels*: deux hôtels et plusieurs restaurants.
- *Services médicaux*: un petit hôpital.

Communications

- *Bureau de poste*: avec téléphones.
- *Taxis*: disponibles, bien qu'il puisse être nécessaire de réserver par téléphone depuis Madalena.
- *Bus*: pour Madalena et ailleurs.

5 • São Jorge

Entre 38°32'N - 38°45'N et 27°45'W - 28°19'W

Introduction

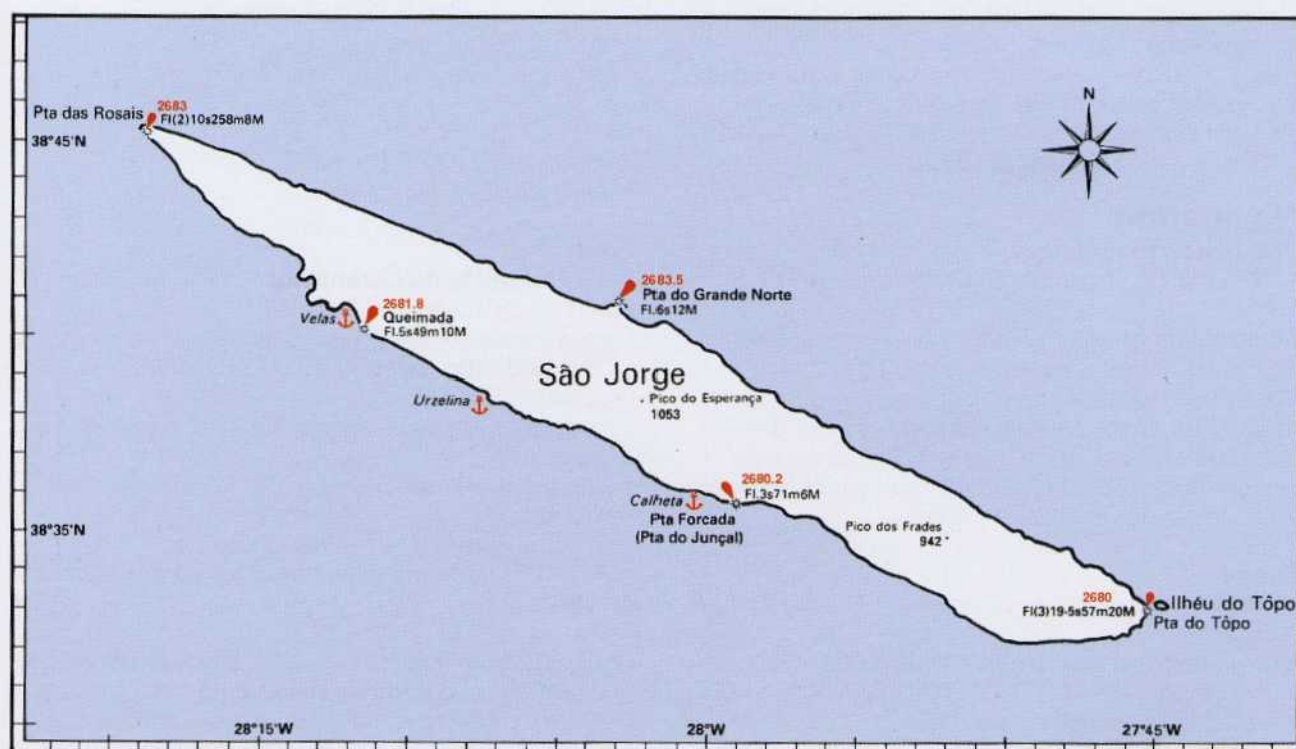
Selon les avis, São Jorge ressemble à une lame d'épée, à un cigare ou à un animal endormi. C'est une île longue et étroite, qui est exactement au centre du groupe central. Elle a la malchance d'être éclipsée par sa voisine Pico bien qu'elle soit elle-même une singularité géologique. Elle est longue de 54 km et large de seulement 7,5 km. Des falaises volcaniques abruptes constituent presque l'intégralité de ses côtes, coupées par endroits de coulées de lave basses qui se prolongent en mer. La majorité de ses 246 km² sont situés à plus de 300 m. Contrairement à Pico, São Jorge est une chaîne continue de pics volcaniques, basse au nord-ouest, culminant en son milieu au Pico do Esperança (1 066 m), puis perdant progressivement de la hauteur vers le sud-est où le Pico dos Frades (950 m) domine nettement ses voisins.

Vue de loin, São Jorge ressemble à la colonne vertébrale d'un brontosaurus endormi, mais cette impression d'île montagneuse n'est pas entièrement fondée. Les hautes terres, au-dessus de la côte escarpée et déchiquetée, forment un plateau vallonné parsemé de petits villages blancs nichés sur des collines arrondies. Ce paysage est difficile à imaginer depuis le pont d'un bateau. Des failles au cœur d'anciens volcans se dressent en plaques, comme extraites d'un livre de géologie, avec leurs successions de strates abruptes rouge brique, jaunes, ocre, vert olive et grises, chacune déployant des gammes de tons chauds et d'ombres. Des buissons de bruyère d'un vert éclatant (*Erica Azorica*) s'accrochent tant bien que mal dans chaque anfractuosité et d'étroites chutes d'eau se jettent dans

l'océan en contrebas. Il est rare de voir São Jorge sans son long nuage mince qui maintient l'île humide, même sans chutes de pluie importantes. La vigne pousse sur les pentes douces au sud, les orangers, les bananiers et les pruniers prospèrent et les milliers de figuiers produisent plus de fruits qu'il n'est possible d'en récolter.

Cependant la vraie richesse de São Jorge réside dans son haut plateau fertile sur lequel du bétail pâture depuis plus de cinq cents ans. Les premiers villages ont été construits sur les basses *fajãs* de lave le long de la côte sud. Les terres, en haut des falaises, furent progressivement défrichées et le bois ainsi dégagé vendu. Une petite partie de la forêt primaire survit toujours, formant la Réserve Forestière des Sete Fontes (les sept fontaines) près de Rosais, l'une des trois zones protégées de l'île. Les deux autres, fort différentes, sont le petit lagon de Caldeira de Santo Cristo dans la région de Ribeira Grande, et la basse Ilhéu do Topo au large de la pointe sud-est de São Jorge (jadis utilisée comme pâturage d'été, à présent réserve naturelle et sanctuaire de nidification des oiseaux de mer).

Une attitude aussi avant-gardiste peut surprendre mais il ne faut pas oublier que, depuis plusieurs dizaines d'années, l'élevage et les exploitations laitières ont adopté les méthodes les plus modernes des coopératives danoises. On trouve ainsi des troupeaux, impeccablement soignés, de Holstein, de Shorthorn et de Frisonnes. L'économie entière de l'île repose sur l'élevage, et les prairies fleuries des hauts plateaux de la *serra* ne sont que vastes pâturages, aux grands champs séparés par des murets de pierre bas ou par des haies d'hortensias, entourant des laiteries modernes qui collectent et traitent le lait de tout le district. Ce sont sans doute les immigrants flamands qui fabriquèrent les premiers le délicieux fromage légèrement piquant qui fait la réputation de l'île, en forme de gros ballons de football aplatis pesant jusqu'à 5 kg. Un morceau assez



gros fera un excellent souvenir (comestible) qui pourra attendre sans réfrigération qu'on le mange.

Il se peut aussi que ce soient les Flamands qui aient introduit les épaisses couvertures et dessus-de-lit typiques de São Jorge, tissés sur des métiers manuels à partir de laine écruée, aux motifs en relief caractéristiques, cousins éloignés des pulls irlandais d'Aran.

Un grand effort a été fait pour développer le tourisme. Il y a un petit aéroport assurant des liaisons entre les îles, mais la plupart des visiteurs continuent de prendre le ferry depuis Faial pour Vila das Velas, joliment dénommée « ville des bougies ». La plupart des arrivants sont des émigrants qui rentrent chez eux - la population a chuté d'un tiers au cours des 35 dernières années -, et qui ont peut-être toujours à l'esprit l'histoire de ce garçon pauvre qui devint un éleveur américain millionnaire et revint en bienfaiteur dans son île natale. Sa statue s'élève toujours sur la place principale de Velas.

Ce retour d'émigrants fortunés a entraîné un boom de la construction. De nombreuses maisons neuves ont été bâties à la lisière de la ville, aux premières loges pour jouir du panorama splendide sur Pico mais le gâchant pour ceux qui étaient déjà là. Vu du large, l'hôtel ultramoderne Estalagem das Velas semble incongru. Il serait plus à sa place dans une station balnéaire méditerranéenne, avec musique tonitruante et plages surpeuplées. Mais jusqu'ici, sur São Jorge, les plages de galets appartiennent toujours aux enfants rieurs et la musique que l'on peut entendre le dimanche soir est celle de l'orchestre local qui prend plaisir à donner son concert habituel dans les jardins publics. Rien ne semble avoir changé de mémoire d'homme.

Que vous séjourniez à terre ou sur l'eau, un tour de l'île en taxi vaut largement la faible dépense - prenez beaucoup de pellicules car les panoramas sont stupéfiants, même par rapport à la norme des Açores. Ne manquez pas d'aller à Manadas visiter Santa Barbara, une superbe église du XVIII^e siècle (demandez les clefs à la maison juste en haut de la colline).

Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international portugais 351, le code local de São Jorge 95. Les téléphones mobiles fonctionnent sur l'île, avec une couverture GSM depuis 1999.

Navigation

Déclinaison magnétique

12°27'W (2000) diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Au flot, les courants de marée portent généralement à l'est, et à l'ouest au jusant, et peuvent atteindre 1 nœud. Des contre-courants peuvent parfois s'établir près de la côte sud de l'île. Des turbulences peuvent se produire autour de la Ponta de Rosais et de la Ponta do Topo, en cas de vent contre marée.

Cartes

- SHOM : 7605 Archipel des Açores - Groupe Central (1 : 300 000)
- Amirauté britannique : 1956 (1 : 175 000)
- Portugaises : 43102 (1 : 300 000), 46201 (1 : 75 000)
- Américaines : 51061 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : *EI* (1 : 759 000)

Feux

- 2683 Ponta de Rosais 38°45'2N 28°18'8W

FI(2)10s258m8M 320° - vis - 283°

Tour grise et bâtiments 27 m

- 2683.5 Ponta do Grande Norte

38°40'81N 28°03'1W FI.6s12M

Tour blanche avec bandes rouges 6 m

- 2680 Ponta do Topo 38°33'N 27°45'3W

FI(3)19.5s57m 20M 133° - vis - 033°

Tour ronde blanche et bâtiments 16 m

- 2680.2 Ponta Forcada (Ponta do Jungal)

38°35'7N 28°58'9W FI.3s71m6M

Colonne rouge avec bandes blanches 5 m

- 2681.8 Ponta da Queimada 38°40'N 28°11'6W

FI.5s49m10M Colonne blanche avec bandes rouges 5 m

Approche

Vue du nord ou du sud, São Jorge apparaît comme un plateau régulier, un peu découpé, presque entièrement bordé de falaises à pic. Mais si l'on arrive par l'est ou l'ouest, l'île paraît beaucoup plus petite et l'on ne distingue presque rien de son plateau. Lorsque l'on vient de Graciosa, les hauteurs de Pico sont souvent visibles par-delà São Jorge.

Il y a peu de dangers débordants et les fonds tombent à pic sauf autour des *fãjas* (coulées de lave finissant en mer) et aux deux extrémités de l'île où une marge d'un demi-mille doit être maintenue.

Vila das Velas se situe à 21,5 M de Horta, au 66°, et à 10,5 M de Cais do Pico, au 31'. 20 M seulement séparent la côte nord de São Jorge de Graciosa et de Terceira, mais la longueur de l'île elle-même accroît les distances.

Ports et mouillages

VILA DAS VELAS

38°40'8N - 28°12'3W

Marées

Correction avec Ponta Delgada : - 3 min

- *Marnage moyen de vives eaux* : 1,30 m

- *Marnage moyen de morte-eau* : 0,50 m

Cartes

- Portugaises : 47501 (1 : 7 500), [178 (1 : 5 000)]
- Imray-lolaire : *EI* (1 : 7 400)

Feux

- 2682.5 Ermida do Livramento

38°40'9N 28°13'W Oc. R.6s49m7M

Fanal sur petite chapelle grise 8 m

- 2682 Ponta das Velas 38°40'9N 28°12'2W

Oc.G.3s25m7M

Tour à losanges rouges et fanal sur perche rayée jaune et noire 7 m

- 2682.2 **Brise-lames** 38°40'7N 28°12'2W

FI.R.5s15m7M

Tour blanche avec trois bandes rouges 6 m

- 2682.4 Feux de mouillage pour les cargos alignés au 304°

Feu antérieur : 38°40'7N 28°12'5W

Iso.R.5s12m6M Perche rouge avec bande blanche 9 m

Feu postérieur : **Ermida do Livramento**, voir plus haut.

Important : ces feux indiquent le mouillage au large pour les cargos, et ne sont PAS des feux d'alignement.



La ville et le brise-lames de Vila das Velas vus du nord-est. Les rochers derrière le port affluent clairement.

O David Lomax

Radio du port

- Autorité portuaire : *Delegmarvelas* VHF Canal 16, 11 09h00-12h00, 14h00-17h00, heure locale, du lundi au vendredi)

Généralités

Jolie baie, protégée de l'ouest par la ville de Velas et son quai récemment prolongé, et du nord au sud-est par l'est par des falaises de 200 m. Il y a de la place pour plus d'une douzaine de voiliers dans de bonnes conditions météo, mais si le vent vire au sud ou au sud-ouest, le mouillage peut rapidement devenir inconfortable voire intenable.

Un grand nombre de constructions neuves dans Vila cas Velas et ses alentours menacent d'étouffer la vieille ville, mais la superbe vue sur Pico est un attrait bien compréhensible. Un haut mur de pierre, datant de l'époque des pirates, entoure le port, sa porte baroque du XVIIIe est unique aux Açores. Les autres centres d'intérêt sont l'église paroissiale du XVIIe dont l'habituel édifice noir et blanc est surmonté d'un dôme presque oriental, et l'imposant hôtel de ville du 18ème avec ses colonnes en basalte torsadées, qui fait face à des jardins publics magnifiquement entretenus. Une course en taxi, bon marché, vous conduira au *miradouro* (point de vue) sur les falaises qui dominent le port, et qu'il est bon de descendre à pied pour apprécier pleinement le panorama qui change sans cesse. Environ une heure après le coucher du soleil, les centaines de puffins de Cory, qui nichent sur ces falaises, commencent à

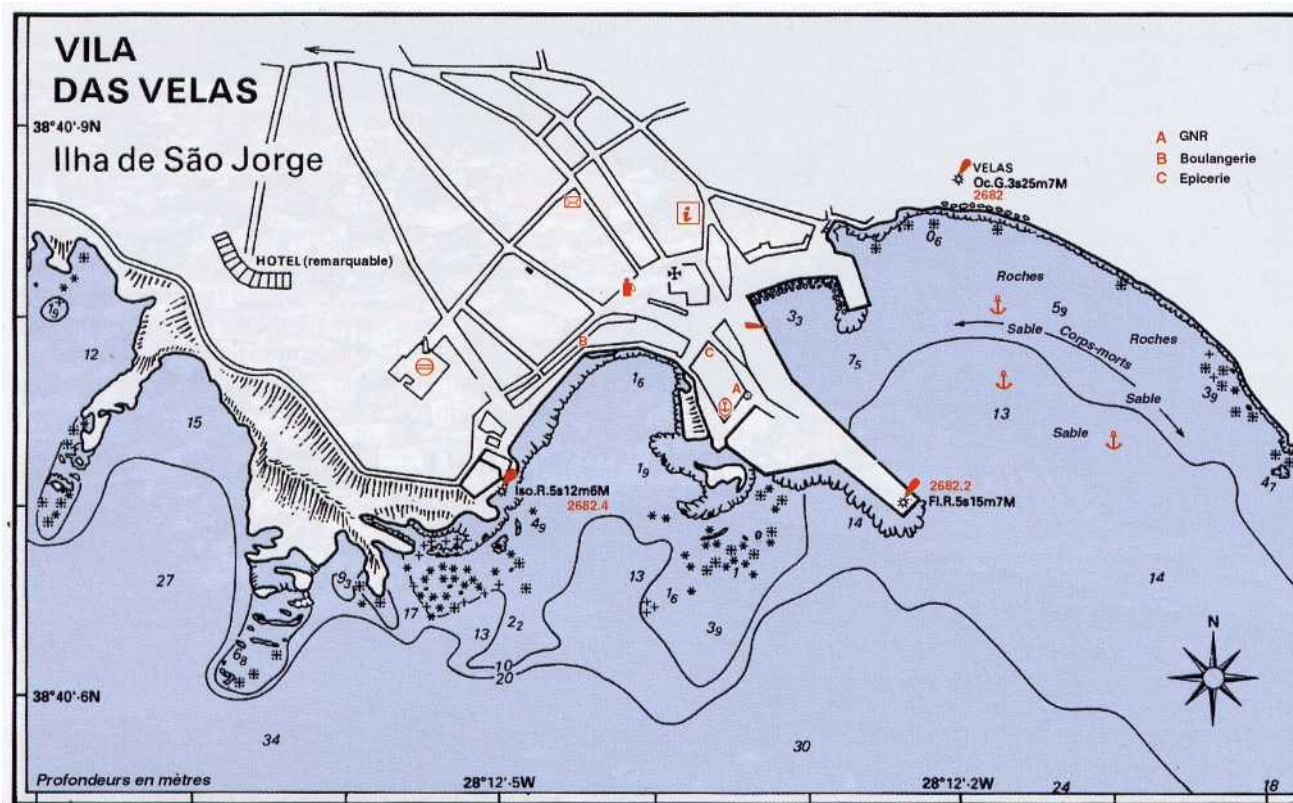
tournoyer au-dessus du mouillage en poussant leur cri particulier « ah-ki-ki-ki », très bref mais très puissant. Au bout de quelques heures, ces cris diminuent mais on peut encore en entendre de temps à autre pendant la nuit. Par temps de houle, allez vous promener le long du front de mer, à l'ouest de l'hôtel Estalagem das Velas, pour observer l'explosion du ressac dans le « trou du souffleur » de l'arche de lave.

Une régates entre Horta et Velas, aller-retour, a lieu tous les ans lors d'un week-end début juillet. La régates elle-même est informelle, mais l'hospitalité mémorable et les festivités organisées en parallèle comportent une course de taureaux sur le quai (sans risque pour le taureau), une dégustation de plats régionaux, des tours de l'île en autocar, des danses et des chants des Açores ainsi qu'un feu d'artifice impressionnant. Si vous êtes dans la région à cette époque de l'année, ne manquez surtout pas la régates de Velas.

Approche

- *De jour* : en venant de l'ouest, laissez la côte à 400 m jusqu'à ce que le feu" de Velas situé à terre soit bien dégagé du bout du môle (approximativement au 0°). En venant de l'est, il n'y a pas d'autre danger que les rochers bordant la côte de la Ponta Queimada.

- *De nuit* : l'approche peut être négociée lorsque le feu" de Velas est bien dégagé du feu" du bout du môle. Donner un large tour à l'extrémité du brise-lames car des rochers débordent sa base.



Mouillage et corps-morts

Il y a quelques années, une rangée de corps-morts munis de bouées en plastique rose a été posée par dix mètres de fond au nord-est du quai. Bien que prévus initialement pour les voiliers de passage, la plupart sont maintenant occupés par des barques ou des bateaux de pêche. Les bouées sont amarrées à leur propre bloc de béton et sont surmontées d'un grand anneau en métal (certaines ont aussi une estrope en cordage). Les locaux ne considèrent pas ces corps-morts comme fiables - si on les utilise, il vaut mieux aussi utiliser son ancre par précaution. Ces mouillages peuvent s'avérer utiles, de manière temporaire, lors d'une arrivée de nuit par exemple. Leur utilisation est gratuite.

Pour ceux qui se méfient des corps-morts inconnus, il faut mouiller à l'extérieur de ces bouées, car il n'y a plus de place pour mouiller entre elles et la falaise, à cause de la mise en place de corps-morts locaux. Le fond de sable fait place à des roches aux alentours de la ligne de sonde des 8 m. Il y a des échelles et des marches au début du brise-lames et sur le petit quai intérieur où l'on peut laisser l'annexe à l'eau avec une longue amarre.

Accostage

Habituellement, les bateaux de plaisance ne sont pas les bienvenus le long du brise-lames où accostent en permanence les bateaux de pêche et les ferries. Cependant les fonds y sont importants et il peut être possible de s'y amarrer brièvement, par mer calme seulement. Une exception est faite pendant la régata d'Horta mentionnée précédemment, où il est courant de voir des rangées de six voire huit bateaux à couple, si le temps le permet. Ne pas s'approcher du petit quai intérieur dont les environs sont malsains.

Formalités

Rendre visite à la *Guardia nacional republicana* ou GNR (auparavant *guardia fiscaq* et à la *capitania* situées dans le bâtiment en face de l'arcade. Si vous avez l'imprimé donné à Horta ou à Ponta Delgada, cela peut faciliter la procédure car il apporte des réponses à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter des difficultés de langage sans fin.

Equipements/services

- **Eau** : au robinet sur le côté gauche de l'arcade. En 1998, un deuxième robinet devait être installé sur le côté opposé.
- **Carburant** : avec des jerrycans à la station-service près de l'église.
- **Banques** : plusieurs banques, l'une au moins équipée pour les cartes de crédit.
- **Magasins/approvisionnement** : plusieurs supermarchés, l'un au sommet de la ville à la jonction des rues qui longent le Jardim da Republica. Boulangerie, etc.
- **Cafés, restaurants et hôtels** : en ville.
- **Services médicaux** : petit hôpital.

Communications

- **Bureau de poste**
- **Téléphone** : nombreuses cabines ainsi qu'au bureau de poste.
- **Location de voitures** : Almeida Azevedo V' 412410, Fax: 412301.
- **Taxis** : stationnés sur la place de l'église. Un tour de l'île est fortement conseillé.
- **Bus** : desservent la côte sud et d'autres destinations, mais les horaires ont la réputation d'être fantaisistes.
- **Ferries** : service régulier pour Horta.
- **Transports aériens** : vols inter-îles à partir du petit aéroport juste à l'est de Vila cas Velas.

URZELINA

38°38'7N - 28°07'8W

Feux

- 2681.5 Urzelina 38°38'6N 28°07'7W
Fl.R.6s9m6M Deux perches sur mur blanc 4 m

Généralités

Petite baie située entre Velas et Calheta, protégée du nord-ouest au sud-est par le nord, mais bordée de nombreux rochers. Mouillage de jour sympathique avec une eau très claire.

Il y a plusieurs moulins à vent en bois sur la pointe peu élevée à l'ouest, couverte de vignobles. Une grande grotte marine, qu'il est possible d'explorer en annexe, se trouve juste à l'est du mouillage. A terre, le vieux clocher est l'unique vestige ayant survécu à l'éruption du Pico da Esperança en 1808 (le reste du village fut enseveli sous la lave et les cendres).

Approche et mouillage

D'où que l'on vienne, il faut laisser la côte à 400 m, et ne se diriger vers le centre de la baie que lorsqu'elle est entièrement ouverte. Mouiller au sud ou au sud-est du petit quai dans environ 10 m d'eau, sur fond de roche et de sable. Le quai a des marches et une rampe.

Formalités

Urzelina n'est pas un port d'entrée.

Equipements/services

Une petite épicerie et une boulangerie approvisionnent le camping voisin.

CALHETA

38°36'1N - 28°00'6W

Cartes

- Portugaises : 47501 (1 : 7 500), [177 (1 : 5 000)]

Feux

- 2681 Calheta 38°36'1 N 28°00'6W
Oc. R.3s17m7M

Fanal rouge et structure avec, en arrière, un mur rayé de bandes horizontales rouges et jaunes.

- 2681.2 Quai 38°36'N 28°00'6W
Fl.R.3s9m10M

Tour blanche avec deux bandes rouges 6 m

Généralités

Petite baie rocheuse abritée par de hautes falaises du nord-ouest à l'est par le nord, qui n'autorise un mouillage de nuit que par beau temps bien établi seulement. Le petit quai ne protège en rien le mouillage.

La Ba(a da Calheta, pourtant jolie, est quelque peu gâchée par la conserverie de poissons en ruines, située juste sous le feu principal. Les pentes boisées en terrasses en arrière-plan sont très belles et semblent être un havre pour beaucoup d'oiseaux chanteurs. La petite ville ne présente que peu d'intérêt architectural, mais il y a une jolie vue sur l'anse et le chenal de Pico depuis la croix remarquable que l'on peut atteindre après une courte montée par un vieux chemin pavé entre de hauts murs de blocs de lave.

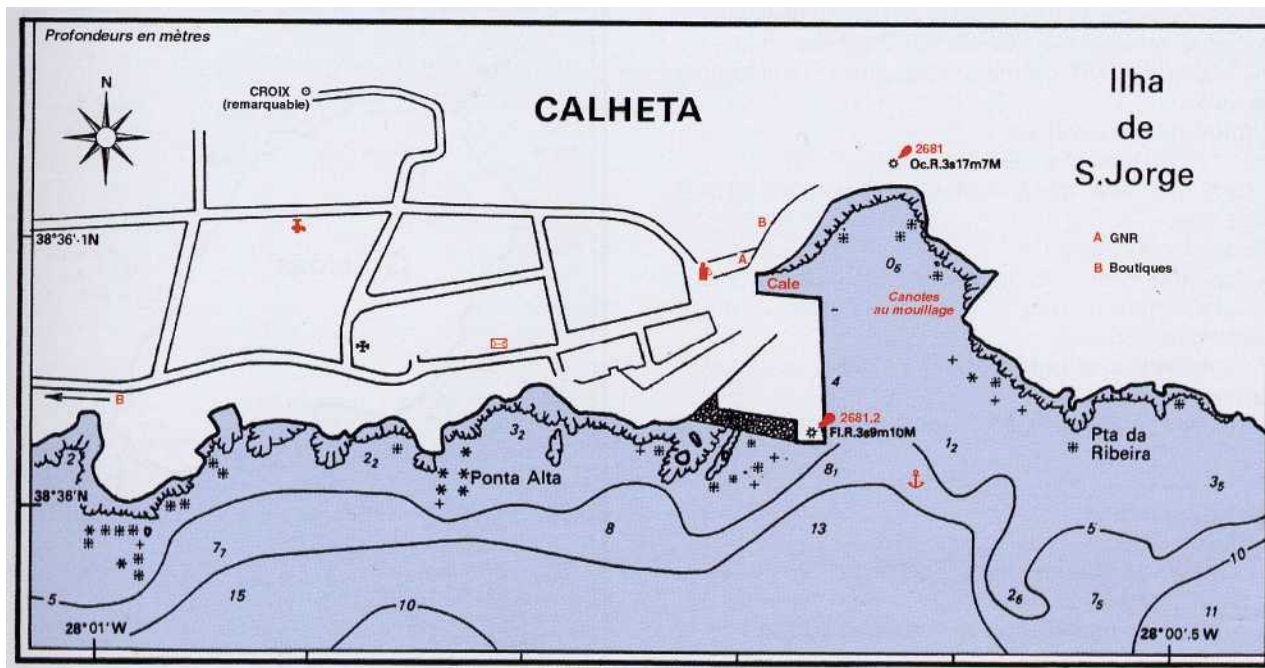
Approche

De chaque côté, la côte est claire à 200 m du rivage, mais des rochers bordent l'entrée même de la baie. N'y pénétrer que lorsque l'extrémité du quai se relève entre 300° et 0°.

Mouillage

Les fonds remontent abruptement de 15 m à 5 m, mais on peut trouver environ 10m d'eau sur du sable et des blocs de pierre, au sud-est du quai. Il y a des marches pour accoster en annexe à l'intérieur.

Dans des conditions bien établies, et avec une autorisation locale, il peut être possible de se mettre le long du quai mais en ayant inspecté les lieux au préalable avec l'annexe car des tempêtes ont créé quelques dommages au début des années 1990 et des blocs sous-marins ont pu bouger.





Le petit quai de Baía da Calheta. Le village est bien entretenu mais la conserverie en ruine tout à droite nuit quelque peu au paysage. Le mur rouge et jaune derrière le feu apparaît clairement.

O Michael Pococks



Vue vers le sud et le quai de Calheta depuis le phare sur la colline.

O Peter Price

6 • Graciosa

Entre 39°00'N - 39°06'N et 27°56'W - 28°04'W

Introduction

Graciosa est l'île la plus septentrionale et la plus isolée du groupe central. C'est une petite île ovale de 13 km de long sur 7 km de large avec une surface de 62 km² - seule Corvo est plus petite. C'est aussi l'île la moins montagneuse des Açores. Le Alto do Sul, sur les bords du cratère, et le Pico Timão, au centre de l'île, culminent tous les deux à 400 m alors que le Pico do Facho atteint simplement 350 m. Elle ne possède donc pas la beauté de Flores ou de Pico, même si ses basses collines arrondies recouvertes de forêts et de grands champs réguliers, séparées par de larges vallées fertiles, sont réellement « gracieuses ». A une époque, la densité de population de l'île arrivait en deuxième position après celle de São Miguel,

L'île est clairement visible de Terceira, et la tradition veut que les premiers colons portugais partirent de là et débarquèrent à Carapacho sur la côte sud, probablement en mai 1450. L'île fut tout de suite prospère, Santa Cruz reçut sa charte de ville en 1485 et Vila da Praia, soixante ans plus tard. Les immigrants du Portugal et des Flandres, durs à l'ouvrage, cultivèrent le blé, l'orge, et la vigne sur les *biscuitos* (champs de lave) et exportèrent vin et brandy de haute qualité. Aujourd'hui, presque rien n'a changé : le maïs a remplacé le blé et l'élevage est devenu une part importante de l'économie, mais le « Blanc de Graciosa » est toujours réputé comme l'un des meilleurs vins des Açores. Avec la diminution de la population (12 000 habitants au début du XXe siècle, réduite de moitié au début des années 1980), beaucoup de petits champs et de cultures en terrasses sont aujourd'hui laissés à l'abandon.

Jusqu'à très récemment, le mode de vie ancestral et intemporel de Graciosa se ressentait encore : un grand nombre de chevaux, d'ânes, voire parfois de vaches étaient toujours utilisés pour les transports quotidiens.

Formalités

Il est nécessaire de rendre visite au bureau de la *guarda nacional republicana (GNR)*, en haut de quelques marches de pierre, même si vous arrivez directement de Velas.

Equipements/services

- **Eau** : d'un robinet en ville.
- **Carburant** : avec des jerrycans, à des pompes en haut de la cale.
- **Banque** : au village.
- **Approvisionnement** : limité. La plus grande épicerie est sur le front de mer, à l'ouest de l'église. Il y a une boulangerie plus loin.
- **Cafés, restaurants et hôtels** : un hôtel et plusieurs restaurants et cafés.
- **Services médicaux** : petit hôpital à la sortie ouest de la ville.

Communications

- **Bureau de poste** : avec téléphones.
- **Location de voitures** : chez Calhetense 'Ir 416468.
- **Taxis** : disponibles.
- **Bus** : liaison quotidienne vers Velas et ailleurs.



En se promenant dans la campagne à la fin des années 1980, le visiteur pouvait réaliser que le carburant essentiel alimentant le « trafic » était l'herbe - ce qui paraît logique sur une île où elle pousse en abondance alors que chaque goutte d'essence doit être importée. Dix ans plus tard, les quelque 5 000 habitants possédaient quelque 2 500 véhicules motorisés, et moins de 10 % des moyens de transport possédaient des sabots... Malgré cela, il y avait toujours plus d'abreuvoirs que de stations-service sur l'île et seulement un anneau sur la plupart des portes ou un simple trou dans une pierre en saillie pour résoudre les problèmes de parking.

Bien qu'il n'y ait que peu de sources et que l'eau douce ait toujours été rare, presque toute cette île fertile est ou a été cultivée. L'air marin humide et des puits creusés jusqu'à 60 m de profondeur s'allient pour garder, à basse altitude, les champs verdoyants, mais des murs de pierre ont remplacé les haies d'hortensias, trop grandes consommatrices d'eau, et délimitent maintenant les pâturages situés sur les collines arides. Des multitudes de tamaris bordent les routes côtières sablonneuses et il résulte de tout cela que, vue du large, l'île apparaît plus brune que ses soeurs. Des moulins à vent parsèment le paysage. Un seul est encore en état de marche, les autres, aux robustes fûts de pierre, sont souvent reconvertis en granges ou en maisons. Chaque île des Açores a son propre style de moulins à vent. Ceux de Graciosa sont surmontés d'un dôme pointu en bois, ce qui les fait ressembler à des oignons géants auxquels on aurait accroché des voiles tendues sur des croisillons de bois. Une longue perche permet d'orienter la partie supérieure avec les ailes face au vent. Étonnement, ces constructions pourtant typiquement hollandaises ne datent pas de l'arrivée des premiers colons flamands, mais n'ont été introduites qu'au début du XIX^e siècle, lorsque les moulins à grains nécessitant de l'eau ou un animal n'ont plus été autorisés. L'océan autour de Graciosa semble presque aussi productif que son sol et un bon nombre de grands bateaux de pêche sont basés à Praia. La côte rocheuse, au sud, jusqu'à l'Ilhéu de Baixo, est l'endroit favori pour la pêche à la ligne à partir de petites embarcations.

Le tourisme n'est pas encore une industrie sur Graciosa. Il n'y a que trois hôtels sur toute l'île ainsi que quelques chambres chez l'habitant. Les touristes sont traités poliment et les offres d'assistance ou d'information sont proférées avec un fort accent américain ou canadien. Après enquête, il apparaît que l'autochtone si serviable est lui-même en train de revisiter son île après l'avoir quittée dans sa jeunesse pour s'en aller faire fortune dans le Nouveau Monde. Le choc culturel doit être extrême.

Le prince Albert de Monaco fut l'un des premiers plaisanciers à faire escale à Graciosa en 1879. Il mena plusieurs expéditions hydrographiques dans les eaux des Açores sur son bateau l'Hirondelle. Comme beaucoup de visiteurs ultérieurs, il fut intrigué par le Furna do Enxofre (des sources sulfureuses), un phénomène géologique rare qui se trouve dans le cratère au sud-ouest de l'île. Il y a cent ans, on ne pouvait rejoindre le cratère qu'après une montée très raide suivie d'une descente à l'intérieur encore plus abrupte. Aujourd'hui, le visiteur passe dans un tunnel pour émerger près du fond du magnifique cratère sur une

route qui serpente parmi des pins et des eucalyptus jusqu'au fond du vieux volcan, à quelque trois cents mètres au-dessous de la crête. Plusieurs failles sombres balafrent le sol. Dans l'une d'elles se trouve une porte close qui donne accès à un escalier de pierre en spirale descendant à 75 m dans la roche pour atterrir devant l'entrée d'une immense caverne. La grotte, probablement formée par un affaissement de la lave, est énorme - 150 m sur 100 m et plus de 20 m de haut-et renferme un lac large de 130 m et d'une profondeur d'au moins 15 m. Un petit canot à rame est mis avec prévenance à la disposition des visiteurs. Plusieurs fumerolles émettent une forte odeur et le soufre s'est condensé en motifs jaunâtres sur les parois aux alentours. Il y a aussi des chaudrons de boue chaude et bouillonnante, bien que le lac soit froid.

Un habitant de l'île (qui parle un peu anglais), occupe à la fois le poste de gardien et de guide. Dès fin juin, il est sur place de 11 h à 16 h, du lundi au samedi inclus. Il y a un petit droit d'entrée à régler pour visiter la caverne qu'il est préférable de voir vers midi lorsque les rayons du soleil descendent par l'étroit boyau pour illuminer l'entrée de la grotte, même si elle est à présent équipée d'un éclairage électrique. Après la visite, il est possible de pique-niquer dans l'agréable endroit aménagé en haut des marches. Il est souvent possible d'apercevoir, planant au-dessus du cratère, des faucons et des buses - « açôres » en portugais - qui ont donné leur nom à l'archipel.

Sur la côte sud, près de l'Ilhéu de Baixo, se trouve la petite station thermale de Carapacho, dont les sources minérales souterraines doivent être associées à celles du Furna. Un établissement de bains a été construit sur une terrasse naturelle surplombant la mer, d'où jaillit l'eau chaude jaunâtre - un anachronisme au XX^e siècle, comme il y en a tant à Graciosa.

Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international portugais 351, le code de Graciosa : 95. Les téléphones mobiles et GSM fonctionnent sur l'île.

Navigation

Déclinaison magnétique

1 2°27'W (2000) diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Les courants de marées portent au nord-est au flot, et au sud-ouest au jusant, à une vitesse excédant rarement un noaud.

Cartes

- SHOM : 7605 Archipel des Açores - Groupe Central 1 : 300 000
- Amirauté britannique : 1956 (1 : 175 000)
- Portugaises : 43102 (1 : 300 000), 46404 (1 : 50 000), [113 (1 : 50 000)]
- Américaines : 51061 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : EI (1 : 759 000)

Feux

- 2676 Ponta da Barca 39°05'6N 28°03'W
Fl.7s70m20M

29° - vis - 31 °, 35° - vis - 251 °, 267° - vis - 287°

Tour ronde blanche avec bandes noires, et bâtiment 23 m

- 2670 Ponta da Restinga (Carapacho) 39°00'8N 27°57'4W
Fl(2)10s190m15M 165° - vis - 98°

Tour ronde blanche et bâtiment 14 m

Approche

Bien que Graciosa soit l'île la moins montagneuse de tout l'archipel, elle est souvent visible depuis 40 M au large, ou plus. Ses trois pics majeurs (qui forment un triangle grossier) donnent alors l'impression de former au moins deux îles séparées, et ceci, quel que soit l'endroit d'où on l'observe. La côte est essentiellement formée de hautes falaises bordées de rochers à terre. Rester à une distance de 0,5 M du rivage suffit à éviter tous les dangers autres que les deux îlots Ilhéu da Praia et Ilhéu de Baixo. Il y a une passe en eau profonde de plus de 0,5 M de large entre l'Ilhéu da Praia et Graciosa, aux caps 329°/149°, parallèle à l'orientation de la côte. Un passage large de 650 m permet de passer entre l'Ilhéu de Baixo et Graciosa. Les plus grandes profondeurs se situent aux deux tiers environ du passage vers l'îlot. Si vous passez au large de l'un ou l'autre îlot, conservez une marge de 0,5 M. Le Baixa do Pesqueiro Longo, avec 5 m de fond, se situe entre 1/2 et 3/4 de mille au large de la côte nord de Graciosa et doit être évité dès que la mer se forme.

Graciosa est à un peu plus de 23 M de Ponta de Rosais sur São Jorge, au 49°, et à 30 M de Ponta da Serreta sur Terceira, au 299°.

Ports et mouillages

VILA DA PRAIA

39°031 N - 27°58'2W

Marées

Correction avec Ponta Delgada : +1 min

- *Marnage moyen de vive-eau* : 1,3 m

- *Marnage moyen de morte-eau* : 0,6 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 1957 (1 : 12 500)
- Portugaises : 46404 (plan), [113 (1 : 5 000)]
- Imray-lolaire : EI (1 : 10 400)

Feux

- **2672.5 Brise-lames** 39°03'2N 27°58'W

Fl.G.3s15m9M

Tour blanche tronquée avec bandes vertes 4 m

Note : du large, le secteur 231 0 - 264° est masqué par l'Ilhéu da Praia

Zone maritime portuaire

Rectangle s'étendant sur 2,5 M depuis le feu^{2672.5} du brise-lames de Vila da Praia — voir paragraphe « zone maritime portuaire », page 21.

Généralités

A l'origine, Vila da Praia était une baie exposée mais un brise-lames a été construit au début des années 1980 et protège la rade du sud au nord-est par l'ouest. Toutefois, une houle de nord ou de sud peut courir le long de la côte et rendre le mouillage rouleur. Dans ce cas, il peut valoir la peine de mouiller une ancre arrière pour maintenir l'étrave face à la houle.

Avant que le brise-lames ne soit construit, Vila da Praia était un petit village de pêcheurs isolé et l'est resté encore, en de nombreux points. C'est l'un des ports les moins développés de tous les ports des Açores avec très peu de boutiques et de restaurants et de ce fait, ce n'est pas le meilleur point d'atterrissage sur les îles, en comparaison de ses voisines.

Hormis quelques moulins à vent pittoresques au nord de la ville, un vieux port et une cale vraiment minuscules, Vila da Praia n'est pas attrayante au sens conventionnel du terme. Mais ses maisons blanches à terrasses aux toits de tuiles roses du front de mer, rappellent un passé plus prospère. Ses principaux charmes sont son absence totale de sophistication et la gentillesse de ses habitants - il est très rare de croiser quelqu'un dans la rue sans échanger un sourire accompagné d'un *bom dia* (bonjour) ou *bom tarde* (bon après-midi).

En été, les rues, les murs et les trottoirs sont recouverts d'algues, heureusement inodores, qui après séchage, sont exportées à des fins médicales et cosmétiques. Il est probable qu'elles sont ramassées avant les fêtes, car l'un d'entre eux consiste en un lâché de taureaux à travers les rues de la ville, protégées de palissades pour l'occasion : *la tourada da corda*. Plus de détails sur ce loisir favori des açoréens sont donnés dans l'introduction à Terceira.



Le brise-lames et le mouillage de Vila Praia, photographiés depuis la colline de Senhora da Sauce au sud-ouest.

© David Lomax

La campagne alentour est aussi totalement intacte avec de superbes points du haut de la petite colline de Senhora da Saúde, au sud-est de la ville que l'on rejoint après une petite balade de deux heures entre des champs de maïs et des prés où pâturent des bovins noirs et blancs. Le fascinant Furna do Exofre (voir introduction, page 61) occasionne une courte course en taxi ou une agréable promenade - la majorité des plaisanciers montent probablement en taxi et redescendent à pied.

Une autre excursion intéressante consiste à rejoindre l'Ilhéu da Praia, à 0,5 M au large, mais seulement par mer plate et avec un hors-bord fiable. Il y a un petit point de débarquement en béton avec des marches à mi-chemin entre la maison et la pointe sud de l'île. Malheureusement, les fonds alentour sont entièrement rocheux et il n'est donc pas conseillé de mouiller pour partir explorer l'îlot. Praia, elle, comporte une bonne plage de sable bordée de pierres volcaniques, et une eau très claire.

Bien qu'il ait été question depuis plus d'une dizaine d'années de la construction d'un deuxième brise-lames pour assurer une protection des vents de sud-est, les travaux n'ont pas encore commencé.

Approche

• *De jour* : Vila da Praia est juste en face du petit îlot Ilhéu da Praia, long de 500 m et haut de 51 m. En approchant par l'est, on peut le laisser indifféremment sur bâbord ou sur tribord mais à plus de 300 m de distance. En venant du sud, par l'Ilhéu do Baixo, il faut faire attention à éviter le Baixa dos Remedios au sud du port. La colonne rayée blanche et vert pomme au bout du brise-lames, peut être difficile à distinguer des champs cultivés en arrière-plan, mais les maisons blanches du front de mer sont bien visibles.

• *De nuit* : le feu "" du brise-lames peut être approché en toute sécurité depuis le nord ou le nord-est entre 339° et 40°, ou depuis le sud-est ou le sud entre 92° et 298°, et arrondi à environ 50 m. L'extrémité intérieure du brise-lames est habituellement bien éclairée par des projecteurs orange - ne cherchez pas à vous approcher de la partie non éclairée de cette jetée. Il y a un certain nombre de corps-morts pour petites embarcations (rarement occupés), au centre du port.

Mouillage

De grandes zones de sable alternent avec de petites zones rocheuses et l'eau étant très claire, il est préférable de mouiller de jour afin de s'assurer d'une bonne tenue. En cas d'arrivée de nuit, un mouillage sûr peut être trouvé par fonds de 10 m bien que ceux de 5-7 m, plus près du rivage, assurent une meilleure protection. Les corps-morts sont réservés aux petites embarcations locales et ne doivent pas être utilisés.

Accostage

Il y a de bonnes profondeurs le long du brise-lames jusqu'à 30 m du rivage. Lors d'une arrivée de nuit, le plus simple est de prendre n'importe quel emplacement vide. Cependant, le mur est haut et n'a que deux échelles. De plus, il peut y avoir jusqu'à six chalutiers ainsi que le ferry inter-îles qui peuvent avoir besoin d'espace pour décharger. Ainsi, ne pas quittez pas votre bateau sans vous être assuré qu'il ne gêne pas. L'accostage le long du brise-lames est gratuit.

Formalités

Rendre visite à la *Guardia nacional republicana* ou GNR (précédemment connue sous le nom de *guarda fiscal*) face au vieux port de pêche - apparemment les seuls officiels du village. Si vous avez l'imprimé donné à Horta ou à Ponta Delgada, cela peut faciliter la procédure. Il apporte des réponses à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter des difficultés de langage sans fin.

Equipements/services

• *Eau* : un robinet, dans le vieux port de pêche, pratique pour remplir des bidons (vérifier d'abord la qualité de l'eau, en juillet 2000 elle avait un goût désagréable) ou se laver les pieds. Prises d'eau pour cargos sous des trappes sur le brise-lames où il doit être possible, avec une aide locale, de brancher un tuyau de dimension appropriée.

• *Douches* : toilettes propres et douches (eau froide) pour les vacanciers sur la plage, en front de mer près de l'arcade (gratuit).

• *Carburant* : avec des jerrycans à la station-service juste à la sortie du village.

• *Banques* : il n'y a toujours pas de banque à Vila da Praia.

• *Magasins/approvisionnement* : deux petites épiceries. Pas de boulangerie au village, mais une livraison de pain vers 10 h. Pour des courses plus importantes, il faut aller à Santa Cruz.

• *Cafés, restaurants* : oui, mais pas d'hôtel.

• *Services médicaux* : hôpital à Santa Cruz.

Communications

• *Bureau de poste* : avec téléphones.

• *Location de voitures* : deux compagnies à Santa Cruz.

• *Taxis* : une visite au cratère, ou mieux, de toute l'île est particulièrement recommandée.

• *Bus* : pour Santa Cruz (une voiture peut proposer de vous prendre avant que le bus n'apparaisse).

• *Ferries* : cargos inter îles pouvant également prendre des passagers.

• *Transports aériens* : petit aéroport juste à la sortie de Santa Cruz.

SANTA CRUZ

39°05'3N - 28°00'5W

Cartes

• Portugaises : 46404 (plan), [113 (1 : 5 000)]

• Etats-Unis : 51062 (1 : 50 000 et 1 : 10 000)

Feux

• **2674 Santa Cruz** 39°05'3N 28°00'6W

LFl.R.4s13m6M Baraquement rouge sur pilotis 6 m

Important : pour information seulement — totalement inapproprié pour une entrée de nuit.

Radio du port

Autorité du port : Delegrmargracionosa VHF Canal 16, 11 (9h 12h, 14h-17h, heure locale, du lundi au vendredi).

Zone maritime portuaire

Rectangle s'étendant sur 2 M depuis le feu "" de Santa Cruz — voir paragraphe « zone maritime portuaire », page 21.

Généralités

Petit port traditionnel ouvert au nord et à l'est, presque tout le temps sujet à la houle, qui est à réserver pour une escale de jour et par temps exceptionnellement calme. La plupart des plaisanciers préféreront laisser leur bateau à Vila da Praia, puis venir par la route.

La jolie ville rose et blanche s'étend autour de deux étangs - prévus à l'origine pour abreuver les animaux - et d'un vaste square bordé d'arbres, ce qui donne ainsi à Santa Cruz un petit air méditerranéen. Une partie de la matriz (église paroissiale) date du XVI^e siècle et, l'autre du XVIII^e siècle, comme la plupart des maisons environnantes bien typiques avec leurs balcons en fer forgé.

La construction de l'aéroport et du brise-lames de Praia a entraîné le déclin de Santa Cruz. Le petit port pittoresque voit aujourd'hui ses quatre minuscules quais désertés à l'exception de quelques petites embarcations de pêche ou d'un voilier intrépide. Même l'industrie baleinière appartient au passé. Une route escarpée grimpe en lacets jusqu'aux 130 m du Monte d'Ajuda derrière la ville où trois petites chapelles sont perchées sur la crête du cratère miniature qui abrite l'arène pour les taureaux de l'île. Jusqu'à peu, s'y tenait

aussi un poste permanent d'observation des baleines. Comme toujours aux Açores, il y a de superbes points de vue.

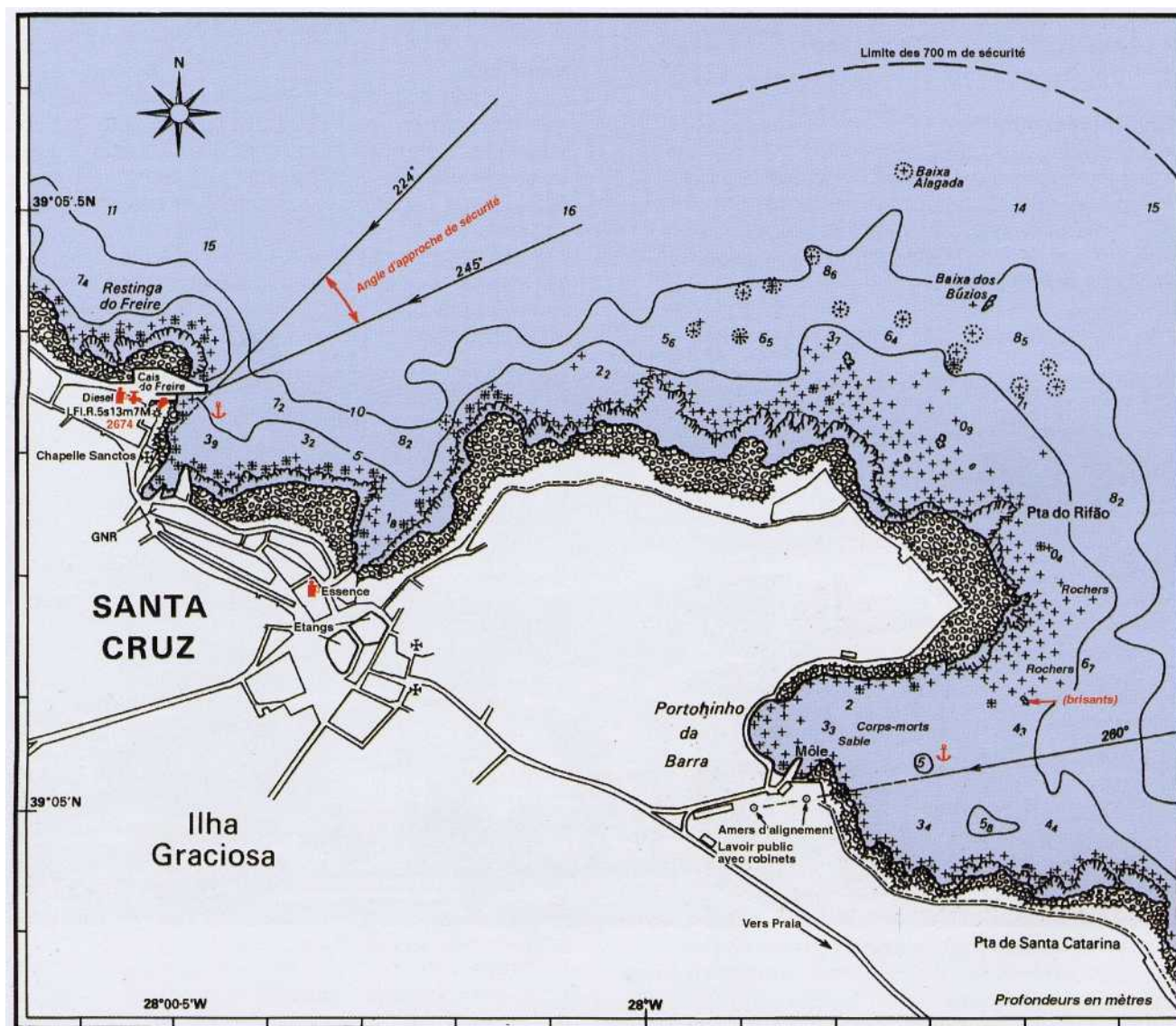
Approche

Depuis le sud et l'est, rester à 700 m du rivage permet de parer tous les dangers dont le Baixa Algada et ses brisants. Le Cais do Feire (qui n'est pas remarquable depuis la mer) peut être approché sur un cap n'excédant pas 245°. Depuis l'ouest ou le nord, il vaut mieux éviter le Baixa do Pesqueiro (à 5 m de fond), et il suffit de rester à 400 m pour éviter tous les autres dangers.

Les dangereux rochers du Restiga do Freire, au nord du Cais do Feire, seront parés en approchant ce dernier et en le relevant dans le 224° minimum, et lorsque la petite chapelle Santos apparaît juste après le bout du môle. Impraticable en approche de nuit.

Mouillage

Dans 7-10 m d'eau, au sud-est du bout du môle. Les fonds sont très rocailleux, la tenue médiocre, et un orin est indispensable.



Accostage

Il devrait être possible de s'amarrer le long du Cais do Freire près de son extrémité extérieure par temps très calme, mais les fonds remontent vite près des marches.

Des bateaux ont mouillé en « araignée » au sud du quai avec une amarre frappée dessus, d'autres aux rochers et l'ancre au sud-est, mais cela bloque l'accès à la grue manuelle utilisée pour hisser ou mettre à l'eau les petites embarcations de pêche. De plus, la manœuvre est impossible en présence de la moindre houle.

Formalités

La *guardia nacional republicana (GNR)* est située en face du vieux Porto da Calheta. La *capitania* est fermée depuis longtemps.

Equipements/services

- *Eau et gazole* : avec des jerricans au bout du Cais do Freire.
- *Essence* : avec des jerricans à la station-service en ville.
- *Banques* : avec distributeurs de billets.
- *Magasins/approvisionnement* : deux supermarchés ainsi qu'une boulangerie. L'usine de fromages de l'île permet de goûter les produits locaux puis de les acheter.
- *Cafés, restaurants et hôtels* : un hôtel, deux maisons d'hôtes et plusieurs cafés et restaurants.
- *Services médicaux* : un petit hôpital.

Communications

- *Bureau de poste* : avec téléphones.
- *Location de voitures* : deux compagnies en ville.
- *Taxis* : en général, un ou deux au centre ville.
- *Bus* : liaisons avec Vila da Praia et ailleurs.
- *Transports aériens* : petit aéroport pour liaisons inter îles, à l'ouest de Santa Cruz

PORTINHO DA BARRA

39°05'N - 27°59'8W

Généralités

Petite baie peu profonde, à l'extrême nord-ouest de Graciosa, protégée du sud-est au nord-est par l'ouest, mais sensible à toute houle de nord qui peut y entrer. Mouillage de jour uniquement et avec une bonne lumière à l'aplomb.

Située à peine à dix minutes à pied de Santa Cruz, elle peut servir de base pour l'approvisionnement, mais le bateau ne doit jamais y être laissé seul. Baignade protégée dans une eau tiède où il y a pleinement à voir avec masque et tuba.

Approche

Depuis le sud, rester à 400 m de la côte permet de parer tous les dangers. Depuis le nord ou le nord-ouest, rester à environ 700 m, permet d'éviter le Baixa Algada. Deux bons amers, le premier, en avant, à mi-chemin entre deux bâtiments gris, le second, en arrière, parmi les arbres. Ils doivent être alignés au 260°. L'alignement peut être suivi jusqu'à environ deux cents mètres du rivage lorsqu'on peut alors infléchir la route au 315°. Pour partir, cap au 80°, en gardant l'alignement d'entrée comme alignement arrière.

Mouillage

Bien qu'une zone de sable en forme de croissant s'étende par 3 m de fond entre le coin du vieux fort et le bâtiment isolé sur le rivage nord, elle ne recouvre que si superficiellement la roche qu'elle ne permet pas une bonne tenue. De plus, elle est largement encombrée de corps-morts.

Un corps-mort, qui remonte à l'époque de la chasse à la baleine, avec anneau en ferraille et lesté de pierres, peut être préconisé par les locaux. Mais, le métal est vieux et acéré. En cas d'utilisation d'une aussière, il faut



Santa Cruz, la capitale de Graciosa, photographiée depuis le Monte d Ajuda au sud-est. La ville est attrayante mais le port n'est pas recommandé aux voiliers.

© Peter Price

en vérifier fréquemment le ragage. Débarquement en annexe sur le quai de pierre.

Formalités

Portinho da Barra n'est pas un port d'entrée. Il est nécessaire pour les effectuer d'aller à Santa Cruz.

Equipements/services/services

Aucun, si ce n'est de l'eau au lavoir public sur la route principale.

FOLGA

39°01'1 N - 28°00'1W

Cartes

• Portugaises : 46404 (plan), [113 (1 : 5 000)]

Feux

• 2677 Folga 39°01'5N 27°58'1 W

LFI.5s30m4M Colonne sur baraquement blanc 5m

Important: Pour information seulement - inapproprié pour une entrée de nuit.

Zone maritime portuaire

Rectangle s'étendant sur 1,5 M depuis le feu"" de Folga -voir le paragraphe « zone maritime portuaire », page 21.

Généralités

Profonde baie rocailleuse située sur la côte sud-ouest de Graciosa et qui fut régulièrement un port d'escale pour le bateau à vapeur qui venait de Terceira, elle peut éventuellement fournir une éventuelle protection du nord-ouest au sud-est par le nord-est. Uniquement appropriée pour un mouillage de jour, dans de bonnes conditions météorologiques, mais toujours sujette à la houle et où le bateau ne doit pas être laissé sans surveillance.

Hormis l'habituel paysage rural, Folga présente peu d'intérêt. Les vagues se brisent sur la plage de galets, même par temps très calme. Il est difficile d'imaginer comment le bateau à vapeur pouvait décharger passagers et marchandises sans incidents. Il vaut mieux y aller par la route.

Approche

Facilement identifiable par son village et ses moulins à vent situés sur les pentes en arrière-plan. Une fois cela reconnu, l'approche est pratiquement directe et le feu"" peut être approché sur un cap situé entre 353° et 95°.

Mouillage

Au sud-est du feu dans 10 à 15 m d'eau sur fond de roches. Un orin est une sage précaution. Il y a un petit point de débarquement en pierre avec des marches, mais il est impossible d'y accoster avec le bateau.

Formalités

Folga n'est pas un port d'entrée.

Equipements/services/services

Rien à proximité du lieu de débarquement, mais il y a des magasins avec les produits de base au village de Folga.

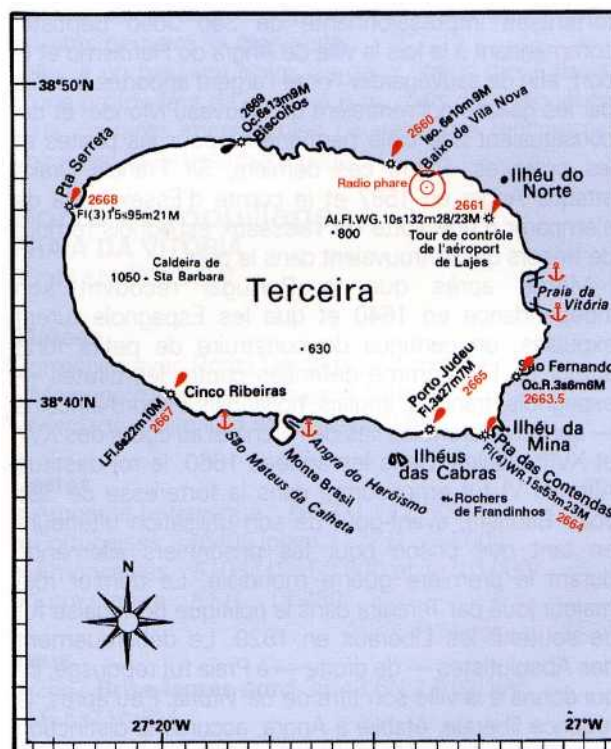
7 • Terceira

Entre 38°38'N - 38°48'N et 27°02'W - 27°23'W

Introduction

Terceira - dont le nom même signifie « troisième » - fut effectivement la troisième île de l'archipel à être découverte. Elle est aussi la troisième île, par la taille, du groupe des Açores avec approximativement 30 km de long sur 18 km de large pour une surface d'un peu moins de 400 km². Son extrémité ouest comporte un pic volcanique élevé, la Caldeira de Santa Barbara, d'une hauteur de 1050 m. C'est un grand cratère profond - le plus vaste des Açores - avec un plateau en contrebas bordé de prairies plus à l'est. De hautes falaises et des baies rocailleuses composent la plus grande partie de la côte. La dernière éruption volcanique importante eut lieu en 1761 et la lave s'est répandue vers le nord en direction du village de Biscoitos. Cependant, les tremblements de terre ont toujours été un problème périodique et ont provoqué de sévères destructions en 1641, en 1841 et, dernièrement, en 1980, en touchant particulièrement la capitale, Angra do Heroísmo.

Mention est faite de Terceira pour la première fois en 1450. Peu après, l'île fut colonisée par des immigrants des Pays-Bas dont on peut toujours voir les descendants aux cheveux clairs. Les premiers villages furent construits dans le sud-est de l'île et les églises paroissiales de Praia da Vitória et de São Sebastião datent du XVe siècle. Angra do Heroísmo connut une croissance de la population et une prospérité rapide liées à l'avantage que présente son mouillage naturel, devenant ainsi pendant des siècles la plus importante ville des Açores et la capitale de l'archipel jusqu'en 1832. C'est depuis Angra do Heroísmo que Martin Homem et João de Cortez-Real partirent pour découvrir Terre-Neuve,





La « tourada da corda » (corrida de la corde) est populaire dans toutes les Açores, et particulièrement sur les îles du groupe central. Les animaux ne sont pas blessés. Cet homme ne semble pas particulièrement inquiet.

© Dr John Lytle

Barcelos le Groenland, et João Fernandez le Labrador comme pilote de la flotte anglaise qui était conduite par John Cabot pour découvrir puis explorer ce territoire.

En 1499, Vasco de Gama s'y arrêta brièvement pour y enterrer son frère en revenant des Indes. Ce n'est que très récemment que le port de Angra do Heroísmo a été supplanté par celui de Praia da Vitória. Au cours du 16^{ème} siècle, Angra do Heroísmo continua de croître et reçut en 1534 le statut de ville, et d'évêché - attribué par le pape Paul III. En 1580, lorsque le Portugal fut dominé par l'Espagne, Terceira devint le dernier grand centre de résistance. Les Espagnols furent repoussés sur la plage de Praia en 1581 lorsque les locaux, manquant d'armes appropriées, firent dévaler leurs propres troupeaux sauvages en bas des collines contre les envahisseurs. Mais l'île finit par tomber en 1583. Philippe II d'Espagne fit rapidement construire la forteresse impressionnante de São João Baptista, commandant à la fois la ville de Angra do Heroísmo et le port, afin de sauvegarder l'or et l'argent apportés sur l'île par les galions qui rentraient du Nouveau Monde, et qui constituaient une cible permanente pour les pirates et les corsaires. Parmi ces derniers, Sir Francis Drake attaqua Angra en 1587 et le comte d'Essex tenta de s'emparer d'une flotte de vaisseaux espagnols remplis de trésors qui se trouvaient dans le port.

Même après que le Portugal recouvrit son indépendance en 1640 et que les Espagnols furent expulsés, on continua de construire de petits forts autour de l'île comme défenses contre les pirates - espagnols, français, anglais, hollandais et nord-africains - qui harcelèrent les îles de l'archipel au cours des XVI^{ème} et XVII^{ème} siècles. Dans les années 1660, le roi destitué Alfonso VI fut emprisonné dans la forteresse de São João Baptista, avant-goût de son utilisation ultérieure en tant que prison pour les prisonniers allemands durant la première guerre mondiale. Le dernier rôle majeur joué par Terceira dans la politique portugaise fut de soutenir les Libéraux en 1829. Le débarquement des Absolutistes-de droite -à Praia fut repoussé, ce qui donna à la ville son titre de da Vitória. Peu après, la régence libérale, établie à Angra, accorda la distinction honorifique de do *Heroísmo* à la ville.

Le déclin du port d'Angra fut en partie compensé par la construction à Lajes par la RAF, en 1943, du premier aéroport important des Açores. Une partie fut louée aux USA en 1947 lorsque l'aéroport de Santa Maria fut rendu aux Portugais. Il y a ainsi de nombreux militaires américains sur l'île. Cet aéroport sert à la fois d'important terrain d'aviation pour l'OTAN, de quartier général pour le Commandement de l'armée de l'Air aux Açores et d'aéroport civil pour Terceira.

Bien que Terceira, avec une population d'environ 90 000 personnes, soit sans doute l'île la plus densément peuplée de l'archipel, elle donne de loin — particulièrement de la mer — une impression de grands espaces. Le sud et l'est ont été défrichés depuis longtemps pour l'agriculture. Les pentes en altitude sont restées sans clôture et à l'état de pâturage jusqu'au XVIII^{ème} siècle, époque à laquelle des murets furent élevés sur ordre du gouvernement - et promptement détruits par les locaux. Il en résulte de vastes champs réguliers contrastant totalement avec les petits champs éparpillés ici et là sur les autres îles. L'élevage est aussi plus important et les chevaux et les ânes constituent toujours une forme répandue de moyen de transport.

Plus au nord et à l'ouest, la forêt primaire de pins, de lauriers et d'eucalyptus survit. La lande et les broussailles poussent sur les pentes en altitude qui sont souvent cachées par de la brume ou des nuages bas, même quand le temps peut être agréablement ensoleillé et chaud au niveau de la mer. De ce fait, la majorité des villages sont situés près de la côte. Ils se caractérisent par des maisons basses blanchies à la chaux, comportant des cheminées singulières en triangle avec des briques manquantes près de leur sommet pour assurer le tirage. Particulièrement autour d'Angra, les fenêtres à battants cèdent la place aux fenêtres à guillotine, souvent en trois parties qui se chevauchent. Les jardins des maisons, avec des roses et des chrysanthèmes se disputant l'espace avec des hibiscus et des bougainvilliers, sont une source évidente de fierté.

Sur la côte nord autour de Biscoitos, des vignes poussent dans de petits lopins de terre surmontés de murs de protection en blocs de lave. Même le sol paraît être essentiellement composé de pierres ponces. Il semble que ce soit de l'oxyde de fer dans les pierres qui donne au vin son parfum et sa saveur particuliers - un fumet que l'on apprend à aimer. Le musée du vin, situé dans une vieille ferme et exposant des outils, des documents, des photographies et même des ceps séchés, vaut le détour.

Il convient également de visiter les cavernes de Algar do Carvão, à environ 14 km au nord de Angra do Heroísmo, ainsi que les fumerolles environnantes de Furnas do Enxofre. Il fallut attendre les années 1960 pour que les cavernes soient entièrement explorées. Elles s'étendent au moins sur 100 m sous terre et, comme sur Graciosa, renferment un petit lac souterrain. Initialement, l'accès s'effectuait par un étroit boyau vertical, mais un tunnel fut creusé et l'électricité installée en 1996. Des marches et des galeries permettent au visiteur de se déplacer facilement bien que, depuis le tremblement de terre de 1980, il n'a plus été possible d'atteindre la partie extrême. Elles sont ouvertes tous les jours, de juin à septembre inclus, de 15h à 17h, en payant un faible droit d'entrée.

Partout sur Terceira, se voient des *Imperios do Espirito Santo* aux couleurs vives - littéralement « empires ou théâtres du saint esprit ». Ce sont de minuscules chapelles avec des fenêtres sur trois côtés, et souvent un balcon, où se trouvent exposés la couronne, la colombe et le sceptre en argent associés aux festivals de l'Espirito Santo qui ont lieu tout au long de l'été. L'autre divertissement typique des Açores est la *tourada da corda*, variante locale du combat de taureaux. Des taureaux sont lâchés dans les rues du village ce qui permet aux jeunes de l'endroit de montrer leur courage et leur hardiesse, encouragés par les spectateurs qui assistent au spectacle depuis des endroits protégés. Deux ou trois hommes contrôlent les mouvements du taureau au moyen d'une longue corde et bien qu'ils soient harcelés jusqu'à être à bout de force - des ombrelles de couleurs vives remplacent la cape - aucun taureau n'est jamais tué ni même sérieusement blessé. On pense que la *tourada da corda* remonte aux jours où, il y a plus de quatre cents ans, les envahisseurs espagnols ont été repoussés en mer depuis les plages de Praia da Vitória par les troupes.

Terceira est certainement une île qui peut être fière de son passé historique et c'est une véritable tragédie qu'autant d'anciennes constructions ont été si sévèrement endommagées par le tremblement de terre du Nouvel An 1980. Heureusement, la plupart des habitants fêtaient l'événement à l'extérieur et ont ainsi échappé aux dommages, mais les trois-quarts des bâtiments ont été touchés. Les dégâts sont actuellement presque tous réparés et l'économie est prospère, sans doute en partie grâce à la présence américaine sur l'île, même si celle-ci reste discrète. Il y a sans doute plus de gens qui parlent anglais (ou américain) que partout ailleurs dans l'archipel et plus de voitures modernes et rapides qui sillonnent les routes, même si elles ont à patienter derrière le vieil homme, assis de côté sur son âne, qui suit son troupeau de vaches sur un chemin de campagne pavé.

Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international portugais 351, le code local de Terceira 95. Les téléphones mobiles fonctionnent sur l'île. Il ne semble pas y avoir de couverture GSM.

Navigation

Déclinaison magnétique

1 2° 07'W (2000) diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Les courants de marées portent au nord ou à l'est au flot, et au sud ou à l'ouest au jusant, à une vitesse n'atteignant que rarement un nœud.

Cartes

- SHOM : 7605 Archipel des Açores - Groupe Central 1 : 300 000
- Amirauté britannique . 1956 (1 : 175 000)
- Portugaises : 43102 (1 : 300 000), 46405 (1 : 75 000)
- Américaines : 51061 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : *E1* (1 : 759 000)

Feux

- 2668 Ponta Serreta 38°46'N 27°22'5W
FI(3)15s95m21M 44° - vis - 203°
Tour ronde blanche avec coupole rouge 15 m
Feu de secours 12 M

- 2661 Aéroport de Lajes 38°45'6N 27°04'8W
AIFI.WG.10s132m28/23M
Tour avec structure en bois 19 m
- 2664 Ponta das Contendas 38°38'6N 27°051 W
FI(4)WR.15s53m23M
220°-W-20°-R-44°-W-72°-R-93°
(secteur 73° - 79° masqué par l'Ilhéu cas Cabras)
Tour carrée blanche et bâtiment 13 m
- 2667 Cinco Ribeiras 38°40'5N 27°19'8W
LFI.6s22m10M
Pyramide blanche tronquée avec bandes rouges 2 m

Approche

Terceira se situe à environ 21 M au nord-est de São Jorge et à 31 M au sud-est de Graciosa. São Miguel est à 74 M au 129°.

En venant de São Miguel, il faut faire attention d'éviter le Banco Dom João de Castro, qui n'est pas balisé et qui s'étend à 5 M à l'ouest de la route directe pour Angra do Heroísmo. Bien qu'il soit en théorie à plus de 6 m de fond, il faut tenir compte de l'activité sismique considérable qui a secoué la région au cours de ces dernières années, et qui a pu changer les données, les profondeurs peuvent être bien inférieures à celles annoncées. Comme l'on peut s'y attendre en cas de vents forts, la mer brise fortement sur le banc.

En longeant la côte sud-est, les rochers de Fradinhos, hauts de 10 m, à 2,25 M de la Ponta das Contendas, au 213°, sont clairement visibles de jour mais non éclairés la nuit, même s'ils sont couverts par le secteur rouge du feu²⁰⁰¹, comme le sont aussi les Ilhéus cas Cabras. Les autres dangers possibles sont l'Ilhéu da Mina, près de la pointe du même nom, l'Ilhéu do Norte, à un peu plus de 0,5 M au large de Lajes, sur la côte nord-est, et les rochers formant le Baixa de Vila Nova, au large de la ville et de la petite anse du même nom à quelques milles à l'ouest. Par fort mauvais temps, il est sage d'éviter aussi le Baixa da Serreta, à 2 M au large de la Ponta Serreta sur la côte ouest à 8m de fond, où de forts brisants peuvent se manifester.

Il y a un passage entre les deux Ilhéus cas Cabras, d'une profondeur de quelque 8 m, mais dans lequel de forts courants imprévisibles peuvent être rencontrés. Voir aussi l'avertissement page 24.

Ports et mouillages

PRAIA DA VITÓRIA

38°43'5N 27°03'5W

Marées

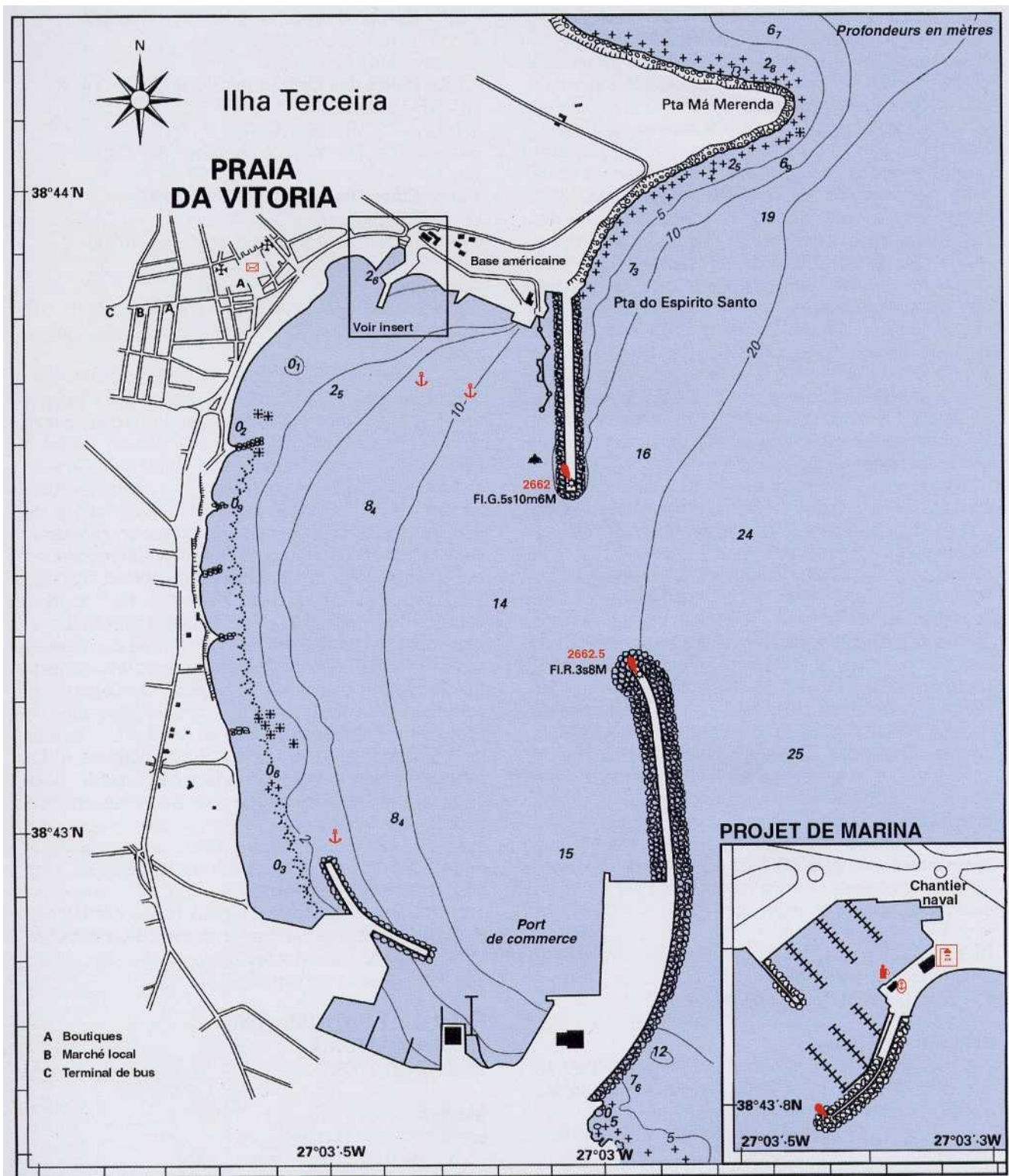
- Correction avec Ponta Delgada : +7 min
- Marnage moyen de vive-eau: 1,4m
- Marnage moyen de morte-eau: 0,6m

Cartes

- Amirauté britannique : 1957 (1 : 12 500)
- Portugaises : 46405 (plan), [172 (1 : 7 500)]
- Américaines : 51064 (1 : 50 000 et 1 : 10 000)
- Imray-lolaire : *E1* (1 : 19 450)

Feux

- 2662 Brise-lames nord 38°43'6N 27°031 W
FI.G.5s11m6M
Fanal vert sur poteau gris 3 m



• 2662.5 Brise-lames sud 38°43'2N 27°02'9W
 FI.R.3s24m8M
 Tour blanche avec trois bandes rouges 16 m
 Note: un feu de tribord est prévu à l'extrémité du môle est de la marina.

Zone maritime portuaire
 Rectangle s'étendant sur 2,5 M, depuis le feu ²⁶⁶² du brise-lames nord de Praia da Vitória - voir paragraphe « zone maritime portuaire », page 21.

Généralités
 Jadis baie ouverte, Praia da Vitória doit maintenant être l'un des mouillages les mieux protégés des Açores, avec ses deux brise-lames s'étendant au nord et au sud qui délimitent une superficie de plus d'1/2 km² d'eau. Il est peu protégé des vents d'est, mais il est possible de trouver un abri contre tout type de houle, quitte à changer de mouillage le cas échéant. La partie sud du port se développe en zone commerciale, tant pour les bateaux de pêche que pour les cargos mais en 1998, le mouillage restait autorisé dans tout le bassin.



Cette vue lointaine depuis l'ouest donne une idée de la longueur des deux jetées de Praia da Vitória.

O Dr John Lytle

Une petite marina a progressivement pris de l'ampleur au nord-ouest du bassin. Il n'y avait au départ qu'un petit nombre de pontons à l'intérieur du court môle qui protégeait le vieux - et très peu profond - port de pêche. Vers le milieu de l'année 1998, les bateaux de pêche avaient déménagé à l'extrémité sud de la baie. De plus, une extension du môle ainsi qu'une combinaison de dragage et de remblayage sont en cours devant la ville avec la construction d'un petit môle. La fin des travaux est prévue pour 2000.

Bien que Praia da Vitória fût une importante colonie dès l'origine, la ville n'est pas particulièrement jolie et, hormis son église et son hôtel de ville du 16ème siècle, présente peu d'intérêt. Il y a cependant deux bonnes raisons de venir à Praia da Vitória. Tout d'abord, sa très belle plage de sable poivre et sel (mélange de fins grains noirs et dorés) étonnamment propre et en pente douce. Ensuite, la proximité de l'aéroport international de Lajes - pratique pour un changement d'équipage. Quelques vols passent directement au-dessus du mouillage, mais il y a relativement peu de trafic et, en tout cas, aucun la nuit.

Approche

e De jour: tout à fait franche. Les brise-lames, en béton clair, sont visibles de loin. De plus, la grande tour rayée rouge et blanche sur le brise-lames sud évite le moindre doute. Il y a de bonnes profondeurs près de l'extrémité des deux brise-lames.

e De nuit: les deux brise-lames sont éclairés. De plus, les puissants éclairages du rivage (principalement autour de la base américaine au nord-est du mouillage) constituent un repère pratique depuis plusieurs milles au large. Le brise-lames nord (feu"^m") peut être serré de près sur tribord en entrant, puis un cap au 320° conduit aux fonds appropriés pour mouiller.

Mouillage

Avec des vents de nord ou d'ouest, on trouve de bons mouillages partout à l'intérieur du brise-lames nord, sur bon fond de sable. Les fonds remontent brutalement bien

au large de la plage et il faut donc surveiller le sondeur. Avec des vents de sud ou de sud-est, il y a des mouillages de même qualité, bien que plus isolés, à l'extrémité sud de la baie. Il faut cependant être attentif au trafic des bateaux de pêche, des ferries ou des cargos. Le mouillage est gratuit. En juin 2000, l'accès à la marina n'était pas évident, suite à des problèmes d'envasement et les bateaux étaient incités à rester au mouillage.

Accostage

En 1998, la nouvelle marina offrait de la place à 40 bateaux ou petites embarcations à moteur, par 3 à 4 m de fond, avec 10 places réservées aux visiteurs. Des places pour 240 bateaux sont prévues lorsque les travaux seront terminés, mais on ne sait pas encore à quelle profondeur l'intérieur du port sera dragué.

La marina est administrée par la *Camãra Municipal da Praia da Vitória* Ir 512131, Fax: 512133, et par l'hôtel de ville. Le bureau de la marina Ir 512082 est ouvert



La grande baie fermée de Praia da Vitória, seul port des Açores pouvant accueillir un grand nombre de voiliers au mouillage par presque tous les temps, en regardant vers le sud.

© Dr John Lytle

de mai à août inclus. A terme, un ponton d'accueil est prévu sous ses fenêtres.

La marina est protégée par une clôture de sécurité avec une porte électronique, mais elle ne semble pas toujours fonctionner. Comme partout ailleurs aux Açores, le taux de délinquance est très faible.

Formalités

La *guarda nacional republicana* ou *GNR* (autrefois dénommée *guarda fiscal*) et la capitania se partagent le bureau de la marina, au début du brise-lames.

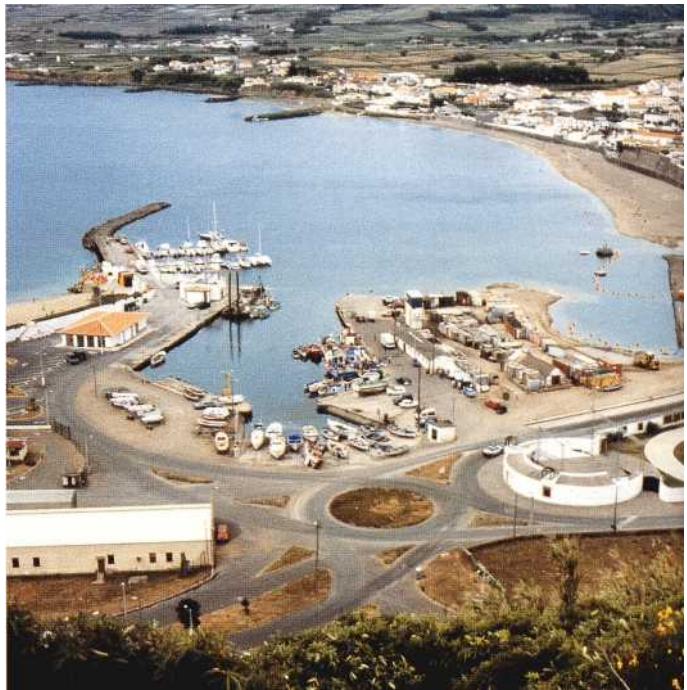
Equipements/services/services

Des facilités beaucoup plus importantes sont prévues une fois les travaux terminés, dont un travel-lift au chantier naval. Cependant aucune date n'a été fixée.

- *Chantier naval* : un petit chantier naval est prévu au fond de la marina.
- *Mécaniciens/électriciens*: voir avec le bureau de la marina.
- *Réparation de voiles* : possible sur place - voir avec le bureau de la marina.
- *Shipchangers* : petit shipchanger, principalement pour les bateaux de pêche.
- *Eau* : sur les pontons de la marina où les bateaux au mouillage peuvent aussi venir remplir leurs bidons.
- *Douches* : les bateaux au mouillage peuvent profiter des douches de la marina.
- *Laverie*: machines disponibles. Voir avec le bureau de la marina.
- *Electricité* : sur les pontons de la marina.
- *Carburant*: avec des jerrycans, à la station-service sur le front de mer. Une pompe de gazole sera installée à la marina, sur le ponton d'accueil.
- *Bouteilles de gaz*: échange de bouteilles de Camping Gaz en ville, mais il ne semble pas que les bouteilles des autres marques puissent être rechargées.
- *Prévisions météorologiques*: un bulletin en portugais pour l'ensemble de l'archipel est affiché tous les jours à l'extérieur du bureau de la marina.
- *Banques*: en ville, avec équipement pour cartes de crédit.
- *Magasins/approvisionnement* : plusieurs petits supermarchés ainsi que quelques boutiques de souvenirs parmi les meilleures de tout l'archipel proposent des produits artisanaux locaux de qualité supérieure tels que des broderies, des sculptures, des « *scrimshaws* », au milieu des articles importés de Taïwan.
- *Marché local*: petit mais bon marché local proposant du poisson, de la viande, des fruits et des légumes.
- *Cafés, restaurants et hôtels* : plusieurs hôtels et de nombreux cafés et restaurants, quelques-uns surplombant la baie.
- *Services médicaux*: centre de santé, et au moins une pharmacie.

Communications

- *Bureau de poste*: avec téléphones.
- *Adresse postale* : c/o Marina de Praia da Vitória, Câmara Municipal da Praia da Vitória, Praça Francisco Omelas da Câmara, 9760 Praia da Vitória, Terceira, Açores, Portugal.
- *Fax*: par le bureau de la marina, *Fax*: 512133. Mais il n'est pas certain que le fax soit sur place ou à la Câmara Municipal.
- *Location de voitures*: plusieurs compagnies basées à



La nouvelle marina de Praia da Vitória telle qu'elle était en juillet 1998, vue depuis le nord-est. La zone centrale devait être draguée, le remblai rectiligne sur la droite devant former le front du nouveau port.

O Dr John Lytle

Angra do Heroísmo ont des bureaux à l'aéroport de Lajes. Il peut être possible de se faire livrer le véhicule loué à la marina.

- *Taxis*: en grand nombre, en ville.
- *Transports aériens* : vols inter îles, et vers les USA et Lisbonne à l'aéroport de Lajes, à quelque 3,5 km.

SAO FERNANDO

38°40'6N - 27°03'8W

feux

- 2663.5 Sao Fernando (Ribeira Seca)
38°40'6N 27°03'8W Oc.R.3s6m6M
Colonne blanche et noire avec fanal rouge 3 m

Généralités

Petit village de pêcheurs à 3 M au sud de Praia da Vitória, avec une large cale de béton en haut de laquelle les petites embarcations locales stationnent. Inapproprié pour les yachts.

PORTO JUDEU

38°38'9N - 27°07'1 W

Feux

- 2665 Porto Judeu 38°38'9N 27°07'1 W
Fl.3s27m7M
Colonne carrée blanche 2 m

Généralités

Il ne s'agit en aucun cas d'un port, mais d'une petite baie inintéressante avec une aire de béton sur laquelle stationnent quelques bateaux de pêche. Inapproprié pour les yachts.

ANGRA DO HEROISMO

38°39'N 27°13'W

Marées

Décalage avec Ponta Delgada : - 4 min

- *Marnage moyen de vive-eau*: 1,4 m

- *Marnage moyen de morte-eau*: 0,6 m

Cartes

• *Amirauté britannique*: 1957 (1 : 12 500)

• *Portugaises*: 46405 (plan), [170 (1 : 7 500)]

• *Américaines*: 51064 (1 : 12 500)

Feux

• 2666 Ponta do Farol (Monte Brasil)

38°38'5N 27°13'1W

Oc.WR.10s21m12M 295° - W - 57° - R - 191°

Colonne blanche avec bandes rouges 5 m

• 2666.2 Feux d'alignement au 341° 38'39'3N 27°13'1'W

Feu antérieur: Fl.R.4s29m7M Eglise à deux façades 20 m

Feu postérieur: Oc. R.6s54m7M Structure métallique rouge avec sommet jaune 21 m (feux à 505 m l'un de l'autre)

Note: FR. sur toit d'usine 1 M à l'est

• 2666.5 extrémité du môle de Porta Pipas 38°39'N

27°12'9W

Fl.G.3s14m6M

Colonne verte avec bandes blanches 5 m

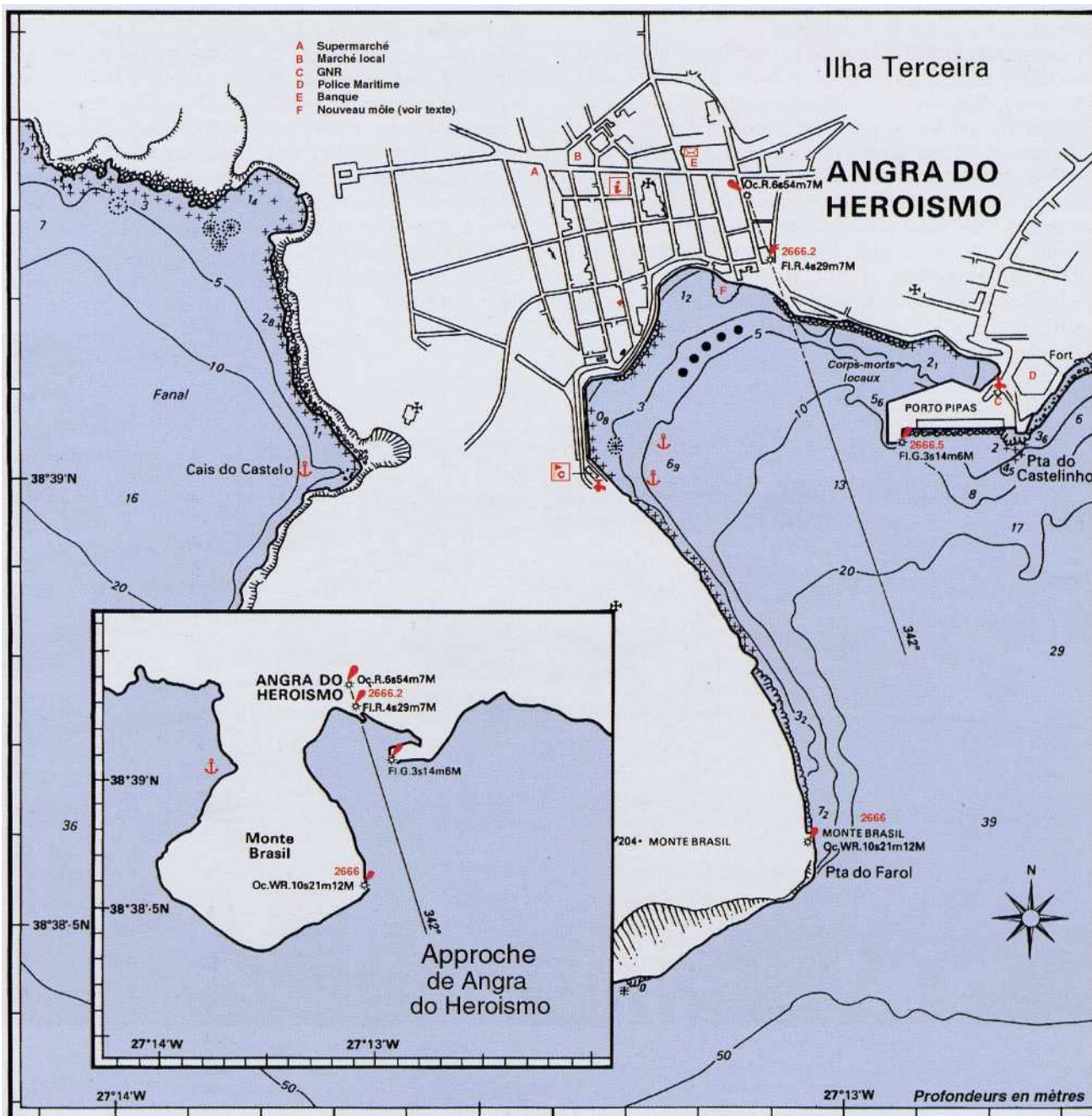
Radio du port

• Autorité du port et pilotes : *Capimarangra* VHF Canal

16, 11, 14 (8 h - 20 h locale).

Zone maritime portuaire

Rectangle s'étendant sur 2,5 M depuis le feu 2666.5 du bout du môle de Porta Pipas - voir paragraphe « zone maritime portuaire », page 21.



Généralités

Angra do Heroísmo est l'un des plus beaux ports naturels des Açores. Il est protégé par de hautes terres, dans toutes les directions autres que le sud-est. Cependant, une houle générée par des vents de sud à est, rend le mouillage désagréablement rouleur. Par forts vents de sud-est, la rade peut devenir inconfortable, voire dangereuse, et il serait préférable d'aller mouiller derrière le brise-lames de Praia da Vitória.

Un projet de construction d'une marina dans la partie nord-est du port avait été approuvé il y a plusieurs années, mais les travaux avaient à peine commencé lorsqu'une épave historique - vraisemblablement un galion du XVI^e ou XVII^e siècle - fut découverte au fond du port. Les opérations furent donc interrompues le temps que les archéologues étudient le site, puis les travaux ont repris, et la marina devait être bientôt opérationnelle. Le brise-lames est maintenant achevé mais les pontons n'étaient pas encore en place en juin 2000.

La reconstruction qui a suivi le tremblement de terre de 1980 est presque achevée et la ville est de nouveau fort attrayante, avec son assortiment de constructions anciennes et modernes, ses jardins publics bien entretenus et son ambiance des plus agréables. Elle mérite amplement l'honneur qui lui a été accordé d'entrer dans la liste du Patrimoine Mondial, rejoignant ainsi des lieux aussi célèbres que le Taj Mahal.

Très tôt, la rade a été utilisée par les vaisseaux qui commerçaient avec l'Afrique, les Indes et les Amériques, apportant richesse et importance au village

qui fut élevé au statut de cité en 1543. Au cours de l'occupation espagnole, le port fut attaqué deux fois par les flottes britanniques, dont l'une commandée par Sir Francis Drake. Le fort de São João Baptista fut érigé pour défendre la rade et protéger les cargaisons de valeur. Il est possible d'y faire un tour bien qu'il héberge toujours environ trois cents militaires. Demandez à la sentinelle de la porte principale d'appeler l'officier de service qui peut alors faire venir un subalterne parlant anglais et/ou français pour vous servir de guide.

La cathédrale reconstruite, ainsi que le musée situé dans l'ancien monastère de São Francisco, valent le détour. De plus, les jardins et le monument pyramidal offrent de splendides vues sur la baie. Une promenade un peu plus longue, dont le point de départ se situe à la porte principale du fort, mène au sommet du Monte Brasil et les panoramas, tant de la route que du sommet, sont spectaculaires.

Approche

e De jour: il est très facile d'identifier, et de très loin, les 200 m du Monte Brasil. L'entrée est tout à fait franche.
e De nuit: de l'ouest, le feuUZfifi⁶ du Monte Brasil demeure invisible avant de le relever au 57°. Il est difficile de distinguer des lumières de la ville, le feu^{2666.5} du môle de Porto Pipas, d'une teinte bleuâtre, dans l'angle nord-est de la rade. Cependant, le môle lui-même est bien éclairé. Les feux d'alignement^{2666.2} peuvent être suivis jusqu'à avoir le môle par le travers tribord. Ensuite, un cap au 265° conduit à la zone de mouillage des bateaux de plaisance.



Le port et la ville de Angra do Heroísmo vus depuis les pentes du Monte Brasil. Les prémisses du môle de la nouvelle marina sont visibles à gauche.

O Dr John Lytle

Mouillage et corps-morts

L'ancienne zone de mouillage, au nord-est du port, est maintenant entièrement occupée par des bateaux locaux sur corps-morts. Les bateaux de passage doivent mouiller au large du club *nautico*, facilement repérable à l'ouest de la rade, au sud de la ligne des bouées de corps-morts en plastique rouge.

Les fonds (de sable) remontent progressivement et il serait imprudent de s'aventurer dans moins de 6 m d'eau, avant que le Baixa da Prahinha, à fleur d'eau lors des marées hautes de vive-eau, ne soit identifié. Par vents d'est, le nord de la rade, au large du quai et de la maison des douanes, offre plus de protection dans 4 à 5 mètres d'eau. Il y a des corps-morts en place pour les bateaux de passage mais il est prudent de les inspecter avant de s'y amarrer. Le mouillage comme les corps-morts sont gratuits.

Accostage

Il est possible d'accoster le long du môle de Porto Pipas pour de courtes périodes - par exemple pour prendre de l'eau - s'il n'y a pas de bateaux ni de houle. Demander l'autorisation à la *capitania* ☎ 95 22181/2, Fax : 96 23390.

Formalités

Rendre visite à la *guarda nacional republicana ou GNR* dans le bureau situé dans le bâtiment à côté du feu d'alignement antérieur^{2666.2} (à l'extrême gauche sur la photo ci-contre). Il n'est plus nécessaire de se rendre à la *policia maritima* dans le fort au-dessus du môle de Porta Pipas. Si vous avez l'imprimé donné à Horta ou à Ponta Delgada, cela peut accélérer la procédure car il apporte des réponses à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter les interminables problèmes de langage.

Equipements/services/services

- *Chantier naval/mécanique* : possibilités de réparations classiques bois et métal, ainsi qu'un spécialiste en polyester : L. Alves (216723 la journée, 'Ir 212068 en soirée). Il semble que des bateaux jusqu'à 14 tonnes puissent être sortis de l'eau au môle de Porto Pipas.
- *Shipchandler*: petit shipchandler sur le môle de Porto Pipas ☎ 628399.
- *Eau* : robinet au club *nautico* (gratuit et déverrouillé sur demande) et sur le môle. Dans ce dernier cas, un tuyau d'au moins 35 m est nécessaire pour aller jusqu'au bateau amarré le long du môle.
- *Douches*: douches avec eau chaude au club *nautico*.
- *Carburant*: avec des jerrycans dans les stations-service de la ville.
- *Bouteilles de gaz*: échanges Camping Gaz, mais les bouteilles d'autres marques ne peuvent pas être rechargées.
- *Clube nautico* : accueillant, et serviable pour les visiteurs, avec un bar et la possibilité d'y manger un petit quelque chose. De nombreux membres du personnel parlent anglais et en cas de problème, c'est le premier endroit évident pour demander de l'aide.
- *Prévisions météorologiques* : un bulletin par télex en anglais est disponible dans le vieux fort (qui abrite également le bureau de la policia maritima).
- *Banques* : plusieurs banques en ville, la plupart avec distributeurs automatiques de billets.

- *Magasins/approvisionnement* : plusieurs supermarchés bien approvisionnés avec un pourcentage nettement plus élevé de produits américains que sur les autres îles. De nombreuses boutiques de souvenirs, pharmacies, etc.
- *Marché local* : marché local et marché aux poissons de qualité, derrière la cathédrale.
- *Cafés, restaurants et hôtels* : large choix.
- *Services médicaux*: hôpital en ville, médecins, dentistes et opticiens.

Communications

- *Bureau de poste*.
- *Téléphones* : à la poste, au club *nautico* et ailleurs.
- *Location de voitures* : trois ou quatre compagnies.
- *Taxis*: nombreux.
- *Transports aériens* : vols internationaux et inter îles, à l'aéroport près de Praia da Vitoria, à 24 km par la route.

CAIS DO CASTELO

38°39'N - 27°13'7W

Généralités

Lorsque le vent, ou la houle de quadrant est, rend la rade d'Angra do Heroismo inconfortable, il est possible de s'abriter au pied des falaises, à l'ouest du Monte Brasil. Des fonds de 5 à 10m, de bonne tenue, ont été signalés à l'entrée de la petite crique au sud-ouest du fort São João Baptista.

SÃO MATEUS DA CALHETA

38°39'3N - 27°16'1 W

Feux

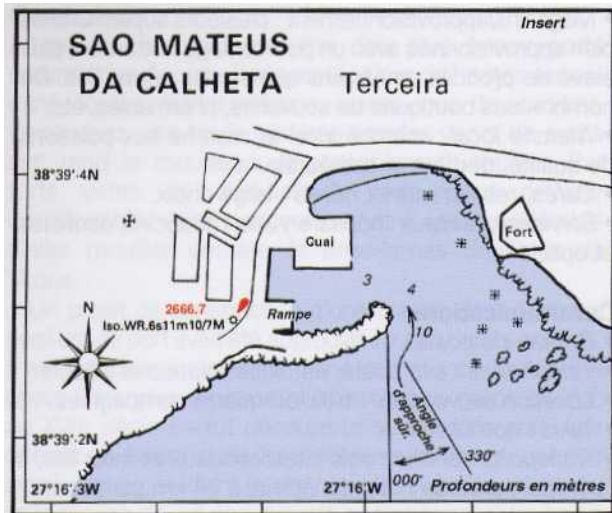
- 2666.7 Sao Mateus 38°39'3N 27°16'2W
Iso.WR.6s11m10/7M 270° - R - 296° - W - 67°
Tour blanche avec bandes rouges 3 m

Généralités

Un petit port de pêche pittoresque et un ancien centre baleinier à quelque 2 M à l'ouest d'Angra do Heroismo. Il est protégé du nord et de l'ouest par l'île, et du sud-ouest par un petit môle. Il s'agit d'un joli mouillage de jour avec une eau claire pour la baignade. Deux forts en ruine et une église impressionnante surplombent la ville.



Approche du môle de São Mateus da Calheta au 340°. L'église typique à deux tours forme un bon amer



Approche

L'église blanche proéminente, qui écrase le village, est visible de plusieurs milles au large. Rester à plus de 500 m de la côte bordée de rochers de chaque côté, jusqu'à ce que l'extrémité du petit môle se relève entre 330° et 0°. Il peut alors être approché et serré sur bâbord, afin d'éviter les rochers à l'est du port, parfois recouverts à marée haute.

Mouillage

Les 9 m de fond au bout du môle remontent rapidement à 3-4 mètres. L'intérieur de l'anse est en grande partie occupé par des bouées de corps-morts, et par un petit quai. Les fonds sont de sable parsemés de gros blocs de pierre.

Formalités

São Mateus da Calheta n'est pas un port d'entrée.

Equipements/services/services

Eau et produits de base uniquement.

MOUILLAGES SUR LA COTE NORD DE TERCIERA

Feux

- 2669 Biscoitos 38°48'N 27°15'6W

Oc.6s13m9M

Pyramide blanche tronquée avec deux bandes rouges 2,5 m

- 2660 Vila Nova 38°47'N 27°08'4W

Iso.6s10m9M

Colonne blanche et noire avec fanal rouge 2 m

Généralités

Il y a plusieurs mouillages de jour possibles sur la côte nord par temps calme de sud, dont les baies de Biscoitos, Quatro Ribeiras et Vila Nova. Cependant aucun n'est recommandé si le temps n'est pas bien établi. Les baies sont en effet profondes, peu protégées et bordées de falaises rocheuses. A terre, il n'y a aucune facilité, mais en revanche, l'exploration avec masque et tuba ou en plongée est de première classe. Tout compte fait, le spectaculaire paysage côtier peut mieux être apprécié depuis la route en corniche qu'empruntent les bus, entre Praia da Vitória et Biscoitos.

8 • São Miguel

Entre 37°42'N - 37°55'N et 25°08'W - 25°51'W

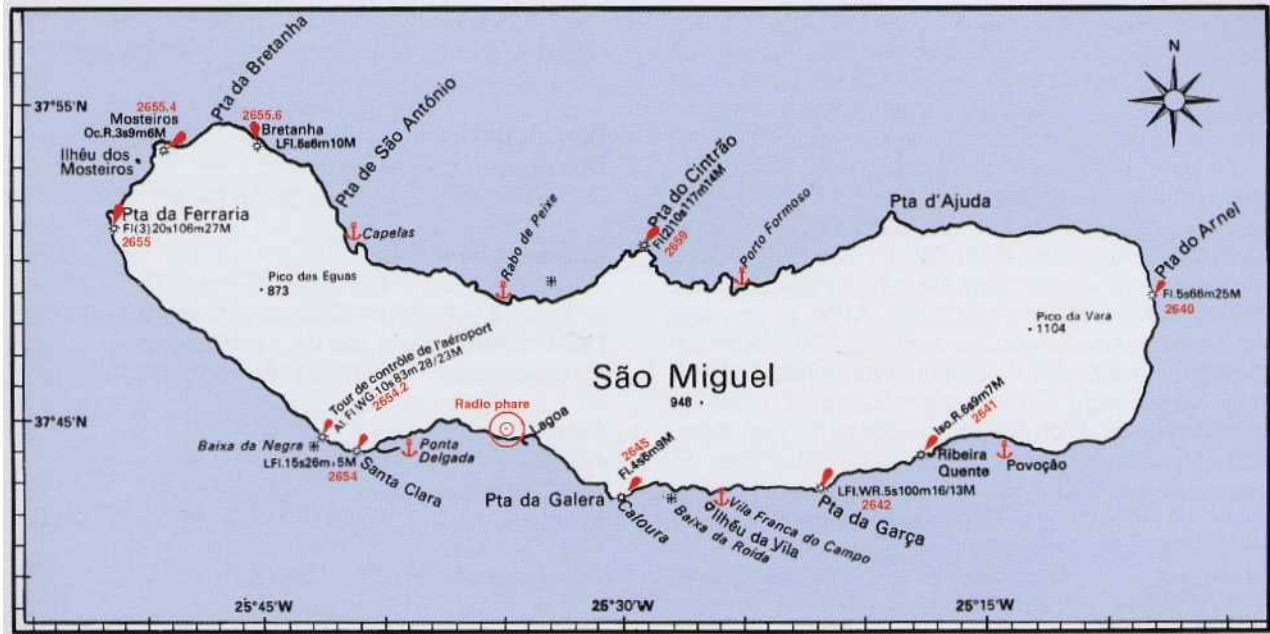
Introduction

Avec un peu plus de 750 km² (65 km sur 16 km), São Miguel est de loin la plus grande île des Açores. Deux régions de hautes terres à l'ouest et à l'est sont séparées par une région plus basse qui est depuis longtemps cultivée. Son nom local de « Ilha Verde » (l'île verte) doit tout autant son origine à sa dense forêt primaire qu'à ses cultures et pâturages soigneusement entretenus. De nombreux açoréens nés et élevés sur une autre île, citent sans hésiter São Miguel comme étant leur île préférée, tant pour sa beauté naturelle que pour les attraits que présente Ponta Delgada, depuis peu la plus grande ville et le centre commercial de l'archipel.

Bien qu'elle dût souvent être visible au nord et à l'horizon pour les quelques personnes qui vivaient déjà sur Santa Maria, São Miguel n'a été colonisée pour la première fois que vers 1440, sous le commandement de Conçalho Velho. Les premiers colons débarquèrent sur la plage de Povoação sur la côte sud-est, et l'île reçut son nom en l'honneur de São Miguel Arcânjel - l'archange Saint Michel. Comme dans toutes les Açores, la forêt primaire dense incita les habitants à s'installer le long de la côte et, même actuellement, les trois quarts des villes de l'île ne sont pas à plus de 3 km de la mer. En plus des émigrants du Portugal et de Madère, il y eut quelques Français (commémorés dans la paroisse de Bretanha sur la côte nord-ouest), des bagnards et des esclaves noirs ou maures.

La première capitale de l'île fut installée, au milieu du XV^e siècle, à Vila Franca do Campo, probablement grâce à son bon mouillage situé derrière la petite île au large. En 1522, la ville prospérait et comptait 5 000 habitants, gouvernés par Rui Conçalves da Câmara, fils du capitão donatário de Madère. Cependant, l'est de São Miguel connaissait une période d'activité sismique et, en octobre 1522, un tremblement de terre déclencha une coulée de boue et une avalanche qui détruisirent complètement la ville, ne laissant que 70 survivants. Le gouvernement s'installa plus à l'ouest, d'abord à Lagoa puis à Ponta Delgada dont la baie était un peu mieux protégée et qui reçut en 1546, le statut de cité et devint la nouvelle capitale de l'île.

Malgré cela, Vila Franca do Campo joua un rôle évident dans l'histoire de l'île. Elle souffrit de plusieurs raids de pirates au cours des XVI^e et XVII^e siècles, ce qui entraîna la construction rapide de solides fortifications en pierre. Elles s'avérèrent insuffisantes lorsque, en juillet 1582, une flotte française et portugaise fut attaquée juste au large par les forces du roi Philippe II d'Espagne, déjà souverain du Portugal. La ville tomba bientôt aux mains des Espagnols. Quinze ans plus tard, alors que le Portugal était toujours sous souveraineté espagnole, le comte d'Essex (un anglais) attaqua la ville de nuit, à la tête de deux mille hommes. Les habitants s'enfuirent à temps mais ne purent éviter le pillage et l'incendie de la ville. A cette époque, São Miguel, avait incontestablement besoin de ses ports pour exporter du blé, de la canne à sucre, du vin et des produits laitiers.



Au cours des XVII^e et XVI^e siècles, s'ajoutèrent à la liste, du lin, des patates douces, et surtout des oranges, dont les récoltes s'avérèrent alors les plus riches que l'île n'ait jamais connues. Les hauts murs de pierre que l'on peut voir sur la partie nord-ouest de l'île datent de « l'époque des oranges ». Solidement construits, ils protégeaient les orangeries des voleurs et des tempêtes hivernales. Il reste toujours de nombreux édifices de cette époque, religieux ou domestiques, en pierre noire sculptée avec de lourds ornements en bois et des carreaux émaillés si chers aux Portugais. Certaines des plus vieilles maisons de Ponta Delgada ont toujours, sur le haut de leur toit, les postes de guet qui doivent remonter, au-delà des jours de commerce tranquille, jusqu'à l'époque où les pirates et les corsaires représentaient une menace permanente.

Au XIX^e siècle, São Miguel joua un rôle lors des conflits qui opposèrent les Absolutistes et les Libéraux, ces derniers débarquant au nord-est de l'île, en 1831. Ponta Delgada fut choisie comme port d'embarquement pour la métropole l'année suivante. Ce fut le début de la campagne qui amena Dom Pedro IV sur le trône du Portugal. On considère que 3 500 açoriens au moins apportèrent leur soutien à la cause libérale. Cependant, en temps ordinaire, la vie sur l'île était beaucoup plus calme et l'agriculture, l'élevage ou la pêche occupaient la grande majorité des habitants. Les oranges constituaient la majorité des exportations vers l'Angleterre et les Etats-Unis jusqu'à ce que la rouille ne les affecte en 1860. Après cela, tabac, thé et ananas furent introduits. Ces deux dernières cultures, qui réclament énormément de main d'œuvre, se développèrent particulièrement bien sous le climat tempéré et sur les riches sols volcaniques. En 1878, deux experts chinois furent engagés pour enseigner aux habitants de l'île l'art de la cueillette et de la préparation du thé. Pour poursuivre la tradition, les ananas sont toujours cultivés en serres et exportés vers la Grande Bretagne. On les utilise aussi pour la fabrication d'une liqueur fort renommée (un peu trop douce au goût de certains, mais délicieuse sur une crème glacée). Des hectares de serres à Fajã de Baixo, juste à la sortie de Ponta Delgada, sont ouverts au public et constituent une attraction touristique.

Décrire les deux autres intérêts principaux de São

Miguel en terme d'attraction touristique semble peu approprié, car tous deux sont des phénomènes naturels à grande échelle qui ne doivent rien, ou très peu, à l'intervention de l'homme. La plus célèbre est probablement la Caldeira das Sete Cidades avec ses lacs jumeaux, le Lagoa Verde (lac vert) et le Lagoa Azul (lac bleu). Depuis le point de vue Vista do Rei, et par un jour ensoleillé, le spectacle de ces lacs d'émeraude et de saphir est à couper le souffle. La légende veut qu'ils aient été créés par les pleurs d'une princesse et d'un berger à qui il était interdit de se rencontrer. Leurs larmes mutuelles formèrent ces deux lacs séparés qui ne pouvaient pas se rejoindre, en dépit d'une jonction commune, aujourd'hui enjambée par un pont routier. Les plus prosaïques affirmeront que ces splendides couleurs proviennent de la dissolution de minéraux, ou de la présence d'algues.

Pendant des siècles, le village au fond du cratère ne fut accessible qu'à pied. Des générations entières ont dû y vivre sans jamais le quitter ou voir la mer. Actuellement, un étroit chemin plonge sur les pentes escarpées à l'est, et ressort à l'ouest par une impressionnante brèche artificielle. Le parc du XIX^e siècle rempli d'azalées, d'hortensias et d'arbres exotiques est une aire de pique-nique très populaire pour la population locale comme pour les touristes. Par chance, le cratère est assez grand pour accueillir un grand nombre de pique-niqueurs tout en restant paisible et silencieux. Cette quiétude a dû être fortement chamboulée au cours de la première guerre mondiale lorsque les trois kilomètres du Lagoa Azul servirent de zone d'amerrissage des hydravions - l'approche et le décollage devaient être acrobatiques.

Les sources thermales de Vale das Furnas, à l'est, sont la seconde merveille naturelle de l'île, même si, dans ce cas, la participation de l'homme est plus importante. En provenance de Ponta Delgada, par la route qui passe à Vila Franca do Campo, on rencontre d'abord un grand lac attrayant avec une petite chapelle gothique sur le rivage - un peu inattendue dans ce bastion du style manuelin et baroque. Une piste mène vers l'extrémité nord du lac aux fameuses « cuisines naturelles » où des repas entiers sont scellés dans des pots et mis à cuire,

ensevelis dans la terre chaude pendant plusieurs heures, pour produire ce met délicat connu sous le nom de *cozido*, fortement parfumé au soufre auquel on finit par prendre goût. (La recette de *la poule au volcan* commence par ces mots : « Prenez un *volcan...* »).

Quelques kilomètres plus loin dans la vallée, des sources thermales et des bassins de boue en ébullition encore plus spectaculaires s'éparpillent autour du village de Furnas. Au nombre de 22 en tout, elles sont supposées avoir chacune des propriétés médicinales. Au XIX^e siècle, elles attirèrent les Anglais de l'ère victorienne, concernés par leur santé. En 1841, lorsqu'un anglais, le docteur Bullar, écrivit un livre intitulé *A Winter in the Açores and a Summer at the Springs of Furnas* (un hiver aux Açores et un été aux sources de Furnas), le lieu était déjà réputé en tant que station thermale. Et d'élégants établissements de bains ainsi qu'un hôpital allaient bientôt s'y ériger. Le premier étranger à découvrir Furnas fut Thomas Hickling, le premier consul américain des Açores. Il y fit construire sa maison de campagne à la fin du XVIII^e siècle - sa maison en ville, à Ponta Delgada, à présent l'hôtel de São Pedro, vaut le détour. Il employa des jardiniers anglais pour concevoir et aménager le jardin (devenu actuellement le fameux parc Terra Nostra). La piscine naturellement chaude est ouverte au public (des dépôts de fer décolorent l'eau et peuvent tacher les maillots de bain de couleur claire). De plus, et moyennant une faible contribution, il est possible d'explorer les chemins sinueux du vieux parc, presque tropical dans sa luxuriance avec toutes sortes de fleurs et d'arbres exotiques, qui reste un véritable paradis pour les oiseaux.

Il pourrait être tentant de ne considérer Ponta Delgada que comme une escale pratique pour visiter São Miguel, mais ce ne serait pas rendre justice à la vieille ville. Bien que n'ayant pas l'atmosphère relaxante d'Horta ou la grandeur passée d'Angra do Heroísmo et possédant les premiers immeubles élevés de l'archipel, Ponta Delgada est une ville très florissante et le port le plus actif des Açores. L'édification du brise-lames débuta en 1861, même s'il n'atteignit sa longueur actuelle de 1,5 km que plus d'un siècle plus tard. Malheureusement, la construction d'une route le long du front de mer en 1947, a effacé toute trace du vieux port. Cependant, il reste des vieux quartiers de pêcheurs à l'ouest de la ville, incongrûment situés près de l'aéroport international de São Miguel (ouvert en 1969 pour remplacer la petite piste d'atterrissage sur la côte nord qui était utilisée depuis 1946). Une autre source de fierté est l'université de l'île, qui obtint le statut de seule université portugaise (en dehors du Portugal continental) en 1980. Il peut être bon de rappeler que malgré le charme et la courtoisie d'autrefois qui caractérisent São Miguel et toutes les Açores, Ponta Delgada est bien une ville du XX^e siècle, avec sa vie propre et un taux de scolarisation particulièrement élevé. Cependant, une tradition au moins n'a pas changé, à savoir le rite du *passeio*, la flânerie du soir le long de l'esplanade où des groupes de tous âges se rencontrent pour marcher et bavarder alors que la chaleur diminue avec le crépuscule. Il revient à chacun de considérer cela comme l'héritage charmant d'un rythme de vie plus calme, ou alors comme la simple indication de n'avoir rien d'autre de plus intéressant à faire...

Pour téléphoner, ajouter au code téléphonique

international portugais 351, le code local de São Miguel : 96. Les téléphones mobiles fonctionnent sur l'île avec une bonne couverture GSM.

Navigation

Déclinaison magnétique

11° 27'W (2000) diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Les courants de marées portent à l'est au flot et à l'ouest au jusant, à une vitesse inférieure à 1 nœud. Des remous peuvent naître autour des caps particulièrement lorsque les courants de marée rencontrent un courant de sud.

Cartes

- SHOM : 1323 São Miguel (1 : 163 000)
- Amiraute britannique : 1858 (1 : 150 000)
- Portugaises : 43103 (1 : 300 000), 46202 (1 : 75 000), [111 (1 : 100 000)]
- Américaines : 51081 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : E1 (1 : 759 000)

Feux

- 2655 Ponta da Ferraria 37°51'211 25°51'1W
Fl(3)20s106m27M 339° - vis - 174°
Tour carrée blanche et bâtiment 18 m
- 2655.4 Mosteiros 37°53'911 25°49'4W
Oc. R.3s9m6M 90° - vis - 155°
Fanal rouge sur colonne à bandes rouges et blanches 4 m
- 2655.6 Bretanha 37°53'911 25°45'3W
LFl.6s6m10M
Fanal sur perche rouge 1 m
- 2659 Ponta do Cintrao 37°50'711 25°29'4W
Fl(2)10s117m14M 80° - vis - 324°
Tour ronde grise et bâtiment 14 m
Feu de secours F.9M
- 2640 Ponta do Arnel 37°49'411 25°08'2W
Fl.5s66m25M 157° - vis - 355°
Tour octogonale blanche et bâtiment 15 m
- 2641 Ribeira Quente 37°44'11 25°18'W
Iso.R.6s9m7M
Perche blanche avec bandes rouges 7 m
- 2642 Ponta da Garça 37°42'811 25°22'2W
LFl.WR.5s100m16/13M 240° - W - 80° - R - 100°
Tour ronde grise et bâtiment 14 m
- 2645 Porto da Caloura 37°42'711 25°29'7W
Fl.4s6m9M
Colonne en béton blanche avec bandes rouges 2 m
- 2654 Santa Clara 37°43'911 25°41'2W
LFl.5s26m15M 282° - vis - 102°
Tour avec structure métallique rouge 8 m
- 2654.2 Tour de contrôle de l'aéroport 37°44'611 25°42'5W
AIFI.WG.10s83m28/23M 282° - vis - 124°
Note : ne fonctionne que pendant les manœuvres des avions.

Stations radio côtières

- São Miguel (CUG) 24 heures (37°45'11 25°40'W)
- Emission : 1 663.5, 2 182, 2 742, kHz BLU
 - Réception : 2 182 kHz BLU
 - Liste de trafic : 2 742 kHz BLU, toutes les heures impaires + 35 min
- VHF : Canal 16, 23, 25, 26, 27 (37°45'11 25°29'W)

Approche

De jour, le Pico da Vara (1 104 m) à l'est, ou le Pico das Eguas (873 m) à l'ouest, sont visibles à de nombreux milles au large lorsqu'ils ne sont pas cachés par les nuages qui, dans ce cas, révèlent la présence de l'île. Depuis le nord ou le sud, São Miguel apparaît comme étant séparée en deux, une longue île avec des pics successifs à l'est, un espace, puis une île isolée et plus basse à l'ouest. A environ 25 M au large, la silhouette des basses collines du centre apparaît à l'horizon.

La côte est en grande partie accore, avec peu de dangers débordants du rivage. Cependant, de nombreux caps sont bordés de rochers et un large tour d'au moins 500 m doit leur être donné. Une vigilance particulière doit être observée au voisinage du Baixa da Roida, entre Vila Franco do Campo et Caloura, au Baixa da Negra à environ 0,5 M au sud de la tour de contrôle de l'aéroport, à l'Ilhéu dos Mosteiros au large de la ville du même nom sur la côte nord-ouest, ainsi qu'aux hauts-fonds situés à un peu moins de 2 M et relevés au 65° depuis Rabo do Peixe. Aucun de ces dangers n'est éclairé.

Il faut également faire très attention, en cas de route directe entre Terceira et São Miguel, au Banco Dom João de Castro, non balisé, qui se situe à 5 M à l'ouest de la route directe au 127°, depuis Angra do Heroísmo. En théorie, cette montagne sous-marine est à plus de 6 m de profondeur mais l'activité sismique considérable dans la région au cours des années passées, a pu modifier les fonds. Comme l'on peut s'y attendre, la mer brise violemment sur le banc lorsque les vents soufflent fort. Santa Maria est à 50 M dans le sud-est de São Miguel, et Horta, à environ 150 M dans l'ouest-nord-ouest.

Les courants portent au sud autour des deux extrémités de l'île et peuvent parfois provoquer des remous près des pointes. Voir aussi l'avertissement page 24.

Ports et mouillages

PONTA DELGADA

37°44'21N - 25°40'W

Marées

Ponta Delgada est le port de référence des Açores. Les annuaires des marées du Portugal et de l'Amirauté britannique y sont disponibles - voir marées et courants de marée, page 23. La basse mer moyenne de vive-eau est à environ 0,3 m au-dessus du zéro des cartes, mais les hauteurs sont fortement affectées par la pression barométrique.

- Marnage moyen de vive-eau: 1,4 m

- Marnage moyen de morte-eau: 0,65 m

Cartes

- Amirauté britannique : 1858 (1 : 10 000)
- Portugaises : 47502 (1 : 5 000), [160 (1 : 7 500)]
- Américaines : 51082 (1 : 50 000 et 1 : 10 000)
- Imray-lolaire : EI (1 : 10 660)

Feux

- 2654 **Santa Clara 3743'911** 25°41'2W
LFI.5s26m15M 282° vis - 1 02°

Tour avec structure métallique rouge 8 m

- 2647 Brise-lames 37°44'21N 25°39'4W

Oc.R.3s15m5M

Tour tronquée rouge avec bandes blanches 6 m

- 2649 Feux d'alignement extérieurs au 321°
37°44'51N 25°39'6W

Feu antérieur: Iso.G.5s14m7M

Fanal noir sur le mur ouest d'une maison 3 m

Feu postérieur: Oc.G.5s48m7M

Fanal noir sur perche rouge et blanche 5 m

(feux à 190 m l'un de l'autre)

- 2650 **Feux d'alignement intérieurs au 266°**
37°44'2N 25°40'3W

Oc. R.6s1 3/19m9M

Feu antérieur: bastion est du fort de Sao Bras 4m

Feu postérieur: angle du fort 5 m (feux à 60 m l'un de l'autre)

- 2648 Môle de la marina 37°44'41N 25°39'5W

Oc.G.3s12m10M

Tour ronde blanche avec bandes vertes 6 m

- **Bouée du haut-fond de Sao Pedro** 37°44'31N 25°39'7W
Q(6)+LFI.15s2M

Bouée cardinale sud avec voyant

Radio du port

Autorité du port : *Capimardelgada ou Postradelgada*
VHF Canal 16, 11 (24/24h).

Pilotes : *Pilotosdelgada* 14, 16 (24/24h).

Marina : VHF Canal 16,62 (Été : 8 h30-19h en semaine, 9h-18h le samedi, 9h-12h20 le dimanche, heure locale.

Pour les horaires d'hiver voir Accostage ci-dessous).

Zone maritime portuaire

Cercle de 2 M de rayon centré sur le feu du brise-lames de Ponta Delgada - voir paragraphe « zone maritime portuaire », page 21.

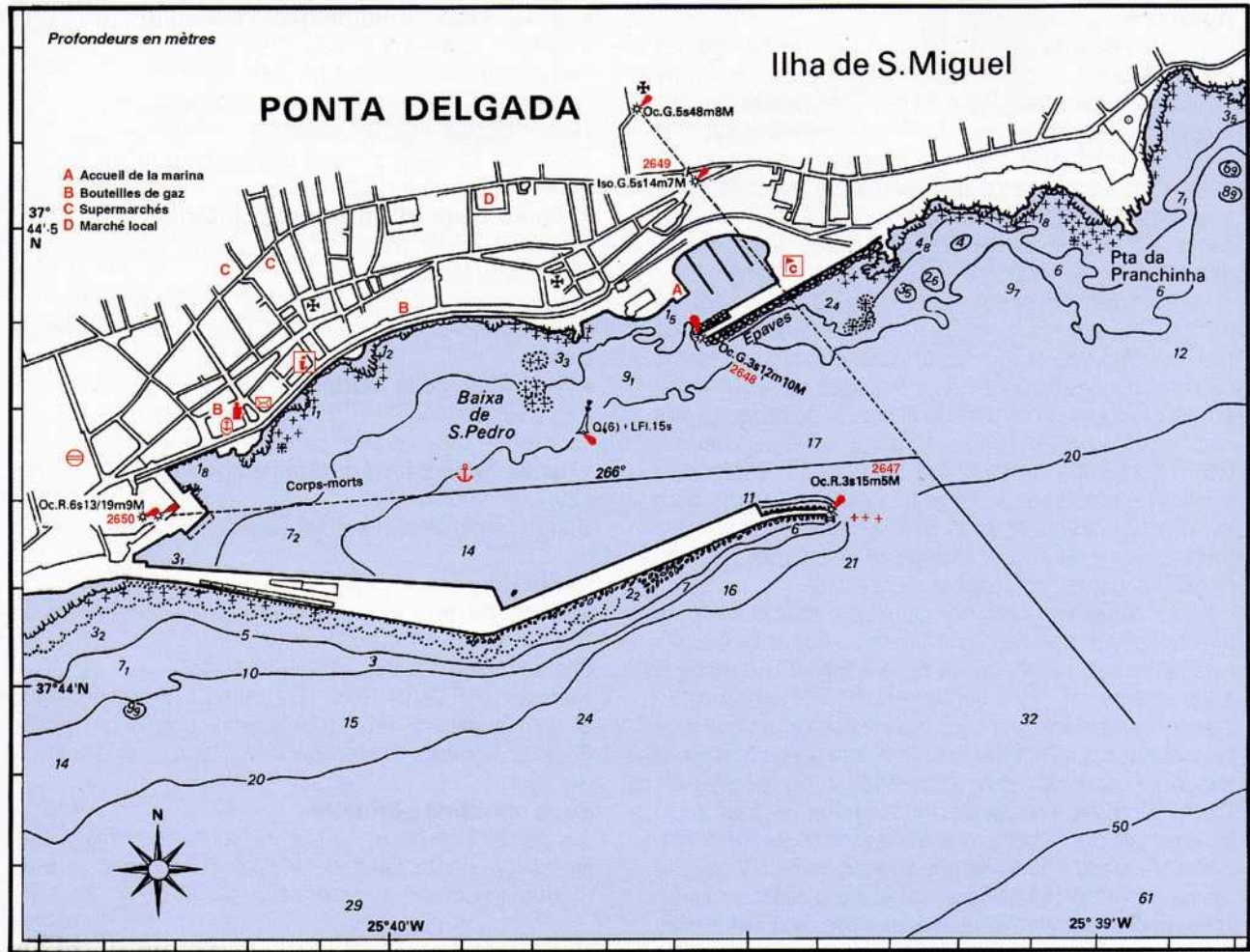
Généralités

Capitale de São Miguel et plus grand port militaire et commercial des Açores, Ponta Delgada est bien protégée derrière les 1 544 m de son brise-lames. Avec Horta sur Faial, et Praia da Vitoria sur Terceira, Ponta Delgada est le seul endroit qui peut être considéré comme sûr dans presque toutes les conditions, même si une forte houle peut entrer dans le port en cas de vents de secteur est à sud. Ponta Delgada est le point d'atterrissage préféré des voiliers aux Açores, en provenance du Royaume Uni ou d'Europe continentale ainsi qu'un lieu pratique pour les changements d'équipages. La ville offre également les meilleures possibilités d'avitaillement avant de quitter l'archipel, et constitue une excellente base pour visiter l'intérieur de São Miguel.

La ville elle-même est pittoresque avec quelques jolies églises et autres édifices datant du XVI^e siècle. Le très utile Azores Guide for Tourists (Guide Touristique des Açores), est publié tous les ans, depuis 1981, par Publifor et est disponible gratuitement à leur bureau près du port au 13A Avenue Infante Dom Henrique.

Approche et entrée

- De jour: très simple et sans danger. Le brise-lames en pierres grises peut se confondre avec l'esplanade en béton derrière lui lors d'une approche sur un cap inférieur à 325°, mais la tour rayée rouge et blanche qui marque son extrémité ne peut se manquer. Le brise-lames se prolonge, à la fois à fleur d'eau et sous l'eau, sur une distance allant de 50 à 100 mètres dans le prolongement du mur visible, on ne connaît pas les



Marina de Ponte Delgada, en regardant vers le sud-sud-est avec le brise-lames en fond. Un chalutier quitte en contournant largement l'extrémité de la jetée qui n'est pas saine.

O Bean Wollen



La marina de Ponta Delgada n'abrite pas seulement près de 140 bateaux pouvant atteindre 40 m, mais aussi deux piscines et plusieurs restaurants et cafés. Le grand bâtiment blanc au début du môle est le club house du très accueillant Clube Naval de Ponta Delgada.

profondeurs exactes, mais un bateau au moins s'y est échoué. Depuis l'est, un émissaire sous-marin s'étend entre 37°44'5N 25°38'9W (à terre) et 37°44'3N 25°38'W (au large). Cette zone peut être traversée, mais mouiller ou pêcher dans les alentours est interdit.

La marina, dont l'entrée fait face à l'ouest, se situe presque à l'opposé de l'extrémité du brise-lames. Un bon nombre de bateaux de pêche échoués gisent contre le côté extérieur du môle de la marina auquel, de ce fait, il faut donner un tour d'au moins 50 mètres, sur toute sa longueur. Le quai d'accueil à l'entrée de la marina est bien repérable avec sa rangée de drapeaux, ses bâtiments blancs et sa tour d'observation surmontée d'un toit conique (blanc).

- *De nuit*: les lumières de la ville de Ponta Delgada sont de loin les plus brillantes de la côte, avec une longue rangée de lampadaires diffusant un éclairage orange le long de l'esplanade derrière le port. Après le feu^{'''} de Santa Clara, à 1 M à l'ouest de Ponta Delgada, le premier feu du port à être identifié est le feu^{'''} de Ponta Delgada avec une portée apparente d'au moins 10 M. Les feux^{'''} d'alignement extérieurs au 321', s'avèrent moins puissants que prévus mais sont clairement identifiables à environ 5 M. L'entrée de la marina n'est éclairée que sur son tribord par le feu^{'''}, mais de puissants éclairages tant sur le brise-lames que sur le rivage produisent assez de lumière ambiante pour localiser le quai d'accueil et y accoster sans difficulté.

Mouillage

Il est toujours possible de mouiller dans le port, même si les bateaux de plaisance sont encouragés à utiliser la marina et ses équipements. Le meilleur mouillage est vers l'extrémité ouest de la rade, par 8 à 10 mètres de fond mais pas trop près du brise-lames pour ne pas gêner les mouvements des cargos ou des bateaux de pêche -

le mieux est approximativement dans l'axe des feux^{'''} d'alignement intérieurs. Actuellement, le mouillage est gratuit. Il y a un grand nombre de bouées de mouillage apparemment pour les yachts, mais leur état n'a pas été vérifié et de toute façon, une autorisation est à demander au bureau de la marina ou au *clube naval*. Si vous vous avancez vers le centre de la rade, restez bien au sud de la bouée cardinale balisant le Baixa de São Pedro.

En général, les bateaux de plaisance ne sont pas généralement pas les bienvenus le long du brise-lames, qui est souvent sale et gras, bien qu'un accommodement spécial puisse être obtenu pour les grands yachts de plus de 30 mètres. Des jets skis sillonnent en grand nombre les autres parties de la rade.

Accostage

A l'arrivée, les bateaux doivent accoster le long du quai d'accueil pour se voir allouer un emplacement. En été, les heures d'ouverture du bureau sont de 8h30 à 19h en semaine, de 9h à 18h le samedi et de 9h à 12h20 le dimanche. En hiver, de 9h à 12h30 puis de 14h à 18h en semaine, de 10h à 12h le samedi. Le bureau est fermé le dimanche.

Les quatre pontons offrent 118 emplacements pour des bateaux jusqu'à 18 m. Il y a environ vingt places de plus pour des yachts jusqu'à 40 m, le long du mur de la marina. Cinquante places sont réservées aux visiteurs. Les fonds varient de trois à cinq mètres au niveau de l'entrée et jusqu'à huit mètres ou plus le long du môle. La sécurité est bonne avec des patrouilles 24/24h. Le complexe de la marina offre aussi deux piscines d'eau de mer, un bassin pour les enfants, plusieurs snack-bars, un restaurant et une boîte de nuit.

Après avoir été gérée pendant plusieurs années par une compagnie privée, la gestion de la marina a été confiée, en juillet 1998, à la *Junta Autónoma do Porto de*

Ponta Delgada, qui est responsable du port dans son ensemble. Cette même année, elle changea de nom, passant de « Marinaçores » à « Marina de Ponta Delgada » V 281510/11/13, Fax: 281311. Une brochure concernant la marina, en portugais et en anglais, est disponible au bureau de la marina.

Formalités

Même en arrivant des Açores, le skipper après être passé au bureau de la marina, doit rendre visite à la fois à l'alfândega (douanes) et à la policia maritima dans leurs bureaux situés dans le même bâtiment, en apportant les papiers du bateau, les passeports et les documents d'assurance. Les équipages non-européens peuvent avoir à s'y rendre en personne pour remplir les formalités d'entrée. Comme à Horta, la guarda nacional republicana ou GNR (autrefois dénommée la guarda fiscal) ne semble pas impliquée mais, malgré cela, la procédure peut prendre un peu de temps.

Avant de partir, il est nécessaire, dans un premier temps, de se rendre au bureau de la marina pour régler la note (les principales cartes de crédit sont acceptées) puis de présenter une copie du reçu aux bureaux situés de part et d'autre. Il n'est pas nécessaire de se remettre au quai d'accueil. La procédure peut également être très lente : comptez jusqu'à deux heures.

Si vous prévoyez de visiter certaines îles plus petites, il est conseillé de conserver l'imprimé reçu. Il apporte des réponses à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter d'interminables difficultés de langage.

Equipements/services/services

Comme il convient à la plus grande ville des Açores, Ponta Delgada offre les meilleures boutiques ou autres facilités de l'archipel. Cependant, les équipements pour les bateaux de plaisance sont encore limités, même si le bureau de la marina et/ou le Clube Naval de Ponta Delgada apportent habituellement leur assistance lorsque cela leur est possible. En cas de sérieux problèmes, cela peut valoir la peine de contacter le Mid Atlantic Yacht Services (MAYS) à Horta S (092) 391616 Fax: (092) 391656.

Depuis juin 1999, Thomas & Any du voilier Swülk, mobile 931 904 8482, Fax : 281311, proposent leurs services pour divers types de travaux, réparations sur bois ou plastique, travaux électriques et de plomberie, réparation de voiles et tauds, menuiserie, recherche de pièces détachées.

- Chantiers navals: plusieurs chantiers où sont construits des bateaux de pêche en bois et où des réparations sur de l'acier peuvent être effectuées-demander au bureau de la marina qui peut aussi prendre les dispositions pour des travaux sur le plastique ou des soudures.
- Travel-lift : dans la marina. Installé en 1998 et censé soulever des bateaux jusqu'à 22 tonnes (25 tonnes US).
- Mécanique : Honorato Moreira & Monteiro Lda (voir Shipchandlers ci-dessous) sont représentants Yamaha et s'occupent d'autres marques dont Volvo Penta. MAP (voir Shipchandlers ci-dessous) représente, entre autres marques, Suzuki, Honda et Hummingbird. Autrement, adressez-vous au personnel de la marina qui peut aussi s'occuper de réparations concernant la réfrigération. Si vous avez besoin d'importer des pièces détachées, il serait peut-être plus simple de contacter MAYS à Horta (voir plus haut).

- Réparations électroniques et radio : JB Electrônica 283781 sur la Rua do Perù peut s'occuper de la réparation et de l'entretien des radios, radars, pilotes automatiques, etc. MAYS également (voir plus haut).
- Réparations de voiles: voir avec le bureau de la marina.
- Shipchandlers : Honorato Moreira & Monteiro Lda, ☎/Fax: 385047, au 42 Rua da Boa Nova, a en stock des peintures marines, de l'accastillage en acier inoxydable, etc. Mais leur domaine principal reste la pêche sportive. MAP ☎ 285635, Fax: 629244, au 51 Rua do Mercado, propose la même chose. A défaut de trouver sur place, essayez chez MAYS à Horta (voir plus haut).
- Cartes : les publications de l'Institut Hydrographique Portugais, cartes comprises, peuvent être trouvées chez António José Gaspar Jordão au MAP (voir ci-dessus), mais un doute subsiste quant au fait de savoir si elles sont stockées sur place ou commandées à Lisbonne à la demande - quoi qu'il en soit, les cartes fournies seront rarement à jour. MAYS (voir plus haut) possède en réserve des livres et des cartes Imray ainsi qu'une sélection de publications et de cartes de l'Amirauté britannique, et des almanachs, etc.
- Eau : à chaque poste d'amarrage (ponton et môle). Incluse dans le tarif. Les tuyaux ne sont pas fournis.
- Douches : parfaites, dans le complexe de la marina.
- Laverie : laverie sur place. Sinon, une laverie locale ramasse le linge au bureau de la marina tous les matins pour le ramener le soir même.
- Electricité : à la marina (220V/50Hz), est comprise dans le tarif. Les bateaux doivent fournir leurs propres prises, câbles et adaptateurs si besoin.
- Carburant: gazole et essence sur le quai d'accueil de la marina.
- Bouteilles de gaz: Camping Gaz facilement disponible. Pour les autres marques dont Calor Gaz, il est possible de recharger les bouteilles au dépôt Shell sur la route principale vers l'aéroport.
- Clube náutico : le Clube Naval de Ponta Delgada V 283005, Fax : 286383, qui occupe l'essentiel du grand bâtiment au début du môle de la marina, est particulièrement accueillant envers les plaisanciers de passage. Il comporte un bar et un restaurant agréables.
- Prévisions météorologiques : affichées chaque jour à l'extérieur du bureau de la marina, plus un bulletin sur trois jours pour l'Atlantique disponible à la demande (envoyé par fax, il n'est pas gratuit).
- Banques: plusieurs en ville, avec des distributeurs de billets.
- Magasins/approvisionnement: plusieurs supermarchés bien approvisionnés à quelque distance à pied de la marina, ainsi qu'un très grand hypermarché à l'extérieur de la ville qu'on peut rejoindre en taxi. De plus, large choix de boutiques de souvenirs, vêtements, pharmacies et autres. De loin, le meilleur endroit de toutes les Açores pour s'approvisionner.
- Marché: grand marché aux fruits et aux légumes, accolé à un marché aux poissons, à une courte distance de la marina sur la Rua do Mercado. Large choix de produits locaux de bonne qualité, tôt dans la journée.
- Cafés, restaurants et hôtels: nombreux restaurants, cafés et snack bars pour tous les goûts et toutes les bourses.
- Hôtels : une douzaine au moins à Ponta Delgada, et plusieurs autres en divers endroits de l'île. En été cependant, ils peuvent afficher complet. Il est donc

conseillé de réserver à l'avance.

- Services médicaux : hôpital au fond de la rade, ainsi que plusieurs centres médicaux. Le bureau de la marina a la liste des médecins, dentistes et opticiens.

Communications

- Bureau de poste : sur le front de mer, en face de l'esplanade. Ouvert de 8h30 à 18h30, mais souvent bondé avec des délais d'attente importants. Des timbres peuvent être achetés dans toutes les boutiques affichant le symbole vert correio.

- Adresse postale : c/o Marina de Ponta Delgada, Apartado 3 - Calheta, 9500 Ponta Delgada, Sao Miguel, Açores, Portugal.

- Téléphones: au bureau de la marina, dans le complexe de la marina avec des cabines à pièces ou à cartes, à la poste et ailleurs.

- Fax: au bureau de la marina. Fax: 281311.

- Location de voitures: quatre ou cinq compagnies, dont une au moins louant aussi mobylettes et bicyclettes.

- Taxis : en ville. Possibilité de les réserver par l'intermédiaire du bureau de la marina.

- Bus : liaisons avec l'ensemble de l'île. Ponta Delgada semble être le seul point de départ et d'arrivée des bus. Ils partent souvent cinq minutes à l'avance.

- Transports aériens : vols quotidiens pour l'Europe via Lisbonne ainsi que pour les autres îles-voir paragraphe « transports », page 13 - à partir de l'aéroport situé à quatre kilomètres à l'ouest de la marina.

LAGOA

37°44'5N - 23°34'3W

Feux

- 2646 Lagoa 37°44'4N 23°34'3W

Fl.R.3s8m6M

Colonne rayée rouge et blanche 4 m

Généralités

Située à environ 4 M à l'est de Ponta Delgada, Lagoa est une des plus vieilles cités de São Miguel. Son môle a été agrandi il y a plusieurs années, afin de créer un port, petit mais bien protégé, qui abrite aujourd'hui quelques bateaux de pêche. La côte environnante est en général basse, mais le port est facilement identifiable du large grâce à un haut silo gris à 0,5M à l'ouest.

Plusieurs belles piscines ont été créées dans les rochers à l'est du port, faisant ainsi de Lagoa un mouillage agréable de jour, par beau temps. Attention cependant en pénétrant dans la rade, car les profondeurs n'ont pas été contrôlées.

VILA FRANCA DO CAMPO

35°42'5N - 25°26'W

Cartes

- Portugaises : 47502 (1 : 5 000), [165 (1 : 10 000)1
- Américaines : 51081 (1 :20 000)

Feux

- 2643.4 Vila Franca do Campo 37°42'9N 25°25'9W

LFl.R.5s11m7M

Tour carrée rouge avec bandes blanches 7 m



La baie protégée de Lagoa, 4 M à l'est de Ponta Delgada.

O David Lomax

- 2643 Feux d'alignement au 316.5° 37°42'9N 25°25'9W

Oc.G.5s7/11m5M

Feu antérieur: réverbère rayé rouge et blanc

Feu postérieur : perche sur maison blanche (feux à 100 m l'un de l'autre)

Important : pour information seulement - ne jamais entrer de nuit.

Généralités

Petite ville en face d'un îlot (un cratère volcanique miniature inondé par la mer) à quelque 11 M à l'est de Ponta Delgada, Vila Franca do Campo est protégée par São Miguel du nord-ouest au nord-est, et par l'Ilhéu da Vila de la houle de sud-ouest.

La ville fut la capitale de São Miguel avant d'être détruite par un glissement de terrain en 1522. Elle est toujours relativement petite et ramassée, avec un vieux quartier de pêcheurs pittoresque ainsi que plusieurs églises imposantes au centre. L'Ilhéu da Vila renferme un bassin naturel presque parfait à ne pas manquer (mais seuls les voiliers à très faible tirant d'eau peuvent entrer dans ses eaux peu profondes). Comme on peut s'y attendre, cet endroit est très populaire auprès de la population locale (un ferry s'y rend depuis le quai, entre juin et septembre) et il est donc plus calme en milieu de semaine.

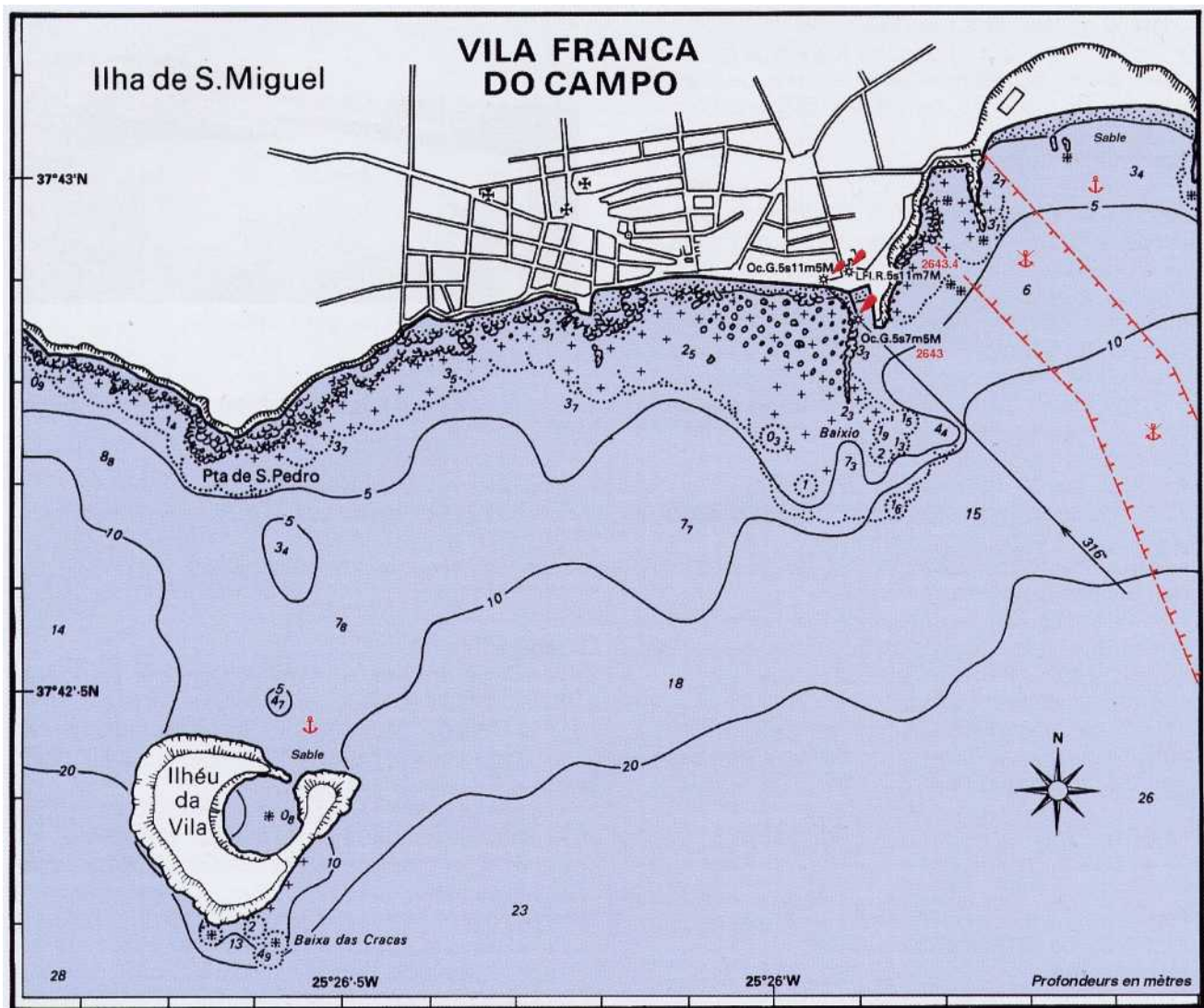
Approche

En venant de l'ouest, passer à 500 m de Ponta Da Galera et suivre un cap au 88°, puis aller sur l'Ilhéu da Vila afin d'éviter le Baixa da Roida. Une fois à moins de 0,5 M de l'îlot, il est possible de passer entre ce dernier et la côte. Il y a plusieurs rochers près de la côte au sud de l'île et un haut-fond s'étend jusqu'à 500 m vers le sud depuis la partie ouest du petit port. Bien que ce dernier soit plutôt bien éclairé, il est fort déconseillé de s'approcher de cette zone de nuit en raison des nombreux rochers et autres dangers non éclairés.

En venant de l'est, un émissaire sous-marin s'étend à un peu plus de 0,5 M au sud-sud-est de la petite baie rocheuse, située à l'est du port. Les bateaux sont autorisés à traverser cette zone mais pêcher et mouiller à proximité est interdit.

Mouillages

Au nord-est de l'Ilhéu da Vila, juste avant l'entrée du jagon, sur des fonds de sable de 6 à 8 mètres, ou dans la baie à l'est de la ville par 3 à 5 mètres, au large d'une belle plage de sable. L'interdiction mentionnée auparavant ne concerne que l'extrême ouest de la baie.



Accostage

A marée haute, il devrait être possible d'entrer dans le petit port avec un bateau de petite taille, bien que ce ne soit pas recommandé. En effet, les marches sont occupées en permanence et il y a en général de la houle. Un cap au 316° sur le bout du môle ouest permet d'éviter les hauts-fonds qui débordent.

Formalités

Vila Franca do Campo n'est pas un port d'entrée — les formalités sont à effectuer au préalable à Ponta Delgada.

Equipements/services/services

- *Eau douce* : robinet dans le port de pêche.
- Carburant : à la station-service près du centre ville (un peu loin à pied).
- *Banques* : en ville, avec distributeurs de billets.
- Magasins/approvisionnement : plusieurs petits supermarchés, une boulangerie, etc.
- Cafés, restaurants & hôtels : deux hôtels et de nombreux cafés et restaurants.

Communications

- *Bureau de poste* : avec téléphones.

- *Taxis* : en ville.
- *Bus* : vers Ponta Delgada et ailleurs.
- *Ferries* : un ferry régulier en été vers l'Ilhéu da Vila, mais rien d'autre.

PORTO DE CAPELAS

37°50'5N - 25°41'4W

Cartes

- Amiralauté britannique : 1858 (1 : 15 000)
- Portugaises : 47502 (1 : 5 000), [161 (1 : 5 000)]

Feux

• 2656 Morro de Capelas 37°50'5N 25°41'2W
 Iso.R.4s114m8M 153° - vis - 281° Perche rouge 6 m
 Important: pour information seulement - inapproprié pour une entrée de nuit.

Généralités

Baie étroite entourée de falaises abruptes la protégeant de l'est à l'ouest par le sud, mais totalement exposée aux vents et à la houle de nord. De nombreux goulets longs et étroits pénètrent le cap rocheux, à l'est, et sont fascinants à explorer en annexe. Le mouillage est exceptionnellement beau avec une eau très claire.



L'Ilhéu da Vila au large de la ville de Vila Franca do Campo vu depuis le nord-est. Le meilleur mouillage est près de l'îlot, juste dans l'axe de la prise de vue.

Approche

En venant de l'ouest, laisser la Ponta de São Antonio à plus de 800 m et approcher le quai et la cale de Capelas sur un cap qui ne soit pas inférieur à 175°. De l'est, le mouillage est complètement masqué jusqu'à ce que l'on contourne et dépasse le Morro de Capelas d'au moins 200 m. Hormis un rocher brisant isolé (Calhau dos Burras) situé à environ 100 m du rivage dans l'angle sud-ouest de la baie, il n'y a pas d'autres dangers.

Il y a un feu²⁶⁵⁶ sur les falaises au-dessus la baie, mais l'entrée de nuit n'est pas recommandée.

Mouillage

Par 5 à 8 mètres, sur fond de sable et de roche en relevant le petit quai et la cale au 120° environ.

Formalités

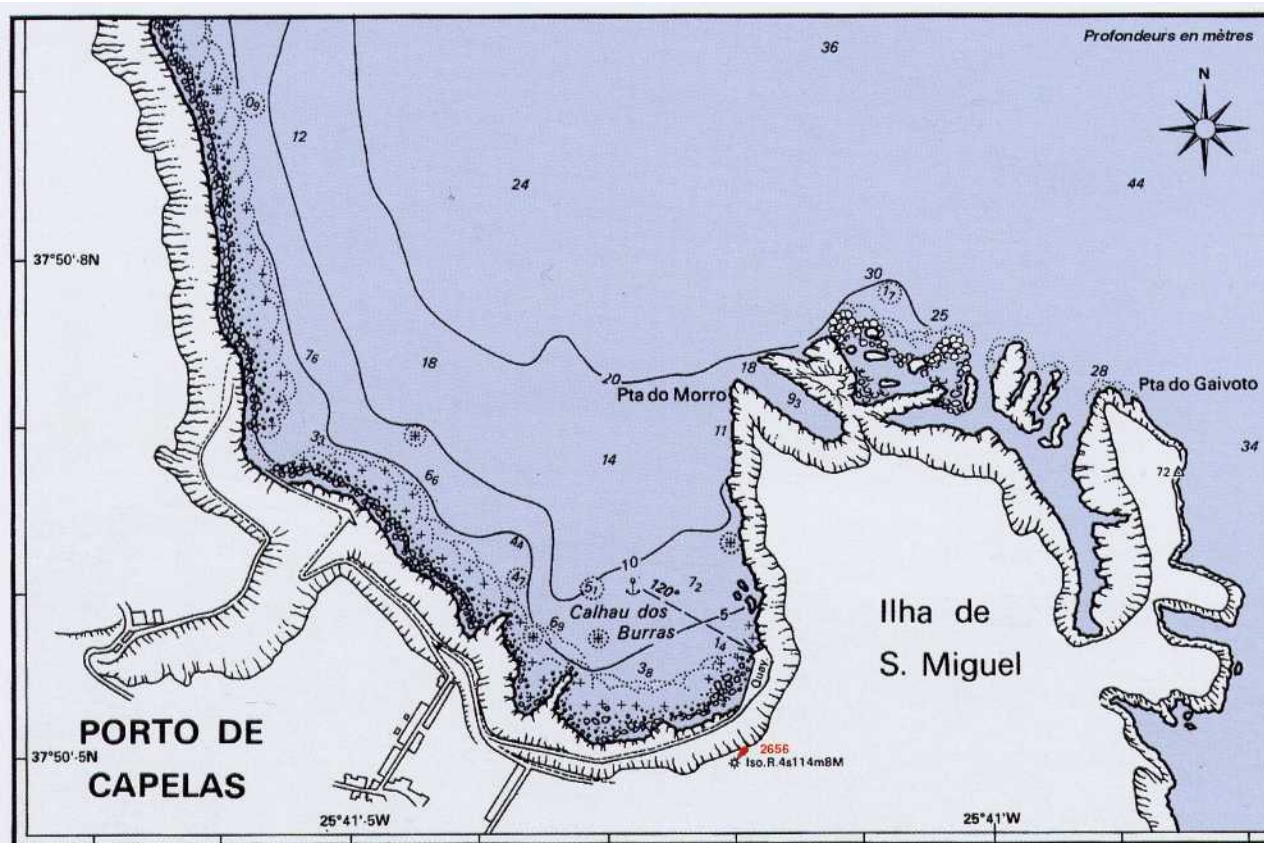
Porto de Capelas n'est pas un port d'entrée.

Equipements/services

Il y a une petite ville sur les falaises au-dessus du mouillage, avec de l'eau douce et du carburant (jerricans nécessaires), plusieurs petites épiceries, une banque et un bureau de poste.



La baie rocheuse de Porto de Capelas vue depuis le sud-ouest. On peut voir le rocher brisant isolé Calhau dos Burras sous le point culminant de Ponta do Morro.



RABO DO PEIXE

37°48'9N - 25°35'W

Cartes

• Portugaises : 47502 (1 : 5 000), [162 (1 : 5 000)]

Feux

• 2657 Rabo do Peixe 37°48'8N 25°35'W

Oc.G.4s59m5M 185° - vis - 220°

Clocher d'église 28 m

• 2657.4 Cale 37°48'9N 25°35'W

Oc. R.3s8m6M 58° - vis - 159°

Perche rayée rouge et blanche sur cale 2 m

Important : pour information - inapproprié pour une entrée de nuit.

Généralités

Large baie protégée de l'est au sud-ouest par le sud, mais très exposée à tout le secteur nord. Mouillage peu pittoresque, entièrement entouré de rochers. Le seul débarquement possible est sur le petit quai dans l'angle nord-est de la baie. Fin 1998, on était en train de l'agrandir et son éclairage était temporairement coupé.

Approche

En venant de l'ouest, se tenir à 0,5 M au large permet d'éviter tous les dangers. De l'est, maintenir un cap supérieur au 250° après avoir contourné la Ponta da Ribeirinha afin d'éviter les rochers situés à 1,5 M au nord-est du mouillage. L'approche finale en venant de l'une ou l'autre direction se fait au 135°, sur l'église blanche remarquable. L'entrée de nuit est déconseillée.

Mouillage

Par 6 à 8 mètres sur fond de sable et de roches, en relevant le petit quai au 70° environ, et l'église ²⁶⁵⁷ au 120°.

Formalités

Rabo do Peixe n'est pas un port d'entrée.

Equipements/services

Services habituels des petites villes, dont de l'eau douce et des épiceries proposant des produits de base.





Approche au 125° de Rabo do Peixe. L'église est facilement visible du large. La jetée de pierres grises sur la gauche est difficile à repérer Elle a été agrandie en 1998.

PORTO FORMOSO
37°49'4N - 25°25'6W

Feux

- 2659.4 Porto Formoso 37°49'4N 25°25'5W
Fl.R.4s6M

Fanal rouge sur bâtiment avec bandes blanches et rouges 3 m.

Généralités

Il ne s'agit en aucun cas d'un port mais d'une petite baie entourée de rochers sur la côte nord, protégée du sud-est au nord-ouest par le sud. Il doit être possible de mouiller très au large uniquement par temps très bien établi, mais cette baie est loin d'être l'idéal pour les voiliers.

POVOAÇÃO

37°44'6N - 25°14'8W

Cartes

- Portugaises : 47502 (1 : 5 000), [164 (1 : 5 000)]

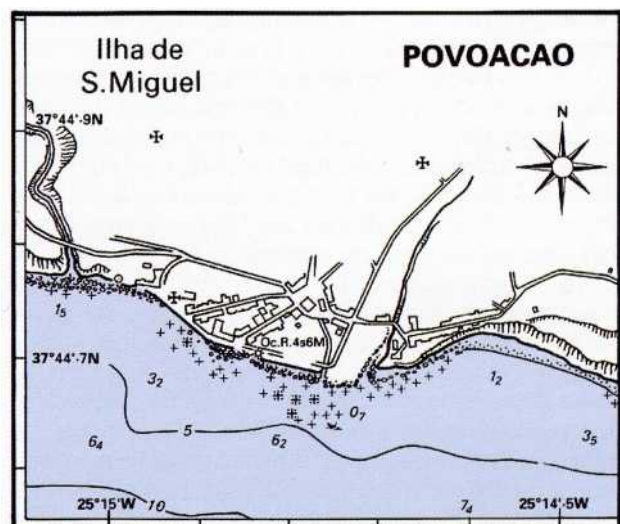
Feux

- 2640.5 Povoação 37°44'7N 25°14'8W
Oc.R.4s8m6M

Colonne blanche avec bandes rouges 7 m

Généralités

Mouillage ouvert sur la côte sud à 21 M à l'est de Ponta Delgada, et site de la plus vieille colonie de São Miguel. Une longue plage de galets protège le mouillage du nord-ouest au nord-est. Il y a aussi une plage de sable à l'est de la ville, mais les deux sont sujettes à la houle. On trouve des services restreints à terre, dont un petit supermarché. Le mouillage ne présente que peu d'intérêt pour les plaisanciers.



9 • Santa Maria

Entre 35°56'N - 37°01'N et 25°01'W - 25°11'W

Introduction

Santa Maria est l'île de l'archipel la plus au sud (à presque un degré de São Miguel) et aussi la plus à l'est, les Ilhéus cas Formigas mis à part. C'est l'une des plus petites îles avec 17 km de long sur 8 km de large pour une surface de 97 km². Les deux tiers environ des 6 000 habitants vivent dans la capitale Vila do Porto. Comme le reste des îles de l'archipel, elle est d'origine volcanique mais elle est unique parmi les Açores car elle se compose aussi de roches sédimentaires. Le plateau ouest est composé de calcaire riche en fossiles marins et de dépôts d'argile rouge.

Santa Maria fut la première île colonisée par les Portugais, sans doute en 1427, après que Gonçalo Velho Cabral eut débarqué sur la plage de Praia dos Lobos. Des troupeaux de porcs et de chèvres furent apportés pour nourrir les hommes qui suivirent. La forêt primaire fut brûlée et abattue pour laisser place aux cultures. Des villages dispersés existaient déjà sur l'île lorsqu'en février 1493, Christophe Colomb, alors qu'il rentrait de son premier voyage, mouilla au large du petit village d'Anjos (anges) sur la côte nord-ouest pour permettre à son équipage d'assister à la messe. Prudemment, il n'autorisa que la moitié de ses hommes à descendre à terre où ils furent aussitôt emprisonnés, probablement soupçonnés d'espionnage ou en tant que sujets de la couronne d'Espagne. Après un rapide appel à une plus haute autorité sur São Miguel, Colomb revint négocier leur libération et il semble qu'il ait fait alors le tour de l'île pour mouiller au large de Vila do Porto, déjà capitale de l'île à cette époque. Les attaques de pirates français, turcs et maures, qui brûlaient récoltes et édifices puis fuyaient en emmenant fréquemment des esclaves, justifiaient la méfiance des îliens envers les étrangers. Une église renferme encore un fouet à bout ferré utilisé contre les esclaves et datant du XVI^e siècle.

Bien que port principal de l'île depuis le début de son histoire, la baie ouverte de Vila do Porto ne connût sa première esquisse de bassin qu'en 1874 lorsqu'un court mur de protection fut érigé dans l'angle nord-ouest de la rade (mur récemment incorporé dans le vaste terrain remblayé). Une station baleinière, abandonnée depuis, prospérait autrefois à 10 km à l'est, à Ponta do Castelo.

L'un des événements les plus importants de l'histoire de l'île se produisit pendant la seconde guerre mondiale lorsque la Grande Bretagne invoqua un ancien traité d'alliance signé avec le Portugal en 1373, pour permettre aux alliés de construire un grand aéroport militaire. Les forces américaines arrivèrent en 1944 et construisirent dès l'année suivante, un énorme complexe avec trois pistes d'atterrissage, un hôtel, un cinéma, des équipements sportifs et, l'année suivante, des douzaines de bâtiments plus petits, occupant ainsi une grande partie du plateau à l'ouest de l'île. En contrepartie de la perte de quelques terres non fertiles de landes et de broussailles, Santa Maria récupéra le plus grand aéroport civil de l'archipel, lorsque les alliés le cédèrent en 1947. Alors que les autres îles n'avaient que de pauvres pistes d'atterrissage en herbe qui ne pouvaient recevoir que des

vois locaux, Santa Maria devint la porte d'entrée des Açores. Toutefois, avec l'expansion d'autres aéroports sur les différentes îles, sa prospérité déclina et il n'y eut ici aucun réel développement du tourisme. Mais l'entretien et la maintenance de l'aéroport ainsi que les services à procurer au petit nombre d'avions passant par Santa Maria restent encore des sources significatives d'emploi.

L'agriculture est l'activité principale sur tout le reste de l'île. Les pentes volcaniques abruptes sont quadrillées de petits champs où poussent du maïs, du blé, des bananes, des vignes ainsi que tous les légumes habituels. Quelques vieux domaines s'enorgueillissent d'avoir de hauts murs et des portails surmontés d'armoiries sculptées dans de la roche volcanique tendre. Partout ailleurs, des blocs grossiers de pierres ponces sont empilés pour former des murs de pierre bas. Les eucalyptus et les pins embaument l'air et des fleurs sauvages de toutes les couleurs et de toutes les variétés, tant familières qu'exotiques, poussent sur les murs et les accotements.

L'architecture typique des villages doit beaucoup à celle de l'Algarve, région du sud du Portugal, d'où vinrent la plupart des premiers colons. Les maisons sont basses et blanchies à la chaux avec un four à pain extérieur surmonté d'une haute cheminée ronde terminée par un capuchon conique et pointu. Ce n'est qu'au cours de ces vingt dernières années que l'électricité et les semi-remorques ont remplacé les moulins à vent et les chars à bœufs. Des chevaux lourdement chargés sont encore un spectacle relativement commun. Une route mène jusqu'à vingt mètres du sommet du Pico Alto après quoi, un chemin abrupt traverse une végétation luxuriante et offre des vues stupéfiantes sur l'île en contrebas. Même sans voiture ou taxi, l'île est assez petite pour pouvoir l'explorer avec un bus local, ou à pied. Il y a d'ailleurs de bonnes chances d'être pris en auto-stop par l'un des sympathiques habitants de l'île. Beaucoup parlent anglais. Tous sont, et avec raison, fiers de leur île.



Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international portugais 351, le code local de Santa Maria : 96. Les téléphones mobiles fonctionnent sur l'île, bien que la couverture GSM ne soit pas encore réalisée.

Navigation

Déclinaison magnétique

11 01 2' W (2000) diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Les courants de marées portent au nord-est au flot et au sud-ouest au jusant, mais sont généralement faibles.

Cartes

- Amiraute britannique : 1959 (1 : 150 000)
- Portugaises : 43103 (1 : 300 000), 46406 (1 : 75 000), [110 (1 : 50 000)]
- Américaines : 51081 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : E1 (1 : 759 000)

Feux

- 2634 Tour de contrôle de l'aéroport 36°58'5N 29°09'7W

AIFI.WG.10s116m25M 21° - vis - 121°

Note : visible de jour par faible visibilité, sinon ne fonctionne que pendant les mouvements d'avions.

- 2633 Ponta do Norte 37°00'7N 25°03'6W

FI(4)15s138m10M

Tour hexagonale blanche 4 m

- 2632 Ponta do Castelo (Gonçalo Velho)

36°55'7N 25°01'W

FI(3)13,5s113m25M 1 81' - vis - 89°

Tour carrée blanche et bâtiments 14 m

- 2636 Ponta de Malmerendo 36°56'4N 25°09'4W

FI(2)10s49m10M 282° - vis - 91°

Fanal rouge sur bâtiment blanc 6 m

Approche

On navigue de Ponta Delgada à Santa Maria sur un cap au 153°, elles sont distantes d'un peu plus de 50 M. Santa Maria est facilement visible par temps clair depuis les collines de São Miguel. Depuis le nord ou le sud et vue du niveau de la mer, la plus haute partie est de l'île apparaît comme un cône unique jusqu'à ce que le plateau plus bas à l'ouest surgisse au-dessus de l'horizon.

La côte est essentiellement constituée de falaises à



Le port et la jetée de Vila do Porto vus depuis la colline au nord-est.

O George Tinley

pic et il n'y a que peu de dangers débordants autour de l'île. Cependant, en arrivant par l'est, attention au Baixa da Maia dans le 22° de la Ponta do Castelo et à environ 1 M au large, et au Baixa do Sul dans le 234° de la même pointe et à environ à 0,5 M. Tous les deux sont des rochers isolés, bas, brisants et absolument pas balisés, ni éclairés.

Ports et mouillages

VILA DO PORTO

36°56'5N - 25°08'8W

Marées

Correction avec Ponta Delgada : +2 min

- Marnage moyen de vive-eau: 1,40 m

- Marnage moyen de morte-eau: 0,70 m

Cartes

- Amiraute britannique : 1959 (1 : 12 500)
- Portugaises : 46406 (plan), [169 (1 : 7 500)]
- Américaines : 51081 (1 : 10 000)
- Imray-lolaire : E1 (1 : 10 000)

Feux

- 2636 Ponta de Malmerendo 36°56'4N 25°09'4W

FI(2)10s49m10M 282° - vis - 91°

Fanal rouge sur bâtiment blanc 6 m

- 2635.3 Brise-lames 36°56'5N 25°08'9W

LFI.R.5s14m5M

Tour tronquée blanche avec bandes rouges 8 m

Radio du port

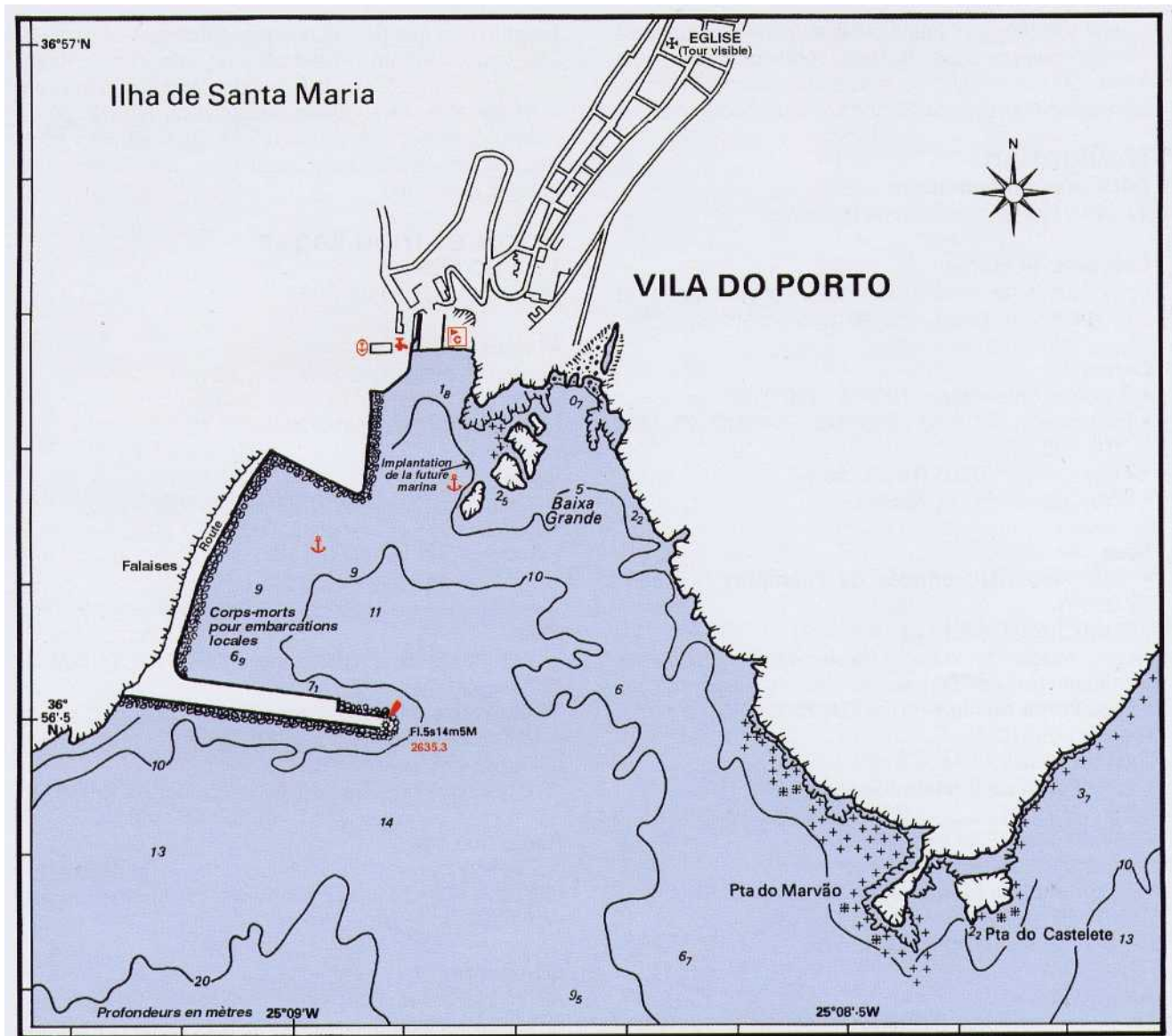
Autorité du port : Capimarviporto VHF Canal 16, 11 (08h00-12h00, 14h00-17h00, heure locale, du lundi au vendredi).

Généralités

A l'origine baie ouverte, elle est maintenant protégée par un brise-lames de 350 m de long, qui part des falaises à l'ouest. Il protège la moitié ouest de la baie, mais une houle de sud ou de sud-est peut y engendrer un très fort ressac et par forts vents de sud-est - heureusement rares en été - le mouillage peut devenir intenable.

Bien qu'un peu délabrée, la ville est agréable et compte de très vieux quartiers. Des maisons blanches ou pastel, aux toits de tuiles rouges, aux larges fenêtres ressortant en taches plus sombres, bordent la longue rue principale pavée qui serpente en pente douce à partir du port. Les typiques carreaux portugais incrustés comportent des motifs de cordes, de poissons, de bateaux ou de coquillages. Il y a plusieurs beaux exemples d'architecture baroque ou manuéline, en particulier les bâtiments de l'hôtel de ville, à l'origine monastère franciscain. On a une très belle vue sur le port depuis le Forte de São Bras (XVI^e siècle), - dont les trois cheminées sont censées représenter le Père, le Fils et le Saint-Esprit.

Un nombre croissant de bateaux de plaisance font l'effort de se rendre à Santa Maria - plus de 100 en 1997 -, et en sont bien récompensés. Le Capitão do Porto (qui parlait bien français et anglais en 1998) est particulièrement accueillant. Il est prévu de construire une petite marina à l'est de la cale, dont le môle protecteur devrait intégrer la rangée incurvée de rochers. Les travaux devaient commencer courant 1999.



Approche

- *De jour*: tout à fait franche, sans dangers débordants. Le béton gris clair du brise-lames contraste fortement avec les sombres collines en arrière plan. Un cap au 18°, sur la tour remarquable de l'église blanche à l'horizon permet de doubler le brise-lames qui a une profondeur de 15 mètres près de son extrémité. En revanche, donnez un large tour au côté nord du mur car des décombres de béton s'étendent sur 30 mètres.
- *De nuit*: parfaitement réalisable dans de bonnes conditions météorologiques, mais peut-être à éviter pour une première fois par les moins expérimentés.

Mouillage

La partie sud du bassin formé par le brise-lames et les remblais, est occupée par des corps-morts laissant aux bateaux de passage la zone plus au nord dans 8 à 9 m d'eau, sur fond de sable et de roches. Un crin est conseillé bien que la tenue semble relativement bonne. Le mouillage est gratuit. Il est aussi possible de mouiller au sud de la cale en laissant de la place pour les manoeuvres des bateaux au niveau du quai.

Accostage

Un quai d'environ 200 mètres, avec une profondeur minimum de 5 mètres, s'étend sur le bord intérieur du brise-lames et il est possible d'y accoster si aucun cargo n'est attendu - demander d'abord l'autorisation à la *capitania*.

Formalités

La *guardia nacional republicana* ou *GNR* (auparavant dénommée *guarda fiscal*, la *policia maritima* et l'*alfândega* (les douanes) partagent un bâtiment carré blanc au début du brise-lames. En 1998, il fallait rendre visite aux trois organismes, ce qui représentait un changement par rapport aux années précédentes. Si vous avez l'imprimé donné à Horta ou à Ponta Delgada, cela peut faciliter la procédure. Il apporte des réponses à toutes les questions usuelles et peut ainsi éviter des difficultés de langage sans fin.

Equipements/services

- *Mécaniciens*: bien habitués aux moteurs diesels, mais difficultés à prévoir si des pièces détachées sont nécessaires.

- Eau: en petite quantité, aux robinets sur le quai ou au clube náutico. Pour de plus grandes quantités, contacter la Junta Antónoma do Porto de Vila do Porto ☎/Fax : 882282, uniquement en semaine.

- Douches: au Clube Náutico.
- Laverie : des machines à laver devaient être installées au clube náutico mais on les attendait toujours en 1998.
- Carburant : en petite quantité, avec des jerrycans à une pompe sur le bord de la route derrière l'église. La Junta Antónoma do Porto de Vila do Porto a un réservoir de gazole sur le quai et peut accepter de fournir de plus grandes quantités avec un tuyau.
- Bouteilles de gaz: échanges de bouteilles de Camping Gaz, mais pas de remplissage.
- Clube Náutico : près de la cale au fond du bassin. Il y a un bar et un restaurant au-dessus, ainsi que des douches et un atelier au-dessous. Amical et accueillant envers les plaisanciers de passage.
- Prévisions météorologiques: essayez l'aéroport, l'équipe météo a la réputation de bien aider les plaisanciers.
- Banques : équipées de distributeurs de billets.
- Magasins/approvisionnement : plusieurs petits supermarchés, une boulangerie ainsi que d'autres boutiques pour les besoins quotidiens.
- Cafés, restaurants & hôtels. plusieurs hôtels ainsi que des cafés et des restaurants.
- Services médicaux: hôpital et pharmacie.

Communications

- Bureau de poste : avec téléphone et fax
- Location de voitures: au moins trois compagnies.
- Taxis: station de taxis près de l'hôtel de ville (montée abrupte depuis le port). Encore une île dont il faut absolument faire le tour en taxi et qui vaut chaque escudo dépensé.
- Bus: vers l'aéroport et à travers toute l'île.
- Ferry: service régulier, quoique pas quotidien, depuis Ponta Delgada.
- Transports aériens: vols inter îles réguliers.

BAÍA DA PRAIA

36°56'7N - 25°05'6W

Généralités

Baie en forme de croissant de près de 1,5 M de long, située à 2,5 M à l'est de Vila do Porto, protégée du nord-ouest à l'est par le nord. Entièrement ouverte au sud, elle ne peut fournir qu'un mouillage de jour. C'est un bon endroit pour la baignade avec une plage de sable propre et dont l'arrière-plan, composé de falaises et de vignes en terrasses, est séduisant. L'épave, à l'extrémité ouest, est le refuge de divers poissons colorés et mérite une plongée.

Approche

Depuis l'ouest, contourner la Ponta do Marvão à 200 m au large, puis cap au 102° sur la Ponta Malbusco avant d'infléchir vers le nord dans la baie elle-même.

Mouillage

Par 5 m sur fond de sable, en relevant le restaurant remarquable au milieu de la principale plage de sable au 35° environ. Une épave à moins de 1 m de la surface gît par 4 m de fond tout à l'ouest de la plage. Une bonne lumière et une veille attentive sont donc nécessaires.



En regardant vers le sud-est, les pentes douces de la Baía de Praia et les falaises de la Ponta Malbusco au loin.

O George Tnley

Equipements/services

Eau douce à prendre avec des jerricans au café de la plage. Ce dernier sert des repas légers et propose des soirées dansantes. Pas de magasins importants.

BAÍA DE SAO LOURENÇO

36°59'4N - 25°03'W

Cartes

- Amiralauté britannique : 1959 (1 : 12 500)
- Portugaises : 46406 (plan), [168 (1 : 5 000)]

Feux

- 2632.2 Ponta do Espigao 36°59'N 25°02'9W
Fl.7s206m12M

Colonne blanche avec bandes rouges 6 m

- 2632.3 Feux d'alignement au 267° 36°59'5N 25°03'4W

Feu antérieur: LFI.R.5s25m6M

Perche blanche avec bandes rouges sur maison blanche 6 m.

Feu postérieur: Oc. R.7,5s36m6M

Fanal sur maison blanche 4 m

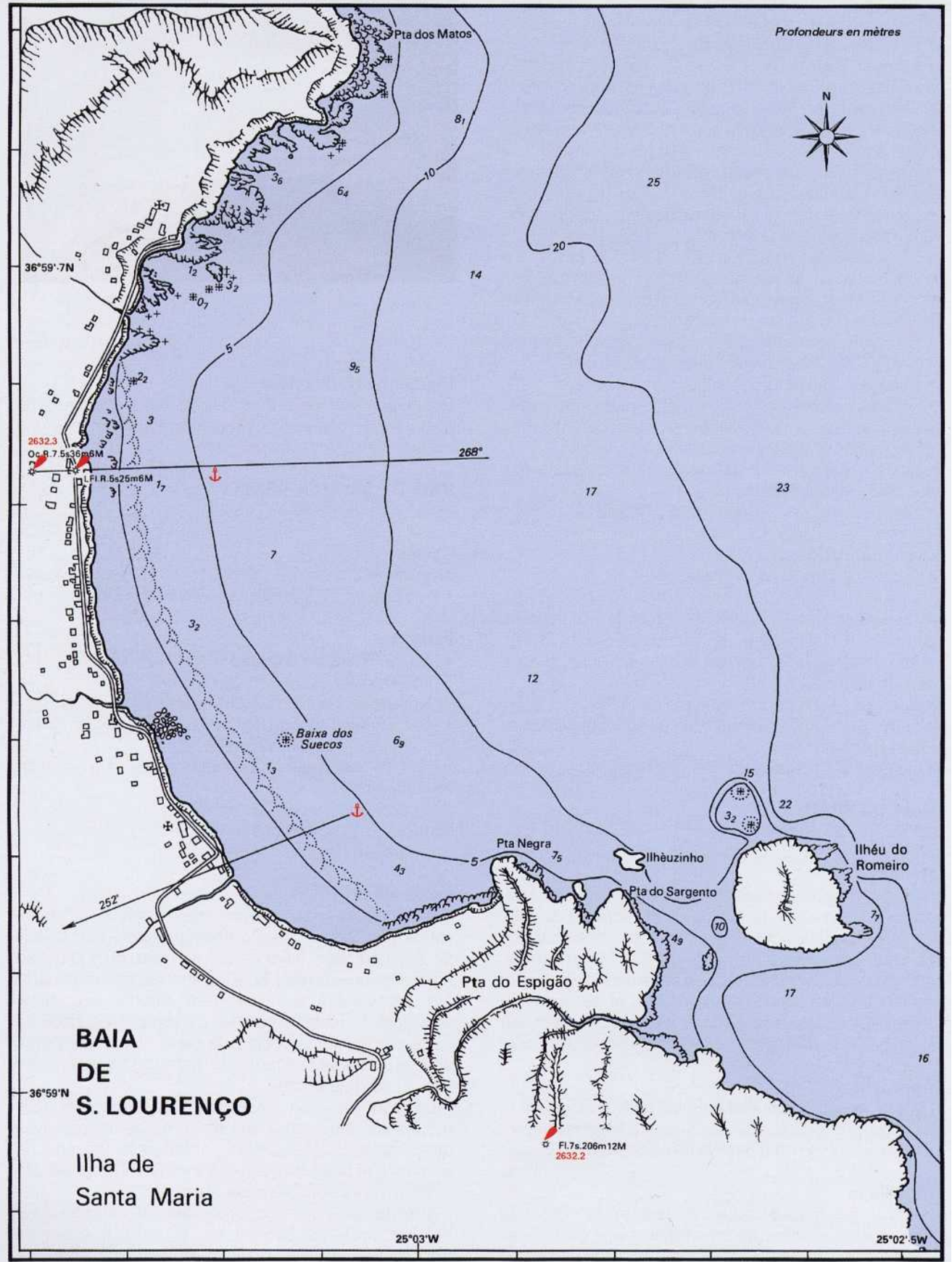
(feux à 64 m l'un de l'autre).

Généralités

Les hautes collines environnantes (formant un demi-cercle vestige d'un cône volcanique) protègent la Baía de São Lourenço, large de 3/4 de mille, du sud-est au nord par l'ouest, mais la laissent entièrement ouverte aux vents ou à la houle d'est. On ne peut donc envisager d'y rester la nuit que par temps bien établi. La plage est en grande partie de sable. Il y a une petite jetée en pierre et une rampe en béton parmi les rochers tout au nord de la baie.

La Baía de São Lourenço, l'un des plus jolis mouillages des Açores, est entourée de falaises avec des terrasses sur lesquelles s'entrelacent des murs de lave noire et des petits vignobles verts qui produisent le célèbre vin local, le vinho de cheiro.

L'île de São Lourenço (également dénommée Ilhéu do Romeiro), au sud-est de la baie, a quelques magnifiques grottes marines et est une zone de nidification des oiseaux. L'eau est exceptionnellement claire jusqu'à des profondeurs importantes.





La Baía de São Lourenço vue depuis le sud par un jour plutôt venteux. Le brisant Baixa dos Suecos submergé, apparaît clairement. Les murs épais visibles au milieu de la plage abritent une piscine d'eau de mer. Il n'y a pas de port.

O George Tinley

Approche

- De jour: des îles prolongent les deux extrémités de la baie, mais il n'y a pas de dangers débordants. Les amers d'alignement au 268° se situent juste au nord de deux grands arbres fins qui sont bien visibles.
- De nuit: Les feux d'alignement³²³ sont éclairés, et le feu^{2633.2} de la Ponta do Espigão, au sud de la baie, a remplacé le vieux phare de la Ponta do Caneiro, au nord. Par vents de terre ou faibles, l'alignement peut être suivi jusqu'à la profondeur appropriée où mouiller.

Mouillage

Par 4 à 5 mètres, sur fond de sable, en face des amers d'alignement, ou au sud de la baie en relevant la route en pente bien reconnaissable dans le 252° environ. Le rocher brisant du Baixa dos Suecos est situé à environ 200 mètres du rivage entre les deux mouillages suggérés.

Equipements/services

Deux restaurants sur la plage et une épicerie. Les maisons le long de la plage sont, pour la plupart, des maisons de vacances.

BAÍA DOS ANJOS

37°00'4N - 25°09'4W

Feux

- 2633.5 Fábrica dos Anjos 37°00'4N 25°09'3W
Fl.4s12m4M
Colonne blanche avec bandes rouges 4 m
 - 2633.7 Feux d'alignement au 175° 37°00'2N 25°09'5W
Feu antérieur: Fl.3s12m10M
Colonne blanche avec bandes rouges 5 m
Feu postérieur: LFl.6s20m10M
Colonne blanche avec bandes rouges 5 m
- Important : pour information seulement - totalement inapproprié pour une entrée de nuit.

Généralités

Christophe Colomb y fit escale en 1493, mais les plaisanciers pourront préférer visiter cet endroit par la

terre. La petite baie entourée de rochers est protégée de l'est au sud-ouest par le sud, et a un petit môle de béton tout à l'ouest. Le village, minuscule aussi, est très paisible et l'ancienne chapelle dans laquelle se rendit l'équipage de Colomb mérite le coup d'oeil.

Approche

Les amers d'alignement, rayés rouges et blancs, se situent en arrière du début de la jetée et se repèrent facilement à flanc de coteau. Bien qu'ils soient éclairés, ne pas tenter une approche de nuit.

Mouillage

Il devrait être possible de suivre l'alignement jusqu'à avoir 5 à 8 mètres d'eau pour mouiller, probablement sur fond de roches et de larges pierres.

Equipements/services

Seulement de l'eau au robinet de l'église, et rien d'autre.



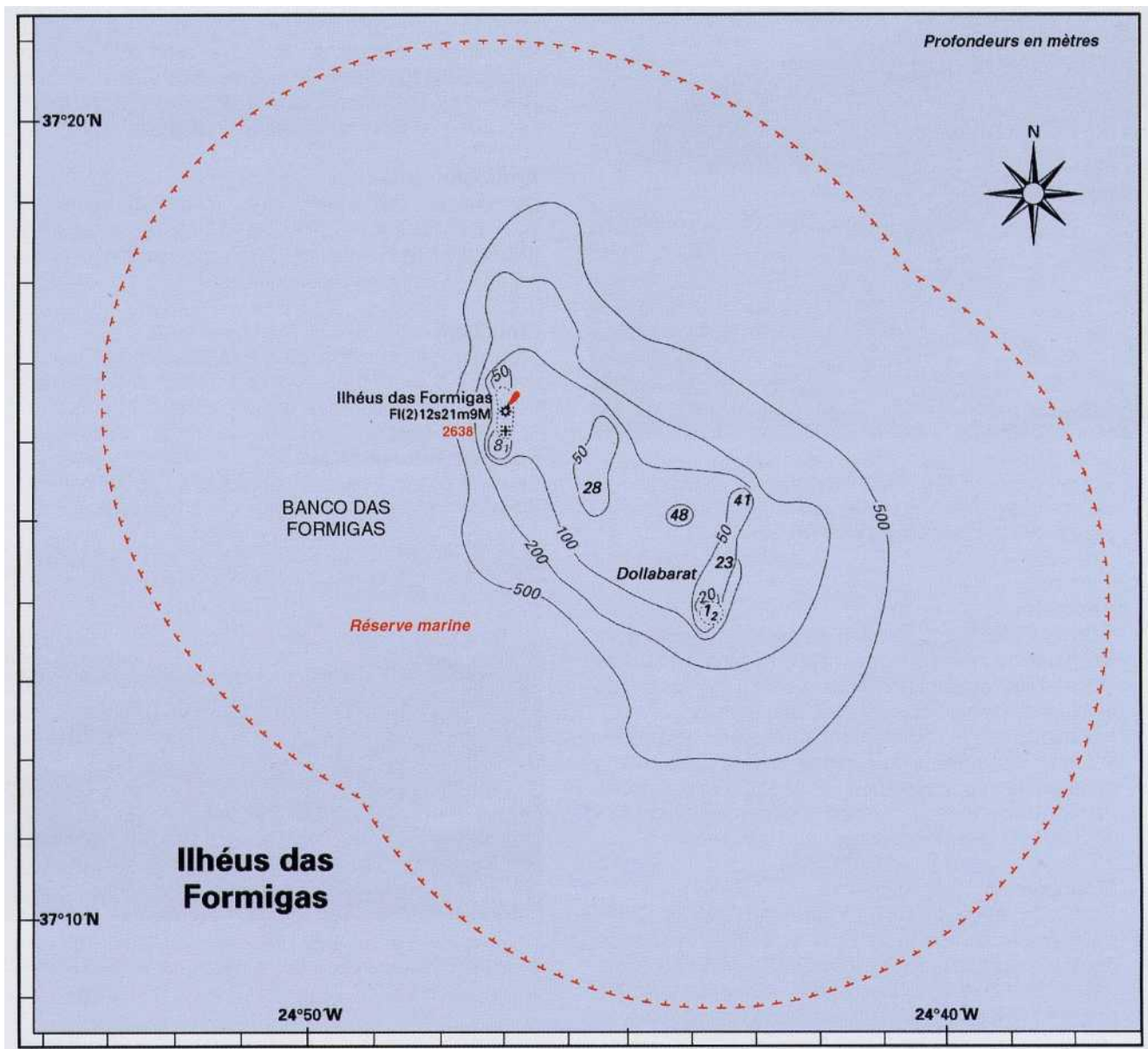
La jolie baie de Baía dos Anjos vue depuis le sud-ouest. Il est préférable de s'y rendre par la route à moins que les conditions soient très établies.

10 • Ilhéus das Formigas

37°16'1 N - 24°46'9W

Introduction

Les Ilhéus cas Formigas - « les fourmis » - furent les premières îles de l'archipel à être aperçues par les Portugais en 1431. Elles forment maintenant une réserve marine où toute forme de pêche, plongée, ou de ramassage de coquillages, de plantes ou de spécimens géologiques, est interdite. Les ordures ne doivent pas y être déchargées (ce qui est valable évidemment pour l'ensemble de l'environnement maritime). La réserve couvre une zone formée par deux cercles qui se chevauchent, de 5 M de rayon chacun, respectivement centrés sur le phare des Ilhéus das Formigas et sur le haut-fond de Dollabarot.



Navigation

Cartes

- Portugaises : 46406 (plan), [166 (1 : 7 500)]

Feux

- 2638 **Ilhéus das Formigas** 37°16'3N 24°46'9W
FI(2)12s21m9M Tour conique tronquée blanche avec double fanal 1 9m
Note : situé près de l'extrémité nord des rochers visibles.

Approche

Les Ilhéus cas Formigas sont à 34 M de São Miguel et à un peu plus de 20 M de Santa Maria, respectivement dans le 147° et le 40°. Court chapelet de rochers noirs de moins de 11 mètres de haut, ils marquent le bord nord-ouest d'un banc de près de 5,5 M de long sur 2,5 M de large, aux profondeurs moyennes de 50 à 100 m. Un étroit haut-fond, brisant par endroits, s'étend sur près de 0,5 M au sud des rochers.

Le haut-fond de Dollabarát, non balisé, avec une profondeur cartographiée à 3 m (mais localement reconnue à 1,2 m) se relève dans le 133° des Ilhéus cas Formigas, et est à 3,5 M, près du bord sud-est du banc. La houle, même modérée, se brise sur le haut-fond et le mauvais temps engendre de furieuses déferlantes.

Lors d'une traversée, donner un large tour à l'ensemble de cette zone.

Mouillage et débarquement

Le banc se compose principalement de roches, avec des zones de sable clair, de débris de coquillages et de corail. Les bateaux mouillent parfois au large, par temps exceptionnellement calme, mais ne doivent pas être laissés sans surveillance car les fonds ne sont pas de bonne tenue et les courants restent imprévisibles.

Il serait possible de débarquer sur le côté est des rochers, d'où l'on peut accéder au phare.

L'archipel de Madère

L'archipel

L'archipel de Madère se compose de l'île de Madère elle-même et des îles de Porto Santo, Desertas et Selvagens. Bien qu'il s'agisse, et de loin, du plus petit archipel décrit dans cet ouvrage, certaines des îles étant à peine plus grandes que de gros rochers, il connaît une grande diversité géographique et climatique, qui se reflète dans la variété de sa faune et de sa flore. On trouvera une description détaillée dans l'introduction de chaque chapitre sur les différentes îles.

Plusieurs milliers de touristes visitent Madère chaque année. Le fait que la nature des îles et l'esprit de la population soient restés intacts malgré l'affluence, en dit long sur le caractère de l'archipel. Les petits champs en terrasses sont dans l'ensemble bien entretenus, les forêts protégées plutôt qu'exploitées, et les habitants amicaux et accueillants envers les visiteurs.

Informations générales

Nationalité et langue

L'archipel de Madère est une région autonome du Portugal, et en tant que telle, membre de l'Union Européenne (UE), avec un gouverneur résidant à Funchal. La langue officielle est le portugais, mais de nombreux habitants (principalement ceux qui travaillent dans le tourisme) comprennent également l'espagnol, le français, l'anglais ou l'allemand.

Représentations portugaises

Voir page 12.

Représentations diplomatiques à Madère

Il s'agit de consulats. Toutes les ambassades sont à Lisbonne.

- *France* : Rua do Infante, Ir 58 22 55 14
- *Belgique*: Praça Marques de Pombal, 11' 14 54 92 63
- *Canada* : Avenida Libertade, ☎ 144 347 48 92
- *Royaume-Uni*: Avenida Zarco 2, V 221221
- *Etats-Unis* : Avenida Luês de Camões, Ed. Infante, Block B, 4e étage Zr 743429.

Passeports et visas

Les réglementations en matière de passeports et de visas sont les mêmes qu'aux Açores - voir page 12.

Heure

Temps Universel. Décalage d'une heure en été.

Argent

En 2000, la monnaie en usage à Madère et à Porto Santo est l'escudo portugais. Un escudo se divise en cent centavos. Le symbole d'écriture est celui du dollar mais il se place entre les escudos et les centavos - par exemple quatre-vingt-cinq escudos et cinquante centavos s'écrit 85\$50. Cependant, certaines transactions — principalement lors de l'usage de cartes de crédit — peuvent être accomplies en euros. Les billets et pièces en euros doivent entrer en circulation en 2002, avec un

taux de change d'un euro pour 200,482 escudos.

Les billets et les travellers chèques (ces derniers libellés en escudos ou en euros) s'échangent aisément dans les banques, mais la plupart des étrangers préfèrent utiliser une carte de crédit. Il y a de nombreuses banques à Funchal, Machicho et Porto Santo, et au moins une dans tous les villages sauf dans les plus petits. Presque toutes les banques ont des distributeurs automatiques « Multibanco » qui donnent des instructions en plusieurs langues et acceptent toutes les cartes de crédits habituelles. Il y a aussi quelques changeurs de monnaie automatiques.

Les cartes de crédit (surtout Visa, *Master Card* et *American Express*) sont acceptées presque partout, en particulier dans les restaurants et les boutiques d'articles pour touristes.

Achats

Funchal offre, et de très loin, le meilleur choix de tout l'archipel et s'enorgueillit de nombreuses boutiques d'articles pour touristes en plus de celles que l'on trouve dans n'importe quelle ville moyenne. Funchal est un bon endroit pour effectuer un avitaillement avant une traversée de l'Atlantique. Toutefois, les prix y sont légèrement plus élevés qu'aux Canaries. Plusieurs grands supermarchés fournissent presque tout ce que l'on peut trouver dans leurs équivalents européens ainsi que de nombreux produits auxquels on ne s'attend pas. La viande fraîche a tendance à être chère et on trouve peu de conserves de viande, à l'exception des saucisses de Francfort, du corned-beef et des pâtés. Il y a un grand choix d'alcools, moins chers qu'en Europe.

Le marché de Funchal est superbe, tant par son esthétique qu'en pratique. On y trouve, sur deux étages, toutes sortes de fruits et légumes de la région, à des prix fort raisonnables mais les vendeurs ne donnent pas toujours de sacs. N'hésitez pas à essayer un légume local, la christophine, qui ressemble à une grosse poire qui aurait des pointes et dont la consistance se situe entre la courgette et le concombre. On peut le manger cuit ou cru. Il se conserve au moins six semaines et contribue à agrémenter les menus souvent un peu tristes d'une traversée.

Des étalages proposant de la viande fraîche entourent le marché. Celle-ci n'est cependant pas toujours très bien protégée de la poussière ni des mouches, si bien que beaucoup préfèrent l'acheter dans les supermarchés. Mais le marché aux poissons au fond du bâtiment est superbe.

On y trouve tous les produits de la mer, dont du thon frais et parfois des fruits de mer. La spécialité locale est l'*espada*. D'apparence bizarre, il vit à de grandes profondeurs et a très bon goût, avec l'avantage de n'avoir que très peu d'arêtes. Pour quelques escudos de plus, vous ferez vider votre poisson et lever les filets, vous n'aurez plus qu'à le faire mijoter à l'huile d'olive avec un peu d'ail...

Courrier

Les marinas de Funchal et de Porto Santo ainsi que le chantier naval 33°/16° Assistência Náutica Lda à Porto Santo gardent volontiers le courrier des voiliers de passage, qu'ils soient ou non clients, ce qui facilite la vie de ceux qui sont à l'ancre. On trouvera leurs adresses au chapitre Communications des ports concernés.

On y trouvera également les détails concernant les principaux bureaux de poste de Funchal et de Vila Baleira, la capitale de Porto Santo. Celui de Funchal possède aussi un bureau de philatélie. Les timbres s'achètent aussi chez les marchands de journaux et les boutiques de souvenirs arborant le panneau vert correio ainsi qu'aux distributeurs automatiques qui donnent les tarifs en cours mais ne rendent pas la monnaie. Le courrier international doit toujours être posté dans les boîtes aux lettres rouges et met en général quatre à six jours vers la France ou le Royaume-Uni, parfois plus pour les USA et le Canada.

Téléphones

Il y a des cabines téléphoniques dans les marinas de Funchal et de Porto Santo qui fonctionnent avec des cartes que l'on achète dans les bureaux des marinas et dans la plupart des bars. De plus, les bureaux de poste principaux des deux villes ont des cabines téléphoniques où vous pouvez déterminer d'avance votre temps de communication et payer ensuite, ce qui peut être plus pratique pour des plaisanciers de passage (attention, le bureau de poste de Porto Santo est fermé en soirée et les week-ends).

Les téléphones portables fonctionnent dans les parties sud-est de Madère et de Porto Santo, mais pas dans les vallées montagneuses de la grande île.

Il est possible d'appeler avec le service France Direct de la carte France Télécom (paiement directement sur votre facture téléphonique). Il faut composer le 900 99 00 33 puis donner le numéro de la carte, le code et le numéro du correspondant.

Les appels vers la France doivent être précédés du préfixe 0033 suivi du numéro complet sans le 0 initial.

Pour téléphoner vers l'archipel, il faut ajouter au code portugais international (351), le code local (91), tant pour Madère que pour Porto Santo.

Fax

Les deux marinas, ainsi que le chantier naval de Porto Santo, acceptent d'envoyer et de recevoir des fax pour les plaisanciers (ce dernier a également une adresse e-mail). On trouvera leurs numéros dans les descriptifs des ports, les codes locaux devant être ajoutés comme indiqué plus haut.

E-mail

On trouve des cybercafés dans les villes principales et certaines bibliothèques publiques offrent aussi un accès à l'Internet.

Electricité

Le standard de l'électricité locale est celui de l'Europe continentale, à savoir 220V/50Hz. A la charge des voiliers non européens de noter les différences probables, tant en voltage qu'en fréquence. Toute l'électricité de Madère, mais pas celle de Porto Santo, est produite par des centrales hydroélectriques. Elle est

si bon marché que l'éclairage public des rues peut rester impunément allumé. Ainsi, lors d'une approche de nuit, les villes sur Madère apparaissent souvent illuminées comme par autant de phares.

Transports

• **Vols internationaux** : Madère et, dans une moindre mesure, Porto Santo, possèdent de bonnes liaisons aériennes et sont donc pratiques pour les changements d'équipages, même si les vols pour les Canaries sont sensiblement moins chers, particulièrement en provenance du Royaume Uni. La course en taxi pour aller de Funchal à l'aéroport Santa Catarina de Madère est longue et chère, alors que le mouillage de Machico n'en est qu'à quelques kilomètres. Sur Porto Santo, l'aéroport est près de la ville et du port.

La compagnie aérienne nationale portugaise, TAP, détient le monopole sur les vols réguliers. Mais il y a de nombreux vols charter beaucoup moins chers, surtout s'il s'agit d'un aller-retour.

• **De France (Air France)** : trois vols quotidiens Air France au départ de Roissy à destination de Lisbonne, avec correspondance sur d'autres compagnies vers Funchal.

Un vol quotidien TAP vers Funchal, via Lisbonne. Un vol direct le samedi.

• **De Suisse** : vol quotidien TAP de Genève vers Funchal, via Lisbonne.

• **De Belgique** : vol quotidien TAP de Bruxelles vers Funchal, via Lisbonne.

• **D'Angleterre** : vols fréquents, soit directs, soit via Lisbonne. Il faut réserver longtemps à l'avance, en particulier pour la période de Noël.

• **Des USA ou du Canada** : vols réguliers, la plupart via Lisbonne.

• **Vols inter-îles**. Plusieurs vols quotidiens entre Madère et Porto Santo.

• **Ferries**: La Porto Santo Line gère un service de ferries vers Porto Santo. En 1998, le ferry quittait quotidiennement la jetée à 8h00 (sauf le mardi et le vendredi où le départ était en soirée) et repartait de Porto Santo à 18h00. La traversée dure environ trois heures. En général, les passagers sans voiture, n'ont pas besoin de réserver. Les hydroglisseurs rapides du début des années 90 ne sont plus en service.

Visiter Porto Santo à partir de Funchal ne présente que peu d'intérêt. En revanche, l'inverse devient de plus en plus populaire. Les plaisanciers laissent leur bateau à la marina ou au chantier naval de Porto Santo, prennent le ferry et passent plusieurs jours sur l'île de Madère dont la marina est souvent complète et où les mouillages sont médiocres.

Il n'y a pas de ligne régulière vers les Ilhas Desertas ou les Ilhas Selvagens, un voilier local organise parfois des balades d'une journée vers les premières, lorsque le temps le permet. De nombreux paquebots de croisière font escale à Funchal, mais ne présentent aucun intérêt pour les plaisanciers, constituant plutôt un risque de collision.

Location de voitures

Une douzaine d'agences de location de voitures - au moins - se font concurrence à Funchal, la plupart ayant aussi des bureaux à l'aéroport.

Par contre, Porto Santo n'a qu'une seule agence. La plupart acceptent les cartes de crédit, ce qui évite de

déposer l'importante caution habituelle. Les permis de conduire tant nationaux qu'internationaux sont acceptés, à condition, pour les premiers, de dater de plus d'un an. Presque toutes les stations-service (une dans chaque ville au minimum) emploient toujours un pompiste, mais attention, le paiement par carte de crédit est rarement accepté.

Au cours de ces dix dernières années, le réseau routier de Madère s'est considérablement amélioré, en particulier la voie *rapida* reliant l'aéroport de Santa Catarina à Ribeira Brava, qui est à présent presque terminée, et où se succèdent viaducs vertigineux et tunnels interminables. Si vous quittez Funchal en voiture vers l'ouest de l'île, choisissez la « vieille » route qui serpente au cœur des vallées et est maintenant débarrassée de tout le trafic rapide. N'oubliez pas cependant, que sur ces étroites routes en lacets, piétons et chiens se croient immortels.

• Taxis

Les taxis sont bleu ciel avec une large bande jaune (les couleurs du drapeau de Madère) et sont généralement nombreux, particulièrement à Funchal où il y a plusieurs stations. Le prix des courses en ville est pré-établi, mais en cas de trajet plus long, n'hésitez pas à vous entendre à l'avance avec le chauffeur.

L'unique station de Porto Santo est en centre ville, mais les taxis viennent toujours à l'arrivée du ferry. Cette petite île qui peut être visitée en quelques heures contraste fortement avec sa grande sœur.

• Autocars

Les autocars de tourisme desservent tous les principaux lieux intéressants de Madère. Ils sont cependant chers et ne conviendront qu'aux inconditionnels des voyages en groupe. Vous pouvez trouver de la documentation à l'office du tourisme, ou dans l'une des nombreuses agences de voyage de Funchal.

• Bus publics

Les bus locaux sont bon marché et dignes de confiance, mais souvent bondés, ce qui exige de s'y prendre bien à l'avance et de faire la queue. A Funchal, la plupart partent d'une gare routière sur le front de mer, à quelques minutes à pied à l'est de la marina. Les horaires sont disponibles à l'office du tourisme ainsi qu'une carte gratuite indiquant les routes principales, ce qui permet à chacun d'établir son propre itinéraire. Mais il n'est pas possible de faire le tour de Madère en une journée. Aux arrêts de bus (signalés par les panneaux *Paragem ou Paragem de Autocarro*), il n'y a généralement ni plan ni horaire. Il est interdit de fumer dans les bus, même si les gens du pays semblent ignorer souvent ce point du règlement. Il n'y a pas de bus sur Porto Santo.

• Randonnées et auto-stop

Madère est célèbre pour ses promenades en montagne le long des *levadas*, ce système de drainage et d'irrigation qui parcourt toute l'île et sert de chemins à travers des forêts intactes par ailleurs. Ceux qui veulent explorer réellement l'île à pied achèteront le *Landscapes of Madeira* (paysages de Madère) de John et Pat Underwood, qui décrit en détail les randonnées et indique les petits refuges, peu chers, propres et pratiques, construits par le *Direcção Regional de Turismo*, près des sommets de certains des pics les plus élevés. Pour ceux qui n'ont pas le courage de grimper jusqu'en haut, il est toujours possible de se

faire déposer par un bus à un point de vue remarquable ou autre endroit intéressant, et d'effectuer toute la descente, ou une partie, à pied. L'auto-stop ne semble pas être d'usage courant, mais on a plus de chances d'être pris sur les routes moins fréquentées.

Services médicaux

Le seul vaccin obligatoire est celui contre la fièvre jaune, si l'on vient de certains pays d'Amérique Centrale ou d'Afrique. Il y a de nombreux hôpitaux à Funchal, dont deux au moins ont des services d'urgence 24/24 h, ainsi que de nombreuses cliniques et centres de soins, des pharmacies bien approvisionnées, des dentistes et des opticiens (il serait judicieux toutefois pour les porteurs de lunettes d'avoir une copie de leur ordonnance ainsi qu'une paire de lunettes de rechange). Il y a aussi des hôpitaux ou cliniques à Machico et à Porto Santo, mais les urgences sont habituellement transférées à Funchal.

Comme aux Açores, les citoyens de l'UE n'ont pas besoin d'emporter le formulaire EI 11 pour les traitements médicaux d'urgence gratuits - un simple passeport suffit. Cependant, à Madère, vous pouvez aussi consulter un médecin privé qui vous donnera un reçu officiel vert qui vous permettra de vous faire rembourser en partie le prix de la consultation par une banque accréditée. Consultez aussi les conseils donnés dans la section « Médecine » des Açores (page 14), la plupart sont valables à Madère.

Fêtes nationales

Les mêmes que celles du Portugal continental, avec quelques différences régionales.

1 ^{er} janvier	Nouvel An Vendredi Saint
25 avril	Fête Nationale ou Fête du Portugal
1 ^{er} mai	Fête du Travail Fête-Dieu
10 juin	Fête de Camôes
1 ^{er} juillet	Découverte de Madère
15 août	Assomption
21 août	Congé Municipal (à Funchal seulement)
5 octobre	Fête de la République
1 ^{er} novembre	Toussaint
1 ^{er} décembre	Fête de l'Indépendance
8 décembre	Fête de l'Immaculée Conception
25 décembre	Noël
26 décembre	Lendemain de Noël

Les autres villes que Funchal peuvent avoir un jour de congé municipal à une date différente. Mais, jour férié ou non, la plupart des cafés, restaurants et boutiques de tourisme restent toujours ouverts, mais pas les supermarchés, etc.

Informations complémentaires

L'Office National du Tourisme du Portugal fournit de beaux dépliants, des cartes et des plans des villes que l'on peut se faire adresser avant de partir - pour les adresses, voir page 12, dans la section concernant les Açores. A Madère, le dynamique *Secretaria Regional do Turismo e Cultura* est situé à Funchal : 18, Avenida Arriaga et a un autre bureau à l'aéroport. On y trouve des cartes de Madère et de Porto Santo, les premières avec tous les itinéraires des bus. Il existe aussi plusieurs excellents guides touristiques -voir Bibliographie, page 275.

Histoire

Pendant de nombreux siècles, tout comme les Açores, les îles de l'archipel de Madère ont représenté les limites du monde connu. Les explorateurs génois savaient probablement qu'elles existaient depuis le milieu du 13^{ème} siècle et elles étaient sans doute connues des Arabes depuis plusieurs siècles. Les archives de l'Histoire remontent à l'an 1418, où João Gonçalves Zarco et Tristão Vaz Teixeira, en route pour l'Afrique suivant le grand dessin de Henri le Navigateur, furent dérivés par une tempête et eurent à s'abriter sous le vent d'une île inconnue. On ne connaît pas la direction du coup de vent mais il devait s'agir d'une sérieuse tempête de nord, sinon Porto Santo — « Port Saint » ou « Port Béni » - n'aurait pas reçu un tel nom. Leur retour rapide à Lisbonne fut suivi, tout aussi vite, d'un nouveau voyage avec cette fois-ci l'ordre de coloniser cette île sèche et inhabitée, avant d'aller explorer l'île plus montagneuse qui était visible au sud-ouest. Bartolomeu Perestrelo, qui accompagnait Zarco et Teixeira lors de ce deuxième voyage, fut le premier gouverneur de Porto Santo. C'était un portugais de petite noblesse, dont on se souvient aujourd'hui pour avoir été le beau-père de Christophe Colomb.

Porto Santo connut des hauts et des bas au cours des siècles suivants. La culture de la vigne, des légumes et des céréales se développa, mais les lapins introduits par les premiers colons détruisirent l'essentiel de la végétation qui protégeait le sol, tout comme les chèvres de nos jours. Des raids de pirates amenèrent les habitants à fuir sur les hauteurs du Pico do Facho. Cependant, la meilleure défense de l'île restait sans doute sa pauvreté qui limita aussi le nombre d'habitants en fonction des ressources du sol et de la mer. La vie n'allait pas sans émotions. C'est ainsi qu'en 1724 le *Slotter Hooge*, un bateau hollandais transportant une riche cargaison, s'échoua sur la côte nord pendant une tempête. Bien que l'essentiel de sa cargaison de lingots d'argent ait été récupéré à l'époque, d'autres richesses ont été retrouvées récemment et sont exposées dans le petit musée de Vila Baleira à Porto Santo, ainsi qu'au musée Quinta das Cruzes à Funchal.

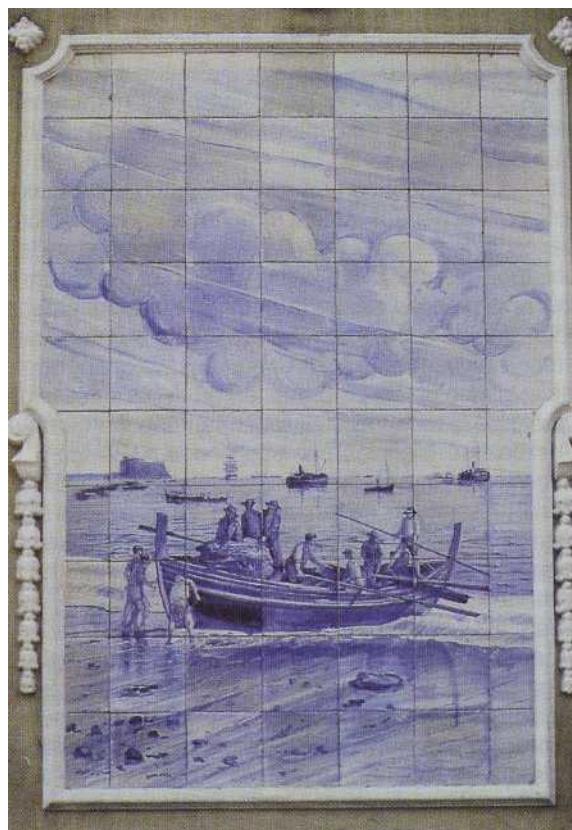
Après des siècles de tranquillité, le petit trou perdu qu'était Porto Santo vint sur le devant de la scène en 1960, avec la création du premier grand aéroport international de l'archipel - servant également de base aérienne de réserve pour l'OTAN. Des milliers de touristes y débarquèrent alors avant de prendre le ferry pour Madère. Quatre ans plus tard, l'aéroport de Madère fut achevé et le trafic décrut. Quelques vols long-courriers y atterrirent encore et quelques exercices militaires peuvent aussi parfois s'y dérouler, mais dans l'ensemble, l'île est calme et son rythme de vie assez lent. Avec 5 000 habitants seulement au dernier recensement, et relativement peu de visiteurs, la plupart des gens semblent se connaître, beaucoup sont même probablement apparentés. Le tracé initial de la minuscule capitale n'a sans doute pas beaucoup changé depuis que Christophe Colomb y vécut en 1480. Les vents dominants, eux non plus, n'ont pas changé. Ceux qui aiment agrémenter leurs croisières d'une note historique pourront naviguer sur les traces de Zarco et Teixeira, et débarquer en premier lieu sur Porto Santo avant de continuer vers Madère - même

après cinq siècles de progrès, Porto Santo est toujours à 20M de la grande île, en plein contre le vent.

Zarco et Teixeira débarquèrent sur Madère en juillet 1419, près de l'actuelle ville de Machico, proclamant l'île portugaise, et revinrent l'année suivante pour établir les premiers colons. Quelques années plus tard, la canne à sucre fut introduite et devint rapidement une importante culture d'exportation, puis en 1460 ce fut le tour de vignes provenant du sud de l'Europe. Mais c'est bien le commerce de la canne à sucre qui attira le plus célèbre résident de l'archipel, Christophe Colomb, qui y vécut quelques années après avoir épousé la fille de Perestrelo. On ne sait pas s'il la rencontra à Lisbonne ou lors de sa première visite à Madère dans les années 1470.

Un énorme travail fut nécessaire pour préparer la terre à l'agriculture après avoir brûlé la forêt originelle - la Madeira, qui donna son nom à l'île -, planter les premières cultures et construire le réseau d'irrigation. C'est ainsi que, en plus des immigrants portugais continentaux, on importa des esclaves du nord ou de l'ouest de l'Afrique pour travailler la terre, mais il ne reste aujourd'hui que peu de traces de leur passage. Funchal, avec sa rade relativement bien protégée, grandit rapidement et obtint le statut de cité en 1508. La cathédrale fut achevée six ans plus tard, en 1514.

Prospérité et progrès tranquilles furent interrompus par des revers occasionnels. Ainsi, en 1566, des pirates français attaquèrent la ville, la brûlèrent et tuèrent de nombreux habitants. Entre 1581 et 1640, l'île tomba sous domination espagnole, après l'invasion et l'occupation du



Panneau de carreaux azulejos montrant une mise à l'eau d'un bateau à Funchal avant la construction de la jetée. Des vandales ont malheureusement abîmé ce panneau depuis que la photo a été prise à la fin des années 1980.

Portugal continental par les troupes du roi Philippe II d'Espagne. La plupart des petits forts protégeant l'île furent construits à cette époque. L'intérêt de l'Angleterre pour l'île, et particulièrement pour son vin original, renaquit peu après la restauration de la monarchie portugaise, forgeant des liens qui ne s'affaiblissent que depuis peu. Le capitaine Cook débarqua à Madère deux fois autour de 1770, et en 1801, les troupes britanniques stationnèrent brièvement sur l'île pour la protéger des Français. Elles revinrent en 1807, pendant les Guerres Ibériques, et restèrent cette fois pendant sept ans après lesquels de nombreux soldats choisirent de s'y établir en tant qu'agriculteurs ou viticulteurs. Malheureusement, leur prospérité fut de courte durée car dans les années 50 des maladies attaquèrent les vignes, une grave épidémie de choléra se déclara, tandis qu'en 1882 la récolte de canne à sucre était ruinée par la rouille.

À la même époque, le tourisme commençait déjà à se développer, avant de devenir la principale industrie de l'île. À cause de son air pur et de ses hivers doux, Madère devint un centre de soins pour les tuberculeux. Pendant la première guerre mondiale, où le Portugal combattit avec les Alliés, Funchal fut attaquée deux fois par des sous-marins allemands - l'une de leurs victimes gît toujours à l'extérieur du port, prête à crocher les ancres des voiliers imprudents. Le premier avion arriva sur Madère en 1921, un petit hydravion qui amerrit dans le port de Funchal. Il fallut cependant attendre 1949 pour voir la création d'une ligne commerciale d'hydravions transportant des passagers depuis la Grande Bretagne et l'Europe du Nord. Moins de dix ans plus tard, deux graves accidents mirent fin à ces vols et pendant plusieurs années, il n'y eut plus de liaisons aériennes desservant les îles, jusqu'à la construction des aéroports de Porto Santo, puis de Madère, au début des années 60.

Depuis, le tourisme s'est développé à une allure telle que les aspects les plus traditionnels de la vie sur l'île se sont vus menacés de disparaître, particulièrement l'agriculture et la viticulture intensives. La canne à sucre, bien que toujours cultivée, a perdu de son importance mais le vin de Madère, lui, est connu dans le monde entier, avec une production de plus de 13 millions de litres par an, la moitié renforcée avec du brandy pour l'exportation. Dans le passé, les tonneaux étaient transportés dans les cales des grands voiliers qui traversaient l'Atlantique pour rentrer en Europe. Le long voyage sous la chaleur des tropiques donnait au vin ce goût particulier qui est maintenant obtenu artificiellement par un léger chauffage. La dégustation de vin dans les celliers d'un *armazem* constitue le cœur de toute visite de Funchal et le fait de savoir que ce vin de Madère que l'on rapporte à bord a une longue histoire de traversées à la voile incite encore plus à en acheter.

Les autres industries de l'île sont la vannerie, à partir de l'osier local, et les broderies, d'une beauté remarquable. Ces dernières ont été longtemps réalisées par les femmes de l'île pour leur usage personnel mais devinrent une activité commerciale vers 1850 lorsqu'une anglaise, Mme Phibbs, y vit le moyen pour elles d'augmenter le revenu familial sans avoir à quitter leurs maisons. On dit que les broderies de Madère auraient été présentées à Londres, lors de la Grande Exposition de 1851.

Ces débuts modestes ont abouti à une véritable

industrie d'artisanat à domicile qui emploie actuellement au moins 75 000 femmes de tous âges. Les jours de beau temps, dans les villages autour de Funchal, on peut en voir, assises sur le pas de leur porte, ou à côté de la fenêtre, affairées à broder les merveilles qui seront sans doute les souvenirs les plus originaux et les plus authentiques que vous rapporterez de votre escale à Madère.

L'adhésion du Portugal à l'UE a apporté quelques changements notables sur Madère dont les deux plus évidents sont l'extension de la piste d'atterrissage de l'aéroport, une vaste aire de béton supportée par des piliers massifs qui surgissent de la mer, et le spectaculaire réseau routier tout neuf qui relie l'aéroport de Santa Catarina à Ribeira Brava, à l'ouest de Funchal. Cependant, bien que la nouvelle voie express, la *rapida* (voir Location de voitures page 97), rende certainement la vie des îliens plus facile, il est vivement conseillé au visiteur qui ne serait pas particulièrement pressé d'en rester à l'écart.

Madère est une île pleine de contrastes qui mérite que l'on s'y attarde, en imaginant ceux qui s'y installèrent il y a plus de cinq siècles.



Porto Santo est fière de ses liens avec Christophe Colomb. Il y vécut en 1480, après avoir épousé la fille du premier gouverneur de l'île. Sa supposée petite maison en pierre, en face de l'église du X^{VI} siècle abrite actuellement le musée de Porto Santo.

Formalités, équipements et navigation

Informations pratiques

Formalités

Voir la section similaire concernant les Açores page 21, même si, ici, la bureaucratie est loin d'être aussi lourde que là-bas. Le pavillon jaune doit être hissé en arrivant de l'étranger, ce n'est pas nécessaire si l'on vient du Portugal continental, ni des Açores, comme c'est probable.

Zone maritime portuaire

Des limites officielles ont déjà été définies pour le port de Funchal et le seront bientôt pour les autres ports. Divers arrêtés municipaux s'appliquent à ces secteurs et la plongée sous-marine est interdite dans un périmètre de sécurité, la nage avec ou sans tuba étant généralement permise. Il est conseillé de demander l'autorisation aux autorités avant toute plongée sous-marine (par exemple pour vérifier l'état de la coque ou de l'hélice).

Permis de croisière

Avant de partir pour les Ilhas Desertas ou les Ilhas Selvagens, le skipper DOIT demander un permis à Madère. Il est délivré gratuitement au bureau du Département des Parcs Nationaux situé dans les Jardins Botaniques au nord-est de Funchal, qui méritent bien une visite par eux-mêmes. Le bureau, au sein du bâtiment principal, en haut d'un escalier faussement marqué « Privé », est ouvert uniquement du lundi au vendredi, de 09h00 à 12h30 et de 14h00 à 17h30. Bien qu'ils soient rarement réclamés, apportez les papiers du bateau et au moins un passeport. Les permis sont généralement accordés à tous ceux qui en font la demande et la procédure prend quelques minutes.

Au départ de Porto Santo, le chantier naval (33°/16° Assistência Náutica Lda) peut s'occuper du permis moyennant le remboursement des fax à envoyer, mais dans ce cas, la procédure peut prendre plus de 48 heures.

Pour laisser le bateau

Il y a trois endroits dans l'archipel où mettre un bateau à sec : au chantier naval 33°/16° Assistência Náutica Lda à Porto Santo, au *Varadouro São Lázaro* juste à l'ouest de la marina de Funchal (mais où il y a peu d'emplacements à terre), et à Caniçal, près de l'extrémité est de Madère, où de très gros bateaux peuvent être levés. On trouvera de plus amples détails dans la rubrique « équipements » de chaque port.

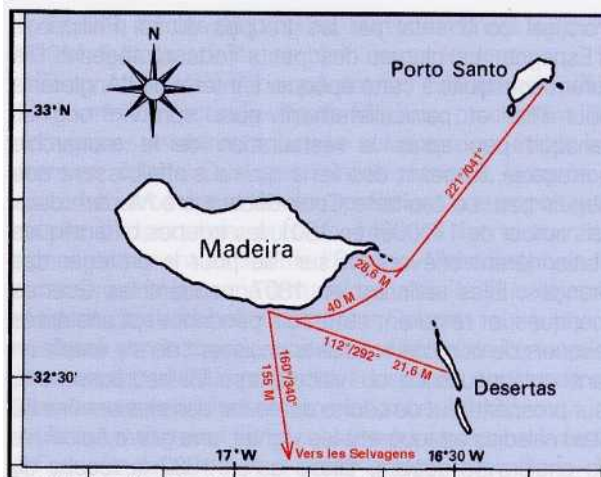
Les séjours à l'eau ne sont possibles qu'à Porto Santo, soit dans la marina, soit sur un corps-mort du chantier naval, mais tout bateau étranger restant sans surveillance pendant une période de trois mois ou plus, doit être mis à terre.

Taxe à la valeur ajoutée (TVA)

Voir la rubrique similaire concernant les Açores, page 21.

Fournitures

On trouve facilement du gaz butane, mais plutôt en bouteilles Camping Gaz que Calor Gaz. Dans ce dernier



cas, un adaptateur Camping Gaz peut s'avérer utile. Les bouteilles Calor Gaz, ainsi que la plupart des bouteilles américaines et scandinaves, peuvent être rechargées à Funchal mais pas à Porto Santo.

On trouve du gazole (*gasoleo*) dans les marinas de Funchal et de Porto Santo, de l'essence (*gasolina*) à Funchal seulement. Partout ailleurs, gazole et essence doivent être transportés en jerrycans depuis les stations-service. Le pétrole ou kérosène (*petróleo*) existe en deux qualités : une qualité médiocre dans quelques stations-service (pour nettoyer des mécanismes, etc. mais pas pour les lampes ni les cuisinières), une bonne qualité plus chère, dans les pharmacies.

Il est difficile de trouver des pièces détachées pour le moteur ou autres et il est bon d'en avoir à bord un bon assortiment. Il y a deux petits shipchandlers à Funchal (voir dans la rubrique « équipements » du port), ainsi qu'à Porto Santo, au chantier naval 33°/16° Assistência Náutica Lda où le matériel peut être commandé à Lisbonne, ou ailleurs. Toutefois, les stocks sont inévitablement limités et les coûts de transport rendent les prix élevés.

Il n'y a pas de droits à payer pour les pièces ou équipements commandés au sein de l'UE, mais faire venir du matériel d'ailleurs (y compris des USA) peut prendre du temps et implique le règlement d'un droit d'importation variable ainsi que de la TVA.

Navigation

Tendances climatiques

En plus des informations données ci-dessous, on trouvera des statistiques complémentaires dans les ouvrages suivants : *Routeing Charts (North Atlantic Ocean)* (NP 5124) de l'Amirauté britannique, *Pilot Charts of the North Atlantic Ocean (Pilot 16)* de l'US Defense Mapping Agency, et dans l'*Atlantic Pilot Atlas* de James Clarke. Voir aussi la rubrique « prévisions météorologiques internationales » page 6.

Vents

Les îles se situent à la limite nord des alizés et à l'extrémité sud des alizés portugais qui soufflent du nord. Ainsi, les vents de nord à nord-est prédominent pendant au moins 60 % de l'année. On les rencontre un peu plus en été qu'en automne ou en hiver, où le passage de dépressions sur l'Atlantique Nord peut

produire de forts vents d'ouest ou de sud-ouest. Les alizés soufflent habituellement entre 10 et 25 nœuds, avec des calmes assez fréquents tout au cours de l'année. Les véritables coups de vent sont rares.

La côte sud de Madère, et Funchal en particulier, sont souvent sous l'influence de conditions locales qui ne ressemblent en rien à celles du large. En effet, les hautes montagnes qui forment l'épine dorsale de l'île bloquent les vents de nord et de nord-est, laissant ainsi souvent la côte sud calme pendant la nuit, mais avec une brise de mer assez forte de sud-ouest à sud-est se renforçant pendant la journée. Elle tombe en général au coucher du soleil, mais peut laisser une houle résiduelle pendant le reste de la nuit. L'extrémité est de l'île, plus basse et plus étroite, est soumise aux vents du large - habituellement de nord-ouest à Machico où ils sont canalisés dans la vallée, et de nord à Baía da Abra où ils pénètrent par un col dans l'étroite péninsule qui s'étire vers l'Ilhéu de Fora.

Température et visibilité

Les températures sont douces toute l'année, 21 °C en moyenne en été, 16°C en hiver. La plupart des précipitations se produisent entre octobre et février inclus, avec un pic en novembre et décembre. Les montagnes de Madère en reçoivent la plus grande partie, alors que Porto Santo, beaucoup plus basse, n'est que très peu arrosée. Il n'y a quasiment jamais de brouillard en mer. En revanche, un vent d'est, sec et poussiéreux, l'Este, souffle parfois entre juillet et septembre, en réduisant la visibilité à quelques milles. Par contre, le brouillard est très courant sur les montagnes de Madère.

Prévisions météorologiques locales

Des bulletins accompagnés de cartes synoptiques sont affichés à l'extérieur des bureaux des marinas de Funchal et de Porto Santo. Les bateaux équipés d'une radio BLU peuvent recevoir, deux fois par jour, des bulletins en anglais et en portugais émis par la Radionaval de Porto Santo — pour plus de détails, voir page 103. Les bulletins sur VHF sont en portugais seulement.

Il n'y a pas de station Navtex sur l'archipel, qui est cependant couvert par des Fax météo issus de plusieurs stations, ainsi que par un bulletin quotidien émis par Radio France Internationale. Voir « prévisions météorologiques internationales » page 6 pour plus de détails.

Recherches et sauvetage

Les Britanniques reconnaissent avec étonnement, en maints endroits de Madère et de Porto Santo, les traditionnels postes de collecte de la Royal National Lifeboat Institution. Les dons aident à financer la SANAS, la section locale non subventionnée des

services de sauvetage portugais, qui n'intervient que jusqu'à 20 M des côtes. La SANAS peut être contactée via la marine portugaise sur VHF canal 16, ou 230112.

Les opérations de secours au large sont prises en charge par la marine portugaise et/ou l'armée de l'air, qui disposent de différents types de navires, hélicoptères et avions. On peut les contacter en BLU sur 2182 ou 2657 kHz, ou en VHF canal 16, 24h/24. Si une balise SARSAT est activée, l'alarme est captée au centre de contrôle français qui alerte alors les autorités portugaises.

Déclinaison magnétique

La variation magnétique dans l'archipel de Madère est d'environ 7°48'W (2000), diminuant de 7'E par an.

Marées et courants de marée

Le volume 2 des *Tide Tables : The Atlantic et Indian Oceans including tidal stream predictions (NP202)* (tables des marées : Océans Atlantique et Indien avec les prévisions des courants de marée), publié tous les ans par l'Amirauté britannique, couvre l'archipel de Madère, avec Casablanca comme port de référence. A défaut d'avoir ce livre, sachez que les corrections horaires pour Funchal, en se référant à Douvres, sont, aux marées de vive-eau, proches de + 2h50 pour la marée haute et + 1 h25 pour la marée basse, et, aux marées de morte-eau, proches de + 3h40 pour la marée haute, et + 2h40 pour la marée basse. Des corrections doivent être apportées en fonction de la zone horaire.

A Funchal, les marnages de vive-eau et de morte-eau sont respectivement de 2 m et 0,80 m. La basse mer moyenne de vive-eau (BMVE) est environ à 0,40 m au-dessus du zéro des cartes.

Au flot, les courants de marée portent au nord-est ou à l'est-nord-est et peuvent atteindre 1,25 nœud en vive-eau et 0,5 nœud en morte-eau. Au jusant, ils portent au sud-ouest ou au sud-sud-ouest, aux mêmes vitesses.

Bouées et feux

Toutes les bouées et les feux de l'archipel se réfèrent au système AISM (Association Internationale de Signalisation Maritime), utilisé en Europe occidentale. Mais attention à l'avertissement ci-dessous.

Notez aussi que tous les feux dont vous verrez la liste dans le texte peuvent ne pas être indiqués sur les plans, en particulier sur les plans à petite échelle des îles. Reportez-vous alors à la carte appropriée.

Cartes

Les cartes les plus détaillées de l'archipel de Madère sont celles publiées par le Portugal. En 1998, l'Institut Hydrographique Portugais procédait à une réorganisation de la couverture cartographique de l'archipel, remplaçant ses treize cartes par sept

Caps et distances dans l'archipel

Trajets	Cap Aller/Retour	Distances
Porto Santo – Baía da Abra, Madère	221°/41° & à vue	28,6 M
Porto Santo – Funchal, Madère	221°/41° & à vue	40 M
Funchal, Madère – Carga de Lapa, Ilhas Desertas	112°/292°	21,6 M
Funchal, Madère – Enseada das Cagarras, Selvagem Grande	160°/340°	155 M

nouvelles cartes. Plusieurs d'entre elles couvrent plus d'un port. Dans la suite de l'ouvrage, lorsque l'échelle de l'encart d'un plan de détail n'est pas encore connue, le mot « plan » remplacera l'indication usuelle de l'échelle. Comme les deux séries coexisteront probablement pendant un certain temps encore, les numéros des anciennes cartes sont placés entre crochets - par exemple : carte 36201 (1 : 75 000) remplaçant la carte [102 (1 : 80 000)].

L'Institut Hydrographique Portugais a deux dépositaires à Funchal (voir rubrique « Cartes » page 113). Mais un doute subsiste quant au fait de savoir si les cartes sont disponibles sur place, ou expédiées de Lisbonne sur commande. Si vous souhaitez utiliser des cartes portugaises, il est sûrement préférable de les commander avant le départ - voir page 24 dans la section Açores.

SHOM : la carte 2463 couvre Madère, Porto Santo et les Iles Désertes (Ilhas Desertas).

L'Amirauté britannique ainsi que l'US Défense Mapping Agency couvrent l'archipel à l'aide de trois cartes (DMA 51262, Baía de Porto Santo n'est plus au catalogue), chaque série donnant tous les détails dont on peut normalement avoir besoin. Enfin, dans les séries Imray-Iolaire de chez Imray Laurie Norie & Wilson Ltd, l'archipel est couvert par une seule carte, référencée E3, à une échelle de 1 : 170 000 avec deux encarts de plans de ports.

Voir l'appendice I, page 271, pour la liste des cartes.

Données des cartes et positions dérivées des satellites

Actuellement, les cartes de l'Amirauté britannique de l'archipel de Madère ne sont pas toutes basées sur les données du WGS84 (système géodésique mondial) - par exemple, les positions indiquées par la carte de l'Amirauté britannique 1831 -Arquipélago da *Madeira*, doivent être corrigées de 0'22 vers le nord et de 0'25 vers l'ouest pour être conformes à la fois au WGS84 et aux plans de cet ouvrage. Les autres cartes doivent être vérifiées individuellement. Pour de plus amples explications, voir page 8 le paragraphe « Systèmes de référence des cartes ».

Avertissement

Le mauvais temps peut parfois rendre la maintenance des feux isolés, en particulier ceux des Ilhas Selvagens, difficile voire impossible. Il faut en tenir compte. Les informations relatives aux modifications des caractéristiques des feux peuvent aussi prendre plusieurs mois avant d'être connues et officialisées.

Guides, Instructions nautiques, etc.

Plusieurs publications générales traitent de Madère. La quatrième édition de l'ouvrage *The Atlantic Crossing Guide* consacre plusieurs pages à l'archipel en général et à Funchal en particulier, avec des notes sur la préparation des traversées ainsi que d'autres informations. Dans le *Street's Transatlantic Crossing Guide* de l'auteur américain Donald M Street Jr, on trouve douze pages de croquis, plans et instructions concernant l'archipel, mais la plupart des informations sont maintenant sérieusement dépassées.

En 1994, les World Cruising Publications ont publié

un guide de l'archipel : *Madeira and Porto Santo Cruising Guide*, réalisé par Gwenda et Jimmy Cornell et Dick Johnson. Autant guide touristique que véritable guide de navigation, ses quarante-huit pages sont intéressantes à lire, même si quelques descriptions de mouillages possibles paraissent extrêmement optimistes. Ce guide semble épuisé sans réimpression prévue.

L'*Africa Pilot (NP1)* de l'Amirauté britannique consacre dix pages aux îles, ainsi qu'une page d'informations générales. L'ouvrage américain de l'US Defense Mapping Agency : *Sailing Directions for the West Coast of Europe* et *North West Africa* (Pub 143) contient onze pages d'informations et de croquis, insistant particulièrement sur les ports, les mouillages et les équipements. Cependant, il est à noter que ces deux dernières publications sont plutôt écrites en pensant à des bateaux beaucoup plus grands que les nôtres.

Radiophares

• Porto Santo : 338 kHz 250 M 33°03'7N 16°21'3W
PST toutes les 30 s + signal continu (NON A2A)

• Madère: 318 kHz 50 M 32°44'7N 16°42'2W
MAD toutes les 30 s + signal continu (NON A2A)

Dans le cas d'un radio-gonio utilisant un interrupteur BFO (oscillateur de fréquence à pulsation), celui-ci doit être en position éteinte lors de l'identification morse, et en position allumée pendant la recherche directionnelle des phares NON A2A.

1 • Porto Santo

Entre 32°60'11 - 33°08'11 et 16°17'W - 16°25'W

Introduction

Bien que découverte un an avant Madère et étant la seule autre île habitée de l'archipel, Porto Santo a toujours fait figure de parente pauvre, à cause de sa petite taille et de son climat aride. Comme Madère, l'île est d'origine volcanique et, bien que la plus grande partie des sols de ses plaines soit du grès, plusieurs de ses plus hauts pics sont incontestablement des cônes volcaniques. Avec 11 km de long sur 6 km de large, elle occupe une surface de 41 km² seulement, soit à peine 5 % de la surface de sa grande soeur, et ne semble être qu'une longue plage de sable.

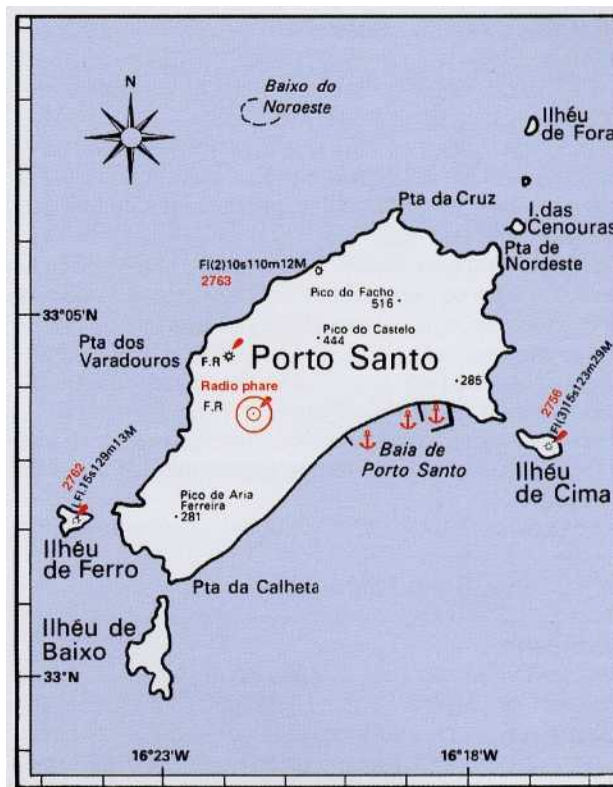
Porto Santo est totalement différente de Madère, tant par son apparence que par son caractère, et mérite d'être explorée. Un tour de l'île en taxi, en passant par le point de vue de Portela qui domine le port, par le Pico do Castelo au centre de l'île ou le Cabeco do Zimbralinho à l'extrême sud-ouest, et par les sources d'eau douce de Fonte de Areia (littéralement « fontaine de sable ») perchées à mi-hauteur sur les falaises du nord-ouest, prend au moins deux heures. Les plus courageux pourront marcher ou grimper partout dans l'île. Les panoramas, depuis les sommets du Pico do Facho (506 m) et du Pico de Ana Ferreira (281 m) valent l'escalade.

Vila Baleira est une petite ville agréable, de style méditerranéen, avec maisons blanchies à la chaux, palmiers et poussière. Depuis le vieux quai de pierre, un chemin au milieu de jardins fleuris mène à une toute petite place que surplombent la vénérable câmara municipal (hôtel de ville) et une église du XV^e siècle. La maison présumée de Christophe Colomb sur l'île (maintenant un petit musée), se niche au bout d'une ruelle étroite, derrière cette église.

Cependant, et pour beaucoup, le plus grand charme de Porto Santo réside sans conteste en sa superbe plage qui égale tout ce que les Caraïbes ont de mieux à offrir, sauf peut-être en ce qui concerne la température de l'eau. Etant donné que Madère elle-même ne possède pas de plages à proprement parler et qu'elle connaît un ciel beaucoup plus nuageux dû à la présence des montagnes, il est facile de comprendre pourquoi tant de Madériens prennent le ferry le week-end ou se construisent des maisons de vacances sur Porto Santo.

Jadis, Porto Santo se contentait d'offrir aux plaisanciers l'occasion de quelques jours de repos après leur traversée avant de poursuivre leur route, vent arrière, vers Funchal pour y préparer sérieusement le bateau en vue de la transat. Mais depuis quelques années, et à la perspective de mouillages incertains à Madère, de plus en plus de plaisanciers choisissent de laisser leur bateau dans le port de Porto Santo — amarré sur corps-mort ou au ponton, et de prendre le ferry jusqu'à Funchal pour découvrir la grande île où il y a beaucoup de possibilités d'hébergement même pour un court séjour, et plutôt bon marché, particulièrement hors saison.

Pour téléphoner, ajoutez au code téléphonique international portugais 351, le code local de Porto Santo 91.



Navigation

Déclinaison magnétique
7°33'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

Les courants de marée portent au nord-est au flot, et au sud-ouest au jusant à une vitesse de 0,5 à 1,25 nœud.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et Îles Canaries 1 : 1 000 000, 2463 et 2463 S Madère, Porto Santo, îles Désertas 1 : 147 000
- Amirauté britannique : 1831 (1 : 150 000)
- Portugaises : 36401 (50 000), [101 (1 : 150 000), 103 (1 : 50 000)]
- Américaines : 51261 (1 : 150 000)
- Imray-lolaire : E3 (1 : 170 000)

Feux

- 2756 Ilhéu de Cima 33°03'211 16°16'7W
Fl(3)15s123m29M 163° - vis - 42°
Tour carrée blanche et bâtiment 15 m
- 2762 Ilhéu de Ferro 33°02'211 16°24'3W
LFl.15s129m13M 302° - vis - 318°, 338° - vis - 36°
Tour ronde et bâtiment 14 m
Barbara Gomes 33°04'411 16°22'W
F.R Pylône Radio
- 2763 Côte nord 33°05'411 16°20'3W
Fl(2)10s110m12M 064° - vis - 263°
Tour blanche avec bandes rouges 5 m
Pedras Vermelhas 33°03'711 16°21'3W
F.R Pylône Radio

Stations de radio côtières

• *Porto Santo (CTO) (Radionaval)* : 24/24h (33°04'N 16°21'W). Cette station n'accepte pas les communications publiques.

- *Avis de tempêtes*: 2 657 kHz BLU dès réception, et à 9h05, 21 h05 (en portugais et anglais pour les zones 1 & 2 - voir page 7 - et pour les eaux côtières de Madère jusqu'à 50 M au large)

- *Bulletins météorologiques*: 2 657 kHz BLU à 9h05, 21 h05 (avis de coups de vent, synopsis et prévisions à 24 heures en portugais pour les zones définies ci-dessus)

- *Avis aux navigateurs* : 2 657 kHz BLU à 9h05, 21 h05 (en portugais et en anglais pour les eaux côtières de Madère jusqu'à 200 M au large)

- *Bulletins météorologiques/Avis aux navigateurs*: Canal 11 VHF à 10h30, 16h30 (en portugais pour l'archipel de Madère)

• *Porto Santo* : 24/24h (33°05'N 16°19'W, Télécommandée depuis Madère)

VHF : Canal 16, 23, 24, 26, 27.

Approche

Porto Santo et ses îlots sont à un peu plus de 21 M au nord-est de Madère. Du large, l'île apparaît comme étant constituée de plusieurs collines isolées et escarpées. Contrairement à Madère, Porto Santo est très aride, sans beaucoup de végétation, bien que des tentatives de reboisement soient actuellement en cours.

Les côtes nord-ouest, nord-est et est, sont composées essentiellement de falaises abruptes, frangées de rochers jusqu'à 0,5 M du rivage. Il y a aussi plusieurs petites îles au large, facilement repérables de jour, mais pas éclairées la nuit, ce qui peut représenter un danger certain. Par mauvais temps, le Baixo do Noroeste, à 5,5 M au nord-ouest de la Ponta da Cruz, brise sévèrement et est à éviter. Mais par temps calme, sa profondeur (9m), ne saurait inquiéter un bateau de plaisance. Il paraît que c'est un bon endroit où pêcher.

En approchant par le nord-est comme le font la majorité des bateaux, l'Ilhéu de Cima, avec son puissant phare, peut être doublé à 0,5 M avant d'avoir en vue la longue plage de sable qui constitue la côte sud-est de l'île. En venant du nord-ouest, l'Ilhéu de Ferro²⁷⁶² et l'Ilhéu de Baixo (non éclairé) peuvent être contournés de près, en les laissant sur bâbord avant d'entrer dans la baie.

Il y a parfois des exercices de sous-marins entre Porto Santo et Madère.

Ports et mouillages

BAÍA DE PORTO SANTO

33°03'N - 16°20'W

Marées

Correction avec Casablanca : - 6 min

Correction avec Funchal : + 20 min

- *Marnage moyen de vive-eau* : 2,2 m

- *Marnage moyen de morte-eau* : 1 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 1689 (1 : 20 000 & 1 : 7 500)
- Portugaises : 36401 (plan), [155 (1 : 15 000)]
- Américaines : 51262 (1 : 15 000) (n'est plus au catalogue)
- Imray-lolaire : E3 (1 : 28 500)

Feux

• 2757 Brise-lames sud 33°03'5N 16°18'8W
Fl.G.4s16m6M

Colonne blanche avec bandes vertes 4 m

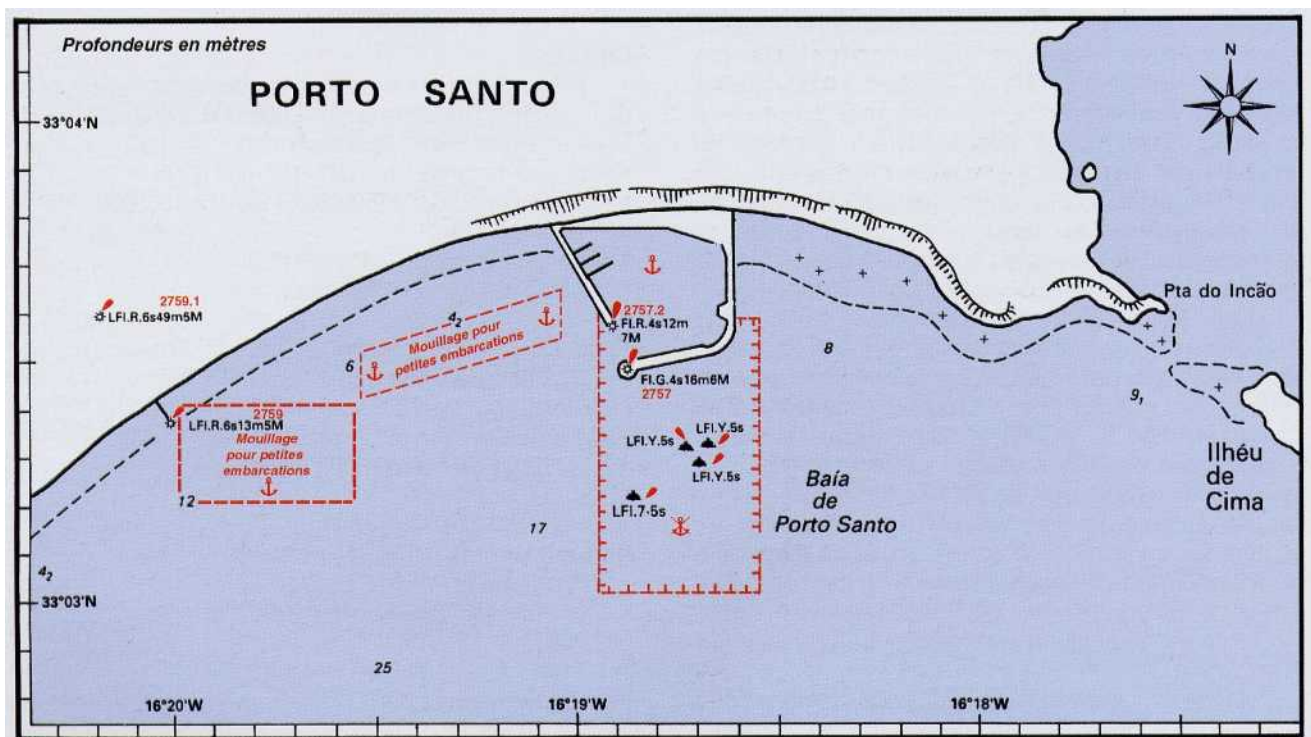
• 2757.2 Brise-lames ouest 33°03'6N 16°18'9W

Fl. RAs12m7M Colonne blanche avec bandes rouges 4 m

• 2759 Jetée de Vila Baleira, feux d'alignement au 328° 33°03'4N 16°20'W LFl.R.6s13/49m5M

Feu antérieur: perche blanche sur la jetée 2 m

Feu postérieur: colonne blanche à flanc de colline 2 m (feux à 494 m l'un de l'autre)



Note: ces feux mènent à la jetée en face de la ville, et non dans le port.

• Coffres d'amarrage pour cargos 33°03'2N 16°18'7W
2 coffres LFI.W.5s + 2 coffres FI.W.2,5s
Quatre coffres d'amarrage métalliques, jaunes et noirs.

Radios du port

- Autorité du port : CapimarsantoVHF Canal 11, 16 (9h-12h, 14h-17h).
- Pilotes : *Serviçiosmarítimos* 06, 11, 16.
- Marina : MarinaportosantoVHF Canal 16, 62 (8h-12h, 13h-17h tous les jours).
- Chantier naval : 33116VHF Canal 16, 71 (8h-12h, 14h-18h en semaine, 8h-12h le samedi, heure locale).

Généralités

Toute la côte sud-est de Porto Santo se compose d'une baie peu profonde de quelque 3,5 M de long, ourlée d'une plage de sable doré presque parfaite, bien abritée des vents d'ouest à nord-est. Par beau temps, c'est l'endroit favori de nombreux plaisanciers, mais en cas de vent ou de houle du quadrant sud, qui pénètrent alors directement dans la baie, le mouillage peut rapidement devenir intenable.

Il est toujours possible de gagner le port, dans l'angle nord-est de la baie, et d'accoster à la marina de Porto Santo, ou bien de s'amarrer à l'une des nombreuses bouées ou tout simplement, de mouiller. L'entrée du port est ouverte à l'ouest et une houle de cette direction peut rendre le port inconfortable.

Le port est utilisé par le ferry de Madère et par des

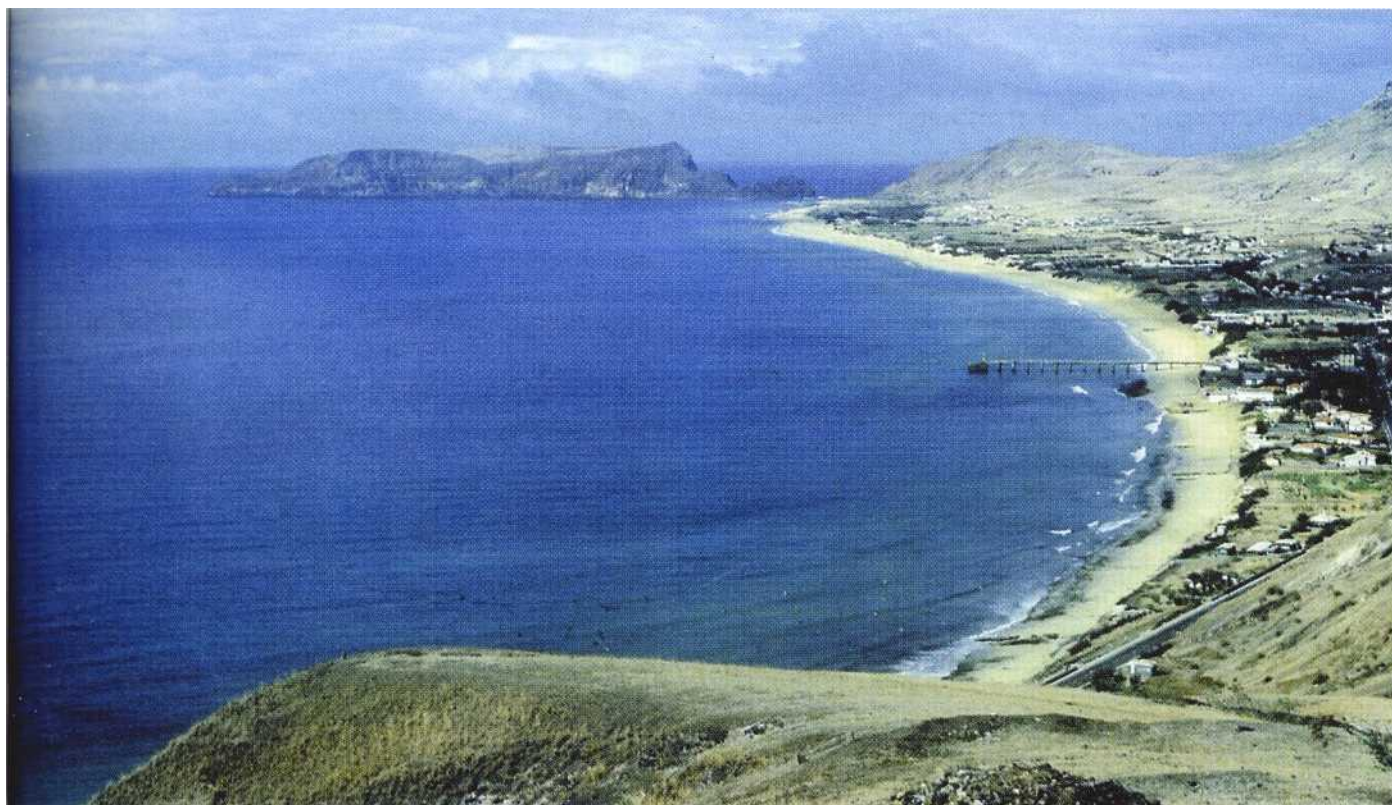
cargos qui accostent actuellement le long du brise-lames sud. Une flottille de pêche occupe aussi la moitié sud du mur ouest. Sa partie nord, qui donne sur la marina, exhibe les noms des nombreux bateaux qui sont passés par là au cours des dernières années.

Approche

• De jour: franche. Tant l'Ilhéu de Baixo que l'Ilhéu de Cima peuvent être contournés à 400 m de distance, voire moins, et la plage en pente douce peut être approchée sur toute sa longueur. Les deux brise-lames en béton qui protègent le port sont visibles près de l'extrémité est de la baie.

Un pipeline s'étend entre 33°03'3N 16°18'6W (sur le brise-lames sud) et 33°03'N 16°18'5W. Son extrémité sud est censée être marquée par une bouée sphérique non éclairée (qui n'était pas visible en novembre 1998). Quatre coffres d'amarrage l'entourent (voir ci-dessus). Ils sont dans une zone de mouillage interdite et mieux vaut éviter tout ce secteur.

• De nuit: si vous avez l'intention de mouiller face à la plage, le Ponte Cais, ou Môle Ouest, au large de la ville de Vila Baleira, portez le feu antérieur d'alignement "" et peut être approché sans risque entre 290° et 30°. En venant de l'est, assurez-vous de rester au sud des coffres d'amarrage décrits plus haut. Entrer de nuit dans le port ne devrait pas poser de problème. Il suffit d'éviter les bateaux non éclairés, certains pouvant avoir des bouées d'crin.



Les 6,5 km de la plage de Baía de Porto Santo vue du nord-est. Elle fournit un excellent mouillage, abrité des vents de nord ou d'ouest, mais est ouverte au sud et à l'est.

Mouillage au large de la plage

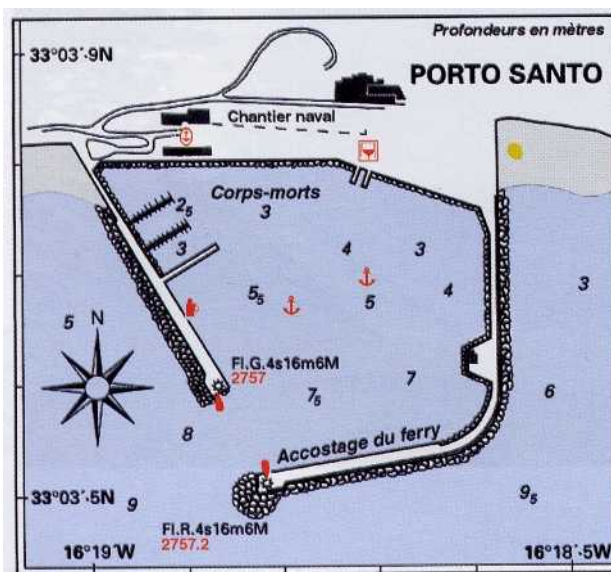
Par temps établi, mouillez à environ 500 m de la plage, par 8-10 m d'eau, sur fond de sable ferme de très bonne tenue. Une zone officielle de mouillage pour les petites embarcations a été établie entre le nouveau port et la vieille jetée (voir le plan). Il est cependant peu probable que l'on empêche les voiliers de mouiller encore plus à l'ouest s'ils le désirent. Les vents de nord et de nord-ouest qui ont tendance à s'engouffrer dans la vallée centrale de Porto Santo, peuvent souffler en rafales, si bien qu'une deuxième ancre, tant pour la sécurité que pour limiter les embardées, peut s'avérer utile.

On peut débarquer, soit sur les marches au bout du môle, soit directement sur la plage - il y a en général assez de rouleaux pour rendre le débarquement mouvementé -, soit au port. En 2000, ce môle devait être remis à neuf. Le mouillage devant la plage est gratuit mais, dans ce cas, aucun des équipements du port tels que l'eau douce, les douches, etc. n'est libre d'accès. En cas de mouillage à l'ouest et près de l'entrée du port, il est bon de savoir que le grand ferry part en marche arrière et ne fait demi-tour qu'une fois sorti.

Mouillage et corps-morts dans le port

A l'intérieur du port, le mouillage et les corps-morts sont gérés par le chantier naval - 33°/16° Assistência Náutica Lda ir 980080, Fax: 983742, e-mail: 3316@mail.telepac.pt. Certains corps-morts sont des bouées simples sur lesquelles on évite, mais pour gagner de la place, la plupart (20 en 1998, plus à venir) sont maintenant placés en ligne, le bateau tenu entre quatre bouées, à l'avant et à l'arrière. Prévoir quatre longues amarres.

En mai 2000, il est rapporté que de nombreuses bouées simples ont été ajoutées. Le tarif est le même que l'on soit à l'ancre ou sur corps-mort mais n'est pas très élevé. Si vous appelez avant d'arriver sur VHF canal 71 aux heures ouvrables (de 8h à 12h et de 14h à 18h en semaine, de 8h à 12h le samedi), le chantier enverra quelqu'un dans une chaloupe pour vous aider, sinon mouillez (bonne tenue sur fond de sable), ou allez aux emplacements visiteurs de la marina. Ne tentez en aucun cas de vous amarrer sans aide aux corps-morts à prendre par l'avant et l'arrière. Les chaînes des corps-morts et leur lest sont régulièrement inspectés.



Le grand port dans la Baía de Porto Santo vu depuis les collines au nord. On voit la plupart des installations décrites dans le [texte](#) la marina derrière le môle en béton, la rangée des corps-morts en ligne, le travel-lift et trois des quatre coffres d'amarrage.

Accostage

La petite marina (\$ 982577/79, Fax : 982585) est située dans l'angle nord-ouest du port, derrière un court éperon de béton au bout duquel se trouvent les emplacements visiteurs. Ce petit môle est haut, avec des bittes d'amarrage à plus de 20 m les unes des autres et il peut s'avérer difficile de s'y amarrer pour un bateau au franc-bord bas et/ou pour un équipage peu sportif. On espère qu'un ponton flottant sera ajouté dès que possible. Vous pouvez aussi appeler par VHF sur le canal 62 (de 8h à 12h et de 13h à 17h tous les jours) avant d'arriver pour que l'on vous attribue une place. En mai 2000, il apparaissait que la marina était gérée par 33°/16° Assistência Náutica Lda, mais on ne savait pas s'il fallait appeler en VHF sur le canal 72 ou 62.

La marina peut accueillir jusqu'à 40 bateaux de passage, les plus petits sur catways individuels, et ceux de plus de 14 m soit en bout de ponton, soit le long du môle. Les profondeurs minimales sont d'environ 3 m au ponton extérieur, et de 2 m au ponton intérieur. Les tarifs de la marina sont plutôt élevés, mais comprennent l'eau douce et l'électricité à chaque emplacement, ainsi que l'utilisation des douches à terre.

Formalités

Le directeur de la marina et la *policia maritima* partagent un bureau sur le port. Les bureaux de l'immigration et de la *guarda nacional republicana* ou *GNR* (autrefois appelée *guarda fiscal*) sont proches. Si vous êtes dans la marina, il faut rendre visite à ces trois bureaux, même si votre dernier port d'escale était en territoire portugais. Si vous êtes à l'ancre ou sur corps-mort, il faut aller au bureau du chantier 33°/16° Assistência Náutica Lda, au lieu du bureau de la marina. Dans tous les cas, apportez les documents habituels, dont l'attestation d'assurance. Les papiers du bateau peuvent être retenus jusqu'au départ.

Si vous projetez de partir directement pour les Ilhas Desertas ou les Ilhas Selvagens, le skipper DOIT demander un permis délivré par le Département des Parcs Nationaux à Funchal. Le chantier 33°/16°

Assistência Náutica Lda, peut s'en occuper gratuitement et ne vous facturera que le coût des fax envoyés. Comptez au moins 48 heures pour obtenir le document.

Equipements/services

Les équipements de Porto Santo pour les bateaux de plaisance se sont nettement améliorés au cours de ces dernières années, en grande partie sous l'impulsion du propriétaire et du personnel, très serviables, du chantier 33°/16° Assistência Náutica Lda (décrit au paragraphe ci-dessous - son nom insolite correspond tout simplement à la latitude et à la longitude de Porto Santo).

- **Chantier naval** : le chantier 33°/16° Assistência Náutica Lda va bientôt voir sa surface clôturée passer de 5 000 m² à 8 000 m², et prévoit même une aire de jeu pour les enfants ! Ils peuvent entreprendre des réparations majeures sur polyester, bois ou métal. Il est aussi permis de travailler sur son bateau. Plusieurs membres de l'équipe parlent très bien anglais.

- **Travel-lift** : de 35 tonnes, au chantier, (largeur maximale : 4,5 m, tirant d'eau maximal : 3,2 m) avec une assurance complète, bers et échelles fournis. Le prix des emplacements à sec est différent si le bateau est fermé ou habité, auquel cas eau et électricité sont fournis. En 1998/1999, un emplacement à terre pendant deux semaines pour un voilier de 10 à 12 m habité coûtait un peu moins de 76 000 escudos (environ 3 000 FF), levage compris.

- **Mécanique** : au chantier, il semble aussi y avoir un bon atelier en ville.

- **Réparations électroniques et radio** : bon électronicien au chantier naval.

- **Réparations de voiles** : pas de voilerie à l'heure actuelle.

- **Shipchandler** : un petit shipchandler devrait être ouvert au chantier au moment où cet ouvrage paraîtra. Le matériel non disponible sera commandé (cinq jours de délai depuis Lisbonne, un peu plus d'ailleurs).

- **Eau** : robinets sur les pontons et sur le môle de la marina. Les tuyaux pour les bateaux habités sur le terre-plein du chantier naval sont fournis. Il y a deux usines de dessalinisation sur l'île et l'eau est de bonne qualité.

- **Douches** : entre le café et le bureau du GALP, au début du brise-lames ouest, ainsi que dans le bâtiment du chantier naval.

- **Laverie** : récemment ouverte dans le bâtiment du chantier naval.

- **Electricité** : sur les pontons et le môle de la marina, ainsi que sur le terre-plein, pour les voiliers habités. Il faut avoir son câble et sa prise, et un adaptateur si besoin (220 V/50 Hz).

- **Gazole** : le ponton de carburant est dans la partie sud du brise-lames ouest. Il vaut mieux s'y rendre à marée haute. Prévenez-et payez-au bureau du GALP situé au début du brise-lames (de 9h à 12h et de 14h à 18h).

- **Essence** : à la station-service, sur la route menant en ville.

- **Bouteilles de gaz** : échange des bouteilles de Camping Gaz au chantier, mais pas de remplissage sur l'île.

- **Glace** : l'usine sur le port (voir plan) fabrique de la glace plutôt pour les glaciers que pour les boissons.

- **Clube náutico** : en novembre 1998, le tout nouveau club náutico, près du chantier naval, attendait toujours son inauguration.

- **Prévisions météorologiques** : bulletin affiché tous les jours à la fenêtre du bureau de la marina.

- **Banques** : plusieurs en ville, toutes avec distributeurs automatiques.

- **Magasins/approvisionnement** : trois supermarchés en ville, dont un Pingo Doce bien approvisionné, avec un bon rayon frais, situé près de la station service (entrée en bas de la pente, par-derrière), une pharmacie, une quincaillerie et des boutiques de souvenirs. Un petit supermarché devait ouvrir dans le bâtiment du chantier naval courant 1999.

- **Marché** : petit marché sur la route conduisant à la ville, avec un marché aux poissons derrière.

- **Cafés, restaurants et hôtels** : un café sur le port, et un grand nombre de bars, restaurants et hôtels en ville et sur toute l'île.

- **Services médicaux** : petit hôpital sur la route conduisant à la ville. Les urgences sont habituellement transférées à Funchal.

Communications

- **Bureau de poste** : en centre ville. Ouvert de 09h00 à 17h30 du lundi au vendredi, fermé le week-end.

- **Adresses pour le courrier** : Marina de Porto Santo, 9400 Porto Santo, Madeira, Portugal. Ou 33°/16° Assistência Náutica Lda, 9400 Porto Santo, Madeira, Portugal.

- **Téléphone** : cabines à cartes sur le port. Cabines à la poste, où vous pouvez appeler pour un forfait et régler ensuite.

- **Fax** : à la marina de Porto Santo, fax : 982585 ou au 33°/16° Assistência Náutica Lda, fax : 983742.

- **Location de voiture** : en ville, ou par l'intermédiaire du chantier. On peut aussi louer des scooters et des vélos.

- **Taxis** : sur le port, à l'arrivée du ferry (vers 11 h sauf mardi et vendredi), et station de taxis en centre ville.

- **Ferries** : un ferry (voitures et passagers) pour Funchal part tous les jours à 18h, sauf le mardi et le vendredi.

- **Transports aériens** : plusieurs vols par jour pour Madère, ainsi que quelques vols internationaux.

2 • Madère

Entre 32°38'N - 32°53'N et 16°39'W - 17°16'W

Introduction

Madère, de son vrai nom Grande Madère, est de loin la plus grande île de l'archipel, longue de 57 km et large de 22 km, d'une superficie de près de 741 km², dont la majeure partie est montagneuse. L'île est composée de pics volcaniques qui surgissent tout droit des profondeurs de l'océan - les fonds peuvent atteindre plus de 2 000 m à moins de 4 M des côtes - et de falaises abruptes qui surplombent la mer. Contrairement aux Açores, aux Canaries ou aux îles du Cap Vert, aucune éruption ne s'est produite depuis la découverte de l'île au **XV^e siècle**. Bien que bon nombre de sommets culminent à plus de 1 500 m, il n'y a pas ici de pic géant isolé comme dans les autres archipels. La forme massive de Madère détermine en grande partie son climat. Sur la côte nord et sur les hauteurs, les précipitations sont abondantes, tandis que la côte sud, y compris Funchal, est protégée de la pluie et des vents de nord-est.

La forêt primaire a été en grande partie détruite par les premiers colons qui brûlèrent les basses pentes pour la culture. Mais la riche terre volcanique et le climat tempéré ont donné naissance à une étonnante variété de fleurs, d'arbres ou d'arbustes à diverses altitudes, la vigne, les fruits et la canne à sucre occupant les terrasses laborieusement édifiées. Plus de deux cents espèces d'oiseaux ont été répertoriées dont un cinquième sont endémiques. Les animaux terrestres, moins variés, ont presque tous été introduits par l'homme. Même les moins enthousiastes d'entre vous devraient faire l'effort de visiter l'un au moins des magnifiques jardins publics, dont le plus célèbre, le *Jardim Botânico*, abrite également un petit musée.

Il n'y a que très peu d'abris pour un voilier à Madère. Beaucoup d'endroits marqués *portos* sur les cartes ne sont en fait que de grossières plages de galets sur lesquelles quelques barques de pêche sont remontées chaque soir.

Pour téléphoner, il faut ajouter au code international portugais 351, le code local de Madère 91.

Navigation

Déclinaison magnétique

7°53'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

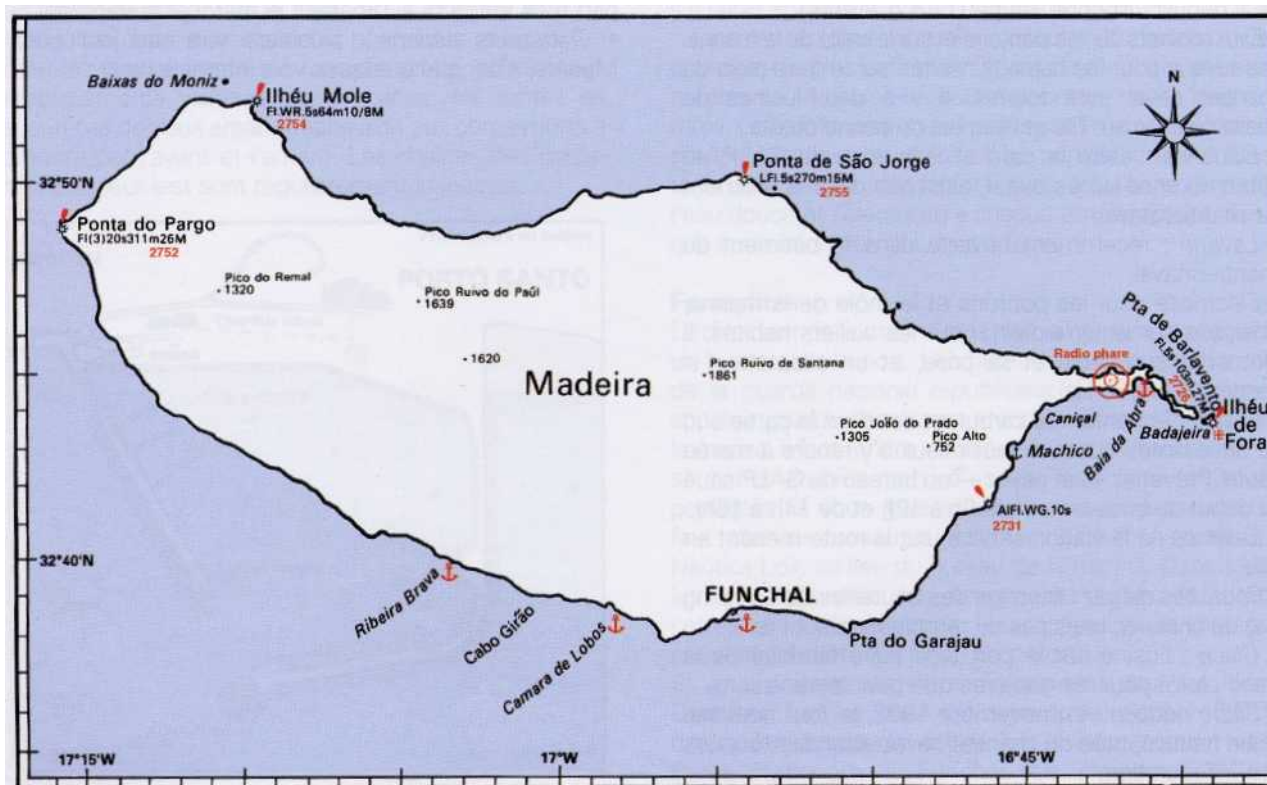
Les courants de marée portent généralement au nord-est au flot, et au sud-ouest au jusant, à une vitesse de 0,5 à 1,25 nœud. Cependant, ils peuvent occasionnellement atteindre 2 nœuds dans le chenal qui sépare Madère des Ilhas Desertas, et générer une mer formée dans des conditions de vent contre marée.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et Iles Canaries (1 : 1 000 000) 2463 et 2463 S : Madère, Porto Santo, îles Désertes (1 : 147 000)
- Amirauté britannique : 1831 (1 : 150 000)
- Portugaises : 36201 (1 : 75 000), f 101 (1 : 150 000), 102 (1 : 80 000)]
- Américaines : 51261 (1 : 150 000)
- Imray-lolaire : E3 (1 : 170 000)

Feux

- 2726 **São Lourenço (Isla de Fora)** 32°43'7N 16°39'4W
Fl.5s103m27M 127° - vis - 97°
Tour blanche octogonale et bâtiment 10 m
Feu de secours 17 M



- 2731 Aéroport Santa Catarina 32°41'4N 16°46'3W
AIFI.WG.10s Tour de contrôle
- 2752 Ponta do Pargo 32°48'7N 17°15'7W
FI(3)20s311m26M 336° - vis - 226°
Tour carrée blanche et bâtiment 14 m
- 2754 Porto do Monix (Ilhéu Môle) 32°52'1 N 17°09'8W
FI.WR.5s64m10/8M
116° - R - 127° - W - 116°, tour hexagonale 3 m
- 2755 Ponta da São Jorge 32°49'9N 16°54'4W
LFI.5s270m15M 85° - vis - 300°
Tour ronde striée et bâtiment 14 m
- 2 tonnes, toutes deux Iso.Y4s, ont été mouillées
approximativement par 32°38'1N 16°48'4W (à 2M à
l'est de Pta do Garajau et à près de 1 M de la côte)

Stations de radio côtières

- Madeira (CUB) : 24h/24 (32°38'N 16°51'W)
Transmission : 2182, 2843 kHz BLU
Réception : 2182 kHz BLU
Liste de trafic : 2843 kHz BLU toutes les heures paires
+ 05 min
VHF : Canal 16, 25, 26, 27, 28
- Ponta do Pargo : 24h/24 (32°48'N 17°15'W, commandée
à distance depuis Madeira)
VHF : Canal 16, 24, 25, 26, 27
- Pico da Cruz : 24h/24 (32°38'N 16°56'W, commandée
à distance depuis Madeira)
VHF : Canal 16, 25, 26, 27, 28

Approche

Madère se situe à un peu plus de 21 M au sud-ouest de Porto Santo et à 10 M au nord-ouest des Ilhas Desertas. Quand on la découvre du nord, la chaîne de montagnes qui court sur toute la longueur de l'île lui donne une silhouette en dents de scie quelque peu menaçante. Le Pico Ruivo de Santana, culminant à 1861 m, situé près du centre géographique de l'île, est souvent visible du large à plus de 40 M par temps clair. De hautes falaises constituent l'essentiel de la côte - celles du Cabo Girão au sud plongent de 575 mètres presque à pic dans la mer, ce sont les secondes plus hautes falaises côtières du monde - et les grands fonds sont à moins de 0,5 M du rivage.

Il y a pourtant quelques exceptions. Au nord-ouest, les Baixas do Moniz, un groupe de rochers bas non éclairés, à un peu moins d'1 M au large. A l'extrême est, le dangereux rocher Badajeira, un haut-fond brisant à 800 m au sud-est du phare de l'Ilhéu de Fora, en principe balisé par au moins une bouée non éclairée, mais qui est souvent manquante. En contournant la Ponta de Barlavento, laissez donc bien l'Ilhéu de Fora à 0,75 M afin d'éviter ce danger.

Un danger sous moins de 1,90 m d'eau aux plus basses mers a été signalé récemment à 0,3 M de la côte entre Baía da Abra et Caniçal approximativement par 32°43'9N 16°43'6W. En le reportant sur le plan de la page 115, on le trouve à l'extérieur de la ligne des 50 m.

Il se peut qu'un filet à thons soit mouillé approximativement par 32°43'3N 16°14'W, à environ 2 M à l'ouest du phare de l'Ilhéu de Fora.

Des exercices de sous-marins ont parfois lieu près des côtes sud et ouest de Madère, et entre Porto Santo et Madère.

Ports et mouillages

Funchal
32°38'6N - 16°54'4W

Marées

Pour les tables de marée portugaises, Funchal est utilisé comme port de référence, mais pour les autres, c'est Casablanca -voir Marées et courants de marée, page 101. La basse mer moyenne de vive-eau (MLWS en anglais) est à environ 0,40 m au-dessus du zéro des cartes.

- Correction avec Casablanca : - 26 min
- Marnage moyen de vive-eau: 2 m
- Marnage moyen de morte-eau: 0,8 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 1689 (1 : 15 000 & 1 : 7 500)
- Portugaises 36402 (plan) [151 (1 : 10 000)]
- Américaines : 51263 (1 : 10 000 et 1 : 5 000)
- Imray-lolaire : E3 (1 : 7 500)

Feux

- 2738 Brise-lames 32°38'5N 16°54'4W
FI.R.5s14m8M 275° - vis - 075°
Colonne rayée rouge et blanche 6 m
F.R Feux sur pylônes radio 2,5 M E et 0,7 M NW
- 2739 Môle sud de la marina 32°38'7N 16°54'6W
F.G.9m2M Tour blanche avec deux bandes vertes 7 m
- 2739.2 Môle ouest de la marina 32°38'7N 16°54'7W
F.R.10m3M Colonne blanche avec trois bandes rouges 8 m
Station radio de la Marine 32°39'1 N 16°55'1 W
FR.137m Pylône radio 20 m
Pico da Silva 32°41'9N 16°52'9W
F.R.1183m antenne TV
Tonnes de **mouillage ODAS CSA 94 & CSA 94D**
32°37'1 N 16°56'5W & 32°43'4N 16°43'9W
FI(5)Y.20s Grandes tonnes jaunes sphériques

Radios du port

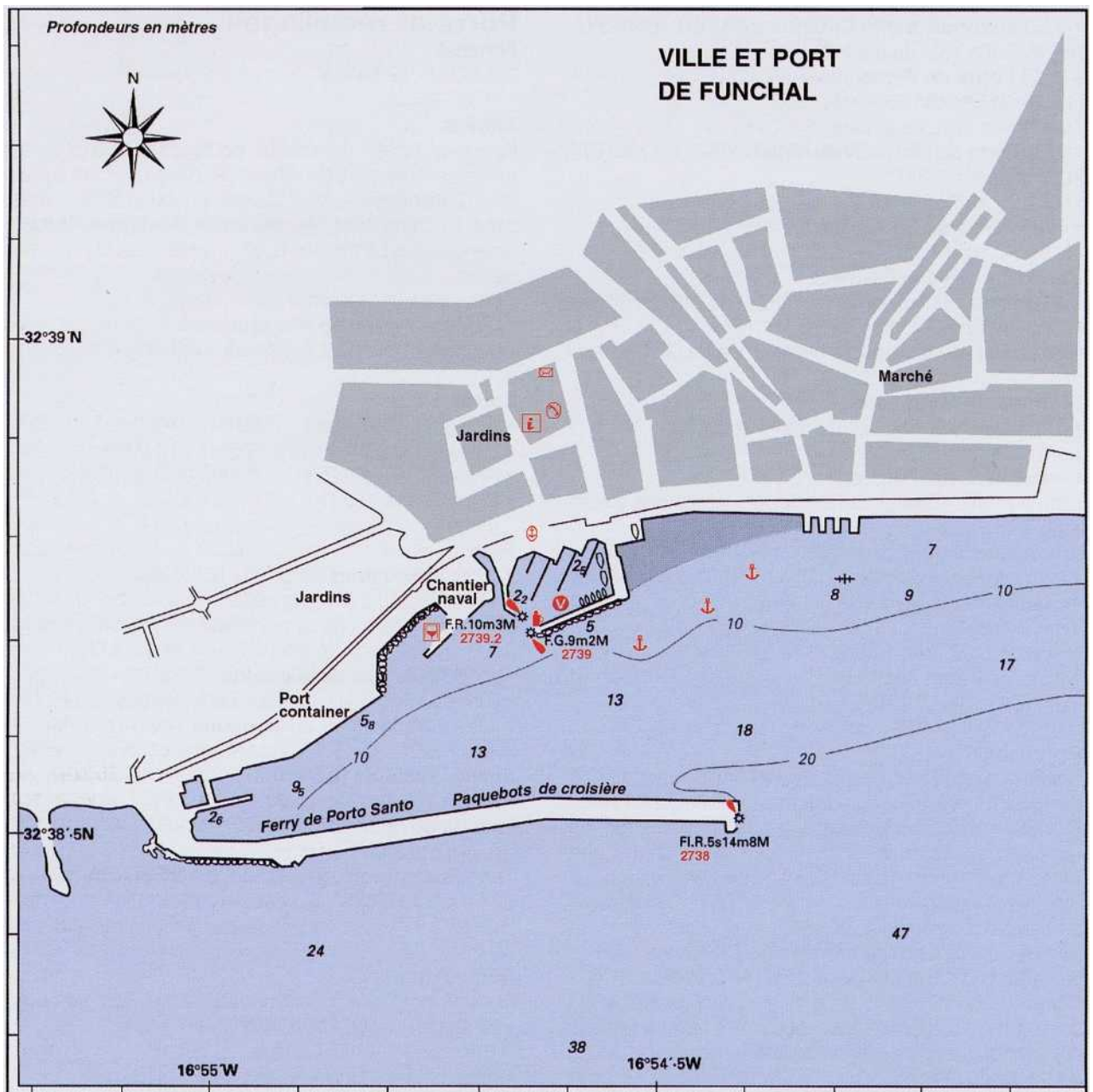
Autorité portuaire : Capimarfunchal ou Postradfunchal
VHF Canal 11, 12, 13, 16 (24h/24).
Remorqueurs : VHF Canal 9, 10, 69.
Pilotes : Pilotosfunchal VHF Canal 14, 16.
Marina : VHF Canal 62, plus une veille sur Canal 16 (9h00-18h30) heure locale, tous les jours).
Divers autres canaux VHF, dont les 3, 6, 8, 19, 23, 24, 25 26 et 27, sont aussi utilisés dans le port.

Zone maritime portuaire

Elle s'étend de la Ponta do Garajau à l'est, à la Ribeira do Socorridos à l'ouest, et jusqu'à 3 M au large - voir Zone maritime portuaire, page 100.

Généralités

Funchal est un port de commerce très actif et une escale pour les paquebots de croisière, il n'est pas rare d'en voir trois ou quatre le long du brise-lames. En général, ils arrivent à l'aube pour repartir au crépuscule, chose à ne pas oublier lors de l'approche. Le port est bien protégé du nord et de l'ouest par les hauteurs sur lesquelles est édifiée la ville, et du sud par les 1 000 m du brise-lames. Il est cependant complètement ouvert à l'est, laissant vent et houle d'est ou de sud-est y pénétrer directement.



La petite marina à l'ouest du vieux Cais de Cidade offre une protection totale mais est presque tout le temps envahie tant par les bateaux locaux que par les visiteurs qui doivent souvent se mettre à couple sur six ou huit rangs le long de la partie ouest du mur de protection - les retardataires n'ont plus qu'à aller mouiller à l'extérieur. De manière quelque peu inhabituelle, bon nombre des facilités proposées par la marina dont les douches, les toilettes, le service du courrier, etc. sont utilisables gratuitement par les plaisanciers au mouillage. Comme à Porto Santo, le mur à l'intérieur de la marina est devenu l'endroit favori des équipages pour y dessiner leur bateau ou écrire leur nom.

Des rumeurs de construction d'une seconde marina à l'est du cais circulent depuis longtemps, mais aucun début de travaux n'était visible en mai 2000.

Funchal est, pour l'essentiel, une vieille ville pittoresque. Bien que le centre ville soit envahi de touristes furetant dans des boutiques emplies de souvenirs plus ou moins intéressants, il suffit de dix

minutes pour quitter la zone commerçante et découvrir le « vrai » Funchal. Pour explorer et apprécier pleinement les nombreux et intéressants monuments, musées et jardins, il est conseillé à ceux qui restent suffisamment longtemps à Madère d'acheter un guide qui complétera la documentation gratuite de l'office du tourisme. Funchal est également le point de départ idéal pour visiter le reste de l'île en bus, en autocar ou en voiture de location.

Approche et entrée

- *De jour* : complètement franche, de toutes les directions. La Ponta do Garajau à 3,5 M à l'est, couronnée par une immense statue du Christ aux bras étendus, est extrêmement remarquable. La côte, autour de la pointe, est une réserve maritime. Elle s'étend de la Ponta da Oliveira (16°49'8W) à la Ponta do Lazareto (16°53'3W) et jusqu'à 600 m au large ou jusqu'à la ligne des 50 m si celle-ci est plus loin. Trois bouées jaunes sphériques non éclairées, marquées PNM (*Parque Natural da Madeira*) se trouvent à l'ouest de la Ponta do

Garajau. En théorie, les navires (autres que les bateaux de pêche qui sont mis à l'eau de la plage) ne sont pas censés traverser la zone, mais il n'est pas certain que cela s'applique aux bateaux de plaisance qui passent. Toute forme de pêche, plongée, ramassage de coquillages, de plantes ou de spécimens géologiques est interdite dans la réserve. Un bateau échoué gît au pied des falaises, à environ 1 M à l'est de l'entrée du port.

Peu de bateaux arrivent par l'ouest, mais l'approche est également sans danger, à condition de laisser le terminal pétrolier de Praia Formosa (qui est près du rivage) à distance suffisante. Les détails des feux et des bouées aux alentours de Praia Formosa sont donnés avec ceux de Câmara de Lobos, page 118. Il arrive qu'un filet à thons soit mouillé approximativement par 32°38'3N 16°54'7W et 32°38'4N 16°54'5W

Le brise-lames de Funchal ne doit pas être serré de trop près, au cas où de gros navires quitteraient le port à vive allure. L'entrée de la marina, à l'intérieur du port, fait face à l'ouest et est particulièrement étroite. Le ponton d'accueil est juste après l'entrée, sur tribord, sous les fenêtres d'un petit bâtiment bleu et blanc.

« *De nuit* : la statue de la Ponta do Garajau est illuminée et facilement repérable à un mille ou deux de distance. Les lumières de la ville de Funchal sont de loin les plus brillantes de l'île et donc les plus visibles du large. Il y a un feu ²⁷³⁸ à l'extrémité est du brise-lames qu'il peut être difficile de dissocier des lumières de la ville en arrière plan, et de hauts projecteurs s'échelonnent sur toute la longueur de cette digue. Le cais (quai) intérieur n'est éclairé que par des réverbères. Les feux ²⁷³⁹, ^{2739.2} marquent de part et d'autre l'entrée de la marina.

Si pour une raison quelconque, vous aviez plus à l'intérieur du port, faites attention d'éviter trois coffres d'amarrage pour cargos, mouillés au sud-ouest de l'entrée de la marina, et qui ne sont pas éclairés.

Mouillage

L'unique mouillage pour les yachts est au sud-est du cais. Il est assez exposé et rouleur, et devient intenable par forts vents du large. La marina constitue alors le seul abri

approprié. Les limites officielles de la zone de mouillage sont : la côte au nord - qui s'est déplacée vers le sud depuis que la plage a été élargie par l'apport de plusieurs milliers de tonnes de sable noir -, la ligne de sonde des 10 m au sud, la longitude 16°53'7W à l'est, et le cais à l'ouest. En fait, les fonds de 10 m ou plus sont très proches de la côte, et la tenue est variable sur fonds de vase dure, vase molle et grosses pierres. Une fois l'ancre bien enfoncée dans la vase, il est peu probable qu'elle dérape mais comme le vent souffle fréquemment du large pendant la journée, il est nécessaire de bien s'en assurer. Si vous mouillez une deuxième ancre par l'arrière, sachez que le vent peut complètement s'inverser plusieurs fois par jour, il faut donc prendre garde à l'évitage avec les bateaux mouillés sur une seule ancre.

Une épave de la première guerre mondiale gît par 10 à 12 mètres d'eau, juste à l'embouchure de la plus à l'est des deux petites rivières situées à quelque 400 mètres du cais, et à peu près à la même distance du rivage que le cais lui-même. Elle n'est plus indiquée sur les cartes mais elle peut cependant sérieusement crocher une ancre.

Enfin, même s'il est possible de débarquer sur la plage, il est certainement plus sûr de laisser l'annexe à l'intérieur de la marina d'autant que cette facilité est gratuite, tout comme l'utilisation des douches et des toilettes, ainsi que le service du courrier.

Accostage

Après quelques années un peu mouvementées, en particulier vers le milieu des années 80, en 1998 la petite marina (☎ 232717, Fax : 225524) était efficacement gérée, avec de bons équipements et un personnel serviable parlant anglais pour la plupart. Le bureau est ouvert tous les jours de 9h00 à 18h30, avec une veille VHF sur les canaux 16 et 62, ce dernier étant le canal de travail de la marina. Le problème permanent est le fait que la marina soit presque constamment bondée. L'absence totale de surveillance constituerait un problème ailleurs - n'importe qui peut se promener ici à volonté - mais, jusqu'à présent, vols ou vandalisme semblent pratiquement inconnus à Funchal.



Le port de Funchal depuis le nord-est, vu par-dessus les toits de la ville. La marina est blottie sur la droite.



La marina de Funchal et le mouillage des yachts, avec la côte qui se prolonge à l'est vers la Ponta do Garajau et les Ilhas Desertas à peine visibles à l'horizon, le chantier naval São Lázaro et son travel-lift sont au premier plan.

Quatre pontons avec catways sont occupés en permanence par environ 150 bateaux locaux, d'autres étant amarrés tête et cul derrière la partie est du mur sud. Les visiteurs s'amarront le long de la partie ouest de ce même mur sud, parfois à couple sur huit rangs, le plus petit bateau étant souvent coincé au premier rang. Quitter cette position peut s'avérer difficile, mais en général il y a du monde pour aider à la manœuvre. La marina ne peut accueillir qu'environ 40 visiteurs, voire moins s'ils sont de très grande taille ou s'il y a des multicoques. Les tarifs sont relativement élevés mais on peut négocier des réductions en dehors de la pleine saison automnale.

La marina a longtemps eu la réputation d'avoir une eau particulièrement sale, surmontée d'une épaisse couche de dépôts huileux qui souillaient tout. Cependant, le port a maintenant obtenu le « pavillon bleu » de l'UE et des efforts importants sont faits pour le garder propre, lui et la marina. Des réservoirs sont à disposition pour l'huile de moteur usagée et de fréquentes demandes sont faites de ne pas utiliser les toilettes des bateaux dans la marina. Même ainsi, il est probablement impossible d'éviter un problème occasionnel de fuite de carburant, notamment lorsque les bateaux font le plein à l'entrée de la marina et que le vent souffle vers l'intérieur.

Formalités

L'immigration, la policia maritima et la *guarda nacional republicana* ou *GNR* (autrefois nommée la *guarda fisca*) partagent un petit bureau bleu et blanc à l'extrémité ouest du mur sud, juste au ponton d'accueil de la marina. Les formalités, obligatoires même si l'on vient de Porto Santo, prennent maintenant moins de dix minutes pour les bateaux immatriculés dans l'UE, et

plutôt davantage pour les autres.

Le bureau de la marina se trouve un peu plus loin, au milieu d'une rangée de bâtiments sur la route derrière la marina. Il faut y passer après avoir effectué les formalités et aussi avant de partir, surtout si vous projetez de rester au mouillage à l'extérieur. Il faut aussi retourner voir les trois officiels dans le petit bureau bleu et blanc, avant votre départ définitif. Si vous souhaitez faire escale aux Ilhas Desertas ou Selvagens, n'oubliez pas qu'il est obligatoire d'avoir un permis - voir page 100.

Equipements/services

Les équipements proposés à Funchal sont plutôt de bon niveau, sans aucun doute en raison du nombre croissant de bateaux de plaisance locaux. Un pourcentage relativement élevé de personnes parle français et/ou anglais et les entreprises importantes ont souvent un employé qui parle au moins l'une de ces deux langues.

- *Chantier naval*: Le Varadouro São Lázaro situé juste à l'ouest de la marina a son propre bassin à flot ainsi qu'une grande cale de halage. Constructions et réparations sur polyester, métal ou bois peuvent y être réalisées. Il est aussi possible de travailler sur son bateau. Comme dans la marina, il n'y a pas de réel service de sécurité.

- *Travel-lift*: de 25 tonnes au chantier naval à l'ouest de la marina, appartenant apparemment à cette dernière. Il est rarement nécessaire d'attendre plus de quelques jours pour être levé, mais il y a peu d'emplacements à terre et, s'il ne s'agit pas d'une urgence et que vous souhaitez rester au sec pour plus d'un jour ou deux, la liste d'attente risque d'être longue. Un remorquage est possible si besoin.

- *Réparations mécaniques, électroniques et radio* peuvent être organisées par l'intermédiaire du bureau de la marina. Tecnomar Serviços 'Zir /Fax : 222917, Portable : 0936 305937, qui ont une petite boutique

Rue Fontes (petite route de l'autre côté de l'Avenida do Mar face à la marina) ainsi qu'une camionnette-atelier, sont représentants des moteurs diesel Yanmar et des hors-bords Yamaha.

Il y a également un concessionnaire Honda (voir Shipchandlers ci-dessous).

- *Réparations de voiles*: voir aussi avec le bureau de la marina.

- *Shipchandlers*: Maré, Faria & Alfonso Lda, ☎/Fax 236858, ont une petite boutique dans le complexe de la marina avec essentiellement de l'équipement pour la pêche sportive, du cordage et un peu d'accastillage. Leur magasin principal, à peine plus grand, au 26 Rue Fontes (voir ci-dessus), propose les produits International (dont l'antifouling), des colles, de l'électronique, de la quincaillerie et des pièces de rechange de pompes. De nombreux catalogues sont consultables et les articles commandés à Lisbonne arrivent normalement en quelques jours.

Le shipchandler Honda Marine ☎/Fax: 226111, dans la zone du chantier naval, est plus grand mais moins bien fourni. On y trouve des annexes pneumatiques, des moteurs hors-bord, des huiles, les peintures Hempel et des pièces détachées pour moteurs et autres.

- *Cartes*: Imersão, sur l'Avenida das Comunidades Madeirenses, ☎/Fax: 234815, et Centro Treino Mar, sur São Lázaro ☎ 236337, Fax: 230825, sont représentants de l'Institut Hydrographique Portugais mais on ne sait pas s'ils ont les cartes en stock, ou s'ils les font venir de Lisbonne sur commande. Quoi qu'il en soit, dans les deux cas, il y a peu de chance d'acquérir des cartes à jour.

- *Eau*: il y a un ensemble de cinq arrivées d'eau sur le mur de la marina, dont deux munies de longs tuyaux (du moins en novembre 1998). Les bateaux au mouillage peuvent remplir un nombre illimité de jerrycans, mais il y a une petite somme à acquitter pour s'amarrer au ponton d'accueil et remplir ses réservoirs. L'eau de Madère vient directement des montagnes, a bon goût et se conserve bien.

- *Douches*: dans le complexe de la marina. Gratuites aussi pour ceux qui sont au mouillage. Ce n'est pas ce qu'on peut rêver de mieux, mais elles sont propres et bien entretenues. La clef est à prendre au bureau de la marina, ou au service de sécurité en dehors des heures ouvrables.

- *Laverie*: laverie surveillée à côté des douches des femmes.

- *Electricité*: nombreuses prises le long du mur de la marina - en espérant que l'une ou l'autre soit à votre portée. Les bateaux doivent fournir leurs propres câbles, prises et adaptateurs si nécessaire (220 V/50 Hz).

- *Carburant*: au ponton d'accueil (gazole et essence). La quantité désirée doit être estimée et payée à l'avance au bureau de la marina. Les heures d'ouverture sont de 9h00 à 16h00 en semaine, et de 9h00 à 12h00 le samedi. Fermé le dimanche.

- *Bouteilles de gaz*: de nombreux magasins, dont le shipchandler Maré sur la marina, échangent les bouteilles de Camping Gaz (on peut aussi trouver des adaptateurs dans le magasin de Maré de la Rue Fontes). Ils peuvent également s'occuper du remplissage de bouteilles d'autres marques ou on peut aller directement chez CORAMA, à la station-service GALP, à environ 1 km en haut de la Rua Dr Manuel Pestana Jr, juste à l'est des deux petites rivières (ouverte du lundi au vendredi).

Dans tous les cas, il faut attendre au moins deux jours ouvrables.

- *Clube náutico*: Le Clube Naval do Funchal (CNF) a ses locaux sur le front de mer, à Quinta Calaça, à environ à 3 km à l'ouest de la ville. Ils donnent sur une plage inaccessible en bateau. On y trouve une agréable piscine, ouverte à tous pour un prix modique, un bar récemment rénové et un restaurant qui devait rouvrir mi-1999. La plupart des membres du club et du personnel parlent un peu anglais et sont prêts à conseiller ou à aider tout plaisancier qui le désirerait. Il est ouvert de 9h00 à 13h30 et de 14h30 à 20h30.

À la marina, on trouvera aussi le petit bar/club-house de l'Associação Náutica da Madeira qui organise occasionnellement des régates et des réunions amicales. Là aussi, les membres sont également prêts à conseiller ou à aider tout plaisancier qui le demande.

- *Prévisions météorologiques*: bulletin affiché tous les jours à l'extérieur du bureau de la marina

- *Banques*: nombreuses à Funchal, la plupart avec des distributeurs automatiques « Multibanco » -voir Argent page 95. En 1998, le petit bureau de change face à la porte est de la cathédrale était l'un des rares endroits à ne PAS prendre de commission sur les opérations de change, en liquide ou en travellers chèques.

- *Magasins/approvisionnement*: plusieurs supermarchés bien approvisionnés et aux prix corrects à quelque distance à pied de la marina, dont un mini mercado dans le complexe même de la marina et un supermarché quelque peu « pour touristes », juste en face dans le centre commercial. Pour un avitaillement important, on trouvera un excellent choix dans le grand supermarché Pingo Doce à l'ouest de Funchal sur la route du lido. Il faudra prendre un taxi, du moins pour le retour.

On peut trouver tout ce dont on a besoin à Funchal, comme dans toute grande ville active qui reçoit des milliers de touristes par an.

- *Marché*: il y a un excellent marché de fruits, légumes et poissons à l'est de la ville- voir Achats page 95. Des marchands de fleurs en costume traditionnel ajoutent à la couleur locale et font de ce marché un endroit très prisé des photographes.

- *Cafés, restaurants & hôtels*: en grand nombre, de tous types, styles et prix.

- *Services médicaux*: plusieurs hôpitaux à Funchal, dont deux au moins avec services d'urgence 24h/24, ainsi que beaucoup de cliniques, de centres de soins, de dentistes et d'opticiens. L'office du tourisme, sur l'Avenida Arriaga, vous fournira la liste des praticiens parlant français et/ou anglais.

Communications

- *Bureau de poste*: le bureau de poste principal, sur l'Avenida Zarco, est ouvert de 08h30 à 20h00 en semaine, et de 09h00 à 13h00 le samedi. On peut aussi acheter des timbres aux distributeurs automatiques (à l'office du tourisme sur l'Avenida Arriaga, p.ex.). Ils donnent les tarifs en cours mais ne rendent pas la monnaie. Le courrier international doit toujours être déposé dans les boîtes à lettres rouges.

- *Adresse pour le courrier*: Marina Funchal, 9000 Funchal, Madeira, Portugal. Le courrier est gardé pour les bateaux au mouillage comme pour ceux qui sont dans la marina.

• *Téléphone* : il y a des cabines téléphoniques dans le complexe de la marina, on peut acheter des cartes au bureau. Il y a aussi de nombreuses cabines téléphoniques dans une pièce à l'extérieur de la poste, sur l'Avenida Zarco - prenez un jeton au comptoir, téléphonez, et réglez ensuite. Les heures d'ouverture sont celles de la poste, mais prévoyez une attente.

• *Fax* : au bureau de la marina. *Fax* : 225524.

• *Location de voitures* : au moins une douzaine d'agences en ville, ou par l'intermédiaire du bureau de la marina. La plupart des routes de Madère sont passionnantes, c'est le moins qu'on puisse dire.

• *Taxis* : plusieurs stations de taxis, dont une sur l'Avenida Arriaga. Les taxis sont tous bleus et jaunes et semblent en très bon état. Pour les courses standards, les prix sont préétablis.

• *Bus* : bon marché et fiables, bien que leurs circuits soient un peu compliqués pour les itinéraires hors de la ville. Les horaires sont disponibles à l'office du tourisme.

• *Ferries* : liaisons régulières avec Porto Santo. Les horaires sont également disponibles à l'office du tourisme.

• *Transports aériens* : aéroport de Santa Catarina, à environ 18 km à l'est de Funchal sur la route de Machico, avec de nombreux vols internationaux ainsi que des liaisons inter-îles vers Porto Santo.

BAÍA DA ABRA

32°44'511 - 16°41'6W

Cartes

• Portugaises : 36402 (30 000)

Feux

• 2726 **São Lourenço (Isla de Fora)**

32°043'711 16°39'4W

Fl.5s103m27M 127° - vis - 097°

Tour octogonale blanche et bâtiment 10 m

Feu de secours 17 M

Généralités

Située à environ 10 M au nord-est de Machico et à 2,5 M au nord-ouest de la Ponta da Barlavento à l'extrême est de Madère, la Baía da Abra offre un mouillage isolé et paisible, sous de hautes falaises, avec juste une seule maison à l'abandon visible sur la côte. L'étroite bande de terre qui s'étend vers l'est en direction de l'Ilhéu da Fora, offre une bonne protection tant que les vents restent dans le quadrant nord. Mais si les vents dominants de nord-est s'engouffrent à travers le col creusé dans cette péninsule, ils peuvent produire assez de clapot pour rendre le débarquement sur la plage de galets assez dangereux, même avec une annexe pneumatique.

Cela vaut la peine de grimper sur la crête pour admirer le contraste entre le nord et le sud. En général, l'eau est claire, et la baignade ou la plongée avec masque et tuba, des plus agréables. Les rochers et les promontoires à l'est, qui comprennent une arche naturelle spectaculaire, sont passionnants à explorer en annexe.

Approche

• *De jour* : en arrivant de l'ouest, plutôt franche, même s'il faut donner un large tour à la Ponta das Gaivotas, facilement reconnaissable de loin par un ermitage aux murs blancs et au toit rouge, situé sur une colline juste



La belle baie tranquille de Baía da Abra vue depuis l'ouest. Les strates horizontales des falaises sont très repérables depuis le large.

dans son ouest. En venant de l'est, la grande arche naturelle sera repérée avant d'atteindre le mouillage.

Depuis plusieurs années, diverses structures, apparemment en rapport avec des recherches d'aquaculture, ont été ancrées dans la partie extérieure de la baie. En novembre 1998, la structure la plus au large était une étrange chose blanche, comme une créature munie de plusieurs pattes et marquée par trois bouées jaunes, avec quatre cages à poissons circulaires et deux bouées jaunes supplémentaires vers l'intérieur. Un radeau carré était amarré à une sixième bouée, jaune aussi. Heureusement, la baie est assez grande pour pouvoir mouiller entre le rivage et ces équipements, tout en les laissant à bonne distance en entrant.

• *De nuit* : à éviter, en raison des installations décrites ci-dessus et de l'absence de feux, hormis celui sur l'Ilhéu de Fora, à plus de 2 M au sud-est.

(Voir aussi le chapitre Approche page 109).

Mouillage

Le meilleur endroit se situe dans la partie ouest de la baie, au large de la petite plage de galets, par 10 m de fond, ou plus. La tenue est variable, sur fond de sable ou de pierraille. Plus à l'est, le fond est plus accidenté avec des pierres plus grosses et du rocher, ce qui exige la mise en place d'un crin.



En regardant vers le sud-est, au-delà de l'entrée de la Baía da Abra, vers l'Ilhéu de Fora. On aperçoit les structures flottantes décrites dans le texte.

Il y a un petit quai, courbe, un peu délabré, et à son extrémité est on peut débarquer en annexe, les pieds au sec. Fin 1998, il était impossible d'accoster le long des quais à moitié terminés.

Formalités

Canical n'est pas un port d'entrée, même en provenance de Porto Santo. Une courte escale ne devrait cependant pas poser de problème.

Equipements/services

- **Chantier naval:** un grand chantier naval, à la fois utilisé par la coopérative des pêcheurs et par Madère Engineering Lda, ☎ 960360, Fax: 960370. Nombreux emplacements à terre, mais pas de service de sécurité.
- **Travel-lift :** nouvel élévateur pour 350 tonnes avec trois jeux d'élingues appartenant à la coopérative des pêcheurs - certainement le plus gros élévateur de Madère et, même, très vraisemblablement, de toutes les îles de l'Atlantique. Contact : par l'intermédiaire de l'APRAM, l'administration du port de Madère, ☎ 225281, Fax 220196, ou directement au chantier. De plus, Madère Engineering possède une cale de halage et un Syncrolift capable de manutentionner des bateaux jusqu'à 100 m.

En novembre 1998, deux grands bateaux (dont le classique Tern IV) étaient à terre sur de solides bers métalliques.

- **Mécaniciens :** disponibles par l'intermédiaire de la coopérative des pêcheurs ou de Madère Engineering, mais, hormis pour les très grands bateaux, Porto Santo ou Funchal semblent plus appropriés.
- **Carburant :** en jerrycans à la station-service sur la route de Ba(a da Abra à Machico. Il y a un grand écriteau Shell au début de la jetée, mais pas de pompe.
- **Eau:** pas de robinet apparent, même dans le chantier naval. Possibilité de demander dans l'un des cafés.
- **Banque :** Sur la route de Bafa da Abra à Machico.
- **Magasins/approvisionnement :** boutiques pour les produits de base, mais leur emplacement est souvent difficile à trouver.
- **Cafés, restaurants et hôtels :** cafés et restaurants en grand nombre, plusieurs d'entre eux surplombant la place du port. Dans les hôtels, la plupart des chambres proposées sont assez rudimentaires.
- **Services médicaux:** à Machico.

Communications

- **Bureau de poste:** sur la route de Bafa da Abra à Machico.
- **Téléphones :** en ville.
- **Taxis:** étonnamment très nombreux.
- **Bus:** bus occasionnels vers Machico et au delà.
- **Transports aériens :** l'aéroport est à environ 6 km au sud-ouest.

MACHICO

32°42'9N - 16°45'6W

Cartes

- Portugaises : 36402 (30 000), 37501 (7 500), [154 (1: 5 000)]

Feux

- 2728 Machico (São Roque) 32°42'7N 16°45'7W
LFI.WR.5s6m9/7M 230° - R - 265° - W - 230°

Colonne rouge avec deux bandes blanches sur baraquement rouge 4 m.

Note : ce feu n'est pas situé à la pointe (Ponta da Queimada), mais bien au fond de la baie, d'où l'angle limité de visibilité.

- 2730 Môle nord 32°43'N 16°45'4W

FI.G.3s6m5M

Colonne blanche avec bande verte 3 m

Note : ce feu n'est pas tout au bout, mais à quelque distance du début du môle.

- Pico do Facho 33°43'4N 16°45'5W

F. R.334m pylône TV 22 m

Généralités

Machico se situe à environ 6 M au nord-est de Funchal et offre une bonne protection du sud-ouest au nord-est par l'ouest. Les vents sont habituellement de terre car les vents dominants de nord-est s'engouffrent dans la large vallée où se trouve Machico, et sont déviés au nord-ouest lorsqu'ils soufflent sur le mouillage. Même ainsi, il y a tout de même souvent une houle d'est qui contourne l'extrémité de l'île de Madère pour rentrer dans la baie ce qui rend le mouillage inconfortable car rouleur.

Il y a encore une vingtaine d'années, Machico était une petite ville quelque peu isolée qui dépendait essentiellement de l'agriculture et de la pêche. Cependant, l'ouverture du disgracieux et très massif Hôtel Dom Pedro Bafa a amené un flot important de touristes. Ville très ancienne, Machico fut le lieu où débarqua João Gonçalves Zarco en 1419 et resta, pour un temps, la capitale de la partie orientale de Madère sous Tristão Vaz Teixeira, le compagnon d'armes de Zarco. Église paroissiale du 15^{ème} siècle est certainement la plus vieille de Madère et le petit fort blanc triangulaire qui fait face à la plage et qui date de 1706, est sans doute le plus petit de l'île (il abrite actuellement l'office du tourisme). L'autre vieux fort de Machico, sur les pentes au-dessus du petit quai, datant de



1708, sert d'habitation à une famille de la ville.

La plage de galets de Machico, l'une des rares plages de Madère, est plutôt sale et en général peu engageante, surtout comparée aux plages de sable doré de Porto Santo. Il est possible de louer des petits bateaux à moteur ou des pédalos avec, en prime, l'assurance de sensations fortes par fort vent de terre. Depuis longtemps, la baie de Machico a été choisie comme site d'implantation de la deuxième marina de Madère - ce qui est certainement le choix le plus logique après Funchal, mais il faut d'abord régler les différends qui secouent la politique locale. Fin 1998, aucune date n'était fixée, aucun plan défini.

Approche

- *De jour*: du sud, contournez la Ponta da Queimada à 200 m au large, en eau profonde. Si vous venez de l'est, attention à bien éviter les rochers qui s'étendent au moins sur 400 m au sud-est de la pointe nord. Le rocher le plus à l'extérieur de la baie, le Baixa da Cruz, situé sous 1,5 m d'eau et sans brisant révélateur sauf en cas de très forte houle, est particulièrement traître. Une entrée au 240° au moins, en direction du phare¹⁷²⁸ de São Roque au sud de la baie, près du très remarquable Hotel Dom Pedro Baia, pare convenablement les dangers.
- *De nuit*: entrée déconseillée compte tenu de la présence de bateaux et de corps-morts non éclairés. En restant dans le secteur blanc du phare¹⁷²⁸ de São Roque, on évite la roche Baixa da Cruz, mais le phare peut être difficile à identifier à cause des nombreuses lumières éblouissantes du front de mer.

Mouillage

Dans la partie nord de la baie: bonne tenue dans 7 à 10 m d'eau sur fond de sable et de graviers. La zone la mieux protégée, se situe à l'extrême nord, mais est occupée par des embarcations locales. Des bateaux de pêche et les ferries pour Funchal accostent le long de la petite jetée de pierre et il faut leur laisser assez de place pour manœuvrer. Si vous débarquez au pied des marches, en annexe, il est préférable de la tirer à terre pour lui éviter tout dommage éventuel. En cas de vents d'ouest ou de sud-ouest, on peut trouver un mouillage mieux protégé plus loin au sud, vers le phare¹⁷²⁸ de São Roque. Par temps très calme, une ancre arrière mouillée au sud-est évitera le désagrément du roulis en gardant l'arrière du bateau face à la houle.

En novembre 1998, des panneaux informaient de l'agrandissement de la petite jetée, mais, hormis quelques blocs de béton empilés face à la mer, peu de chose avait été accomplie.

Formalités

Machico n'est pas un port officiel d'entrée, même en provenance de Porto Santo. Une courte escale ne devrait cependant pas poser de problème.

Equipements/services

Le chantier naval mis à part, presque tous les équipements de la ville se situent sur le bord sud de la rivière. A marée haute, on la traverse sur un pont à plusieurs centaines de mètres en amont - ou à gué

- *Chantier naval*: un chantier naval un peu délabré sur la plage. Ne travaille toujours que le bois. En 1998, les éléments pour la proue, la poupe et la quille d'un nouveau bateau de plus de quinze mètres, venaient d'être installés.



La grande baie de Machico vue depuis un point de vue au nord-est. Deux bateaux, associés à la construction de la piste d'atterrissage de l'aéroport, attendent à proximité du petit môle. Malgré la brume, on peut voir au loin le remblai en béton qui supporte l'extension de la piste.

- *Mécaniciens*: au chantier naval, même s'il est certainement préférable d'aller à Funchal.
- *Eau*: un robinet sur la route, à mi-chemin entre la jetée et la plage.
- *Douches*: douches gratuites sur la plage, ou très peu chères dans le restaurant à l'extrémité sud-ouest de la plage.
- *Carburant*: en jerrycans à une station-service près de l'Hôtel Dom Pedro Bafa. Une balade plutôt longue si l'annexe a été laissée à la jetée.
- *Bouteilles de gaz*: échanges de Camping Gaz dans plusieurs commerces, mais pas de remplissage.
- *Banques*: en ville avec des distributeurs « Multibanco ».
- *Magasins/Approvisionnement*: grand supermarché Pingu Doce près de la rivière, à 500 m environ dans les terres.
- *Marché local*: n'est plus en activité, mais le marché aux poissons sur la plage semble toujours opérationnel.
- *Cafés, restaurants & hôtels*: nombreux cafés et restaurants. Mais relativement peu d'hôtels autres que le grand Hôtel Dom Pedro Baia tout au sud-ouest de la plage.
- *Services médicaux*: petit centre de santé sur la route de l'aéroport. Les urgences sont habituellement transférées à Funchal.

Communications

- *Bureau de poste*: en ville, ouvert de 9h à 12h30 et de 14h30 à 18h30, du lundi au vendredi. Fermé le week-end.
- *Téléphones*: cabines à pièces, notamment près de la plage, au bureau de poste et ailleurs.
- *Location de voitures*: à l'aéroport.
- *Taxis*: en bon nombre.
- *Bus*: service régulier vers Funchal, etc.
- *Transports aériens*: l'aéroport Santa Catarina est à un peu plus de 3 km, au sud-ouest.

PORTO NOVO

32°39'8N - 16°48'7W

Cartes

e Portugaises : 36402 (30 000)

Généralités

Porto Novo n'a de port que le nom, avec sa plage de galets flanquée de deux petits quais et d'un chantier naval rudimentaire construisant des barques de pêche. Les quais sont utilisés par des dragues et de petites barges à moteur servant à la fabrique de ciment proche. L'ensemble est surplombé par un grand viaduc en béton sur lequel passe la voie rapide. Ce n'est absolument pas l'endroit idéal pour un voilier.

CÂMARA DE LOBOS

32°38'8N - 16°58'4W

Cartes

- Amiralauté britannique : 1689 (1 : 15 000)
- Portugaises : 36402 (30 000) [151 (1 : 10 000)]
- e Américaines : 51263 (1 : 10 000)

Feux

e 2742.2 Terminal pétrolier de Praia Formosa, extrémité SE 32°38'2N 16°57'W
F.18m2M Colonne 4 m

e 2742 Terminal pétrolier de Praia Formosa, extrémité NW 32°38'3N 16°57'1 W
F.18m2M Colonne 4 m

Praia Formosa, Bouées N° 1 & 2

32°38'N 16°57'2W & 32°38'1N 16°57'4W

Fl.5s1M bouées charpentes grises avec bandes jaunes

a 2743 Praia de Vitória 32°38'3N 16°57'8W

Q(6)+LFl.15s14m9M

Duc d'Albe sur deux colonnes rayées rouge et blanc 10 m

a 2744 Câmara de Lobos 32°38'7N 16°58'5W

Oc.R.6s20m9M 304° vis - 099°

Colonne rouge et blanche tronquée, sur bloc blanc 4 m
Cabo Girão 32°39'4N 17°00'6W

F.R.692m pylône TV 42 m

Généralités

Petit port de pêche dynamique situé à 4 M à l'ouest de Funchal, et à 1 M à l'ouest du terminal pétrolier (mouillage interdit) situé au large de Praia Formosa, Câmara de Lobos est une ville très pittoresque qui mérite une visite - par la route. L'anse étroite est beaucoup trop envahie par les bateaux locaux pour qu'un yacht ait la place d'y éviter. Il y a aussi des douzaines d'embarcations plus petites sur la plage de galets, prêtes à être mises à l'eau n'importe quand selon les besoins. Il peut être possible d'accoster brièvement le long du quai de pierre, à l'ouest de l'anse, mais ce quai est aussi constamment utilisé par les pêcheurs. Il semble donc préférable de laisser le bateau à Funchal et d'apprécier la côte par la route.

Tous les bateaux de pêche de Madère sont peints de couleurs vives, mais aucun comme à Câmara de Lobos où la plage est un véritable festival de couleurs avec quantité d'embarcations flamboyantes parsemées de-ci de-là de traditionnels bateaux en bois en cours de construction aux tons plus mats. A l'inverse de nombreux villages pittoresques mais peu actifs, Câmara de Lobos foisonne de vie : débarquement de produits de la pêche, bateaux en construction ou en train d'être repeints, filets en réparation et, dans les rues en pente au-dessus du port, vieilles femmes papotant sur le pas de leur porte tout en travaillant à ces broderies compliquées que l'on peut voir dans les boutiques de Funchal. Sir Winston Churchill est venu ici plusieurs fois pour peindre. De nos jours, le visiteur peut utiliser en une journée le stock de pellicules photo



La baie étroite et pittoresque de Câmara de Lobos vue depuis les collines au nord-est. Le port est constamment utilisé par les embarcations de pêche locales.

qu'il s'était alloué pour un mois. Ne manquez surtout pas la petite chapelle des pêcheurs juste sur la droite près du port, avec une pierre tombale de 1587, et des scènes de la vie de Saint François dont une où on le voit prêcher, apparemment à un espadon

Câmara de Lobos est un charmant village, très actif et remarquablement à l'écart des circuits touristiques, mais où l'on trouve malgré tout, sur la route au-dessus, plusieurs cafés, restaurants et marchands de glaces.

RIBEIRA BRAVA 32°40'11 - 17°03'8W

Feux

- 2746 Rubeira Brava 32°40'11 17°03'8W
Fl.R.5s33m8M

Bâtiment carré rouge 3 m

Généralités

Ribeira Brava se situe à un peu moins de 9 M à l'ouest de Funchal, à l'endroit où la route de montagne rejoint la côte, en bas d'une vallée étroite et escarpée. La ville est bordée d'une longue plage de galets avec quelques zones de sable noir et semble fréquentée par beaucoup de touristes. On y trouve toutes les boutiques habituelles, un marché, des banques, des hôtels et des restaurants le long de la route qui part de la plage.

Le petit port de Ribeira Brava, que l'on atteint à pied en passant par un tunnel creusé dans le promontoire à l'est, est trop petit pour fournir le moindre abri contre les vents du large habituels qui soufflent l'après-midi. La jetée sud est parfois utilisée par un bateau de tourisme venant de Funchal, ce qui en fait un endroit peu approprié pour y laisser une annexe et de plus, la partie extérieure de la jetée comporte une saillie de béton assez basse. Un mouillage, à l'ouest de la baie, a la réputation d'être de bonne tenue sur fond de sable, mais profond et inévitablement rouleur.

Pendant un temps, des rumeurs ont circulé au sujet de la construction de la deuxième marina de Madère à Ribeira



Le petit port de Ribeira Brava, que l'on atteint par un tunnel creusé dans le cap à l'est de la ville. Les deux piliers noirs sont utilisés par un bateau de tourisme venant occasionnellement de Funchal.

Brava — mais sans précision quant à son emplacement exact. En 1998, elles ne semblaient plus fondées.

Mouillages sur la côte sud-ouest de Madère

Feux

Pico do Arco de Calheta 32°43'611 17°08'411

Fl.R.888m pylône TV 42 m

- 2750 Paúl do Mar 32°45'211 17°13'6W

Oc.R.3s16m6M perche blanche avec bandes rouges 13 m

Généralités

Il y a plusieurs mouillages possibles à l'ouest de Ribeira Brava mais qui ne sont appropriés que par temps extrêmement bien établi et, même dans ce cas, ils restent toujours sujets à la houle. Soit, d'est en ouest - Ponta do Sol (32°40'911 17°06'5W) : mouillage possible de chaque côté du promontoire, débarquement en annexe sur le quai de pierre à l'ouest.

- Madelina do Mar (32°42'1 N 17°08'2W) : mouillage sur fond de sable et de blocs de pierres, débarquement en annexe sur un petit quai à l'extrémité ouest de la plage d'où l'on rejoint le village par un tunnel.

- Calheta (32°43'411 17°10'9W) : où l'on trouve un petit quai avec des marches, et une cale à l'ouest de la plage de galets, ainsi qu'une banque, quelques magasins et un téléphone dans le village en haut de la vallée, à l'ouest.

- Jardim do Mar (32°44'411 17°13W) : autre plage de galets - plus fréquentée par les surfeurs que par les plaisanciers - avec une promenade en corniche et une cale à l'extrémité est.

- Paúl do Mar (32°45'2N 17°13'6W) : vieux port de pêche avec une cale pavée protégée par un petit môle. Mouillage possible au large des deux. Cafés, restaurants, boutiques rudimentaires, et eau dans le village.

Mouillages sur la côte nord de Madère

PORTO MONIZ

32°51'911 - 17°19'9W

Cartes

e Portugaises : 37501 (7 500), [152 (1 : 5 000)]

Feux

- e 2754 Porto Moniz (Ilhéu Môle)

32°52'1 N 17°09'8W Fl.WR.5s64m10/8M

116°- R - 127°- W - 116° Tour hexagonale 3 m

Généralités

Porto Moniz se situe tout au nord-ouest de Madère et constitue une attraction très appréciée des touristes avec ses bassins réalisés en reliant entre eux avec du béton les rochers de l'ouest. On trouve une petite cale à l'est de la pointe. Il doit être possible de mouiller au large de celle-ci par temps calme ou bien établi du sud, mais c'est suicidaire par vents dominants de nord-est. Il y a plusieurs restaurants et boutiques pour touristes au village, mais pratiquement rien d'autre.

Il vaut mieux effectuer une visite en bus depuis Funchal. A elle seule, la route à voie unique, creusée dans la falaise abrupte, procure suffisamment de sensations pour ne pas avoir besoin de se préoccuper en plus d'un bateau.



Porto da Cruz et l'Ilhéu Mole vus depuis le sud. L'endroit est peu sûr pour un bateau mais mérite une visite en bus depuis Funchal.

PORTO DA CRUZ
32°46'6N - 16°49'7W

Cartes

- Portugaises : 37501 (7 500)

Généralités

Même avec beaucoup d'imagination, et malgré son nom, Porto da Cruz n'a rien d'un abri. Son minuscule port et sa cale miniature sont blottis derrière un haut mur courbe et la baie est complètement exposée aux alizés du nord-est.

Le village et son église ultramoderne (construction inhabituelle à Madère), sont facilement reconnaissables, dominés par les falaises escarpées du massif Penha de Aguiã (590 m) à l'ouest, avec un îlot carré rocheux au large. Une basse langue de terre se prolonge vers cet îlot, bordée d'une plage de sable noir au nord-ouest et d'une plage de galets tout aussi noirs au sud-est, avec plusieurs piscines naturelles dans les rochers. Par temps calme, ou léger vent de sud, il devrait être possible de mouiller au large de l'une ou l'autre de ces deux plages - de plus amples informations seraient les bienvenues.

Dans la petite ville, on trouve cafés, quelques boutiques et bureau de poste.

3 • Ilhas Desertas

Entre 32°24'N - 32°26'N et 16°28'W - 16°33'W

Introduction

Les trois îles qui forment les Ilhas Desertas : Ilhéu Chão, Ilha Deserta Grande et Ilhéu Bugio, sont à 10 M au sud sud-est de la pointe est de Madère. Elles forment une chaîne basse d'environ 12 M de long coupée par 2 chenaux de moins d'1 M de large, culmine à 478 m, près du centre de Ilha Deserta Grande. Les trois îles sont ceinturées de falaises rocheuses très accrocs et passer à 0,5 M au large est largement suffisant.

Une zone protégée a été définie comprenant les trois îles, les rochers et îlots du large et les eaux environnantes jusqu'à la ligne de sonde des 100 m. Avant de quitter Madère ou Porto Santo pour les Ilhas Desertas, le skipper DOIT obtenir un permis-voir page 100. Un gardien vit en permanence sur les îles. Il protège l'espèce menacée des phoques moines et vient normalement à la rencontre des équipages sur leur lieu de débarquement. Pas de permis, pas d'accès !

Toute forme de pêche, de plongée, de ramassage de coquillages, de plantes ou de spécimens géologiques, est interdite dans la zone protégée, de même que chasser ou allumer des feux. La faune sauvage, particulièrement les oiseaux, ne doit pas être perturbée. Les ordures ne doivent pas y être déchargées (ce qui est évidemment valable pour l'ensemble de l'environnement maritime).

Navigation

Déclinaison magnétique

7°43'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

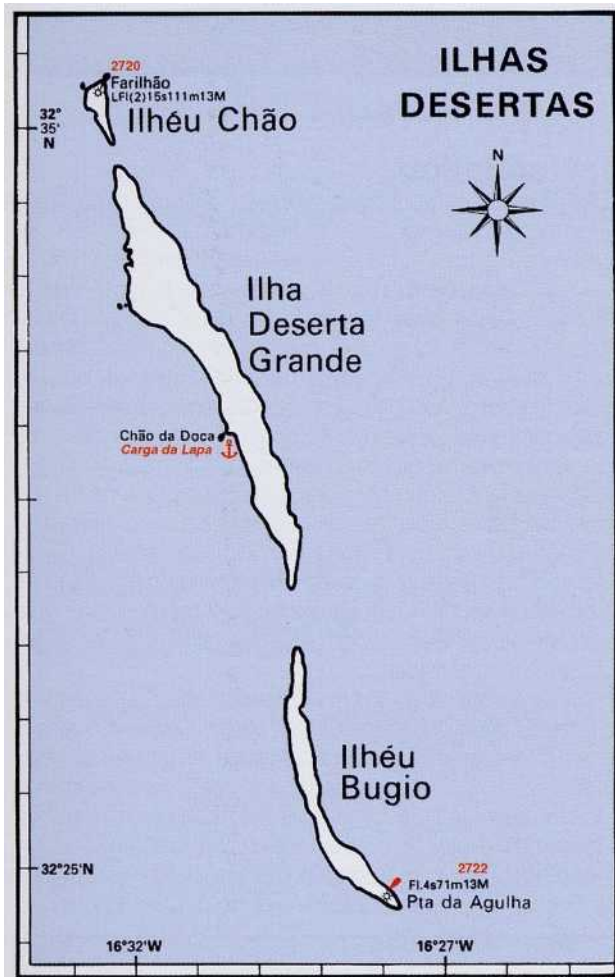
Les courants de marée autour des Ilhas Desertas portent au nord-est au flot et au sud-ouest au jusant, à une vitesse de 2 nœuds en vive-eau et de 1 nœud en morte-eau.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Jubi - Archipel de Madère et lies Canaries 1 : 1 000 000 ; 2463 et 2463 S Madère, Porto Santo, îles Désertes 1 : 147 000
- Amirauté britannique : 1831 (1 : 150 000)
- Portugaises : 36202 (50 000), [101 (1 : 150 000), 104 (1 : 50 000)]
- Américaines : 51261 (1 : 150 000)
- Imray-lolaire : E3 (1 : 170 000)

Feux

- 2720 Ilhéu Chão (Farilhão) 32°35'4N 16°32'8W
Fl(2)15s111m13M 031' - vis - 321'
Tour ronde et bâtiment 14 m
- 2722 Ilha Bugio (Ponta da Agulha)
32°24'4N 16°27'9W Fl.4s71m13M
163° - vis - 100° Tour hexagonale 8 m



Mouillage

CARGA DA LAPA, ILHA DESERTA GRANDE

32°30'8N - 16°30'6W

Marées

Correction avec Casablanca : - 15 min

Correction avec Funchal : + 11 min

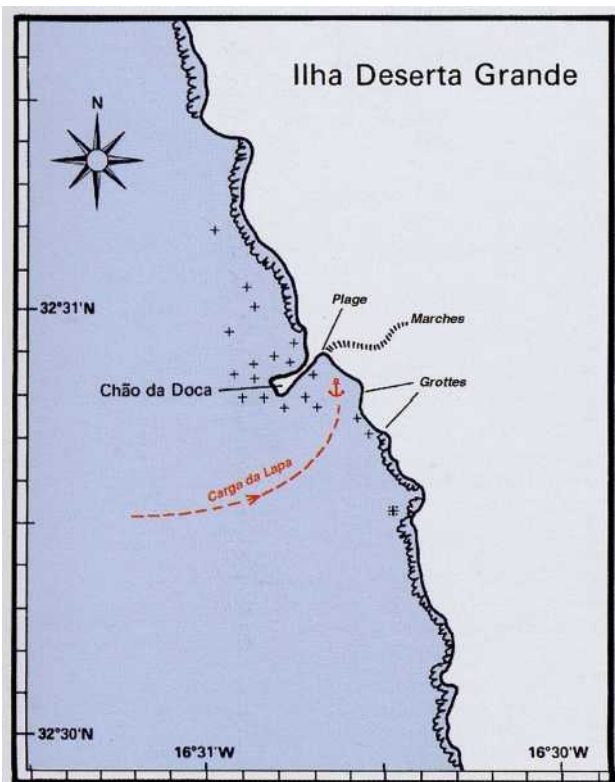
- Marnage moyen de vive-eau: 2 m

- Marnage moyen de morte-eau: 0,8 m

Généralités

Carga da Lapa se situe à 21,5 M de Funchal sur une route au 112°, un peu au nord du centre de la chaîne. Le petit mouillage est protégé du nord et de l'est par l'Ilha Deserta Grande, et du nord-ouest par le Chão da Doca, îlot rocheux relié à la terre par un isthme étroit constitué de rochers à fleur d'eau à marée basse, s'étendant depuis un éboulis de pierres situé à la base de falaises escarpées. La carte 1831 de l'Amirauté indique le Chão da Doca comme un petit îlot détaché de l'Ilha Deserta Grande. Sans aucune protection du sud-est à l'ouest, il ne peut s'agir que d'un mouillage de jour et de beau temps qui peut rapidement devenir inconfortable, voire dangereux, dans de mauvaises conditions météo.

Des marches grossières, creusées dans les falaises au-dessus de la plage, permettent un accès quelque peu sportif au plateau 400 m plus haut mais sans avoir besoin de cordes ni de crampons. Il est parfois possible d'observer des phoques - ils se reproduisent dans des grottes juste au sud du mouillage. La nage avec tuba est réputée autour de l'îlot et du récif (voir les restrictions indiquées ci-contre). Les Ilhas Désertas, qui ne peuvent accueillir qu'un bateau à la fois dans ce mouillage et qui plus est, très rarement vu les conditions météo, méritent bien leur nom. De nombreux plaisanciers tiennent à s'y rendre simplement parce que très peu y vont réellement.



Le mouillage de Carga da Lapa sur Deserta Grande vu depuis l'est. Chão da Doca et son isthme rocheux protègent de la houle dominante de nord.

O Michael Pocock

Approche

Chão da Doca est entouré de rochers débordants, y compris par un groupe situé immédiatement au sud de l'îlot et recouvert à marée haute, auquel il faut donner un large tour. Les vents dominants de nord-est peuvent être déviés et souffler parallèlement à la côte en fortes rafales, et aucun abri contre la houle résultante ne peut être trouvé jusqu'à être rentré bien à l'intérieur du mouillage. Il faut entrer par le sud, où l'eau est profonde tout près des falaises. L'eau est très claire.

Mouillage

Il y a une bouée de corps-mort au centre de l'anse mais elle est réservée au bateau du gardien. On trouvera le meilleur mouillage en s'approchant le plus possible de la plage de sable noir et de galets et en serrant les rochers au maximum -autant que les nerfs du skipper le permettent - tout en gardant assez de place pour éviter. Il est aussi possible de mouiller à l'avant et de porter une ou plusieurs amarres à terre. Bien que le fond soit de gros blocs de pierre, la tenue est meilleure que prévue mais même ainsi, il est préférable de laisser quelqu'un à bord quel que soit le temps, sauf peut-être par temps très calme.

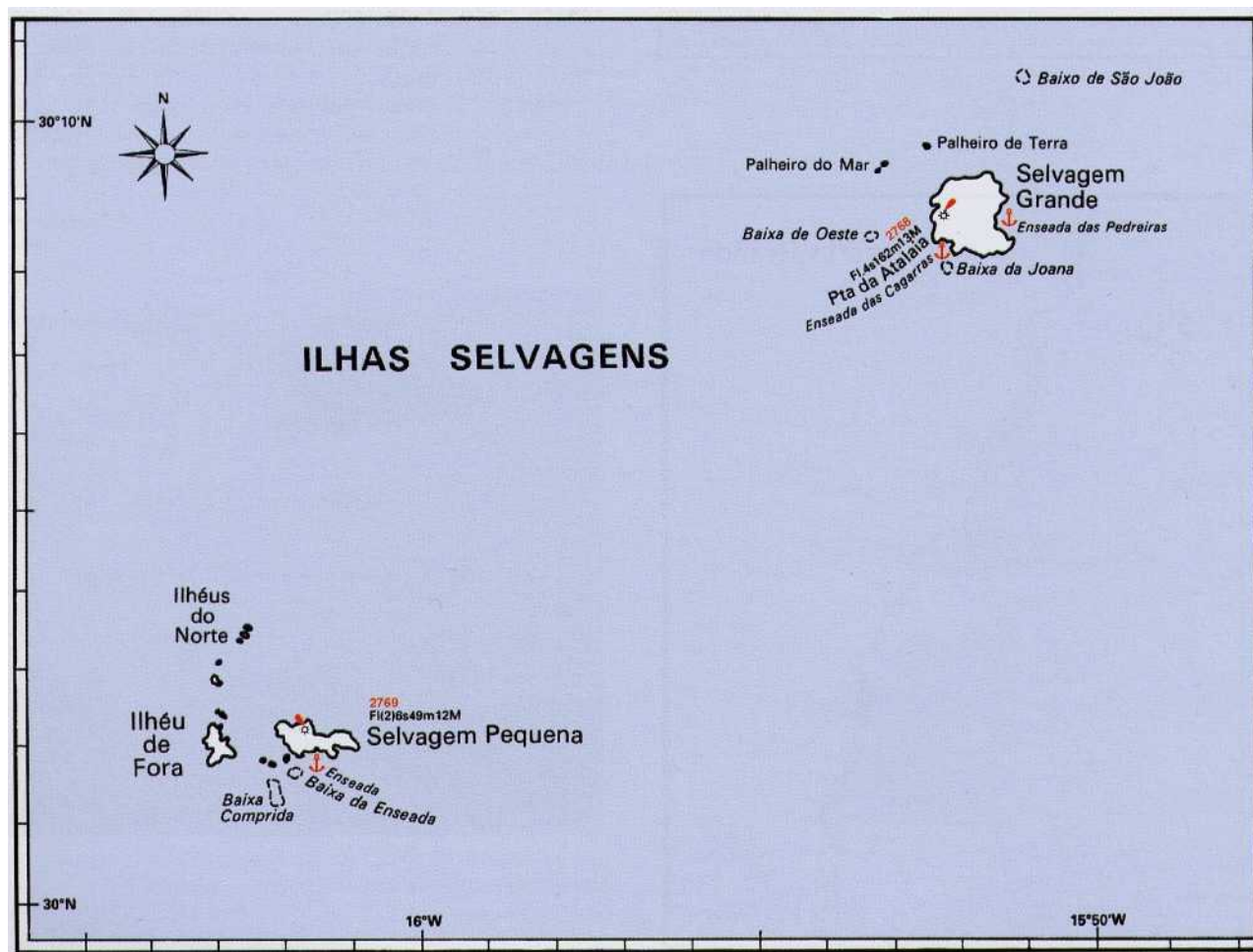
4 • Ilhas Selvagens

Entre 30°08'N - 30°09'N et 15°51'W - 15°52'W

Introduction

Les Ilhas Selvagens sont formées de trois petites îles réparties en deux groupes principaux, à près de 10 M de distance l'un de l'autre. Elles se situent environ à 155 M au sud de Madère, et sont presque sur la route directe Funchal - Tenerife. Bien que les deux groupes soient éclairés, les portées des phares annoncées semblent optimistes et il n'est pas rare que l'un ou l'autre phare, voire les deux, ne soient pas opérationnels après du très mauvais temps. Il est même possible que leurs positions sur les cartes ne soient pas parfaitement justes. En aucun cas, il ne faut approcher l'un ou l'autre groupe de nuit ou par visibilité réduite. Les deux groupes sont entourés de nombreux dangers largement débordants. Ceux mentionnés dans le texte ne sont que les pires parmi de nombreux autres dont certains ne sont même pas encore cartographiés. Ces îles ne sont pas appelées les « îles sauvages » par hasard...

Selvagem Grande est la plus grande des îles avec une surface d'environ 2,5 km². D'abruptes falaises s'élèvent jusqu'à un petit plateau que sépare un col entre deux collines, le Pico da Atalaia (153 m) à l'ouest, et le Pico dos Tornozelos (135 m) plus à l'est. Bien qu'elle paraisse sèche et aride du large, l'île a en fait un peu de végétation dont se régalaient les lapins et les grandes colonies de pétrels de Madère et de puffins de Cory.



En l'absence de prédateurs naturels, les oiseaux sont incroyablement peu craintifs. Jadis, les pêcheurs venaient depuis Madère récolter leurs œufs.

Les Ilhas Selvagens sont classées réserve naturelle et sanctuaire d'oiseaux depuis quelques années. De plus, les eaux environnantes jusqu'à la ligne de sonde des 200 m sont, depuis peu, déclarées réserve marine. Il y a deux gardiens en permanence sur Selvagem Grande et avant de quitter Madère ou Porto Santo pour les Ilhas Selvagens, le skipper DOIT obtenir un permis - voir page 100. Le mouillage est interdit en dehors des zones autorisées (qui incluent les trois mouillages indiqués pages 124 et 125). Bien que les eaux très claires de l'Enseada cas Cagarras soient réputées pour l'exploration avec masque et tuba, toute autre forme de plongée sous-marine, pêche, ramassage de coquillages, de plantes ou de spécimens géologiques, est interdite. De même que chasser ou allumer des feux. La vie sauvage ne doit pas être perturbée, et encore moins blessée. Les visiteurs ne doivent débarquer ni plantes ni animaux, et une autorisation préalable doit être obtenue du gouvernement régional avant de pouvoir photographier, filmer ou enregistrer des sons, à des fins commerciales. En plus des deux gardiens, les deux préposés aux phares sont les seuls habitants permanents de l'île.

Selvagem Pequena et l'Ilhéu de Fora sont à environ 10 M au sud-ouest de Selvagem Grande, séparés de celle-ci par un chenal profond et sûr. Selvagem Pequena, qui s'étend sur une surface de moins de 0,25 km², centrée à 30°01'9N - 16°01'5W, est peu élevée et en grande partie sablonneuse. Le point culminant à l'extrême nord de l'île est le Pico do Veado, une simple colline conique de 49 m, surmontée d'étranges formes volcaniques. Depuis 1974, l'épave rouillée d'un supertanker français gît près de la côte, au nord-ouest du Pico do Veado, poupe brisée et étrave sur le récif.

Depuis 1998, il y a également deux gardiens sur Selvagem Pequena qui surveillent la faune et vérifient les permis des bateaux de passage. L'île est le principal territoire de reproduction des pétrels à face blanche (population estimée : 250 000) qui, plutôt que de construire des nids, creusent des terriers dans le sable. Pour cette raison, les visiteurs doivent rester sur le rivage ou emprunter les sentiers balisés - l'un d'entre eux mène à la cabane des gardiens - mais ne JAMAIS marcher à travers les dunes.

En dépit de la présence des gardiens, et de leur contact radio avec leurs collègues de Selvagem Grande, Selvagem Pequena est aussi loin de toute assistance qu'il est possible de l'être, tout en se trouvant à proximité d'une terre. L'île a été décrite comme « désolée », « sinistre » ou « adorable », sans doute d'après la vision personnelle qu'en ont eue ses visiteurs. Peu de lieux sont aussi libres de toute influence humaine, mais totalement à la merci des changements de temps.

L'Ilhéu de Fora, à environ 1 M à l'ouest de Selvagem Pequena, est l'île la plus grande et la plus au sud d'un long chapelet de petits îlots, rochers, hauts-fonds et brisants, qui s'étendent sur 2 M sur un axe nord-sud entre 30°01'6N et 30°03'6N, de part et d'autre du 16°02'8W. Avec une altitude de 17 m, Phéu de Fora est également le point culminant de ce chapelet. Une épave proéminente gît au milieu de la chaîne, du côté ouest. Il n'y a pas de danger au-delà de 0,5 M autour de ce chapelet.

Navigation

Déclinaison magnétique

7°28'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

Les courants de marée portent au nord-est au flot et au sud-ouest au jusant, à des vitesses de 0,5 à 1,5 nœud.

Cartes

- Amiralauté britannique: 3133 (1 : 1 250 000 & 1 : 100 000)
 - Portugaises: 36403 (1 : 100 000 & plans), [105 (1 : 50 000)]
 - Américaines : 51342 (1 : 103 640, 1 : 20 625 & 1 : 20 700)
- Note* : la carte 365 de l'Amiralauté britannique, actuellement remplacée par la carte métrique 3133, comprend des plans des îles à l'échelle 1 : 20 000. Une copie de cette carte peut s'avérer utile si on peut la trouver, bien que comme toute carte ancienne, elle doit être utilisée avec précaution. Une alternative évidente est la carte américaine 51342. Quelle que soit la carte utilisée, il faut se rappeler qu'il y a toujours des hauts-fonds non indiqués dans le secteur.

Feux

- 2768 **Selvagem Grande (Pico de Atalaya)**

30°08'7N 15°52'3W

Fl.4s162m13M (Feu de réserve Fl.5s8M)

Tour blanche et rouge 10 m

- 2769 **Selvagem Pequena (Pico Veado)**

30°02'3N 16°01'7W

Fl(2)6s49m12M Bloc de béton 1 m

Note : la portée des deux feux est beaucoup plus faible que ce qui est indiqué. Ils peuvent même être hors service pendant de longues périodes, à la suite de dégâts occasionnés par le mauvais temps.

Approche

Beaucoup de hauts-fonds, nombre d'entre eux à la fois très accores et non indiqués, encombrant la zone. Les dangers les plus importants de Selvagem Grande sont le Baixa de São João, à 1,25 M au large, au nord nord-est - à une profondeur relevée de 2,6 m, voire beaucoup moins en cas de houle, même si elle ne brise pas -, le Baixa da



Le mouillage rocheux et les eaux claires de l'Enseada pas Cagarras, sur Selvagem Grande, vus depuis l'est. On voit le quai de débarquement en béton pour les annexes et la maison des gardiens en bas à droite.

O Peter Haden

Cartes

- Portugaises : 36403 (plan), [156 (1 : 20 000)]
- Américaines : 51342 (1 : 20 625)

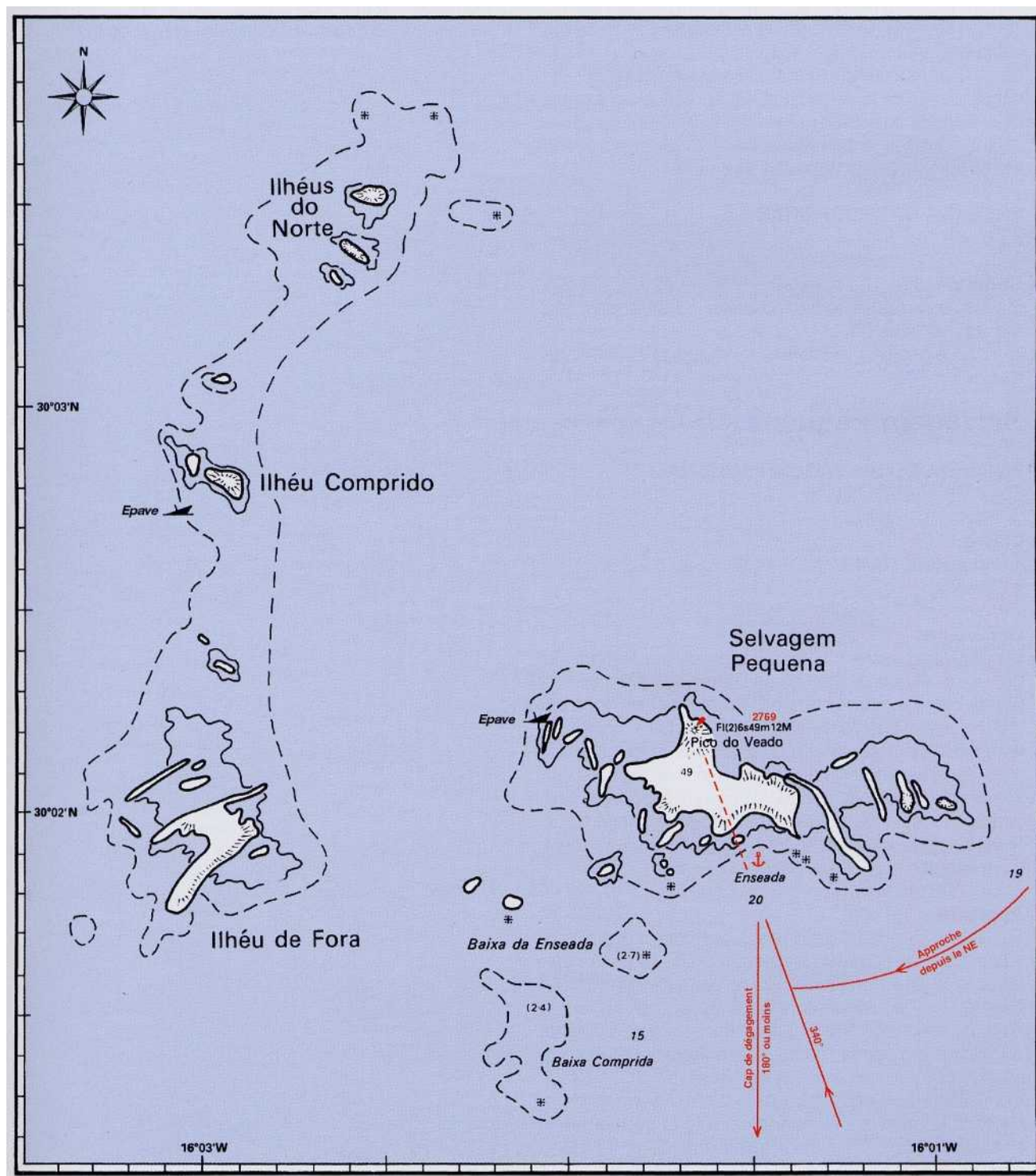
Généralités

Petite anse tout au sud-est, protégée de l'est au nord par le nord-est, mais ouverte du sud à l'ouest et intenable par toute houle. Pas plus de quatre ou cinq voiliers peuvent mouiller à la fois.

Approche

A coup sûr, un cas de navigation à vue avec soleil à la verticale.

Depuis Madère, approchez la Ponta de Leste (la pointe sud-est) sur un cap au minimum au 200° pour éviter le Baixa de São João, en restant à 0,5 M au large des côtes est et sud. Virez en direction du mouillage lorsque la maison des gardiens devient visible au pied des falaises. Pour quitter le mouillage, gardez un cap au sud-ouest pour éviter le Baixa da Joana.



Mouillage

Les premiers arrivants peuvent mouiller au centre de la crique par environ 10 m de fond. Les derniers seront obligés de mouiller plus profond. Les fonds sont de sable et de roches, ce qui rend un orin nécessaire. L'eau est très claire. Il est plus facile de débarquer en annexe à marée basse, sur la cale grossière au nord-est de l'anse, lorsque les rochers découverts fournissent une protection.

Formalités

Immédiatement après le débarquement sur Selvagem Grande, les plaisanciers rencontrent en général les gardiens qui vérifieront leurs permis. Lorsque ceux-ci sont en règle, la permission de se promener sur l'île est habituellement accordée, souvent en compagnie de l'un des gardiens, ce qui n'est pas désagréable, car sa connaissance de la vie sauvage est immense et il est ravi de la faire partager. Bien qu'en théorie, les photographies soient interdites, aucun plaisancier n'a, jusqu'à présent, été témoin de l'application de cette règle.

ENSEADA DAS PEDREIRAS

30°08'6N - 15°51'4W

Généralités

Signalé comme un autre mouillage possible par vent d'ouest, et sans houle. Mouillez au centre de la baie, par douze à quatorze mètres sur fond de sable et de roches.

Selvagem Pequena

ENSEADA DO SELVAGEM PEOUENA

30°01'7N - 16°01'4W

Cartes

- Portugaises : 36403 (plan), [157 (1 : 20 000)]
- Américaines : 51342 (1 :20 700)

Généralités

Un mouillage assez ouvert, au large de la côte sud de Selvagem Pequena, protégé de l'ouest au nord nord-est par des récifs, des rochers et l'île elle-même. Il y a un rocher asséchant dans le coin nord-est. La houle de nord-est tend à courir autour des deux extrémités de l'île, ce qui rend tout mouillage ou débarquement impossible, sauf par temps calme. Le mouillage sert parfois d'escale de nuit aux pêcheurs de Madère qui travaillent sur les bancs autour de l'Ilhéu de Fora (où il n'est pas possible de mouiller).

Approche

Selvagem Pequena peut être approchée en toute sécurité par le nord-est, en restant à 500 m de la côte jusqu'à ce que le Pico do Velado soit relevé au 340°. Mettre alors le cap dans cette direction qui est aussi celle du mouillage. Pour quitter le mouillage, la route doit rester sud pendant le premier mille, sans dévier sur l'ouest pour éviter le Baixa da Enseada et le Baixa Comprida. Il s'agit là aussi d'une navigation à n'effectuer qu'avec une bonne visibilité et avec le soleil à l'aplomb ce qui, combiné à l'excellente clarté de l'eau, permet de voir et d'éviter tout danger potentiel.

Mouillage et débarquement

Mouillage par environ 12 m sur fond de roche - un crin est nécessaire - et dans une eau très claire. Le débarquement peut s'avérer difficile et est en général plus facile à marée basse, sur l'extrémité est de l'île. Il y a de nombreux rochers submergés près du rivage et l'utilisation d'un moteur hors-bord peut s'avérer imprudente.

Peu de voiliers viennent directement ici sans être passés par Selvagem Grande, d'où les gardiens peuvent avertir leurs collègues de leur arrivée sur la petite île. Dans le cas d'une promenade à terre, notez l'avertissement de la page 123 concernant la nidification des pétrels à face blanche et l'obligation de ne pas les perturber ni d'endommager leurs terriers.

Les Canaries

L'archipel

L'archipel, formé de sept îles principales et de nombreuses petites îles et rochers, se situe au large des côtes nord-africaines entre 27°39'N - 29°24'N et 13°25'W - 18°10'W. Il s'étend sur une surface de 7 300 km². Fuerteventura est à environ 70 M au large du Cap Juby au sud du Maroc et les îles du nord sont à environ 250-270 M de Madère. Les formations géologiques sédimentaires les plus anciennes montrent que les Canaries ont jadis fait partie du continent africain. Cependant, les caractéristiques principales de l'archipel, côtes aux falaises abruptes et gorges creusées par l'érosion, proviennent d'une activité volcanique plus récente, dont la dernière manifestation est l'éruption de 1971 avec la formation d'un nouveau cratère, le Volcan de Teneguia, tout au sud de La Palma. Malgré l'évidence d'une érosion due à l'eau, il n'y a en fait que peu de cours d'eau permanents en surface et la plupart d'entre eux sont détournés vers des réservoirs ou sont utilisés pour l'agriculture. L'eau est rare sur les îles de l'est et l'agriculture y dépend largement de l'irrigation : Grande Canarie et Tenerife sont en partie semi-désertiques et des zones entières de Lanzarote et de Fuerteventura sont complètement arides. Les températures moyennes à Santa Cruz de Tenerife vont de 35° C en août, à 25° C en janvier. Les alizés de nord-est soufflent d'avril à octobre et la sécheresse règne souvent de juin à septembre.

La flore est en grande partie constituée d'un mélange de plantes d'Europe méridionale et d'Afrique mais un tiers des fleurs sont indigènes. Café, dattes, bananes, canne à sucre, avocats, tabac, vigne, et fruits sont cultivés et exportés. Pour beaucoup, l'intérêt principal de la faune des îles réside dans les oiseaux. Plus de deux cents espèces ont été recensées, dont beaucoup se reproduisent ici et sont spécifiques à l'archipel, comme le célèbre canari. On élève bovins et moutons, on ne peut éviter les chèvres, on rencontre quantité de lézards et parfois, plus dangereux, des scorpions.

Une petite industrie de la soie, du lin et de la broderie apporte quelques revenus mais l'essentiel provient du tourisme qui, en moins de quarante ans, a connu une croissance phénoménale : de quelques dizaines de milliers de visiteurs à plusieurs millions. De plus, la zone comprise entre l'archipel et les côtes africaines est - ou était - l'une des plus poissonneuses au monde. Le séchage et le salage du *corbina*, les conserves de thon, le traitement de la morue, de la dorade, du rouget et d'autres espèces sont aussi de grosses sources de revenus. Le développement de l'industrie de la pêche a entraîné la construction de grands brise-lames dans de nombreux ports.

Le nombre croissant de bateaux de plaisance croisant dans les eaux des Canaries, dont beaucoup sont basés en permanence dans l'archipel, a entraîné la construction de nombreuses marinas. Elles offrent en général des emplacements bien abrités, des équipements tels que

travel-lifts et ateliers de réparations, et sont des endroits sûrs où laisser le bateau lorsqu'on regagne son pays pour un mois ou deux. Cependant, la popularité grandissante des Canaries auprès des plaisanciers - et le fait que de nombreuses places de marina soient vendues avec un appartement de vacances - a conduit à une pénurie de places, surtout pendant la pleine saison d'automne. Il y a souvent encore de la place pour quelques bateaux dans les ports de pêche, à l'ancre, l'avant à quai ou encore en risquant le ressac contre un grossier quai de pierre, mais malheureusement, par suite du comportement irréfléchi de certains plaisanciers, certains pêcheurs voient maintenant d'un mauvais œil les bateaux étrangers. Il faut donc être particulièrement attentif dans les ports qui accueillent encore les bateaux de plaisance.

Informations générales

Nationalité et langue

Selon la constitution espagnole, l'archipel est une région autonome de l'Espagne, qui a son propre Parlement et est constituée de deux provinces, Grande Canarie et Tenerife. La province de Grande Canarie comprend les îles de Grande Canarie, Lanzarote et Fuerteventura. La province de Tenerife comprend les îles de Tenerife, La Gomera, La Palma, et Hierro. L'Espagne continentale est dénommée la « Péninsule ». Cependant, bien que territoire espagnol, les Canaries ne sont pas membres de l'UE, et partagent le statut quelque peu anormal des îles anglo-normandes, de Gibraltar, de Chypre, etc. La langue officielle est l'espagnol et de nombreux jeunes Canariens et ceux qui vivent dans les ports ou qui travaillent dans le tourisme parlent un peu allemand, français ou anglais.

Attention de ne pas confondre l'île de La Palma avec Las Palmas, la capitale de Grande Canarie, ainsi que les capitales de La Palma et de Tenerife, qui portent toutes les deux le même nom : Santa Cruz. De même, il est utile de préciser lorsque l'on parle de Grande Canarie ou de Tenerife, s'il s'agit des îles, des provinces ou des deux.

Représentations espagnoles à l'étranger

- *Représentations espagnoles en France*
 - Ambassade d'Espagne, 22, avenue Marceau 75008 Paris ☎ 01 44 43 18 00
 - Consulat Général d'Espagne, 165, Bd Malesherbes 75017 Paris V ☎ 01 44 29 40 00
- *Représentations espagnoles en Belgique*
 - Ambassade d'Espagne, 52, Bd du Régent 1000 Bruxelles ☎ (02) 230 03 40
- *Représentations espagnoles en Suisse*
 - Ambassade d'Espagne, 24, Kalcheggweg 3006 Berne ☎ (31) 352 04 12
- *Représentations espagnoles au Canada*
 - Ambassade d'Espagne à Ottawa M' (613) 747 22 52

Offices nationaux de tourisme espagnols

- *Paris*: 43, rue Descamps 75116 Paris Tr 01 45 03 82 50
- *Bruxelles* : 21, avenue des Arts 1000 Bruxelles
☎ (02) 280 19 26
- *Genève*: 7, rue Pastalozzi 1202 Genève ☎ (41) 734 46 06
- *Toronto* : 102 Bloor Street West, 14th Floor, Toronto, Ontario M5S 1 M8 ☎ 416 961 3131, 4079

Représentations diplomatiques françaises aux Canaries

Il s'agit ci-dessous de consulats, toutes les ambassades sont à Madrid.

- *Las Palmas de Gran Canaria* : Nestor de la Torre 12, 35006 Las Palmas, Gran Canaria, Islas Canarias, Espagne. 111^e 00349 28 292371.
- *Santa Cruz de Tenerife*: Jose Maria de Villa 1, 38005 Santa Cruz, Tenerife, Islas Canarias, Espagne.
☎ 00349 22 232710

Passeports et visas

Tous les étrangers doivent avoir un passeport valide. Les ressortissants de l'UE et de certains autres pays européens n'ont pas besoin de visa quelle que soit la durée de leur séjour, mais doivent demander un permis de séjour au commissariat de police de la province s'ils veulent rester plus de 90 jours. Les ressortissants américains, canadiens, australiens et néo-zélandais n'ont pas besoin non plus de visa pour moins de 90 jours, mais doivent en demander un au-delà. Les ressortissants des autres pays se renseigneront auprès des consulats espagnols.

Heure

Temps Universel, + 1 heure de fin mars à fin septembre.

Argent

En 2000, la monnaie en vigueur aux Canaries était la peseta espagnole (pta), divisée en cent centavos. Cependant, quelques transactions - principalement celles par cartes de crédit - peuvent aussi se réaliser en euros. Il est prévu que billets et pièces en euros seront utilisés courant 2002. Le taux de change a été fixé à 1 euro pour 166,286 pesetas.

L'argent liquide et les voyageurs chèques (ces derniers peuvent être en pesetas ou en euros) sont facilement échangeables dans les banques, mais la plupart des visiteurs préfèrent la carte de crédit. Presque toutes les villes ont au moins une banque avec un distributeur automatique donnant des instructions en plusieurs langues et acceptant les principales cartes de crédit, VISA, *Master Card* et *American Express*. Beaucoup de boutiques, de restaurants, d'agences de location de voitures, etc. acceptent le paiement par carte de crédit, les stations-service constituant une exception majeure.

Achats

De nombreux produits sont disponibles au même prix qu'en Europe et les fruits et légumes locaux peuvent être très bon marché. On trouve des *Supermercados*, qui ne sont parfois que de petites épiceries, près de presque tous les ports. Par endroits, les pêcheurs vendent directement une partie de leur pêche à des prix très raisonnables.

Il y a un large choix de vins et de spiritueux, tous en *duty free* (hors taxe). La qualité de l'eau douce varie d'une île à l'autre, elle peut parfois avoir un goût déplaisant de chlore mais est parfaitement potable. En règle générale, sa qualité s'améliore lorsqu'on va vers l'ouest. On peut acheter des bouteilles d'eau minérale dans les *supermercados*. Il y a de l'eau sur tous les pontons, ce qui n'est pas le cas sur les quais des ports de pêche où il peut être utile d'avoir quelques jerrycans de cinq ou dix litres.

Courrier

Eviter autant que possible le système de *poste restante* car les délais peuvent être longs et le courrier sera rarement renvoyé. Cependant, la *Lista de Correos* à Santa Cruz de Tenerife semble fiable bien que parfois très lente. La plupart des grandes marinas - qui sont aussi les mieux organisées - se chargent de recevoir courrier et fax pour les plaisanciers déjà arrivés ou ayant réservé un emplacement. Elles sont évidemment moins serviables envers les bateaux qui mouillent à l'extérieur ou dont elles n'ont jamais entendu parler. Si vous séjournez quelque temps dans un petit port, un café ou un restaurant local peut rendre ce service.

Les lettres envoyées d'Europe vers les Canaries peuvent mettre jusqu'à deux semaines, dans l'autre sens cela peut prendre de cinq jours à plusieurs semaines. Le fax constitue certainement le moyen de communications le plus fiable.

Téléphones

La plupart des cabines téléphoniques sont connectées au réseau international. Certaines sont soit à pièces, soit à cartes, beaucoup acceptent les deux. Les cartes s'achètent dans les bureaux de poste, les banques ou les kiosques, mais il est parfois difficile d'en trouver. Si vous passez d'abord en Espagne, il est conseillé d'en acheter quelques-unes à l'avance.

Certaines cabines acceptent les cartes *American Express* et *Diners Club*, mais bizarrement, pas les cartes VISA ou *Access*. Les téléphones portables semblent fonctionner sur tout l'archipel, sauf en certains endroits d'Hierro.

Les appels vers la France doivent être précédés du préfixe 0033, suivi du numéro complet sans le 0 initial.

Le réseau de téléphone et de fax de l'archipel est une extension de celui de la Péninsule et répond donc au même code international : 349. Les codes locaux des provinces de Tenerife et de Grande Canarie sont respectivement 22 et 28 (donc les codes locaux de La Palma et de Las Palmas sont respectivement: 22 et 28).

Fax

La plupart des bureaux des marinas, ainsi que quelques *shipchangers* et entreprises, peuvent recevoir et émettre des fax pour les plaisanciers. On trouve également des fax dans beaucoup de boutiques de photocopie et dans la plupart des hôtels. Les numéros de fax sont indiqués dans cet ouvrage chaque fois que possible. Ajouter les codes comme indiqué plus haut.

E-mail

On trouve des cybercafés dans toutes les grandes villes.

Electricité

Comme partout en Europe continentale, le standard est 220 V et 50 Hz. Quelques grandes marinas dont celle de Puerto de la Luz à Las Palmas de Grande Canarie, fournissent aussi du 380 V aux emplacements prévus pour les très grands voiliers.

Transports

• Vols internationaux

Les aéroports de Arrecife (Lanzarote), de Rosario (Fuerteventura), de Las Palmas (Grande Canarie), de Santa Cruz de La Palma et de Reina Sofia au sud de Tenerife assurent des liaisons avec l'Europe. Ce dernier aéroport propose aussi des liaisons avec New York.

• Au départ de France

- Iberia : plusieurs fois par jour de Paris, Lyon et Marseille via Madrid ou Barcelone vers Tenerife et Grande Canarie et une fois par jour vers Lanzarote. Trois à quatre fois par semaine vers Fuerteventura.

- Régional Airlines: vols hebdomadaires de Lyon, Nantes, Bordeaux et Marseille via Madrid ou Barcelone vers Tenerife, Grande Canarie, Lanzarote et Fuerteventura.

- Corsair - Nouvelles Frontières : vol hebdomadaire de Paris vers Tenerife.

• Au départ de Suisse

- Iberia : plusieurs fois par jour de Zurich et Genève, via Madrid ou Barcelone, vers Tenerife et Grande Canarie et une fois par jour vers Lanzarote. Trois à quatre fois par semaine vers Fuerteventura.

• Au départ de Belgique

Plusieurs fois par jour de Bruxelles, via Madrid ou Barcelone, vers Tenerife et Grande Canarie et une fois par jour vers Lanzarote. Trois à quatre fois par semaine vers Fuerteventura.

• Vols inter-îles

Toutes les îles sont reliées entre elles, à l'exception de Gomera qui, en 1998, attendait toujours l'ouverture de son aéroport. Sur Tenerife, la plupart des vols inter-îles sont assurés à Los Rodeos au nord de l'île. En règle générale, sur Tenerife, *Avianco* (inter îles) utilise l'aéroport de Los Rodeos et *Iberia* (Espagne péninsulaire et vols internationaux) l'aéroport de Reina Sofia. Hierro peut être rejointe à partir de Los Rodeos et, en été seulement, depuis Santa Cruz de La Palma.

• Car ferries

- Lanzarote - Grande Canarie (Arrecife - Las Palmas)

- Lanzarote - Fuerteventura (Arrecife et Puerto del Carmen -Rosario, et Playa Blanca-Corralejo)

- Lanzarote -Tenerife (Mármoles - Santa Cruz de Tenerife)

- Fuerteventura - Lanzarote (Rosario - Puerto del Carmen et Arrecife, et Corralejo - Playa Blanca)

- Fuerteventura - Grande Canarie (Rosario - Las Palmas)

- Grande Canarie - Lanzarote (Las Palmas - Arrecife)

- Grande Canarie - Fuerteventura (Las Palmas - Rosario)

- Grande Canarie - Tenerife (Las Palmas - Santa Cruz de Tenerife)

- Grande Canarie - Péninsule espagnole (Las Palmas - Cadix)

- Tenerife - Grande Canarie (Santa Cruz de Tenerife - Las Palmas)

- Tenerife - La Palma (Santa Cruz de Tenerife - Santa Cruz de la Palma)

- Tenerife - Espagne péninsulaire (Santa Cruz de Tenerife - Cadix)

- Tenerife - La Gomera (Los Cristianos - San Sebastián de La Gomera)

- Tenerife - El Hierro (Los Cristianos - Puerto de la Estaca)

- La Gomera - Tenerife (San Sebastián - Los Cristianos)

- La Gomera - El Hierro (San Sebastián - Puerto de la Estaca)

- La Palma - Tenerife (Santa Cruz de la Palma - Santa Cruz de Tenerife)

- La Palma - El Hierro (Santa Cruz et Los Cristianos - Estaca)

- El Hierro - La Palma (Puerto de la Estaca - Santa Cruz de la Palma)

- El Hierro - La Gomera (Puerto de la Estaca - San Sebastián)

- El Hierro -Tenerife (Puerto de la Estaca - Los Cristianos et Santa Cruz)

• Hydroglisseurs

Des liaisons en hydroglisseurs - transport maritime à grande vitesse qui semble en plein développement - relie Santa Cruz de Tenerife à Las Palmas (Grande Canarie) et Morro Jable (Fuerteventura), Las Palmas à Morro Jable ainsi que Los Cristianos (Tenerife) à San Sebastián de La Gomera et Valle Gran Rey. Il faut faire très attention à proximité de ces ports.

• Transport routier

Il y a des services de bus généralement bon marché sur toutes les îles. Les prix des taxis sont également raisonnables.

Il est facile de louer une voiture à un prix peu élevé sur l'ensemble de l'archipel, c'est certainement le meilleur moyen d'explorer les îles. Les permis internationaux comme nationaux, ces derniers valables depuis au moins un an, sont normalement acceptés. Notez que la plupart des stations-service n'acceptent toujours pas les cartes de crédit.

Services médicaux

Le seul vaccin obligatoire est celui contre la fièvre jaune si l'on arrive de certains pays d'Amérique Centrale ou d'Afrique. Dans les grandes villes, les équipements médicaux sont corrects et il y a en général une clinique ou au moins un médecin dans toutes les villes, sauf les plus petites. La plupart des praticiens parlent un peu anglais. Les pharmacies abondent. Elles ont souvent de bonnes réserves tant de produits vendus sans ordonnance que de shampooings ou de crèmes solaires, de marques souvent connues. Il y a également des opticiens dans les grandes villes. Il est conseillé aux porteurs de lunettes d'emporter avec eux une copie de leur ordonnance et au moins une paire de rechange.

Prenez une assurance médicale et, pour les membres de l'UE, un formulaire EI 11 avant de quitter votre pays. Ce document donne à son porteur, ainsi qu'à ses conjoints et enfants, accès aux traitements médicaux d'urgence gratuits par les services de santé espagnols (mais pas aux traitements privés), grâce à des accords réciproques avec les services de santé des pays concernés. Emportez plusieurs photocopies en plus de l'original.

Il est inutile de préciser que ceux qui suivent un traitement à long terme ou fréquent doivent emporter suffisamment de médicaments. Il est possible de demander à son médecin traitant de bénéficier d'un

El 12- le El 11 ne couvre pas les soins déjà prescrits avant l'arrivée dans l'archipel. De surcroît, tout bateau de croisière se doit de posséder une trousse de premiers secours complète, avec les notices d'utilisation.

Fêtes nationales

1 ^{er} janvier	Nouvel An
6 janvier	Fête des Rois
2 février	Chandeleur
19 mars	Saint-Joseph
mars/avril	Jeu de Saint Vendredi Saint
	Lundi de Pâques
1 ^{er} mai	Fête du Travail
mai/juin	Fête-Dieu
25 juillet	Saint-Jacques
15 août	Assomption
12 octobre	Découverte de l'Amérique/Fête de Christophe Colomb
1 ^{er} novembre	Toussaint
6 décembre	Fête de la Constitution
8 décembre	Immaculée Conception
25 décembre	Noël

En plus des jours fériés nationaux, chaque ville a droit à deux jours de fiesta de son choix - fête d'un Saint Patron ou commémoration d'un événement historique.

Informations complémentaires

Il y a de nombreux guides sur les Canaries, vous trouverez une sélection page 275. Des brochures en couleurs sur chaque île, ainsi que sur l'ensemble de l'archipel, sont disponibles dans les offices de tourisme des grandes villes ou directement auprès de l'Office National de Tourisme Espagnol (voir représentations à l'étranger, page 129).

Histoire

On a fini par nommer Guanches les premiers habitants de toutes les îles, bien qu'initialement ce nom ne désignait que les habitants de Tenerife. Leurs origines semblent remonter à l'Homme de Cromagnon, aux Berbères et aux Sémites, de plus leurs pratiques de momification des morts et les racines de leur langue suggèrent des liens avec l'Égypte antique.

Les îles ont été nommées « Heureuses » par les premiers visiteurs européens. Les marchands phéniciens venaient y chercher la teinture pourpre tirée de l'orchil, et Pline l'Ancien (vers 60 ap.J.-C.) relate une expédition menée par le roi Juba II de Mauritanie (Maroc) sur les Îles Heureuses vers 60 av.J.-C. Les troupes y découvrirent de grands chiens errants et en ramenèrent deux au roi. Le chien typique des Canaries est maintenant beaucoup plus petit mais le nom des îles *Insulae Canium* - Îles des Chiens - est resté.

Les Arabes débarquèrent sur Grande Canarie en 999 ap.J.-C. pour y faire du commerce. Plus tard, lorsqu'ils y débarquèrent au XIII^e et au XIV^e siècles, les navigateurs français, génois et portugais y furent bien reçus. Ils trouvèrent des îliens vivant confortablement et ne manquant de rien. Ils n'avaient aucune notion de navigation et, sans bateaux, ne semblaient pas avoir établi de communication entre les îles - il semble

pourtant que ce n'ait pas toujours été le cas. Ils habitaient à l'origine dans des grottes, utilisant des outils et des armes en bois ou en os ainsi que des tranchants en obsidienne. Les ustensiles de cuisine étaient en poterie non cuite, les vêtements en peau de chèvre et en fibres végétales. Les habitants des îles de l'ouest utilisaient de longues perches souples pour sauter de rocher en rocher ou pour franchir des ravines lors de leurs déplacements dans les montagnes. Au lieu de jodler, les habitants de La Gomera communiquaient à travers les vallées en sifflant. On peut encore voir quelques siffleurs et sauteurs à la perche sur La Gomera et La Palma.

On prétend qu'un noble génois, Lancelotto Malocello, aurait donné son nom à Lanzarote (auparavant dénommée Tterougatra) au début du XIV^e siècle en dessinant une carte. Pour d'autres, le nom proviendrait d'un baron normand, Jean de Béthencourt, alors au service de la couronne d'Espagne qui, après avoir soumis les habitants de l'île en 1402, aurait brisé sa lance et en aurait lancé les morceaux en l'air en criant en normand l'équivalent de « lance brisée ! ».

De Béthencourt et son lieutenant, Gadafier de la Salle, soumièrent Fuerteventura en 1405, puis Hierro. Ils tentèrent ensuite de s'emparer de La Gomera, mais rencontrèrent une vive résistance de la part de certains chefs locaux. Finalement, l'île ne fut entièrement soumise que quatre-vingts ans plus tard. Grande Canarie et La Palma furent encore plus difficiles à conquérir, malgré la supériorité des armes des envahisseurs. Les Espagnols subirent de lourdes pertes avant que Fernandez de Lugo n'écrase les résistants Guanches lors de la bataille d'Acentejo, sur Tenerife, le 25 décembre 1495. Les Espagnols tentèrent tout d'abord d'emmener les habitants en esclavage en Espagne, mais Isabelle la Catholique, reine de Castille, donna l'ordre de les renvoyer dans leurs îles et il semble que, au fil des siècles, Européens et indigènes se soient heureusement mêlés.

En 1492, Christophe Colomb fit escale à Las Palmas de Grande Canarie pour effectuer des réparations avant de partir découvrir le Nouveau Monde et il suivit la messe à San Sebastián de La Gomera, dans une église qui est toujours debout (quoique fortement modifiée). Au cours de voyages ultérieurs il revint plusieurs fois sur les îles, notamment à San Sebastián de La Gomera, où vivait la belle veuve Beatriz de Bobadilla qu'il avait rencontrée auparavant à la cour d'Espagne.

Les Canaries devinrent une étape de ravitaillement pour les navires espagnols qui traversaient l'Atlantique, même si Lanzarote et Fuerteventura restaient fréquemment attaquées par les pirates et les marchands d'esclaves arabes. Hollandais et Anglais firent aussi des raids dans l'archipel, Drake perdit même son vaisseau amiral au cours d'une attaque. Deux siècles plus tard, en 1797, Nelson attaqua Santa Cruz de Tenerife mais fut repoussé. Il y eut 350 morts, et Nelson perdit un bras.

En 1823 l'archipel fut unifié, devenant une province espagnole dont la capitale fut Santa Cruz de Tenerife, au grand mécontentement des habitants de Grande Canarie. Trente ans plus tard il devint zone franche, ce qui accrut considérablement sa prospérité. En 1927, les sept îles furent séparées en deux provinces : Tenerife, La Palma, Hierro et La Gomera constituant la province

de l'ouest, avec Santa Cruz de Tenerife comme capitale et siège du gouvernement local ; Grande Canarie, Fuerteventura et Lanzarote, ainsi que les îles plus petites comme Graciosa, constituèrent la province de l'est, avec Las Palmas comme capitale.

En 1936, le général Franco devint gouverneur militaire des îles. Cette même année, il organisa puis dirigea le soulèvement nationaliste qui aboutit à la guerre d'Espagne.

La déforestation et surexploitation des terres ont tellement modifié le climat de l'archipel que Fuerteventura est devenue quasiment un désert et que les précipitations annuelles sur Lanzarote sont devenues si faibles que les agriculteurs ont dû aller jusqu'à utiliser la rosée pour la culture de la vigne et des fruits. Il ne pleut que très rarement au sud de Tenerife et de Grande Canarie, ce qui explique la récente expansion du tourisme dans ces régions. Sur les versants nord des montagnes, le climat est humide et convient aux cultures des bananes, des légumes et des fruits rouges.

Le vin blanc sec des Canaries ou « vin de malvoisie », dont la production remonte aux temps élisabéthains, était alors fort apprécié des marins anglais, et l'exportation du vin et du sucre vers le Royaume-Uni s'est développée, plusieurs compagnies britanniques assurant à la fois la production et la distribution. Au 19^{ème} siècle, une flotte de goélettes rapides transportait des fruits rouges entre Puerto de la Cruz (Tenerife) et Salcombe et c'est à cette époque que débuta le commerce des bananes qui se poursuit de nos jours, bien que les ventes de la petite banane savoureuse des Canaries chutent au profit des bananes d'Amérique Latine. Pour diversifier les productions, on développe aujourd'hui la culture de légumes exotiques, des fleurs coupées et des ananas.

L'industrie de la pêche, malgré l'amélioration considérable des infrastructures portuaires, souffre de la réduction des quotas et de l'évolution du goût des consommateurs - malheureusement, la plupart des vacanciers semblent préférer le « fish and chip » au thon local, qui constitue pourtant la majeure partie des prises.

Depuis les années 50, le tourisme joue un rôle important dans l'économie, dans le bâtiment comme dans les services. Après une légère diminution au début des années 90, on estime que près de sept millions de personnes par an se rendent dans les îles, venant principalement de Grande Bretagne, d'Allemagne et d'Espagne. Tenerife est la plus visitée, suivie de près par Grande Canarie. Le tourisme représente entre 60 et 65 % du PNB de l'archipel et cette part est en progression.

Formalités, équipements et navigation

Informations pratiques

Formalités

En arrivant de l'étranger (donc Espagne non comprise), il faut hisser le pavillon jaune et remplir les formalités auprès des autorités du port d'arrivée - dans le cas d'une marina, le personnel indique en général la marche à suivre. Il faut quelquefois insister pour faire tamponner les passeports, ce qui sera utile notamment si des équipiers quittent le pays par avion.

Une fois les formalités d'entrée accomplies, il n'est ensuite plus nécessaire d'en effectuer dans les autres ports des Canaries, même si les autorités portuaires demandent souvent à voir les documents du bateau et l'assurance. Les formalités de sortie ne sont pas obligatoires - cela peut même s'avérer impossible dans certains ports - mais il vous faudra pourtant obtenir un certificat de sortie, car il y a de fortes chances pour qu'il vous soit réclamé à votre prochain port d'escale, que ce soit au Cap Vert ou aux Antilles.

Hivernage

Le nombre de ports où il est possible de mettre un voilier à terre, du moins pour une période limitée, a considérablement augmenté au cours des dernières années. On compte actuellement Puerto Calero (Lanzarote), Puerto del Castillo et peut-être Morro Jable (Fuerteventura), Puerto de la Luz à Las Palmas, Pasito Blanco, Puerto de Arguineguin, Puerto Rico, Puerto de Mogàn et peut être Puerto de las Nieves (Grande Canarie), Puerto Radazul, Los Cristianos, Puerto Colón et Puerto de los Gigantes (Tenerife), Puerto de Santiago et, dès qu'un travel-lift est installé, San Sebastián (La Gomera), Puerto de Tzacorte et peut être le port de pêche de Santa Cruz (La Palma), Puerto de la Restinga (Hiero). Les ports ci-dessus offrent des niveaux d'équipement, de sécurité et sans aucun doute, de prix, fort différents.

Presque toutes les marinas procurent un hivernage à flot fiable par pratiquement tous les temps, le problème principal étant sans doute de trouver de la place.

Bien que territoire espagnol, les Canaries ne font pas partie de l'UE. Il n'y a donc pas à régler de TVA et ceci, quelle que soit la durée du séjour. Un voilier immatriculé en dehors de l'UE peut donc hiverner aux Canaries sans avoir à payer de taxe. Il faut cependant avertir les autorités locales qui peuvent vouloir sceller le bateau au moyen d'un *precintado* — en général un sceau en plomb installé autour de la barre. Se renseigner auprès de la marina ou du chantier naval concerné.

Des phénomènes de corrosion ont été remarqués dans certaines des îles de l'archipel. Ainsi, un plaisancier stationné à Fuerteventura a noté que de l'acier inoxydable commençait à rouiller. Les îliens expliquent que les mines à ciel ouvert de phosphore du Maroc en sont la cause. Le phosphore imprègne l'atmosphère et tombe sur les îles de l'est sous forme d'acide phosphorique. Un essuyage quotidien peut venir à bout des petites taches mais pour celles qui résistent, utilisez de l'acide oxalique.

Fournitures

Presque toutes les marinas ont un poste de carburant -voir les paragraphes de chaque port. Il y a parfois des pompes sur les quais des ports de pêche mais les bateaux de plaisance ne peuvent pas faire de gazole aux pompes réservées aux bateaux de pêche car il est en partie détaxé. Il faut en général aller en chercher à la station-service la plus proche. En espagnol, le gazole se dit *gasoil*, l'essence, *gasolina* et le pétrole, *parafina* (bien que, sans que l'on sache pourquoi, une lampe à pétrole s'appelle *lámpara de petróleo*).

On trouve facilement du gaz (en général du butane, mais parfois un mélange de butane et de propane) en échangeant les bouteilles de Camping Gaz. Pour les autres marques, il serait judicieux d'apporter un adaptateur Camping Gaz. En outre, les bouteilles de Calor Gaz et des autres marques peuvent être rechargées aux usines Disa de Puerto Naos (Lanzarote), de Puerto del Rosario (Fuerteventura), de Las Palmas (Grande Canarie), de Santa Cruz de Tenerife, de San Sebastián de la Gomera et de Santa Cruz de la Palma. La plupart des taxis refusant de transporter des bouteilles de gaz, il est heureux que la plupart des ces usines soient proches des ports.

Il est difficile de trouver des pièces détachées pour les moteurs, bien que les principaux fabricants aient des représentants sur l'archipel, il faut donc en emporter un stock. On trouve des shipchangers relativement bien fournis à Puerto Naos (Lanzarote) et à Las Palmas (Grande Canarie). En revanche, les stocks sont plus limités à Puerto Rico et à Puerto Mogán sur Grande Canarie ainsi qu'à Santa Cruz de Tenerife, et encore plus restreints à Radazul, Los Cristianos et Los Gigantes sur Tenerife. Il n'y a actuellement aucun shipchanger sur Fuerteventura, La Gomera, La Palma et Hierro. Dans tous les cas on peut commander des articles auprès du magasin le plus proche. On trouve les articles plus communs tels que peintures, cordages ou chaînes - le plus souvent non testées et de qualité douteuse - dans les quincailleries (*ferreteria*). L'antifouling est particulièrement cher et si vous souhaitez caréner avant la traversée de l'Atlantique, il vaut mieux prévoir d'en apporter.

Mouillage et accostage

La nature des fonds varie, mais on trouve surtout du sable, des pierres ou des blocs volcaniques. Dans la plupart des conditions, la traditionnelle ancre à jas équipée d'un orin assure la meilleure tenue. Elle doit être sérieusement dimensionnée, avec au moins 100 m de chaîne. Prévoyez trois aussières de 50 m pour vous amarrer aux rochers ou aux murs, ainsi qu'une chaîne de 10 m en cas de roches particulièrement coupantes. Des protections contre le ragage et une ligne de sonde pour tester les fonds pourront vous être utiles.

La houle atlantique rentre dans de nombreux ports, et l'amarrage contre un mur devient tout un art que seule la pratique permet d'acquérir. Le ragage sur les amarres et les pare-battages pouvant être sévère, il peut s'avérer nécessaire de se déhaler sur une ancre frappée sur le travers pour s'éloigner du quai ou du mur. De plus, dans de nombreux ports les murs ont un surplomb, ce qui peut abîmer le gréement ou les chandeliers. Il peut être aussi difficile de grimper sur le

mur à marée basse et si l'on est déhalé sur une ancre il vaut mieux débarquer en annexe.

Abri par gros temps

Une règle officielle et valable sur l'ensemble de l'archipel impose à tous les ports et marinas, même s'ils sont pleins, de fournir un abri à tout bateau en difficulté dans le mauvais temps. Cette obligation est en général bien respectée, même s'il peut être demandé au bateau de partir dès que les conditions s'améliorent. Il semble cependant qu'il n'y ait pas de définition formelle du mauvais temps, laissant ainsi la décision aux autorités portuaires, qui peuvent très bien ne pas être des marins ou vouloir prendre en considération la taille du bateau et le niveau de l'équipage.

Navigation

Climat

En plus des informations données ci-dessous, on trouvera de plus amples statistiques dans le *Routeing Charts (North Atlantic Ocean) (5124)* de l'Amirauté britannique, dans le *Pilot Charts of the North Atlantic Ocean (Pilot 16)* de la US Defense Mapping Agency ou dans l'*Atlantic Pilot Atlas* de James Clarke. Voir aussi *Prévisions météorologiques internationales*, page 6.

Généralités

Depuis que Christophe Colomb a traversé l'Atlantique en partant de San Sebastián de La Gomera, les Canaries ont été un point de départ privilégié pour le grand saut. Avec les alizés prédominants de nord-est, il était courant de dire que la route la plus facile des Canaries vers l'Europe passait par les Antilles, et beaucoup le pensent encore. Cependant, le nombre de voiliers allant aux Canaries et rentrant en Espagne soit directement, soit via Madère est en constante augmentation et de nombreuses sociétés de charter européennes opèrent maintenant dans la région. L'archipel même est devenu un bassin de croisière à part entière où il est possible de naviguer toute l'année, à la différence de la Méditerranée. Situées autour du 28°N, baignées par le courant des Canaries et soumises aux alizés de nord-est, les îles jouissent d'une température moyenne de 25° C, dont les variations n'excèdent jamais plus de 5° C. La température de l'eau varie de 19° C à 22° C au cours de l'année.

Les sept îles principales s'étendent sur plus de 240 M sur un axe est-ouest. Lorsque l'on navigue entre les îles, il est généralement possible de partir et d'arriver de jour, ce qui est conseillé lorsqu'on ne connaît pas les lieux car les feux des ports se distinguent mal des lumières des villes en arrière-plan.

En général, les côtes sont accores et à quelques exceptions près, les dangers ne s'étendent pas à plus de 0,5 M des côtes. Certaines entrées de port, comportant des récifs débordants, comme Puerto de Arrecife sur Lanzarote et Puerto del Castillo sur Fuerteventura, demandent cependant une grande attention.

Vents

Les alizés de nord-est prédominent sur l'ensemble des Canaries, associés à l'anticyclone des Açores. La

position des îles et leur relief canalisent le vent, provoquant dans certaines zones des accélérations brutales de 5 à 25 nœuds en moins de 200 mètres. Les zones situées au large des côtes nord-ouest et sud-ouest de Grande Canarie sont parmi les pires.

Le schéma ci-dessous indique les zones d'accélération et mérite d'être étudié avec soin. Sachez qu'il est préférable de prendre un ris et de réduire le foc avant d'entrer dans l'une de ces zones, car l'accélération ne prévient pas. Cela dit, la mer est plate dans ces zones et l'on peut s'attendre à une navigation grisante.

Il peut arriver, en général pendant les mois d'hiver, qu'un système de basses pressions atlantiques prenne la place de l'anticyclone des Açores et descende au sud, près du nord des Canaries. Le baromètre quitte très vite ses 1025 mb habituels. Une chute de 10 mb ou plus entraînera un coup de vent de 35 nœuds et plus qui passera du sud au nord-ouest par le sud-ouest. Avant la construction des brise-lames, les bateaux de pêche étaient tirés à terre et il était conseillé aux bateaux de plaisance d'aller s'abriter dans les baies des côtes nord des îles. La situation s'est bien améliorée ces dernières années, mais une bonne proportion de ports et de marinas sont ouverts au sud et d'autres ont vu leurs brise-lames et leurs digues endommagés lors des tempêtes - en général, c'est la houle qui est beaucoup plus destructive que le vent.

On s'accorde à penser dans les îles que la fréquence et la force des coups de vent de sud se sont accrues au cours des cinq ou dix dernières années, causant des dégâts à terre et sur l'eau. Ainsi, au moment de l'achèvement de ce livre, le nouveau môle nord censé protéger la marina de Puerto de la Luz, le port de Las Palmas de Grande Canarie, a été sérieusement endommagé par un coup de vent de sud, ou plus

probablement la houle qu'il a générée. Plus à l'ouest, une brèche a été ouverte dans le brise-lames de Puerto Santiago sur Gomera pendant le même coup de vent. Il semble qu'il ait causé des dégâts sur l'ensemble de l'archipel.

Lorsque le baromètre dépasse 1030 mb, c'est le signe d'une haute pression sur le Sahara, et l'on peut s'attendre à de forts vents d'est. La mer devient alors très formée, courte et inconfortable. Un coup de sirocco va arriver.

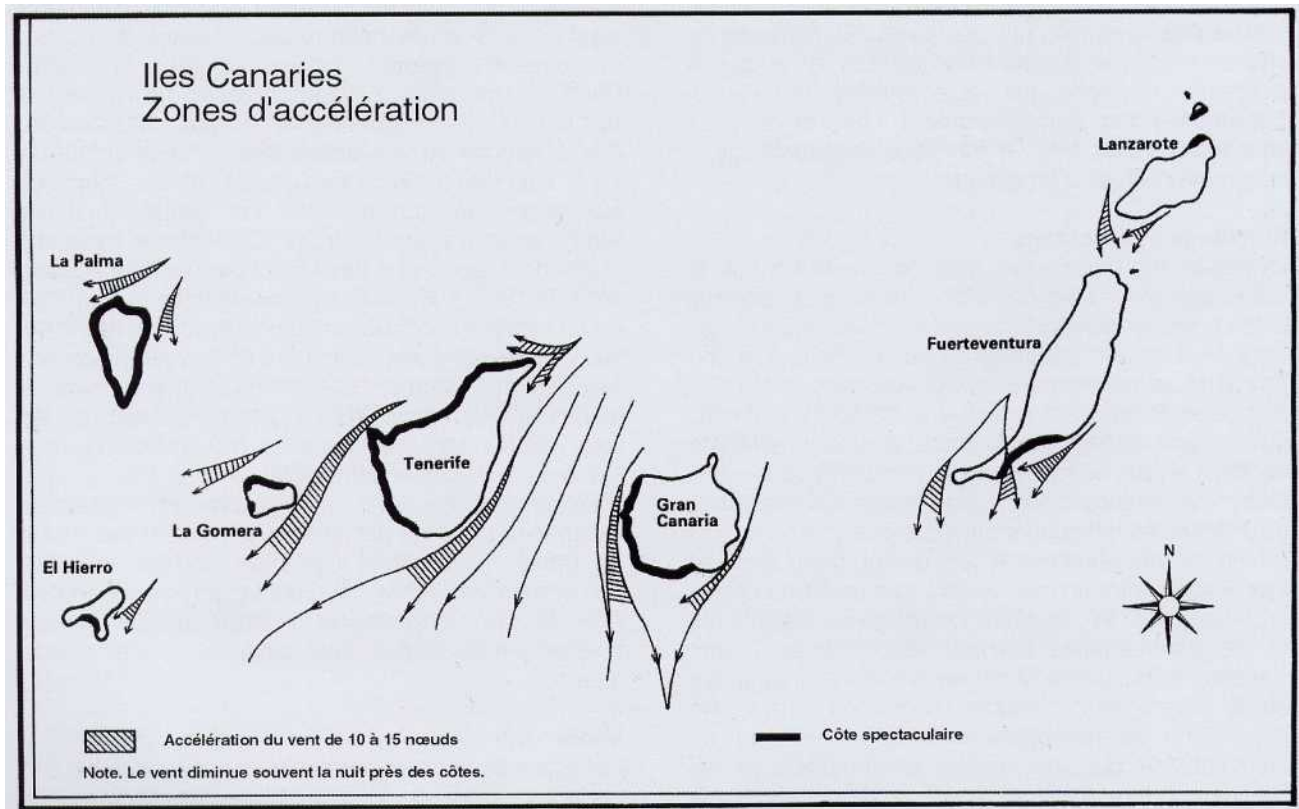
Visibilité

Habituellement, la visibilité est bonne aux Canaries, et une fois arrivé dans l'archipel, on sera presque toujours en vue d'une île au moins. Cependant la visibilité peut tomber à 0,5 M lorsque le sirocco, fort vent d'est, apporte une nuée rougeâtre de sable fin du Sahara et dans ces conditions de nombreux navigateurs seront heureux de pouvoir se fier à leur GPS ou leur radar. Bien que les Canaries soient cartographiées avec précision, en cas d'atterrissage dans de mauvaises conditions de visibilité, bien lire le paragraphe *Données des cartes et positions dérivées des satellites*, page 136.

Prévisions météorologiques locales

L'archipel est couvert par des transmissions de bulletins météorologiques en provenance de plusieurs sources, le Navtex depuis Las Palmas de Grande Canarie, et un bulletin quotidien de Radio France International. Pour plus de détails, voir Prévisions météorologiques internationales, page 6. Dans la zone de réception VHF de Tenerife, *Tenerife (MRCC)* émet un bulletin météorologique toutes les quatre heures sur le Canal 11 -voir page 185.

Au port, la presse quotidienne fournit un bulletin météorologique fiable. En plus d'une carte météo et de



Caps et distances dans l'archipel

Trajets	Cap Aller/Retour	Distances
Arrecife, Lanzarote - Puerto de Rosaria, Fuerteventura	209°/29°	33 M
Playa Blanca, Lanzarote - Santa Cruz de Tenerife	260°/80°	129 M
Playa Blanca, Lanzarote - Puerto de la Luz, Grande Canarie	242°/62°	95 M
Morro Jable, Fuerteventura - Pto de la Luz, Grande Canarie	275°/95°	57 M
Morro Jable, Fuerteventura - Pto de Morgan, Grande Canarie	253°/73° & à vue	79 M
Puerto de la Luz, Gran Canaria - Santa Cruz de Tenerife	292°/112° & à vue	52 M
Puerto de Morgan, Gran Canaria - Los Cristianos, Tenerife	282°/102° & à vue	55 M
Los Cristianos, Tenerife - Santa Cruz de la Palma	305°/125°	68 M
Los Cristianos, Tenerife - San Sebastian de la Gomera	276°/96°	21 M
Los Cristianos, Tenerife - Puerto de la Estaca, Hierro	256°/76°	65 M
Santa Cruz de la Palma - Valle Gran Rey, Gomera	148°/328° & à vue	43 M
Santa Cruz de la Palma - Puerto de la Estaca, Hierro	188°/8° & à vue	56 M
Valle Gran Rey, Gomera - Puerto de la Estaca, Hierro	239°/59°	41 M

prévisions, il précise les horaires des marées. Plusieurs bureaux des ports et marinas donnent la situation et la prévision - voir les informations concernant chaque port. Pour ceux qui parlent espagnol, il est possible d'obtenir un bulletin par téléphone en contactant le port principal de chaque île. On peut également écouter un bulletin enregistré, établi par l'Instituto Nacional de Meteorologica, en appelant le 906 365 373 - le bulletin des côtes espagnoles couvre les Canaries. Les conversations sur VHF peuvent également être utiles, notamment à l'approche d'un coup de vent de sud et les pêcheurs sont en généralement des plus serviables, à condition d'avoir quelques connaissances d'espagnol.

Déclinaison magnétique

Elle diminue d'environ 1°45' de l'ouest à l'est de l'archipel. En moyenne de 7°26'W en 2000 sur l'archipel, elle diminue approximativement de 7'E par an. Les cartes 1869 et 1870 de l'Amirauté britannique signalent des anomalies magnétiques près de La Palma et entre Lanzarote et Fuerteventura.

Marées et courants de marée

Le volume 2 des *Tide Tables : The Atlantic et Indian Oceans including tidal stream predictions (NP 202)*, publié tous les ans par l'Amirauté britannique, couvre les Canaries, avec Casablanca comme port de référence. Le marnage maximum aux Canaries est d'environ 2 m. Bien qu'il y ait des variations, on peut estimer que la marée haute intervient environ 2h30, plus ou moins quelques minutes, après celle de Douvres. Les plus grandes différences interviennent en morte-eau et les plus faibles, en vive-eau. Les courants de marée sont faibles et peuvent en général être négligés. Cependant, le courant portant au sud-ouest pourrait parfois atteindre 4 nœuds sur la côte est de Gomera - voir le chapitre sur cette île.

Courants

Le Courant des Canaries, portant au sud-ouest et associé aux alizés de nord-est, affecte l'ensemble des Canaries à une vitesse d'environ 1/2 nœud pouvant parfois atteindre 2 nœuds en été. Un fort coup de vent de sud peut l'annuler, voire l'inverser.

Bouées et feux

Les bouées et les feux des Canaries sont conformes au système IALA A, en vigueur dans toute l'Europe continentale, basé sur la direction de la marée montante.

Plusieurs nouveaux phares puissants ont été achevés au cours des dernières années. Tous les feux principaux fonctionnent bien, ce qui n'est pas le cas de tous les feux de ports. Cependant les informations relatives aux changements des caractéristiques des feux et des autres aides à la navigation, prévus ou accidentels, peuvent prendre des mois avant d'être connus et le navigateur doit savoir que ces amers peuvent ne pas correspondre à leur description, voire ne pas exister du tout.

Notez que les feux décrits dans le texte peuvent ne pas être tous représentés sur les plans, particulièrement pour les plans à petite échelle des îles. Référez-vous alors aux cartes de l'Amirauté britannique ou aux cartes locales.

Cartes

Les cartes des Canaries les plus détaillées sont, de loin, les 43 feuillets de l'Instituto Hidrográfico de la Marina, à Cadix, comprenant 14 cartes des îles à petite échelle et 35 plans à plus grande échelle. On trouve les publications de l'Office Hydrographique Espagnol, dont les cartes, auprès de JL Gandara y Cia SA et de La Casa del Mapa à Las Palmas de Grande Canarie, des Galerías Atlantico et de la Delegación del Instituto Geografico Nacional à Santa Cruz de Tenerife (voir les adresses dans les paragraphes des ports). Il est également possible de commander directement auprès de l'Instituto Hidrográfico de la Marina, Calle Tolosa Latour s/n, 11007 Cádiz, Espagne ☎ 34 (9) 56 599409, 599414, Fax : 34 (9) 56 599396, e-mail ihmesp@redestb.es. On peut également les obtenir chez Imray Laurie Norie & Wilson Ltd, Wych House, The Broadway, St Ives, Cambs PE17 4BT Ir- 01480 462114, Fax : 01480 496109, e-mail : inw@imray.co.uk. Prévoyez plusieurs mois à l'avance.

Où que vous les commandiez, elles n'ont que peu de chances d'être à jour.

Les cartes de l'Amirauté britannique couvrent l'archipel en six feuillets, comprenant deux plans à petite échelle et dix plans d'approches et de ports. Le

seul représentant aux Canaries pour les cartes de l'Amirauté est Blanco Montejo Metalock SA à Las Palmas de Grande Canarie, mais on peut en trouver certaines aux Galerias Atlantico à Santa Cruz de Tenerife. Imray Laurie Norie & Wilson Ltd, en plus des leurs, expédient les cartes de l'Amirauté britannique dans le monde entier, à jour à la date de l'envoi.

Les cartes de la US Defense Mapping Agency couvrent l'archipel en cinq feuillets. Les séries *Imray-lolaire* de chez Imray Laurie Norie & Wilson Ltd couvrent l'archipel en une seule carte, E2, comprenant sept inserts de plans de ports. On la trouve, ainsi qu'un choix de cartes *Imray-lolaire* des Antilles, chez Sunshine Maritime SL à Puerto de Mogán, Grande Canarie.

Voir Appendice I, page 271, la liste des cartes.

Données des cartes et positions dérivées des satellites

Aucune des six cartes de l'Amirauté britannique couvrant les Canaries ne se fonde sur le WGS84 - par exemple, les positions de la carte de l'Amirauté 1870 — *Lanzarote to Gran Canaria* doivent être corrigées de 0'09 vers le nord et de 0'1 vers l'ouest pour être conformes à la fois au WGS84 et aux plans de cet ouvrage. Pour des informations plus complètes, voir page 8.

Les marinas et les ports artificiels étant plus nombreux aux Canaries que dans les autres archipels traités dans cet ouvrage, et beaucoup n'ayant pas été encore formellement cartographiés, il faut prêter plus d'attention que jamais aux plans précis réalisés dans cet ouvrage. Chaque fois que cela fut possible, ils ont été dressés en conformité avec le WGS84 et à l'échelle précise, mais dans quelques cas peu nombreux, il s'agit d'approximations et il faut en tenir compte.

Avertissement

Les équipements pour le tourisme, maritimes ou terrestres, se développent rapidement. De nouveaux complexes touristiques, de nouvelles tours-hôtels, de nouveaux feux, de nouveaux brise-lames, voire de nouvelles marinas surgissent en quelques mois. La vitesse à laquelle ces changements sont reportés est souvent faible et même une nouvelle carte peut ne pas être parfaitement à jour.

Guides, Instructions nautiques, etc.

L'archipel est traité dans *Africa Pilot (NP 1)* de l'Amirauté britannique et dans les *Sailing Directions for the West Coast of Europe et North West Africa (Pub 143)* de la US Defense Mapping Agency (tous deux évidemment écrits pour des navires beaucoup plus grands). En outre, la quatrième édition de *The Atlantic Crossing Guide* traite brièvement des Canaries avec des détails sur les ports de Puerto Calero à Lanzarote, de Las Palmas à Grande Canarie, de San Sebastián à Gomera et sur la Marina Atlantico à Santa Cruz de Tenerife.

En 1995, les World Cruising Publications ont publié un *Canary Islands Cruising Guide* par Gwenda Cornell. Bien qu'utile pour les données générales et les détails sur les équipements, il contient relativement peu de plans de port etc. Il est épuisé et aucune réédition n'est

prévue. Le *Street's Transatlantic Crossing Guide* (de 1989, avec des mises à jour) de Donald M Street Jr compte 35 pages de textes et de plans sur les Canaries. Cependant, les descriptions des ports sont parfois tellement éloignées des plans qu'il est parfois difficile de suivre. De plus, nombre des informations données ne sont plus valables.

Radiophares

Il y a sept radiophares aux Canaries, dont cinq aériens et deux maritimes qui alternent sur une fréquence unique. Ils peuvent être une aide précieuse à la navigation, particulièrement dans le cas d'une navigation par faible visibilité sans GPS ou de nuit. Attention cependant à la distorsion due aux reliefs.

- Lanzarote 310kHz 50M 28°57'N 13°36'6W
LZ + signal continu (NON A2A)
- Punta Lantaila, Fuerteventura 291.9kHz 100M 28°13'8N 13°56'9W
NA + tonalité - 3 & 4 alterné (type A2A)
- La Isleta, Gran Canaria 291.9kHz 100M 28°10'5N 15°05'2W
LT+ tonalité - 1 & 2 alterné (type A2A)
- Tenerife 420kHz 80M 28°09'N 16°01'8W
FP+ signal continu (A2A)
- Reina Sofia, Tenerife 317kHz 25M 28°03'3N 16°03'8W
TES + signal continu (A2A)
- La Palma 389kHz 45M 28°36'1 N 17°45'4W
BV + signal continu (A2A)
- El Hierro 376kHz 27°48'9N 17°53'2W
HR + signal continu (NON A2A) 9 h-17 h seulement.

Dans le cas d'un radio goniomètre utilisant un interrupteur BFO (oscillateur de fréquence à pulsation), celui-ci doit être en position éteinte lors de l'identification Morse, et en position allumée pendant la recherche de direction, sur tous les phares NON A2A et la plupart des phares A2A.

1 • Lanzarote

Entre 28°50'N - 29°14'N et 13°25'W - 13°53'W

Introduction

Plutôt basse par rapport aux autres îles de l'archipel, composée d'une multitude de cônes volcaniques arrondis et d'une grande plaine spectaculaire de lave noire, Lanzarote dégage un charme particulier. Longue de 50 km et large de 16 km, elle reçoit si peu de pluies qu'il n'y a même pas assez d'eau pour les 60 000 habitants permanents. De nouvelles usines de dessalination sont continuellement installées pour satisfaire la forte croissance du tourisme. Malgré tout, de gros efforts sont faits pour développer l'agriculture avec des champs de figuiers de Barbarie, de tomates, d'oignons ou d'autres légumes entretenus avec soin.

Il est probablement préférable de laisser le bateau en sécurité à Puerto de Naos, Puerto Calero ou même à Playa Blanca et de visiter Lanzarote en voiture. L'ascension de la Montana del Fuego (montagne de feu), située dans l'extraordinaire *Parque Nacional Tman Faya*, peut se faire à dos de chameau ou par des moyens plus conventionnels, les derniers véhicules autorisés à monter partant à 16 h. Du sommet, on a une vue exceptionnelle sur les cônes et les cratères volcaniques ainsi que sur l'immense mer de lave torturée aux teintes multiples. Les éruptions qui sont à l'origine de ces cratères ont débuté en 1730 et ont duré six ans, recouvrant la partie la plus fertile de l'île et repoussant le rivage de 8 km à l'ouest. Au restaurant *Isiote de Hilario*, sur les flancs de la montagne, la viande est cuite sur une fumerolle et des brindilles s'enflamment lorsqu'on les laisse tomber dans l'une des petites cheminées volcaniques.

Sur la côte nord-est, se trouve la Cueva de los Verdes, un tunnel de lave long de sept kilomètres, à effet d'éclairage indirect impressionnant, et à proximité, le Jameos del Agua, court tunnel ouvert aux deux extrémités qui servit d'abri aux habitants contre les marchands d'esclaves arabes ou pendant les dernières éruptions volcaniques. Une espèce endémique de crabe aveugle vit dans le bassin peu profond de la grotte, dont l'autre partie a été transformée en une étonnante salle de concert et boîte de nuit. La nouvelle mode sur Lanzarote est le deltaplane, il n'est pas rare de voir une douzaine ou plus de ces drôles « d'oiseaux » évoluer le soir par temps clair, au-dessus des crêtes au nord-ouest de Puerto Carmen.

Un ferry relie Orzola à l'île paisible de Graciosa, qu'il est aussi possible de voir, ainsi que les îles inhabitées de *Aleganza* et de *Montana Clara*, depuis le spectaculaire point de vue César Manrique au Mirador del Rio.

Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international espagnol 349, le code local de Lanzarote 28.

Navigation

Déclinaison magnétique

6°31'W (2000), diminuant de 7'E par an. Des anomalies magnétiques ont été signalées au sud de Lanzarote - voir carte 1870 de l'Amirauté britannique.

Courants de marée

En général insignifiants - voir Marées et courants de marée, page 135. De plus amples détails, marnage, etc. sont donnés dans les informations concernant Puertos de los Marmoles, Naos et Arrecife.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et l'les Canaries (1 : 1 000 000), 6083 Du Cap Juby au Cap Blanc (1 : 845 000), 7562 Lanzarote et Fuerteventura (1 : 175 000)
- Amirauté britannique : 1870 (1 : 300 000)
- Espagnoles : 50A (1 : 175 000), 206 (1 : 100 000)
- Américaines : 51380 (1 : 263 900)
- Imray-Iolaire : E2 (1 : 598 000)

Feux

- 2772 **Punta Delgada (Isla Aleganza)**

29°24'2N 13°29'3W

Fl.3s16m12M 135° - vis - 045° Tour conique gris foncé et bâtiment, fanal blanc 15 m

- 2780 **Extrémité du môle de Puerto de Arrecife**

28°57'21N 13°33'W

Q(6)+LFl.15s10m8M

Tour cardinale sud avec voyant 6 m

- 2782 Punta Pechiguera 28°51'3N 13°52'3W

Fl(3)30s54m17M Tour ronde blanche 50 m

Stations radio côtières

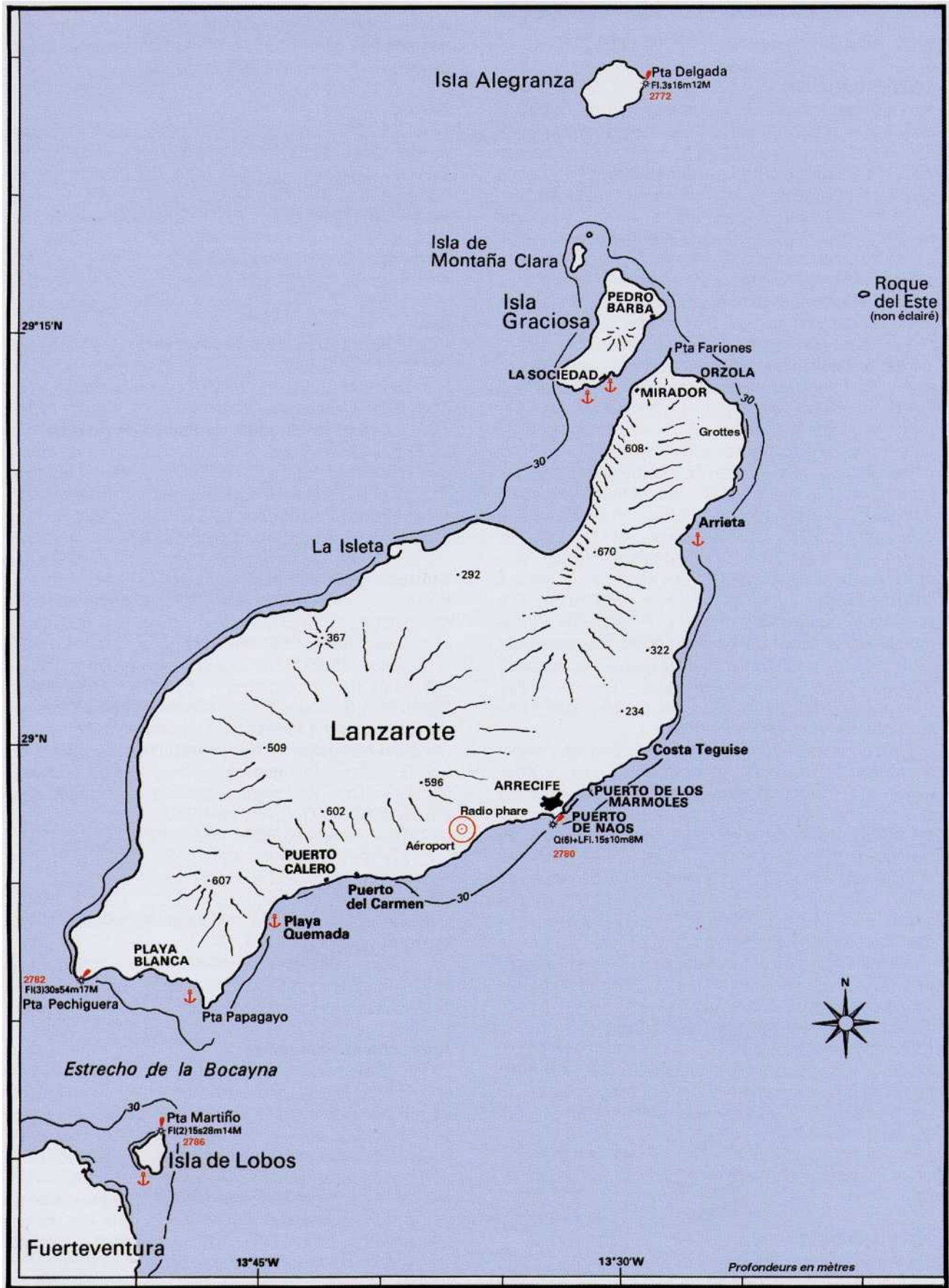
- Arrecife : 24h/24 (29°08'N 13°31'W, commandée à distance depuis *Las Palmas*)
 - Emission : 1644, 2182 kHz BLU
 - Réception : 2069, 2182 kHz BLU
 - Bulletins météorologiques : 1644 kHz BLU à 9h03, 18h03 (avis de coup de vent, situation et prévisions en espagnol pour les zones 7, 13-14) (voir page 7)
 - Avis aux navigateurs : 1644 kHz BLU dès réception, et à 8h03, 20h03 (en espagnol et en anglais pour les Canaries). Des avis urgents peuvent également être émis à 0h03, 4h03, 12h03 ou 16h03
 - VHF : canal 16, 25, 03* (29°07'N 13°31'W, commandée à distance depuis *Tenerife*), avec équipement appel sélectif digital
 - Bulletins météorologiques : canal 25 à 9h03, 18h03 (avis de coup de vent, situation et prévisions en espagnol pour les zones 7, 13-14)
 - Avis aux navigateurs : canal 25 dès réception, et à 9h03, 16h03 (avis côtiers en espagnol)

* Réservé aux liaisons automatiques

Approche et navigation

En venant du nord, vous longerez les côtes de Lanzarote et de Fuerteventura, dans la direction la plus facile, du nord au sud, avant de traverser vers Grande Canarie. Naviguer vers le nord, c'est aller contre les vents dominants, la houle et le Courant des Canaries, ce qui est beaucoup plus difficile. Les vents de nord, qui peuvent atteindre 15 ou 20 nœuds vers midi (et parfois plus en août) sont accélérés autour de la pointe sud de l'île (voir la carte des zones d'accélération, page 134). Le moutonnement blanc est visible, donc prenez un ris avant d'entrer dans la zone. En général, ces vents diminuent la nuit.

Lorsque le baromètre est haut, un vent fort et chaud, le sirocco, venant des côtes africaines, peut souffler en



rafales. Il crée une mer courte et la visibilité tombe, car il transporte du sable fin du Sahara. Une chute brutale du baromètre annonce un coup de vent de sud imminent et, à moins d'être amarré à Puerto de Naos, à Puerto Calero voire à Playa Blanca, il est préférable de prendre la mer. Alors qu'il y a plusieurs mouillages de beau temps possibles sur les côtes sud et ouest de l'île, aucun n'est recommandé sur la côte est et seuls les trois ports mentionnés ci-dessus peuvent être considérés comme relativement sûrs par mauvais temps.

En venant du nord, Arrecife est le port le plus approprié pour effectuer son entrée - même si l'on s'arrête à La Sociedad sur l'Isla Graciosa d'abord, il sera difficile, voire impossible d'y effectuer les formalités. De nuit, le feu^{""} de Punta Delgada, sur l'Isla Alegranza, apparaît en premier. Roque del Este, à 6 M au nord-est de Lanzarote, n'est pas éclairé et représente un danger lors d'une approche de nuit mais de jour, c'est un amer utile et la navigation le long de la côte est ensuite facile. En venant de l'ouest ou du sud, Playa Blanca sera sans doute votre première escale bien que, ensuite, la remontée dans les alizés de nord-est puisse être désagréable. Donnez un large tour à la Punta Papagayo car des hauts-fonds s'étendent à plus de 0,25 M de la côte.

Au large de la côte sud-est de Lanzarote, deux zones doivent être évitées. L'une, entre la Punta Lima et la Punta Tiñosa, est centrée sur 28°55'1N - 13°37'7W, l'autre, entre la Punta Gorda et la Punta Papagayo, juste au large de la petite baie de Caleta Larga, sur 28°51'4N 13°45'7W.

Trois grosses tonnes ont été mouillées au sud-est de l'aéroport à environ 0,5 M de la côte par approximativement 28°56'N 13°36'W

Ports et mouillages

ISLA ALEGRANZADA

Entre 29°23'N - 29°25'N et 13°29'W - 13°32'W

Cartes

- Espagnoles : 502 (1 : 55 000), 5020 (1 : 25 000)

Feux

- 2772 Punta Delgada 29°24'2N 13°29'3W
Fl.3s16m12M 135° - vis - 045° Tour conique gris foncé et bâtiment, fanal blanc 15 m.

Généralités

Plusieurs mouillages de beau temps sont signalés sur Isla Alegranza, le meilleur est sans doute une baie peu profonde sur la côte sud, par moins de 15 m. Il y a une grotte à l'ouest de la baie qui peut être explorée en annexe.

L'île est normalement inhabitée, on peut voir une maison à l'abandon et de très vieilles constructions en pierre. Il n'y a aucune sorte d'équipement à terre.

ISLA GRACIOSA

Entre 29°13'N - 29°17'5N et 13°27'W - 13°33'W

Carte

- Espagnole : 5020 (1 : 25 000)

Généralités

L'Isla Graciosa est longue d'environ 6,5 km pour une largeur de 3 km. Elle est plate et sablonneuse avec quatre cônes volcaniques peu élevés, le plus haut culminant à

265 m, elle n'a pas de routes, et est faiblement peuplée de familles de pêcheurs qui vivent à La Sociedad et à Pedro Barba. Tant qu'elle restera à l'écart du développement, Graciosa demeurera une île de rêve. Les habitants de Lanzarote ont coutume de dire : « *quand vous débarquez, vous pouvez enlever vos chaussures et oublier le reste du monde* ». Encore récemment, toutefois, le débarquement restait fonction de la météo et par mauvais temps il vaut mieux admirer l'île depuis le spectaculaire Mirador del Rio, conçu par le très respecté artiste local et sculpteur César Manrique, qui, jusqu'à sa mort en 1992, exerça, en tant que conseiller artistique du gouvernement, un contrôle bénévole et efficace de l'architecture sur Lanzarote. D'un point de vue situé au bord d'un précipice vertical, à la pointe nord de Lanzarote, vous surplombez de plus de 300 m l'étroit Estrecho del Rio, passage fréquenté par les baleines pilotes au cours de leurs migrations.

Une réserve marine couvre la plupart des côtes de Graciosa, de Isla Montana Clara et de Isla Alegranza. La plongée avec bouteilles y est soit réglementée, soit complètement interdite.

Les alizés de nord-est sont canalisés dans le détroit mais dans ce cas, il est possible de trouver un abri dans le port de La Sociedad, récemment amélioré, ou dans l'un des trois mouillages ci-après. Le meilleur est la jolie baie de Playa Francesca, protégée à l'est par un long récif et par la Punta Marrajos à l'ouest. On trouvera les fonds de meilleure tenue à l'ouest ou au centre de la baie - à l'est, il y a des pierres recouvertes d'une fine couche de sable. La baie est assez grande pour accueillir au moins douze bateaux, l'eau est très claire, mais faites attention en débarquant, particulièrement à marée basse, aux rochers submergés devant la plage.

La Bahia del Salado constitue une autre possibilité, après avoir identifié et évité le récif à l'est de l'entrée. Par vents de secteur nord-nord-ouest, on peut trouver un abri devant le quai de Pedro Barba. Il est à noter qu'aucun de ces mouillages ne protège des vents de sud et que dans ces conditions, il est plus sage de quitter le détroit.

LA SOCIEDAD (CALETA DEL SEBO)

29°13'8N 13°30'2W

Feux

- 2773.5 Extrémité du môle ouest 29°13'6N 13°30'3W
Fl.R.5s3M Perche rouge 2 m
- 2773 Extrémité du môle est 29°13'7N 13°30'1 W
Fl.G.5s3M Perche verte 2 m

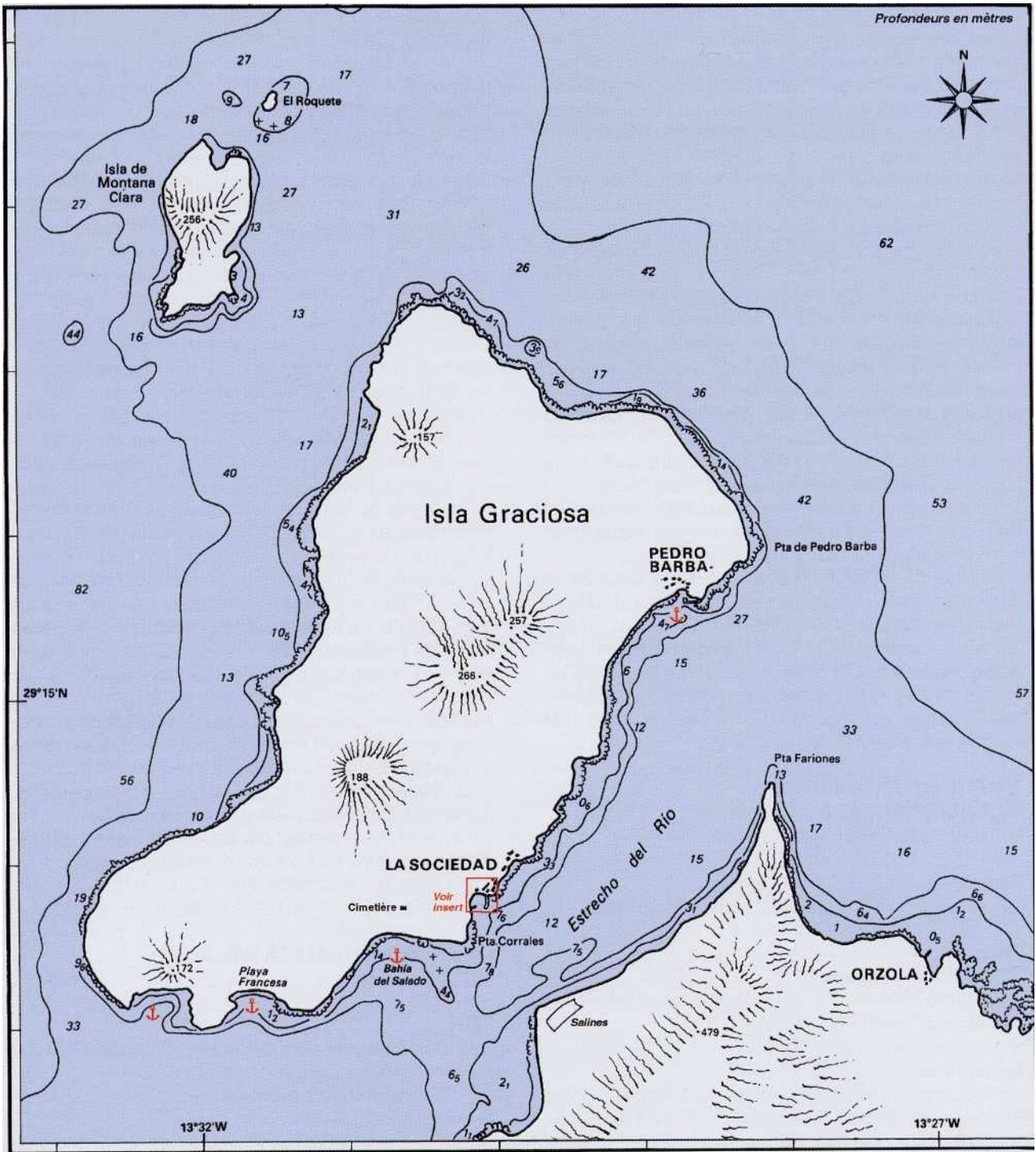
Note: en mars 1998, l'optique et le panneau solaire du feu de l'extrémité du môle est étaient tous les deux manquants, un état de fait qui semblait exister depuis plusieurs années.

Généralités

Bien qu'en général indiqué La Sociedad, le petit port à l'ouest du village est appelé localement Caleta del Sebo. Il se situe dans la partie la plus étroite du détroit. Sur la pointe en face, se trouve une tour carrée grise facilement repérable à plusieurs milles, dont partent les câbles fournissant toute l'électricité de l'île.

Entrée

Les deux brise-lames de La Sociedad ont été récemment prolongés et début 1998, d'autres travaux





En regardant vers le nord-ouest, depuis le Mirador del Rio sur Lanzarote, vers La Sociedad de l'autre côté de l'Estrecho del Rio, sur l'Illa Graciosa. Le ferry d'Orzola va y entrer

étaient en cours dans le port. En venant de l'est, l'entrée peut être difficile à repérer - les blocs sombres des brise-lames se confondant avec la bande de rochers de la Punta Corrales en arrière-plan. Essayez plutôt de repérer les sculptures rouillées et anguleuses, celle située au bout du brise-lames ouest ressemblant vaguement à une balançoire d'enfant.

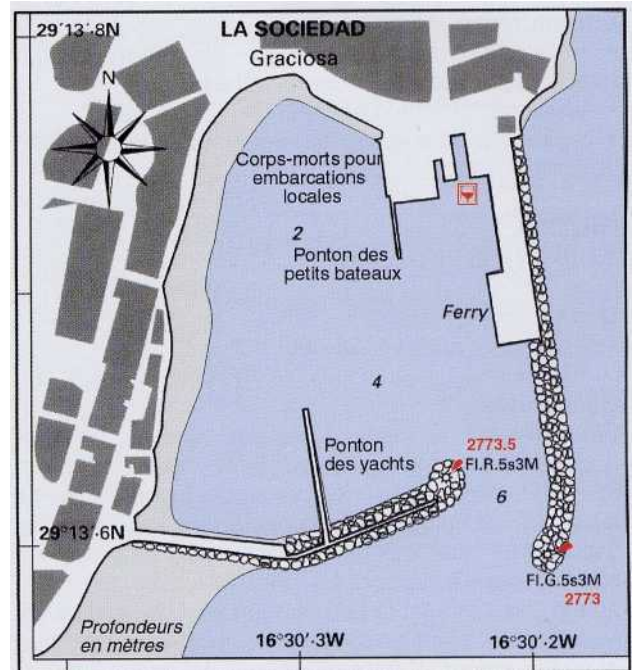
Bien que relativement étroite, l'entrée, une fois identifiée, ne pose pas de problème particulier.

Accostage

Il y a peu de place dans le port, en majeure partie occupé par les corps-morts des bateaux locaux et il n'est pas facile de trouver un endroit où mouiller. Il est toutefois habituellement possible de se mettre à l'ancre avec l'étrave ou l'arrière au ponton du môle ouest. Il y a quelques corps-morts sur le côté ouest du ponton, mais ils sont privés -



L'entrée de La Sociedad - dénommée localement Caleta de Sebo - sur l'Illa Graciosa avec ses deux sculptures reconnaissables. Notez les particularités géologiques sur la colline de droite.



si l'un d'eux est disponible, inspectez son état avant de l'utiliser. Sinon, plongez pour frapper un câblot sur un ou plusieurs des nombreux gros blocs d'amarrage en béton. L'eau est d'une clarté cristalline et la profondeur n'excédant pas 4 m à marée basse, ce doit être faisable. Attention au ragage - un bout de chaîne en boucle serait une sage précaution. L'abri est correct, bien qu'un fort vent de nord-est puisse poser problème, surtout si vous êtes mouillé du côté est du ponton.

La construction d'un deuxième ponton à l'ouest de celui qui est déjà installé est en projet. Il sera vraisemblablement limité aux bateaux de moins de 8 m. Une partie de la plage pourra également être remblayée.

Formalités

Les autorités ne semblent pas prêter attention aux bateaux de passage et le bureau du port, situé près du début du môle est, est rarement ouvert. L'amarrage au ponton est actuellement gratuit.

Equipements/services

- **Travel-lift** : en mars 1998, un bassin pour un travel-lift était en construction. En attendant, la grue de 30 tonnes est simplement amenée dans l'eau jusqu'au bas de la cale pour lever les embarcations locales à faible tirant d'eau.
- **Eau** : sur les pontons, mais n'était pas raccordée en mars 1998. Il est habituellement possible de remplir des jerrycans à un robinet sur le brise-lames est, sinon, essayez au bureau du port ou dans l'un des cafés.
- **Douches** : les douches et les toilettes, auparavant disponibles près du début du môle ouest, n'étaient pas opérationnelles en mars 1998.
- **Electricité** : bornes sur les pontons, mais qui n'étaient pas opérationnelles en mars 1998.
- **Banque**: ouverte de 11 h à 13h.
- **Magasins/approvisionnement**: deux petits supermarchés, une boulangerie, etc.
- **Restaurants, cafés & hôtels**: un restaurant et un café sur le port, un hôtel dans le village.

Communications

- *Bureau de poste/téléphone* : au village. Cartes téléphoniques dans les supermarchés.
- *Bicyclettes*: on peut en louer.
- *Ferries* : trois ou quatre par jour pour Orzola (environ 20 min).

ORZOLA

29°13'5N - 13°26'8W

Carte

- Espagnole : 5020 (1 : 25 000)

Généralités

Ce petit port de pêche, d'où part le ferry pour La Sociedad (Graciosa), est complètement ouvert aux alizés de nord-est dominants. L'entrée s'effectue au milieu de récifs, et le courage des pêcheurs qui empruntent le passage est incontestable. Leurs bateaux sont amarrés face à l'entrée à de longues lignes attachées au rivage. Lors d'une visite par la terre, par un vent de nord de 25 nœuds, nous avons pu observer deux bateaux retournés et coulés à leur mouillage.

Par temps calme, et muni de la carte espagnole à grande échelle, une visite par la mer devrait présenter un certain intérêt mais elle ne pourra être que brève et coïncider avec l'absence du ferry de Graciosa. Il serait sage aussi d'effectuer d'abord un repérage par la terre ou en annexe. Une fois négocié le périlleux passage à travers les récifs - le mieux semble être de venir du nord-est en longeant la côte de près, là où, au moins, les rochers sont visibles -, la baie offre un abri du sud et de l'ouest acceptable, bien que la houle y pénètre, en particulier à marée haute. La plongée y est paraît-il excellente. Mais sous aucun prétexte, cette zone ne doit être approchée de nuit ou par temps non établi.

Il semble qu'il y ait un projet de construction d'un grand port à Orzola qui accueillerait les bateaux de plaisance et de pêche et dont la première phase devrait paraître-il débiter vers 2000. Il est difficile cependant de voir comment cela pourra être réalisé car non seulement le port lui-même, mais aussi l'approche, sont parsemés de dangers.



En regardant vers le nord-ouest, le minuscule port d'Orzola frangé de rochers. Le ferry de l'Isla Graciosa, derrière l'extrémité du môle, entre dans le port.

ARRIETA

29°08'N - 13°27'W

Cartes

- Amiraute britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnole : 502 (1 : 55 000)

Généralités

Arrieta est un agréable petit village de pêcheurs, très peu touché par le tourisme mais qui néanmoins commence à être connu. Situé au nord de la Rada de Arrieta, une baie d'environ 2 M de large dont l'approche est claire, il mérite une visite, de jour et par temps calme. Par forts vents de nord-est ou d'est, la houle brise sur toute la largeur de la baie et il vaut mieux s'y rendre par la route.

Mouillage

En entrant dans la baie, on peut voir le village au nord. Un tout petit quai en pierre se trouve au nord du village et un autre, un peu plus grand, plus au centre. Une plage de sable et de galets s'étend au sud du village, avec une jetée en bois qui se termine au nord sur un étonnant quai en pierre de guingois. Il doit être possible de s'amarrer à l'extrémité du quai ou de mouiller devant par environ 5 m d'eau, sur fond de sable et de roches. Dans des conditions favorables, il est envisageable d'y passer la nuit.



La jetée en bois, à l'extrémité sud d'Arrieta, avec son étonnant prolongement de pierre. La plage, de sable volcanique noir, est propre.

COSTA TEGUISE

28°59'7N - 13°29'W

Cartes

- Amiraute britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 502 (1 : 55 000)

Généralités

Costa Teguisse connaît un très important développement touristique et il est difficile de ne pas se perdre dans le dédale des villas de vacances.

Lorsque les alizés soufflent de nord-ouest ou de nord, la baie, avec ses imposants brise-lames, apparaît comme un havre en comparaison d'Orzola et de ses récifs brisants. Cependant, lorsque les vents sont au



Les colonnes de César Manrique, à l'entrée du lagon de Costa Teguise vues depuis le sud. L'eau est claire mais relativement peu profonde.

nord-nord-est, les rouleaux qui brisent juste dans l'entrée du port font la joie des véliplanchistes.

Approche et entrée

Les constructions blanches et basses de Costa Teguise sont visibles de loin. Plus près de la côte, il faut donner un large tour au récif situé aux abords de la pointe nord de la baie et qui s'étend à environ 0,25 M au large - le plus au nord des deux brise-lames aux enrochements faits de blocs de lave s'incurve vers le sud-est à la hauteur du début du récif. Les hôtels et les bâtiments principaux se situent dans la partie sud de la baie d'où part le brise-lames principal, en direction du nord-est. Deux piliers remarquables se dressent sur son extrémité, œuvres de César Manrique, totems faits d'objets rouillés soudés les uns sur les autres. Un cap au 310° sur le brise-lames devrait permettre d'approcher dans assez d'eau, mais soyez prudent et gardez un ceil sur le sondeur. Ne vous égarez pas vers le port très peu profond au nord, gardez bien votre cap sur les totems.

Mouillage et accostage

Bien que de toute évidence construit à l'origine pour protéger la grande plage toujours bondée, le long brise-lames est beaucoup plus imposant que de nombreux autres, avec son sommet plat et son mur intérieur vertical équipé d'échelles et de bittes d'amarrage. Il doit être possible de s'y amarrer, mais vérifiez au préalable en annexe. Sinon, on mouille par environ 3 m de fond, au début du brise-lames. Quelques petites embarcations locales sont sur corps-morts près de son coude. Le reste de la baie est peu profond.

Equipements

Les habituels équipements touristiques, tels que restaurants, cafés, boutiques, marchands de glaces, sont nombreux à terre.

PUERTOS DE LOS MARMOLES, NAOS ET ARRECIFE

Informations générales communes

Les trois ports majeurs de Lanzarote - chacun ayant une entrée spécifique - occupent tous ensemble 3 km de côte, sans démarcation nette à terre. La plupart de ces informations d'ordre général sont donc communes aux trois ports.

Marées

Le port de référence principal pour les Canaries est Casablanca. Arrecife est un port de référence secondaire. La basse mer de vive-eau est à environ 0,4 m au-dessus du zéro des cartes.

Correction avec Casablanca : - 53 min

- *Marnage moyen de vive-eau*: 2,2 m

- *Marnage moyen de morte-eau*: 1,1 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 886 (1 : 75 000 et 1 : 12 500)
- Espagnoles : 502, 504 (1 : 55 000), 5040 (1 : 5 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 17 800)

Feux

- 2775 Brise-lames de Puerto de los Mârmoles

28°57'91\1 13°31'7W

FL.G.5s11m6M Tour ronde verte 6 m

- 2777 Brise-lames de Puerto de Naos

28°58'1 N 13°32'W

Fl.R.10s11m4M Tour ronde rouge 4 m

- 2780 Brise-lames de Puerto de Arrecife

28°57'2N 13°33'W Q(6)+LFl.15s10m8M

Tour cardinale sud avec voyant 6 m

Radio du port

Pilotes : VHF Canal 16 (dans la journée seulement).

Généralités

Les trois ports sont tous très différents. Aucun n'offre la possibilité d'accoster plutôt que de mouiller, mais quel que soit le port choisi, le Castillo de San José, en face de l'extrémité du brise-lames de Puerto de Naos, vaut le détour pour sa vue panoramique.

Puerto de los Mârmoles est un port de commerce actif qui reçoit des porte-conteneurs et des paquebots.

Il n'y a pas de place pour les yachts si ce n'est un éventuel mouillage au nord-est de la baie.

Puerto de Naos est un bon abri quelles que soient les conditions. Pour la première fois, il vaut mieux y entrer de jour. Une fois à l'intérieur, le port est extrêmement sûr bien que peu engageant, mais on peut y laisser son bateau en toute sécurité pour aller explorer l'île par la route.

Par temps d'alizé bien établi, Puerto de Arrecife est le plus pratique et le plus agréable des trois ports bien que là encore, l'entrée puisse être difficile. De plus, le port est ouvert aux vents et à la houle de sud-ouest.

Approche

La côte environnante est basse, avec des cônes volcaniques arrondis à l'intérieur des terres. L'aéroport, à 5 km à l'ouest d'Arrecife, est actif et dessert l'Europe et les autres îles de l'archipel. Des hôtels verts et blancs et des villas de vacances, limités à quatre étages par le défunt artiste et conseiller César Manrique, se multiplient le long du rivage. Le Arrecife Gran Hotel (28°57'4N - 13°33'2W, indiqué sur la carte 886 de l'Amirauté), qui avait fait en sorte, jusqu'à présent, de contourner les ordonnances d'aménagement, a été un amer remarquable pendant plusieurs années, mais en 1998, il semblait à l'abandon et promis à la démolition.

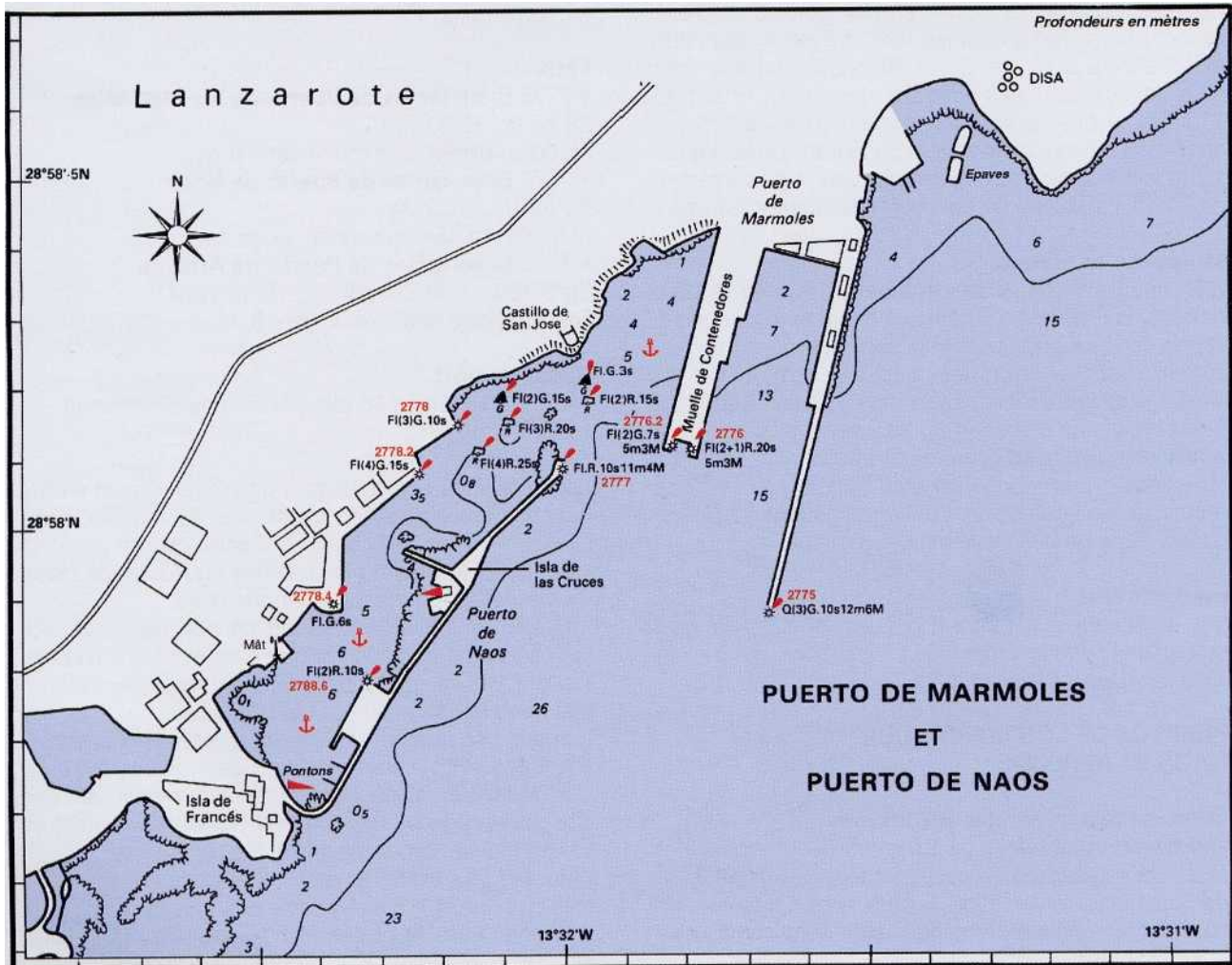
Formalités

Le bureau de la policia nacional maritima est à 500 m sur le front de mer, au nord-est du début de la digue qui mène au brise-lames d'Arrecife. Les skippers doivent s'y rendre avec les papiers du bateau et s'il s'agit du port d'entrée aux Canaries, ils doivent également faire tamponner les passeports. Ceci est particulièrement important dans le cas d'équipiers devant retourner chez eux par avion.

Equipements/services

• **Chantier naval:** grand chantier naval avec trois cales sur l'Isla de las Cruces, au milieu du brise-lames de Puerto de Naos, mais qui n'est pas vraiment adapté aux bateaux de plaisance.

- Mécanique : plusieurs ateliers sur la route derrière Puerto de Naos.
- *Réparations électroniques* et radio: rien de spécifique pour les bateaux de plaisance, mais plusieurs boutiques vendant des télévisions, des magnétoscopes, etc. peuvent effectuer des réparations simples.
- Réparations de voiles : Lanzarote Sail Repairs 592351. Ils fabriquent aussi des voiles. Ouvert de 10h à 13h30 et de 17h à 20h, du lundi au samedi.
- Shipchandlers : Efectos Navales Duarte V' 811117, 800346, Fax : 802108 sur la route derrière Puerto de Naos (ouvert de 8h à 13h et de 15h à 19h en semaine, de 8h à 13h le samedi) propose un large choix de fournitures pour les yachts dont des cordages, des peintures, des chaînes, etc. ainsi que de la quincaillerie classique. Duque Hnos SL, la porte d'à côté, propose des générateurs, des moteurs hors-bord, des guindeaux, des outils, etc. En face, il y a un atelier pour moteurs hors-bord Mariner qui vend également des canots pneumatiques.
- Cartes: la Libreria del Puente, Calla Luis Martin 11, V' 815107 est le représentant local de l'office hydrographique espagnol.
- Eau: sur les pontons de Puerto de Naos.
- Electricité : sur les pontons de Puerto de Naos.
- Gazole : avec des jerrycans à une station-service.
- Bouteilles de gaz: à l'usine Disa tout au nord de la ville - le bureau, juste derrière la porte principale, est ouvert de 7h30 à 14h30, du lundi au vendredi. Tout type



de bouteille peut être rempli sur place. Par mer plate, il peut être pratique d'apporter les bouteilles vides en annexe puis de débarquer dans l'anse près de l'épave du *Teleton* (voir ci-dessous).

- *Club náutico* : le Casino Club náutico de Arrecife est plus une association à but social, que nautique et n'offre rien aux plaisanciers.
- *Banques*: plusieurs en ville, avec distributeurs de billets.
- Magasins/approvisionnement: choix de supermarchés et de boutiques en tout genre comme l'on peut s'y attendre dans la capitale de l'île. Le magasin *Spar* livre directement aux bateaux à Puerto de Naos.
- *Marché* : marché de légumes juste à l'ouest de la grande église, près du bureau du port.
- *Cafés, restaurants et hôtels* : grand choix autour du port et en ville.
- *Services médicaux*: hôpital en ville, et clinique (on y parle anglais) à Puerto del Carmen.

Communications

- *Bureau de poste* : donnant sur Puerto de Arrecife.
- *Téléphones* : dans les trois ports.
- *Fax* : le Kopy Center ☎ 802160, *Fax* : 807369, sur Puerto de Arrecife (effectue aussi des photocopies noir et blanc et couleur).
- *Location de voitures, taxis et bus*: en ville. Station de taxis au début du brise-lames de Puerto de Arrecife.
- *Ferries* : vers Fuerteventura et Gran Canaria.
- *Transports aériens* : vols vers l'Europe et inter îles depuis l'aéroport situé à 5 km à l'ouest de Arrecife.

PUERTO DE LOS MÁRMOLES

28°58'1 N - 13°31'7W

Feux

- 2775 Brise-lames 28°57'9N 13°31'7W
FL.G.5s11m6M Tour ronde verte 6 m
- 2776 Muelle de Contenedores, angle sud-est 28°58'1 N 13°31'8W FI(2+1)R.20s5m3M
Perche rouge avec bande verte 3 m
- 2776.2 Muelle de Contenedores, angle sud-ouest 28°58'1 N 13°31'8W
FI(2)G.7s5m3M Perche verte 3 m

Généralités

Le Puerto de los Mármols est le port le plus à l'est du complexe portuaire et partage son entrée extérieure avec le Puerto de Naos. C'est le port de commerce de l'île et il ne convient donc pas aux bateaux de plaisance, même si le fond du port peut fournir un abri temporaire pour une nuit-voir ci-dessous.

Approche

Voir pages précédentes les informations communes aux trois ports. En approchant du sud-ouest ou du sud, mettez le cap sur la ville puis, en laissant la côte à plus d'un demi mille pour éviter les récifs au large d'Arrecife, dirigez-vous au nord-est vers le feu"" de l'extrémité du brise-lames de Mármols. En approchant depuis le nord-est, laissez également la côte à plus d'un demi mille jusqu'à ce que le brise-lames soit identifié. Le groupe des réservoirs des usines Disa et de dessalinisation, est visible sur une pointe au nord-est.

Mouillages

La zone entre le brise-lames principal (Muelle Comercial) et le quai (Muelle de Contenedores) forme le terminal pour le ferry et les porte containers, et les navires accostent le long de la partie intérieure des deux quais. Il est possible de mouiller temporairement - par exemple en attendant le jour pour entrer dans Puerto de Naos - par 3 m d'eau ou plus, sur fond de sable, entre le Muelle de Contenedores et le rivage dans son ouest. Avancez prudemment en surveillant la profondeur.

Il est également possible de mouiller dans la petite baie au nord-est du brise-lames principal. Le long quai avec deux indentations indiqué sur la carte 886 de l'Amirauté et sur d'autres, n'existe pas. Cependant, deux rails descendent en pente douce dans l'eau depuis un petit môle au fond de la baie, aussi faites attention si vous comptez mouiller. Choisissez une zone par 5 m d'eau sur fond de sable et de pierres, au sud ou au sud-ouest de l'épave brisée en deux du vapeur *Teleton*. Comme mentionné plus haut, l'endroit est pratique pour aller à l'usine Disa remplir des bouteilles de gaz.

Formalités et équipements

Voir informations communes aux trois ports, page 144.

PUERTO DE NAOS

28°57'8N - 13°32'4W

Feux

- 2775 Brise-lames de Puerto de los Mármols 28°57'9N 13°31'7W
FL.G.5s11m6M Tour ronde verte 6 m
- 2776.2 Muelle de Contenedores, angle sud-ouest 28°58'1 N 13°31'8W
FI(2)G.7s5m3M Colonne verte 3 m
- 2777 Brise-lames de Puerto de Naos 28°58'1 N 13°32'W
FI.R.10s11m4M Tour ronde rouge 4 m
- Chenal d'entrée
 - Bouée N° 1 FI.G.5s3m3M Bouée charpente verte
 - Bouée N° 2 FI(2)R.15s3m3M Bouée charpente rouge
 - Bouée N° 3 FI(2)G.15s3M Bouée charpente verte
 - Bouée N° 4 FI(3)R.20s3M Bouée charpente rouge
 - Bouée N° 6 FI(4)R.25s3M Bouée charpente rouge
- 2778 Muelle Pesquero, angle nord-est 28°58'1N 13°31'2W
FI(3)G.10s8m3M Tour ronde verte 4 m
- 2778.2 Muelle Pesquero 28°58'1 N 13°31'2W
FI(4)G.15s8m3M Tour ronde verte 4 m
- 2778.4 Muelle Pesquero, angle sud 28°57'9N 13°32'4W
FI.G.6s8m3M Tour ronde verte 4 m
- 2778.6 Muelle de Reparaciones, angle nord 28°57'8N 13°32'3W
FI(2)R.10s8m3M Tour ronde rouge 4 m

Généralités

Puerto de Naos est un port sûr par tout type de temps. Il abrite la flotte de pêche locale avec tous les bruits et toutes les odeurs qui lui sont associés - situation résumée avec justesse par un skipper en ces mots « très sûr, mais dégueulasse... ».

En cas de première arrivée de nuit, il est préférable de mouiller à l'extérieur comme indiqué au paragraphe



Puerto de Naos vu du Castillo San José au nord-est. On voit les bouées d'entrée N°3, 4 et 6 sur la droite et le mouillage des voiliers, au milieu du port, derrière le môle de l'Isla de las Cruces.

O Tom Hammon

concernant Puerto de los Mârmoles, et d'attendre le jour pour rentrer dans Puerto de Naos.

Approche

Voir dans les informations communes aux trois ports. En approchant du sud-ouest ou du sud, mettez le cap sur la ville, en laissant la côte à plus d'un demi mille pour éviter les récifs au large d'Arrecife, puis dirigez-vous au nord-est vers l'entrée, entre le feu¹ du brise-lames de Mârmoles et le feu² du brise-lames de Naos. En approchant du nord-est, toujours en laissant la côte à un demi mille, vous pourrez identifier le brise-lames de Mârmoles grâce aux réservoirs de l'usine Disa en arrière plan.

Entrée

Une dangereuse avancée rocheuse s'étend au nord de l'extrémité du brise-lames de Puerto de Naos, et il est donc essentiel de rester dans le chenal. Dirigez-vous vers le feu³ situé à l'angle sud-ouest du Muelle de Contenedores jusqu'à ce que la première paire des bouées du chenal (N° 1 et 2) soit identifiée-elles sont proches l'une de l'autre et apparaissent sous le Castillo San José. En passant entre les deux bouées, faites route au 275° vers la bouée N° 3 de façon à parer l'avancée rocheuse. Lorsque la bouée N° 4 est par votre travers bâbord, contournez-la puis allez au 225°, en restant près du quai des pêcheurs (Muelle Pesquero) afin d'éviter le haut-fond proche de l'extrémité nord du môle non éclairé de l'Isla de las Cruces. Le Muelle

Pesquero est masqué par un tas de chalutiers colorés, souvent à couple par quatre ou cinq.

Mouillage

La tenue est bonne au nord du môle de l'Isla de las Cruces, sur lequel sont amarrés des bateaux de pêche à l'abandon. L'Isla de las Cruces abrite aussi un chantier naval dynamique. En revanche, la tenue est mauvaise au sud d'une ligne allant de l'angle nord-ouest du môle au pylône de l'école de pêche de l'autre côté du bassin. Malgré cela, toute sa partie sud est occupée par des yachts au mouillage, il devrait cependant être possible d'y trouver de la place. La majeure partie du fond est envahie de vieilles chaînes ou autres déchets. Un crin est donc conseillé.

Le canot des autorités portuaires vient collecter les paiements à partir de 8h30 tous les matins auprès des bateaux au mouillage, sans offrir d'équipement d'aucune sorte en retour, pas même un lieu de débarquement pour les annexes.

Accostage

Il y a deux petits pontons dans l'angle sud-est de la rade, mais il est peu probable qu'il y ait de la place pour les bateaux de passage, particulièrement en automne. L'accès est contrôlé par des portes fermant à clef, ce qui rend les pontons inadéquats pour un débarquement en annexe, même si ce n'est pas expressément interdit par un affichage visible. Le bureau en charge des

pontons est à proximité, et ouvert de 10h à 14h, du lundi au samedi, et peut être contacté au V' 845690, en dehors des heures d'ouverture.

L'amarrage s'effectue étrave ou cul à quai, avec des bouées et des aussières en place. En approchant des pontons, attention aux cordages submergés - une bouée à demi coulée et entourée d'une toile d'araignée d'amarres a été signalée à proximité.

Formalités et équipements

Voir dans les informations communes aux trois ports.

PUERTO DE ARRECIFE

28°57'3N - 13°33'W

Feux

• 2780 Brise-lames 28°57'2N 13°33'W

Q(6)+LFI.15s10m8M

Tour cardinale sud avec voyant 6 m

Généralités

Avec le Puerto de los Mårmoles comme port de commerce et le Puerto de Naos comme port de pêche, le vieux port d'Arrecife est devenu presque superflu. Cependant, lorsque les alizés soufflent, le port est attrayant et sûr, et l'eau claire. Il est agréable de se promener le long du brise-lames, puis sur la chaussée qui mène du vieux Castillo de San Gabriel jusqu'en ville. Arrecife est la capitale de Lanzarote, avec un grand

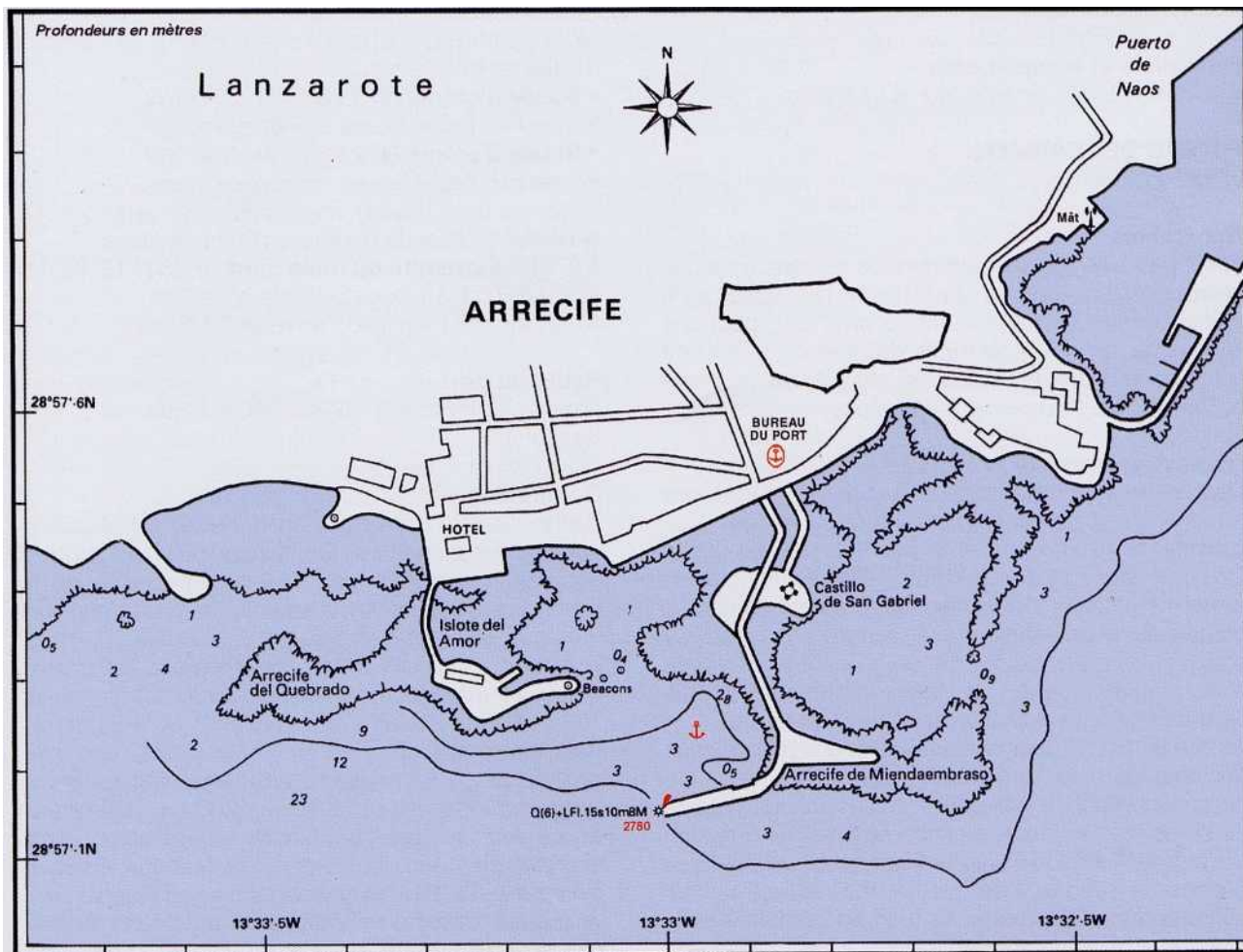


En regardant vers le sud-ouest, le vaste - mais peu profond - Puerto de Arrecife. Le mouillage des voiliers est entre le parking et le brise-lames dans le fond. Seule une annexe peut passer entre les deux perches (visibles sur la droite) pour aller dans le port intérieur

choix de bars, de restaurants et de boutiques de toute sorte, où pour une fois, les Canariens sont ici plus nombreux que les touristes.

Approche

Voir informations communes aux trois ports. Depuis toutes les directions, laisser la côte à un mille et faire route jusqu'à ce que l'extrémité ouest de la ville soit relevée au plein nord.



Le piège le plus dangereux est l'Arrecife de Miendaembraso, qui s'étend jusqu'à 0,25 M à l'est du coude du brise-lames. Ulsote del amor, à l'ouest du môle intérieur, est entouré par un récif, appelé Arrecife del Quebrado, qui s'étend à 0,25 M à l'ouest. Il y a une zone de mouillage réservée pour les bateaux de pêche désarmés au sud de l'Arrecife de Miendaembraso, dont l'extrémité sud est marquée par deux bouées jaunes non éclairées mais, en mars 1998, il n'y avait aucun occupant.

En espagnol, Arrecife signifie littéralement « récif » et il serait donc très imprudent d'y entrer pour la première fois de nuit.

Entrée et mouillage

Depuis le sud, longez la côte jusqu'à avoir l'extrémité du môle par le travers tribord. Puis, virez serré pour aller vous amarrer le long du mur (de nombreux bateaux de pêche s'y trouvent). Le môle a parfois été aussi monopolisé par des bateaux d'excursion et des ferries, mais cela ne semble plus être le cas.

Si vous souhaitez mouiller, un arc de cercle de 200 m de rayon du nord au nord-est du début du môle, délimite la zone de mouillage, par 3 m d'eau sur fond de pierres. De nombreux voiliers y ont connu des difficultés : une ancre avec un orin est vivement conseillée. La partie intérieure du port est peu profonde et inaccessible pour la plupart des voiliers.

En cas de détérioration du temps ou si vous devez laisser le bateau sans surveillance, il est préférable d'aller au Puerto de Naos.

Formalités et équipements

Voir informations communes aux trois ports.

PUERTO DEL CARMEN

28°55'1 N - 13°41'1 W

Généralités

Petit port, mais attrayant, entouré de constructions peu élevées, situé tout au sud de la principale zone touristique de Lanzarote, c'est l'endroit idéal pour une flânerie du soir. En mars 1998, des travaux étaient en cours sur le brise-lames sud. Il existe aussi un projet de construction d'un môle nord à l'opposé.

Approche, entrée et accostage

Depuis le sud, l'approche est franche, les fonds remontent rapidement à proximité du rivage. Une colonne rouge, devant sans doute porter un feu à l'avenir, marque l'extrémité du brise-lames. Le port est rempli de bateaux d'excursion, de ferries et de petites embarcations sur corps-morts. Il semble impossible d'y mouiller. Quant à l'accostage, on ne peut envisager le plus souvent que de se mettre à couple temporairement avec un bateau de commerce.

Il y a un bassin pour un travel-lift et une grande zone de stockage à terre, mais en mars 1998, l'élévateur n'était pas encore en place. Comme d'habitude, il y a de nombreux cafés, bars et restaurants dans les alentours.

L'ancien Puerto del Carmen, un petit port très peu profond dans lequel il est possible de mouiller au sud-est du quai par 5 à 9 mètres de fond, est à un demi mille plus à l'est.



Puerto del Carmen, un petit port dynamique fréquenté par les touristes et les bateaux d'excursions. Les bâtiments blancs peu élevés sur le front de mer sont typiques du développement touristique intensif, mais maîtrisé, de Lanzarote.

PUERTO CALERO

28°55'1 N - 13°42'W

Cartes

- Amiralauté britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 504 (1 : 55 000)

Feux

- 2781 Brise-lames sud 28°54'9N 13°42'2W
[Fl\(3\)G.14s9m6M Trépied en métal 4 M](#)

Note : sera déplacé vers l'ouest à la fin des travaux détaillés ci-dessous.

- Bouée d'entrée N° 1 28°55'N 13°42'5W
Bouée Fl.R.5s2M Bouée cylindrique rouge
- Bouée d'entrée N° 2 28°55'N 13°42'3W
Bouée Fl.R.6s2M Bouée cylindrique rouge

Note : les deux bouées seront déplacées vers l'ouest à la fin des travaux de l'extension du brise-lames

- 2781.2 Extrémité du môle nord 28°55'N 13°42'1W
[Fl\(2\)R.8s7m3M Tour octogonale verte 3 m](#)

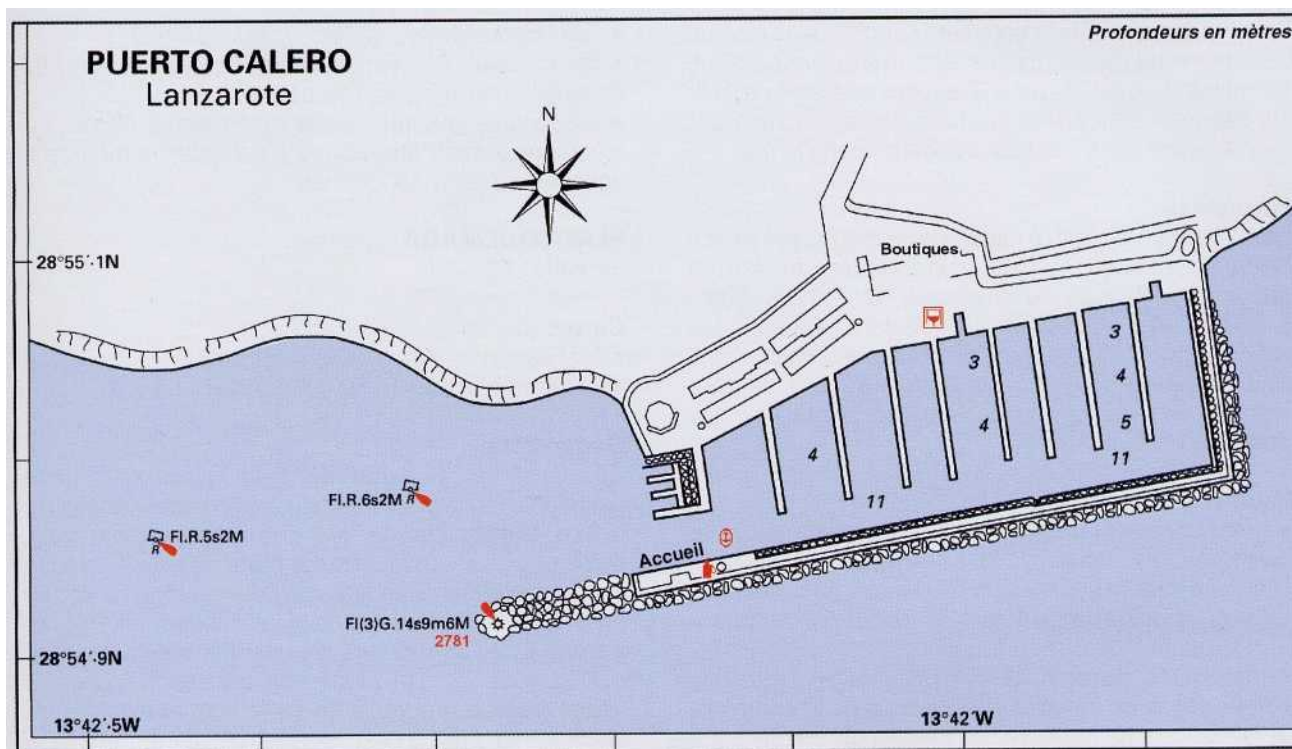
Note : encore mentionné en juillet 2000.

Radio du port

Marina : VHF Canal 9, 16 (8 h - 20 h, heure locale, tous les jours).

Généralités

Puerto Calero est une marina privée qui accueille volontiers les visiteurs. En février 1998, les pontons pouvaient accueillir environ 250 yachts jusqu'à 20 m. De plus, il y a approximativement 120 m de disponible le long de la jetée, avec plus de 10 m de fond. En 1999, la capacité d'accueil devait être portée à 420 places avec l'ouverture d'un nouveau bassin à l'est. En février 1998, les murs étaient déjà construits et le bassin en train d'être creusé. L'ancien môle à l'est doit être démolé et ses décombres serviront à prolonger le brise-lames sud, 30 m plus à l'ouest. Le feu UZ'e' du brise-lames et les deux bouées cylindriques rouges seront alors déplacés en même temps plus à l'ouest. Par le passé, il n'y avait que 20 emplacements environ réservés aux visiteurs, mais la nouvelle partie du port pourra en offrir beaucoup plus.



La marina est très bien tenue et d'une propreté irréprochable (veuillez arrêter vos pompes de cale automatiques). Elle fait partie d'un plan de développement conçu par Luis Ibanez, un collègue de César Manrique. Les bittes d'amarrage et les plaques d'égout sont en laiton poli, les échelles en acier inoxydable et beaucoup de bâtiments en marbre. La sécurité y est parfaite. Le lieu est sûr, quoique cher, pour laisser son bateau seul pendant quelque temps

(des remises sont possibles pour de longues périodes). L'entrée est en partie ouverte à l'ouest, mais est relativement protégée par la courbe de la côte vers Punta Gorda et Punta Papagayo.

Approche et entrée

Le toit blanc du bureau octogonal de la marina, près de l'extrémité du brise-lames, forme un amer utile et bien visible du large.



L'entrée de Puerto Calero vue depuis le nord-ouest. La photo a été prise au début de l'année 1998, avant que les travaux d'extension de la jetée ne soient achevés. La tour grise et blanche qui abrite le bureau de la marina est au centre, avec le ponton accueil et carburant à son pied.

En se rapprochant de la côte vers l'entrée de la marina, les fonds remontent brusquement de 2 000 m à 200 m, en moins de 0,25 M, mais 2 bouées rouges (à laisser sur bâbord) balisent la limite nord de l'approche avant de virer serré sur tribord pour pénétrer dans le port.

Formalités

Le quai d'accueil, éclairé par des projecteurs, est situé à l'entrée sur tribord, au pied de la tour grise et blanche qui abrite le bureau de la marina, \$ 511285, Fax 514568, e-mail : pcalero@selene.siscom.es. Le bureau est ouvert de 8h à 20h tous les jours, mais les gardiens sont de service 24h/24. Les officiels du port peuvent réclamer une attestation d'assurance et photocopier les papiers du bateau.

Equipements/services

- **Chantier naval** : efficace. Il est possible d'y effectuer soi-même les travaux. Des sous-traitants peuvent intervenir sous la supervision du chantier, si besoin.
- **Travel-lift** : actuellement pour 75 tonnes. Un élévateur plus puissant (100 ou 120 tonnes) est prévu.
- **Mécanique** : possible via le chantier naval.
- **Réparations de voiles** : Drizas Velas dans le complexe de la marina, ou Lanzarote Sail Repairs ☎ 592351.
- **Shipchandlers** : Jewel Marine Services près du chantier naval ☎ 512468, Fax: 512777, propose divers articles mais s'occupe essentiellement d'électronique (Autohelm, Raytheon, etc.). Sinon essayer Efectos Navales Duarte V 811117, 800346, Fax : 802108, à Puerto de Naos.
- **Eau** : dans toute la marina.
- **Douches** : ouvertes 24h/24, elles ne sont pas nettoyées pendant le week-end et peuvent de ce fait être plutôt sales le lundi matin.
- **Laverie** : au supermarché. Il est interdit d'étendre son linge sur les filières des bateaux.
- **Electricité** : dans toute la marina. 220V et 380V disponibles.
- **Carburant** : au quai d'accueil.
- **Bouteilles de gaz** : à l'usine Disa, au nord du Puerto de los Marmoles. Tout type de bouteilles peut être rempli sur place. Des recharges de bouteilles Camping Gaz sont disponibles au supermarché.
- **Prévisions météorologiques** : au bureau du port.
- **Banque** : à Puerto del Carmen. De petites quantités de devises étrangères peuvent être changées au supermarché.
- **Magasins/approvisionnement** : petit supermarché Alamar près du port. Sinon, à Puerto del Carmen.
- **Restaurants** : restaurant dans le bâtiment octogonal gris près du début du môle nord, et plusieurs autres à terre.
- **Services médicaux** : poste de la Cruz Roja (Croix Rouge) dans le complexe de la marina.

Communications

- **Bureau de poste** : à Puerto del Carmen. Timbres disponibles au supermarché. Attention, ce sont des timbres particuliers, «TNT » qui ne sont utilisables que pour la boîte aux lettres du supermarché et non dans les autres.
- **Adresse pour le courrier** : Puerto Calero, PO Box 45, 35510, Puerto del Carmen, Islas Canarias, Espagne.
- **Téléphones** : au supermarché Alamar, et ailleurs, mais à pièces plutôt qu'à cartes.

- **Fax** : au supermarché Alamar, Fax: 514382.
- **Taxis** : jusqu'à Puerto del Carmen où il y a des agences de location de voitures. Pas de bus.
- **Location de voitures** : via le supermarché Alamar, ou louer directement une voiture à l'une des nombreuses agences à Puerto del Carmen.

PLAYA QUEMADA

28°54'N - 13°44'W

Cartes

- Amirauté britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 503 (1 : 50 000), 504 (1 : 55 000)

Généralités

Ce mouillage, au large du petit village de Puerto Quemada, est situé à environ 1,5 M à l'ouest de Puerto Calero. Il n'y a pas de quai ou de brise-lames et les bateaux locaux sont tirés sur la plage de galets. La zone volcanique de la Montana del Fuego est à 10 km au nord et une succession de hauts cônes volcaniques s'étend jusqu'au sud vers la Punta Papagayo, la pointe sud de l'île. La côte bordée de falaises à l'ouest du village protège des vents de sud-ouest, et tant que les vents ne sont pas à l'est, on peut trouver un mouillage agréable près du rivage. Cependant, il faut éviter la zone d'obstructions définie page 139.

PUERTO DE PLAYA BLANCA

28°51'6N - 13°50'1W

Cartes

- Amirauté britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 503 (1 : 50 000), 504 (1 : 55 000), 5030 (1 : 25 000)

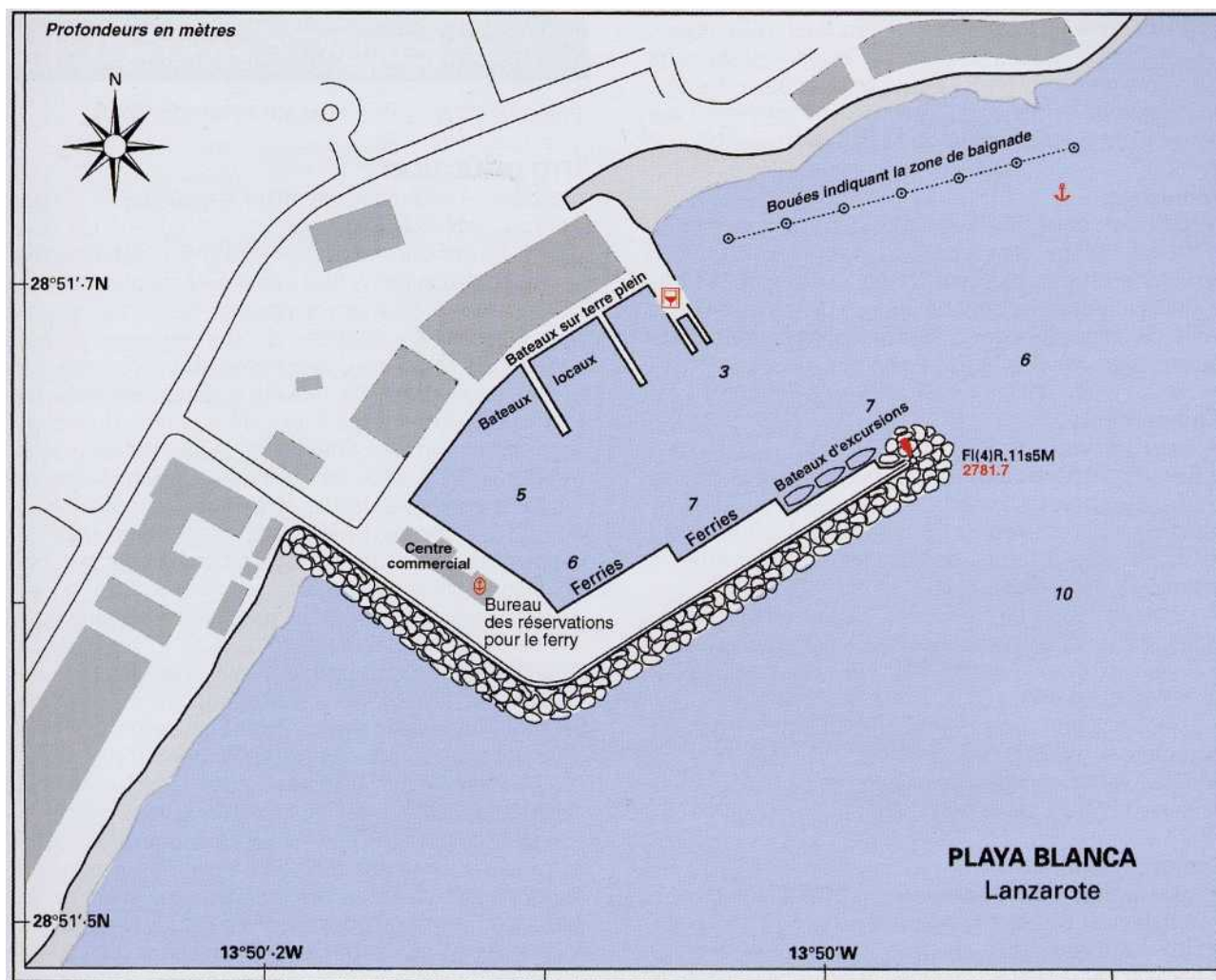
Feux

- 2782 **Punta Pechiguera** 28°51'3N 13°52'3W Fl(3)30s54m17M Tour ronde blanche 50 m
- 2781.7 **Brise-lames** 28°51'6N 13°50'W Fl(4)R.11s16m5M Tour ronde rouge foncé 7 m



Puerto de Playa Blanca vu depuis le nord-est. Le car ferry de Fuerteventura est amarré le long de la jetée. Le chantier naval est sur la droite, avec les voiliers au-delà.

O Tom Hammon



Généralités

Playa Blanca se développe en tant que ville touristique et ses bâtiments blancs sont facilement identifiables. Son port est l'un des quelques ports sûrs de l'île. Bien qu'il soit très bondé et par mauvais temps sujet au ressac, l'entrée est praticable dans presque n'importe quelle condition.

Un projet ambitieux d'extension du port a été conçu il y a plusieurs années, incluant la construction d'un nouveau brise-lames sud à quelque distance et à l'extérieur du brise-lames existant, ainsi qu'un môle à l'opposé, à l'est. Les ferries et les grands bateaux de commerce utiliseraient le nouveau port extérieur tandis que l'ancien port intérieur - avec l'addition de six pontons ou plus - serait réservé aux voiliers. Cependant, début 1998, il n'y avait toujours aucun signe de début des travaux.

Approche

Playa Blanca se situe à mi-chemin entre Punta Pechiguera et Punta Papagayo, sur la côte sud de Lanzarote. Le grand phareTM de Punta Pechiguera, à 2 M à l'ouest, constitue un amer distinctif lors d'une approche de quelque direction que ce soit, avec le cône isolé de la Montana Roja (194 m) en arrière plan.

Le port de Playa Blanca est juste à l'est d'un petit promontoire occupé par l'inévitable grand hôtel. A l'est, de basses falaises s'étendent le long de la côte depuis

Playa Blanca jusqu'à la Punta Papagayo. Le très remarquable Castillo de las Coloradas est sur une pointe à mi-chemin. A l'intérieur des terres la plaine s'étend au nord sur 8 km, ancienne coulée de lave connue sous le nom de *Rubicon*, issue de la Montana del Fuego.

Entrée

Franche - le port est ouvert au nord-est, l'entrée est bien protégée par la courbe de la plage menant à la Punta Papagayo. Après avoir identifié l'extrémité du môle, on peut approcher en suivant de près le rivage, avant de virer franchement sur bâbord pour entrer dans le port. Une ligne de sept bouées jaunes au large de la plage, reliées par une corde flottante, au nord-est de l'entrée du port, délimite la zone de baignade.

Accostage

Le port est très bondé. Les ferries et les bateaux locaux occupent la majeure partie de la place disponible. Les deux petits pontons au nord du port sont normalement réservés aux embarcations locales. Les bateaux de passage peuvent se mettre à couple, au fond du port, à l'écart des grands ferries Ro-Ro, qui occupent la partie intérieure du brise-lames (ils entrent en marche arrière). Pour débarquer voitures et passagers, le ferry accoste au fond du port près d'un édifice bleu qui ressemble un peu à un travel-lift. Si vous accostez le long du quai à marée basse, des pare-battages protégés par une planche et

une personne sur le quai (qui est très haut) sont utiles.

Il doit être aussi possible pour les bateaux de passage de s'amarrer étrave ou cul à quai, entre le ponton le plus à l'ouest et le fond du port ou, de manière très temporaire, le long du quai du bassin du travel-lift.

Mouillage

Il n'est pas possible de mouiller dans le port même, mais par temps bien établi de nord, il y a un bon mouillage un peu plus loin à l'est - ne mouillez pas avant la sixième des sept bouées de démarcation de la zone de baignade, pour laisser suffisamment de place aux manoeuvres des ferries à l'entrée.

Equipements

- Travel-lift : capacité 60 tonnes.
- Eau: demander aux autorités du port ou, pour de petites quantités, essayer au bureau de vente des tickets de ferry.
- *Douches*: le Lanzarote Park Hotel autorise habituellement les plaisanciers à utiliser les douches de leur complexe sportif.
- Carburant: avec des jerrycans à la station-service.
- *Bouteilles de gaz*: échanges de Camping Gaz en ville.
- Banques : dans le centre commercial, près du début du môle, et en ville.
- Magasins/approvisionnement : supermarchés et commerces divers en ville.
- Restaurants et *hôtels* : plusieurs restaurants, hôtels et cafés donnant sur le port.

Communications

- Téléphones : cabines près du terminal du ferry.
- Location de voitures et taxis : en ville.
- Bus : vers Arrecife et ailleurs.
- Ferries: car ferry traversant le Estrecho de la Bocayna vers Corralejo sur Fuerteventura.

DE PUNTA TORRENTE DEL AGUILA À PUNTA PAPAGAYO

28°51'11" N - 13°47'9" W

Cartes

- Amiralauté britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 503 (1 : 50 000), 504 (1 : 55 000), 5030 (1 : 25 000)

Généralités

Un complexe de vacances est en construction à 2 M à l'est de Playa Blanca, au-delà du Castillo de la Coloradas sur la Punta Torrente del Aguila. Par temps établi, c'est un mouillage sympathique, protégé des vents d'est par la Punta de Papagayo, avec des plages de sable au large desquelles il est possible de mouiller pour débarquer en annexe, ou même, avec un œil sur le baromètre, y passer une nuit paisible. Le meilleur endroit est en face de l'hôtel, par 7 m de fond.

Encore plus à l'est, près de la Punta Papagayo, il y a plusieurs petites anses sablonneuses qui peuvent constituer des mouillages de jour agréables, avec une météo appropriée. Certaines ont des rochers sur la route d'approche, et toutes réclament une navigation à vue attentive. Les plages, que l'on atteint par une piste depuis Playa Blanca, sont très prisées des touristes et les plus retirées sont fréquentées par des naturalistes.

2 • Fuerteventura

Entre 28°03'N - 28°45'N et 13°49'W - 14°30'W

Introduction

Dénudée et aride mais détenant les plus belles plages de tout l'archipel, Fuerteventura est la seconde plus grande île des Canaries avec 1 725 km². C'est aussi l'île où la population est la plus clairsemée, la majorité des 40 000 habitants vivant à Rosario. Son attrait réside dans l'apparence désolée de ses étranges vallées désertiques et dans ses immenses plages de sable. Il y a même un poste de la Légion Etrangère près de Puerto del Rosario, qui s'appelait autrefois Puerto de las Cabras (Port des Chèvres) à cause de ses grands troupeaux. Une série de collines culminant à 800 m forme la péninsule Jandia, la partie la plus élevée au sud de l'île. Bernard Moitessier tomba amoureux du panorama paisible de ces dunes formées par le sable fin apporté par le sirocco.

Les habitants mènent un combat permanent pour cultiver la terre aride. Des complexes touristiques se développent progressivement mais ils diffèrent de ceux des autres îles car ce sont plutôt des domaines de vacances, agréablement conçus et paysages.

Actuellement, le seul port totalement sûr où il est possible de laisser le bateau pour explorer l'île en voiture de location est Puerto del Castillo, même si Corralejo au nord et Gran Tarajal au sud peuvent aussi convenir par un temps approprié. Puerto del Rosario en revanche, ne convient pas vraiment aux bateaux de plaisance, et il serait imprudent de laisser un bateau à Morro Jable où la tenue est médiocre et où de violentes rafales descendent des collines. Comme sur la plupart des autres îles, la côte ouest est inhospitalière et n'a rien à offrir au plaisancier si ce n'est l'inconfort.

Pour téléphoner, ajouter au code téléphonique international espagnol 349, le code local de Fuerteventura : 28.

Navigation

Déclinaison magnétique

6°46'W (2000), diminuant de 7'E par an. Des anomalies magnétiques ont été signalées au nord de Fuerteventura - voir carte 1870 de l'Amiralauté.

Courants de marée

En général insignifiants - voir Marées et courants de marée, page 135. De plus amples détails sont donnés dans les notes concernant Puerto Del Rosario.

Cartes

- SHOM : 7270 de Casablanca au CapJuby-Archipel de Madère et Iles Canaries (1 : 1 000 000), 6083 du Cap Juby au Cap Blanc (1 : 845 000), 7562 Lanzarote et Fuerteventura (1 : 175 000), 7564 de Grande Canarie à Fuerteventura (1 : 175 000)
- Amiralauté britannique : 1870 (1 : 300 000)
- Espagnoles: 50A, 50B (1 : 175 000), 204 (1 : 125 000)
- Américaines : 51380 (1 : 263 900)
- Imray-lolaire : E2 (1 : 598 000)



Feux

- 2792 Punta Toston (Punta Ballena)
28°42'9N 14°00'8W
Fl.8s34m14M Tour blanche avec bandes rouges 30 m
- 2786 Punta Martino (Isla de Lobos)
28°45'9N 13°48'9W Fl(2)15s28m14M
83° - vis - 353° Tour ronde jaune et bâtiment,
fanal blanc 6 m
- 27935 Punta Gavioto (Puerto del Rosario)
28°30'3N 13°50'6W Fl.5s47m20M
Tour ronde blanche 43 m Feu de secours 9 M
- 2795 Punta Lantailla 28°13'8N 13°56'9W
Fl(2+1)18s195m21M Tour sur bâtiment 12 m
Masqué dans les relèvements inférieurs à 228°

- 27965 Morro Jable 28°02'7N 14°19'8W
Fl(2)10s61m20M Tour ronde blanche 59 m
- 2790 Punta Jandia 28°03'9N 14°30'4W
Fl.4s32m22M 276° - vis - 190°

Tour sombre en maçonnerie sur un bâtiment érigé sur une langue de terre basse 19 m

- 2791 Punta Pesebre 28°06'5N 14°29'4W
Oc(2)6s10m10M
Tour tronquée blanche et grise 5 m

Stations radio côtières

- Fuerteventura : 24h/24 (28°31'N 13°55'W, commandée à distance depuis Tenerife)
VHF : Canal 16, 22, 64, 82*, avec appel digital sélectif.

Avis aux navigateurs : Canal 22 dès réception et à 9h03, 16h03 (avis côtiers en espagnol).

* Réserve aux liaisons automatiques.

Approche et navigation

Les remarques générales concernant la navigation autour de Lanzarote s'appliquent également à Fuerteventura.

En cas de grosse houle entre l'Isla de Lobos et Fuerteventura, n'essayez pas d'emprunter ce passage ou d'entrer à Corralejo, à cause des nombreux rochers épars et de la brutale remontée des fonds. Par beau temps en revanche, la navigation y est agréable et la pêche fructueuse mais par forts vents de nord, la côte nord de Fuerteventura devient dangereuse.

Puerto del Castillo est un bon abri par mauvais temps mais il ne faut cependant pas tenter d'y entrer par fort vent du large. Il y a des zones d'accélération du vent le long de la côte sud de l'île, notamment l'une entre 2 M et 12 M à l'ouest de Gran Tajara et une autre à 3 M à l'ouest de Morro Jable - voir plan page 134. Les deux zones peuvent parfois se combiner.

Ports et mouillages

EL COTILLO

28°41'N - 14°01'W

Carte

- Espagnole : 505 (1 : 50 000)

Feux

- 2792 **Punta Tôston (Punta Ballena)**

28°42'9N 14°00'8W

Fl.8s34m14M Tour blanche avec bandes rouges 30 m.

Généralités

El **Cotillo**, petit port formé par un haut brise-lames construit entre le rivage et un îlot, abritait en 1998 quelques embarcations au mouillage et l'intérieur du port était parsemé d'un grand nombre de blocs de béton. Il est prévu non seulement une consolidation du brise-lames - régulièrement endommagé par les tempêtes - mais également son extension au-delà de l'îlot. Actuellement, le port reste totalement impraticable pour

les bateaux de plaisance et le restera probablement, bien que, dans de bonnes conditions, il devrait être possible de mouiller au large et de s'y rendre en annexe.

Le seul véritable point d'intérêt à terre est la vieille tour de guet intacte avec son pont-levis en bois. Il n'y a rien dans le village voisin, hormis quelques bars et restaurants et si vous avez l'intention de le visiter, mieux vaut le faire par la route.

CORRALEJO

28°43'4N - 13°51'7W

Cartes

- Amiraute britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 503 (1 : 50 000), 504 (1 : 55 000), 5030 (1 : 25 000)
- Américaines : 51343 (1 : 50 000)

Feux

- 2786 Punta Martino (Isla de Lobos)

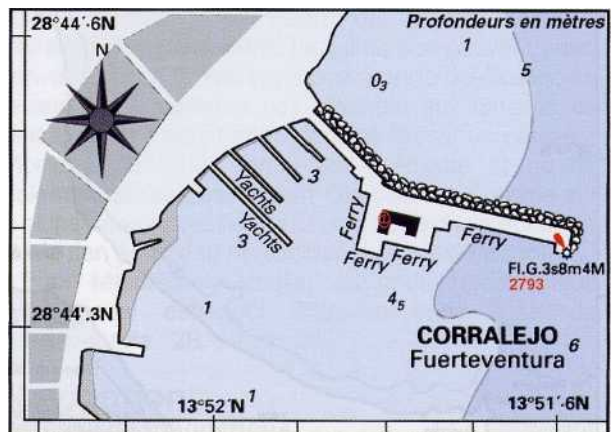
28°45'9N 13°48'9W Fl(2)15s28m14M

83° - vis - 353° Tour ronde jaune et bâtiment, fanal blanc 6 m.

- 2793 Brise-lames 28°44'4N 13°51'6N

Fl.G.3s8m4M Colonne verte 5 m

Note : une grande colonne rayée vert et blanc, surmontée d'un triangle et située sur le quai du ferry, peut être confondue avec le phare du brise-lames.



En regardant vers le nord-est, le long brise-lames de Corralejo, avec le ferry de Lanzarote et l'Isla de Lobos en arrière plan. La haute colonne verte et blanche supporte des éclairages. Le feu de la jetée, également vert, est beaucoup plus petit.

Généralités

Corralejo est un petit port de pêche fréquenté aussi par les multiples ferries pour passagers et voitures qui traversent l'Estrecho de la Bocayna en direction de Playa Blanca sur Lanzarote. Avec ses superbes plages de sable, son club de plongée et ses nombreux véliplanchistes, le petit village d'autrefois est aujourd'hui devenu un important centre touristique et tous les nouveaux aménagements derrière le port peuvent rendre l'entrée difficile à identifier. Il y a des récifs et des hauts-fonds de part et d'autre de l'entrée qui peut donc être assez difficile à négocier. De plus, lorsque les vents sont de nord-est, ils s'engouffrent dans El Rio entre l'Isla de Lobos et Fuerteventura et avec la moindre houle dans l'Estrecho de la Bocayna, il est déconseillé de tenter d'entrer dans Corralejo ou de passer par El Rio.

Contrairement à d'autres stations touristiques des Canaries, Corralejo a réussi à conserver une atmosphère agréable et beaucoup de charme. La ville constitue donc, dans des conditions adéquates, un port d'arrivée sympathique dans l'archipel.

Il a été question d'un projet de construction d'un petit brise-lames en angle au sud du port de plaisance actuel, à l'intérieur duquel deux pontons pourraient accueillir des bateaux de moins de 10 m, étrave à quai. Un ponton carburant au bout du môle était également envisagé. Cependant, aucune date n'a été fixée pour les travaux, à supposer qu'ils se fassent.

Approche

- *En arrivant du nord*: des récifs s'étendent au nord et à l'est du port dont l'entrée se situe devant une longue rangée de bâtiments bas et blancs. La Montana de la Caldera (107 m), sur la pointe ouest de l'île, est le point culminant de l'Isla de Lobos. De cette pointe, la côte continue au nord-est jusqu'au phare de la Punta Martino. A partir d'une position située à 0,5 M au nord de la Punta Martino, virez au 223°, parallèlement à la côte. Gardez ce cap, en restant à au moins 0,25 M de la côte, jusqu'à ce que la tour verte du feu²⁷⁹³ de l'extrémité du brise-lames soit identifiée avec certitude. Ne vous autorisez aucune dérive vers l'ouest et mettez le cap sur un point à 200 m à l'est du brise-lames avant de virer pour entrer dans le port. On peut longer d'assez près l'extrémité du brise-lames en restant attentif aux manœuvres éventuelles des ferries.

- *En arrivant du sud*: à l'approche d'El Rio, qui est le détroit entre l'Isla de Lobos et Corralejo, la côte de Fuerteventura apparaît comme un désert peu élevé. Un grand immeuble relie les deux hôtels remarquables à l'entrée sud du détroit. Si le détroit est navigable et une fois que les hôtels sont par le travers arrière, faites route sur le sud de l'Isla de Lobos.

Au sud de la Montana de la Caldera (107 m), l'île est basse avec le hameau de pêcheurs d'El Puertito sur la pointe sud. Juste à l'ouest du groupe de maisons, se trouve un petit quai de pierre. En gardant le quai plein nord afin d'éviter les rochers situés à l'est, approchez-le jusqu'à 300 m puis virez au 280°. Les rouleaux qui brisent sur les hauts-fonds de part et d'autre peuvent être stressants et le port est difficile à identifier de cette distance, mais ce cap au 280° mène à l'entrée de Corralejo en toute sécurité.

Si vous ne réussissez pas à identifier le petit quai de pierre sur Lobos, contournez l'île en la laissant sur bâbord et approchez Corralejo par le nord.

Entrée et accostage

Longez le terminal du car ferry situé sur le côté sud du brise-lames en le laissant sur votre tribord, puis approchez-vous lentement du port intérieur afin d'évaluer la situation. Début 1998, les yachts de petite et moyenne taille s'amarrèrent sur le plus au sud des trois pontons flottants (voir le plan), perpendiculaires au ponton, sur pendille. Un quatrième ponton est opérationnel depuis fin 1999, avec eau et électricité, mais une bonne partie des emplacements sont occupés par des résidents, dont plusieurs multicoques. Les tarifs seraient peu élevés.

L'extrémité des quatre pontons est censée être réservée aux voiliers charter et aux bateaux d'excursions vers l'Isla de Lobos.

Mouillage

En faisant très attention et en gardant un oeil sur le sondeur, on peut mouiller dans la partie sud du port, mais les ferries qui accostent sur les quais sud et ouest à l'angle du brise-lames ont besoin de 100 m pour manœuvrer. On dit que les fonds sont encombrés de vieux cordages ou d'objets divers et un crin serait une sage précaution. Le mouillage n'est pas gratuit.

Formalités

Le skipper doit se rendre au bureau du port ☎/Fax 866524 situé au terminal des ferries, avec les papiers du bateau, etc. Le bureau est ouvert tous les jours de 7h30 à 21 h00.

Equipements/services

A l'heure actuelle, les équipements pour les voiliers sont médiocres, voire inexistant, mais il doit sans doute être possible de faire effectuer quelques réparations mineures ou travaux de mécanique sur le bateau à flot. Renseignez-vous auprès du bureau du port.

- *Eau*: robinets sur les pontons, mais pas toujours branchés.
- *Laverie*: en ville.
- *Electricité*: sur les pontons, mais pas toujours connectée.
- *Carburant*: à une station-service dans les faubourgs de la ville.
- *Banques*: plusieurs banques en ville, avec distributeurs de billets.
- *Magasins/approvisionnement*: supermarchés et autres commerces en ville.
- *Cafés & restaurants*: en grand nombre, quelques-uns sur le port et la petite plage de sable.
- *Services médicaux*: deux centres médicaux.

Communications

- *Bureau de poste*: en ville.
- *Téléphones*: au terminal des ferries et ailleurs.
- *Location de voitures, taxis et bus*: en ville.
- *Ferries*: ferries pour voitures plusieurs fois par jour traversant El Estrecho de la Bocayna vers Playa Blanca sur Lanzarote, et ferries pour passagers vers El Puertito sur l'Isla de Lobos.

ISLA DE LOBOS

Entre 28°44'N - 28°46'N et 12°48'5W - 12°50'W

Cartes

- Amiralauté britannique : 886 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 503 (1 : 50 000), 504 (1 : 55 000), 5030 (1 : 25 000)
- *Américaines: 51343 (1 : 50 000)

Feux

- 2786 Punta Martino 28°45'9N 13°48'9W
Fl(2)15s28m14M 083° - vis - 353°
- Tour ronde jaune et bâtiment, fanal blanc 6 m.

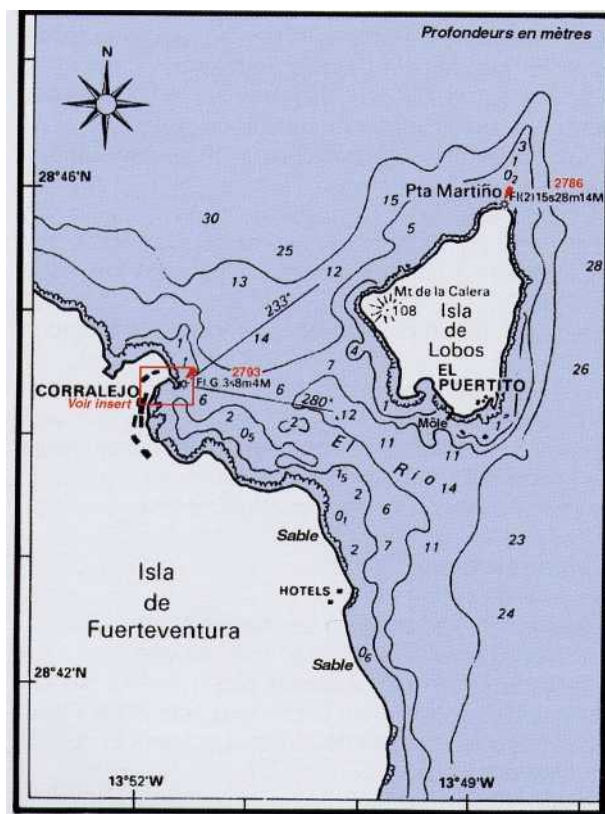
Généralités

Le mot *lobo* signifie loup en espagnol, mais, *lobo marino* est aussi le nom de l'otarie à fourrure. Malheureusement, l'Isla de Lobos, au nord-est de Fuerteventura, n'abrite plus ces animaux qui ont sans doute été exterminés par des chasseurs. L'île est séparée de Fuerteventura par l'étroit chenal d'El Rfo. Ses alentours sont très poissonneux et les quelques habitants saisonniers de l'île sont des pêcheurs qui habitent le petit village d'El Puertito, sur la pointe sud.

L'île fait partie du parc national *Parque Natural de las Dunas*. La faune et la flore sauvages y abondent et le secteur est réputé pour la plongée et la pêche. Par temps calme et faible houle, aller sur l'île depuis Corralejo constitue une agréable navigation pour la journée.

Mouillage

Juste à l'ouest d'El Puertito, il y a un quai en pierre à l'ouest duquel s'étend un lagon peu profond bordé d'un récif autorisant un passage de 1,20 m maximum. La plage est agréable pour la baignade et est utilisée par des multicoques pour y effectuer leur carénage. Dans



Le Monte de la Calera sur l'Isla de Lobos avec le phare sur la Punta Martino à peine visible tout à gauche. Le lagon peu profond de El Puertito est hors champ, à droite.

des conditions bien établies, il est possible de mouiller devant le lagon, par 7 à 8 mètres d'eau sur fond de sable, et d'aller l'explorer en annexe.

PUERTO VENTURA

28°37'1 N - 13°49'4W

Généralités

Un projet ambitieux qui n'a pas abouti. Bien que les travaux de construction d'un grand complexe touristique luxueux incluant une marina aient débuté en 1991, ils se sont vite arrêtés. En 1998, on ne voyait que quelques maisons délabrées et ce qui restait du brise-lames était à peine visible. Une digue grossière abrite quelques petits bateaux de pêche. Puerto Ventura ne vaut pas le détour.

PUERTO DE LAS LAJAS

28°32'4N - 13°50'1 W

Généralités

Un autre projet grandiose qui ne s'est pas matérialisé, et cette fois, sans même le moindre début de travaux. Puerto de las Lajas le mal nommé reste un village de pêcheurs où les barques sont tirées sur la plage. Il semble possible de mouiller devant par temps bien établi bien que les fonds remontent vite dans la partie sud de la baie.

PUERTO DEL ROSARIO

28°29'8N - 13°51'5W

Marées

Le port de référence principal pour les Canaries est Casablanca. Rosario est un port de référence secondaire. La basse mer moyenne de vive-eau est à environ 0,40 m au-dessus du zéro des cartes.

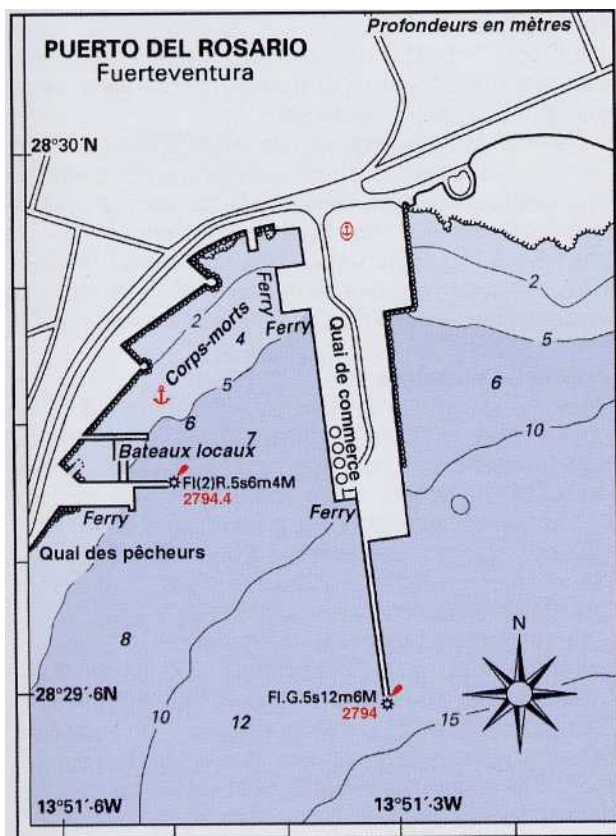
- Correction avec Casablanca : - 56 min
- Marnage moyen de vive-eau: 2,20 m
- Marnage moyen de morte-eau: 1,10 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 1870 (1 : 75 000 et 1 : 7 500)
- Espagnoles : 504 (1 : 55 000), 506 (1 : 50 000), 5060 (1 : 3 000)
- Américaines : 51343 (1 : 50 000 et 1 : 10 000)

Feux

- 27935 Punta Gavioto (Puerto del Rosario)
28°30'31N 13°50'6W
Fl.5s47m20M Tour ronde blanche 43 m
- 2794 Brise-lames 28°29'6N 13°51'3W
Fl.G.5s12m6M Tour ronde verte 5 m
- 27942 Môle sud-ouest 28°29'7N 13°51'5W
Fl(2)R.5s6m4M Colonne en maçonnerie rouge 4 m



Généralités

Rosario est la capitale de Fuerteventura avec une vie commerciale et touristique active. Puerto del Rosario est le principal port de commerce de l'île. Les porte-conteneurs et les ferries en provenance d'Arrecife et de Las Palmas accostent sur la partie intérieure du brise-lames est et sur le côté sud du môle sud-ouest. Les bateaux de plaisance ne sont pas encouragés à mouiller - ils sont censés utiliser la marina de Puerto del Castillo - mais peuvent y être autorisés, s'il y a de la place.

Approche et entrée

La ville est facile à identifier sur la côte basse, avec ses quatre grands silos gris sur le brise-lames. Il n'y a pas de dangers sur la route d'approche et l'entrée est franche. Donnez un large tour à l'extrémité du brise-lames en entrant afin d'éviter les éventuelles manœuvres des cargos.



En regardant vers l'est sur Puerto del Rosario, avec le brise-lames et l'extrémité du môle sud-ouest visible sur la droite. Les quatre silos gris sont des amers remarquables.



La jetée principale de Puerto del Rosario vue depuis le nord-ouest. Quelques bateaux locaux sont amarrés près du début de la jetée qui, sur le reste de sa longueur, est réservée au commerce.

Accostage et mouillage

Les bateaux de passage peuvent être autorisés à accoster le long du côté nord du môle sud-ouest, s'il y a de la place, éventuellement à couple d'un bateau de pêche - les pontons situés au début du môle sont complètement occupés par des bateaux locaux. Sinon, il peut être possible de mouiller au nord ou au nord-est du môle, bien à l'écart des bouées de corps-morts. La tenue serait bonne mais les fonds sont sans doute envahis de débris divers et un orin est donc conseillé. Les portes donnant accès aux pontons étant fermées à clef, elles interdisent un débarquement en annexe.

Formalités

Le bureau des autorités du port est situé dans le grand bâtiment gris et blanc juste à l'extérieur des portes du port. Celui-ci abrite aussi le bureau des douanes dans lequel il faut se rendre avec les papiers du bateau si Puerto del Rosario est votre port d'entrée aux Canaries (même s'il semble que les officiels ne soient pas très intéressés par les bateaux de plaisance). Il est particulièrement important de faire tamponner les passeports si des équipiers doivent regagner leur pays en avion.

Equipements/services

- **Réparations** : bien que la plupart des réparations puissent être effectuées ici, à condition de trouver la bonne personne, il est certainement plus simple d'aller plus au sud, à la marina de Puerto del Castillo où il y a également un travel-lift.
- **Shipchandlers** : il n'y a plus de shipchandler sur Fuerteventura. Une boutique de sport près de l'église principale propose quelques articles, surtout pour la pêche sportive.
- **Bouteilles de gaz** : échanges de Camping Gaz dans plusieurs quincailleries. Les bouteilles d'autres marques peuvent être rechargées dans une usine à l'extérieur de la ville.
- **Banques** : plusieurs, avec distributeurs de billets.
- **Magasins/approvisionnement** : commerces bien fournis et des supermarchés dont un énorme hypermarché dans la zone industrielle au nord-est de la ville.
- **Marché** : près du début du môle sud-ouest, mais plutôt petit.
- **Restaurants & hôtels** : large choix.
- **Services médicaux** : un hôpital au sud de la ville et une clinique près de l'église.

Communications

- *Bureau de poste* : près du port.
- *Téléphone* : en face des portes du port, et ailleurs.
- *Location de voitures, taxis et bus* : en ville.
- *Ferries* : ferries pour voitures vers Lanzarote et Gran Canaria.
- *Transports aériens* : vols vers l'Europe ou inter îles à l'aéroport situé à environ 5 km au sud de Rosario.

PUERTO DEL CASTILLO (CALETA DE FUSTES)

28°23'5N - 13°51'4W

Cartes

- Amiraute britannique : 1870 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 506 (1 : 50 000)
- Américaines : 51343 (1 : 50 000)

Feux

- 27945 Brise-lames 28°23'4N 13°51'3W

Fl(2)G.12s9m5M

Tour blanche avec bande verte 5 m

- Bouée cardinale sud 28°23'4N 13°51'1 W

Q(6)+LFl.15s5M

Bouée charpente jaune et noire avec voyant

- Bouée tribord 28°23'2N 13°51'2W

Fl(3)G.9s1M Bouée conique verte avec voyant

Note: signalée comme petite et parfois difficile à identifier.

- Bouée bâbord 28°23'3N 13°51'3W

Fl.R.5s3M Bouée charpente rouge avec voyant

Radio du port

Marina : VHF Canal 9 (9h - 13h, 15h - 20h, heure locale, tous les jours).

Généralités

Petit port, construit au sein d'un grand complexe touristique allemand, spacieux et calme, sans hauts immeubles à plusieurs étages.

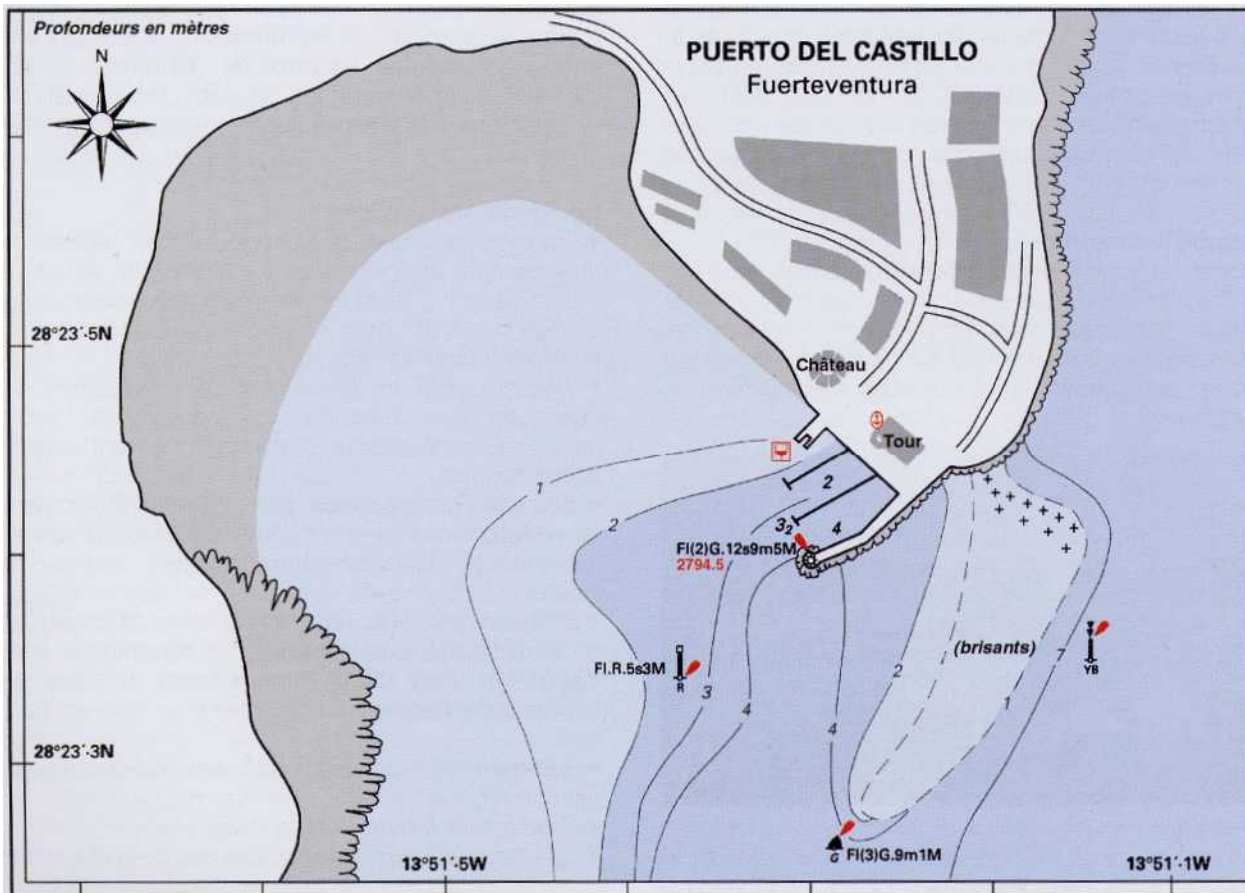
Des dangers au large et des récifs côtiers rendent l'entrée dangereuse si on ne suit pas une route précise et, malgré une entrée bien balisée par des bouées et des feux, il n'est pas conseillé d'y entrer pour la première fois de nuit. Cependant, une fois à l'intérieur, l'abri est bon, avec peu de ressac, même si de forts vents de nord-est créent une forte houle à l'extérieur.

Approche et entrée

De 4 M au sud d'El Castillo jusqu'à Rosario à 6 M au nord, la côte est bordée d'une plaine basse avec une ligne de collines volcaniques arrondies en arrière plan. Le vieux château auquel la ville doit son nom est toujours debout, il n'est cependant pas bien discernable parmi les villas de vacances. L'amer le plus évident du port est une grande tour en pierre volcanique brune et grossière surmontée d'un dôme, près du début de la jetée.

Un dangereux récif, qui a endommagé plusieurs voiliers, s'étend au sud-est depuis la Punta del Bajo, beaucoup plus au sud que le brise-lames. Il ferme une baie sablonneuse peu profonde ouverte au sud. Une bouée cardinale sud marque l'extrémité sud-est du récif. Il y a des rochers à l'ouest de la baie, et les bateaux ne doivent pas s'écarter du chenal d'entrée. Il peut y avoir des planches à voile dans la baie mais, du moins en 1998, pas encore de jet-skis.

Depuis toutes les directions, laissez la côte à au moins 1 M jusqu'à ce que le feu vert et blanc du bout de la jetée (et non la tour brune surmontée d'un dôme sur le rivage)





Puerto del Castillo vu depuis une colline peu élevée à l'ouest. Le feu vert et blanc et la tour marron surmontée d'un dôme, cités dans le texte, sont facilement visibles.

© Tom Hammon



L'agréable marina de Puerto del Castillo - et le château du même nom derrière le travel-lift vert. Le bureau de la marina est au rez-de-chaussée de la grande tour brune.

soit relevé plein nord, et entrez en maintenant ce cap pour passer près de la bouée tribord avant d'aller sur le bout du môle. Le quai d'accueil et de carburant est tout de suite à droite. Il semble que les fonds soient d'un peu plus de 3 m au niveau de l'entrée et de 4 m à l'intérieur.

Accostage

Le port est relativement petit mais les pontons viennent d'être rallongés et plusieurs emplacements supplémentaires sont réservés aux visiteurs. Dans le passé, les bateaux de passage accostaient le long du mur, souvent à trois ou quatre à couple. Il a été signalé que les très grandes marées, peuvent poser problème car le mur est bas et les bateaux en arrivent à monter dessus.

En décembre 1999, Puerto del Castillo offrait 99 postes d'amarrage pour des bateaux jusqu'à 16 m de long et un emplacement pour un bateau de 20 m. Un nombre non précisé de postes est réservé pour les bateaux de passage et ceux-ci sont en général situés à l'extrémité des pontons.

Formalités

Le bureau de la marina \$ 163514, Fax : 163999, est situé au rez-de-chaussée de la grande tour brune, qui fait elle-même partie d'un restaurant, et est ouvert de 9h à 13h et de 15h à 20h tous les jours. Un répondeur

☎ 233378 est branché en permanence. Les tarifs sont relativement élevés, mais des réductions peuvent être accordées pour des escales d'un mois ou plus.

Equipements

- *Chantier naval* : près du bureau de la marina. Il est possible d'y effectuer les travaux soi-même.
- *Travel-lift*: capacité 20 tonnes. Beaucoup de place à terre.
- *Mécanique*: voir auprès du bureau de la marina.
- *Réparations de voiles* : voir auprès du bureau de la marina.
- *Eau*: à la marina.
- *Douches*: derrière le bureau de la marina. Accès avec une clef.
- *Laverie*: dans le complexe touristique et non à la marina.
- *Electricité* : bornes dans toute la marina.
- *Carburant* : au quai carburant près du bout du môle, ouvert de 8h à 13h et de 16h à 20h.
- *Bouteilles de gaz*: échanges et remplissage à Rosario.
- *Banques*: dans le complexe touristique.
- *Magasins/approvisionnement*: près de la tour, et un supermarché à environ 1 km du port.
- *Cafés & restaurants* : nombreux dans le complexe touristique, dont un restaurant donnant sur la marina.
- *Services médicaux*: centre médical dans le complexe touristique.

Communications

- *Bureau de poste*: dans le complexe touristique.
- *Adresse pour le courrier*: Muelle Deportivo El Castillo, Caleta de Fuste - 35610 Antigua, Fuerteventura, Islas Canarias, Espagne.
- *Téléphones*: près du bureau de la marina.
- *Fax*: le service de fax proposé par la marina n'est pas très fiable, du moins pour en recevoir.
- *Location de voitures & taxis* : facilement disponibles.
- *Bus* : le long de la route principale (à environ 2 km), notamment vers Rosario et ailleurs.
- *Transports aériens* : aéroport à environ 6 km en remontant la côte.

Mouillages sur la côte est de Fuerteventura

Cartes

- Espagnoles : 504, 506 (1 : 50 000)

Généralités

Il y a un grand nombre d'anses attrayantes entre Puerto del Castillo et la Punta Lantilla, où l'on peut aller par temps calme ou même par léger vent de nord-est. Soit, du nord au sud : Puerto de la Torre (28°21'6N 13°52'3W) avec ses ruines Guanche, juste au sud de la Punta del Muellito ; la Playa de Pozo Negro et la Playa de la Cueva (28°19'4N 13°53'6W) qui se partagent une baie protégée au nord par la Punta del Viento ; la Playa de Jacomar (28°16'3N 13°54'4W), cachée derrière la Punta las Borriquillas à quelque 2,5 M au nord de la Punta Lantilla.

Il y a des hauts-fonds sur la route qui mène à ce dernier mouillage qu'il faut donc approcher avec précaution et par bonne visibilité. Le fond principalement de sable est parsemé de roches, impliquant ainsi l'utilisation d'un orin. Tous ces mouillages n'offrent que très peu de services mais ont au moins un bar ou un restaurant sur la plage.

LAS PLAYITAS
28°13'2N - 13°59'1 W

Carte

- Espagnole : 506 (1 : 50 000)

Généralités

A 2 M à l'ouest de Punta Lantailla, Las Playitas (appelée aussi « El Poris de Las Playas ») occupe une vallée encaissée qui offre un abri même par vents modérés de nord-est et un bon mouillage par 3 m ou plus d'eau sur fond de sable. A terre, le village de pêcheurs est agréable avec quelques infrastructures touristiques, plusieurs restaurants de poissons et un petit supermarché.

GRAN TARAJAL
28°12'5N - 14°01'5W

Cartes

- Espagnoles : 506 (1 : 50 000), 507 (1 : 55 000), 5061 (1 : 3 000)

Feux

- 2796 Brise-lames ouest 28°12'4N 14°01'4W

Fl(3)R.7s8m5M

Tour métallique rouge 7 m (à proximité d'une tour en béton)

- 2796.2 Môle est 28°12'4N 14°01'3W

Fl(3)G.7s8m5M

Tour verte en béton

Généralités

Au début des années 1990, un grand et solide brise-lames a été construit à l'ouest de l'unique môle de Gran Tarajal pour former un vaste port bien protégé, mais relativement peu profond, pour bateaux de pêche et

ferries. Au fond, se trouvent deux pontons occupés par les petites embarcations locales. Fin 1998, une avancée coudée était en construction à l'intérieur du port face à l'entrée. Il est possible que plusieurs pontons supplémentaires s'y appuient. Il y a aussi un projet de construction d'un autre épi au bout du vieux môle est.

Fin 1999, le ferry ne faisait plus escale à Gran Tarajal. Même en haute saison, quand tous les autres ports sont bondés, Gran Tarajal est pratiquement vide.

Approche

Le phare de la Punta Lantailla se situe sur de hautes falaises qui vont jusqu'à Las Playitas à 2 M à l'ouest. Il y a un autre point élevé, surmonté d'un bâtiment blanc et d'un pylône, à 1,5 M au-delà de Las Playitas. Gran Tarajal est à 1 M plus loin à l'ouest dans une grande vallée bordée d'une côte basse. L'approche et l'entrée sont franches.

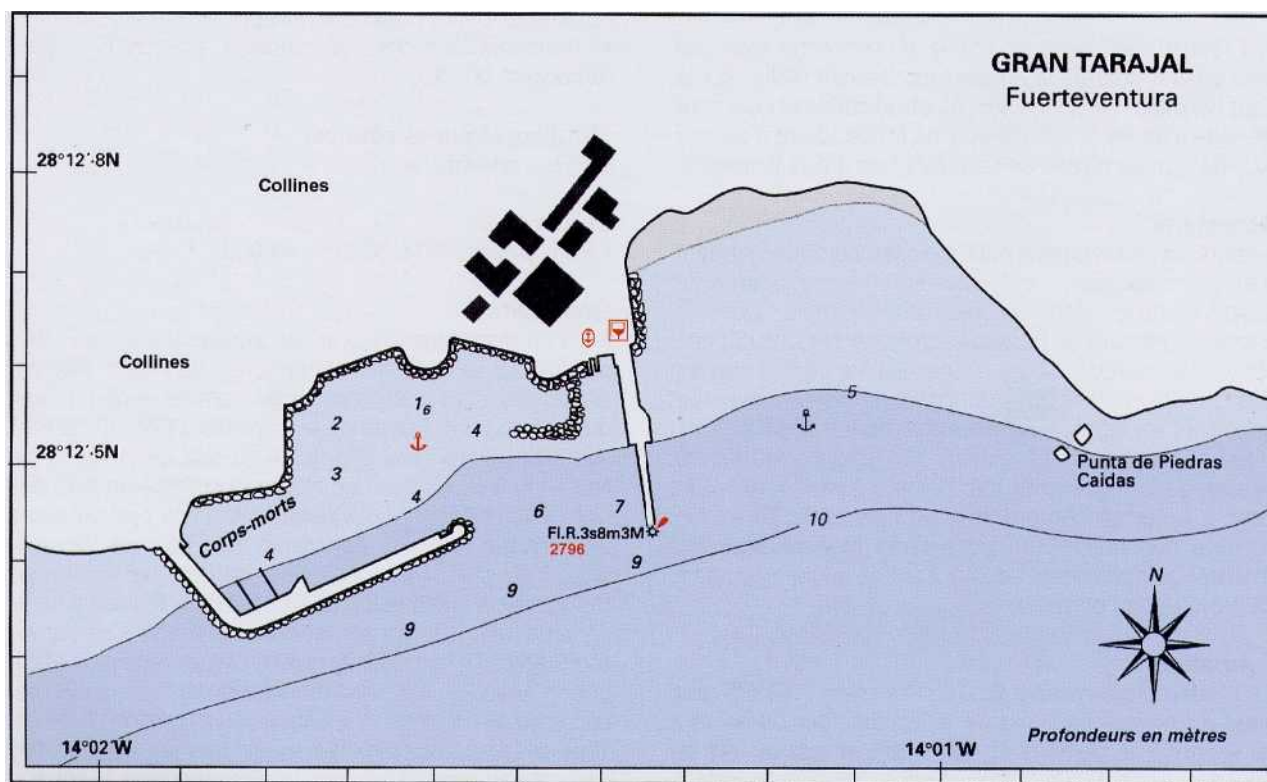
Mouillage et accostage

Le port est bien abrité, même lors de coups de vent. La tenue sur fond de sable, dans 3 à 4 mètres d'eau, est bonne mais la houle peut cependant entrer. Il est aussi possible de se mettre le long du quai, mais il faut prendre garde au surplomb. Il n'y a qu'une échelle. Une planche protégeant les défenses contre le ressac et des boucles en chaîne autour des bittes d'amarrage pour éviter le ragage sont des précautions essentielles. Un faible droit de port est perçu.

Par temps établi, il est préférable de mouiller dans la baie, à l'est du vieux môle, même si la zone est souvent sujette à une houle de fond. Les profondeurs remontent doucement et la tenue semble bonne.

Formalités

Le bureau du port est situé près du bassin du travel-lift, mais semble fermé la plupart du temps.





Gran Tarajal, en regardant vers le sud-est. Les deux pontons sont occupés par les petites embarcations locales. Les yachts peuvent, soit mouiller, soit se mettre - parfois - le long de la jetée.

Equipements/services

- Travel-lift : capacité 25 tonnes, flambant neuf - tellement neuf qu'il n'était pas même pas équipé de sangles - était en place fin 1998. Le bassin lui-même avait cependant besoin de travaux sérieux. En 2000, les choses n'ont pas évolué, le travel-lift attend toujours ses sangles et le bassin une réfection.
- Eau: sur les pontons et à un robinet au bureau du port.
- Douches : près du début de la jetée, mais habituellement fermées à clé.
- Electricité : sur les pontons.
- Carburant : avec des jerrycans à une station-service en ville.
- Banques : en ville.
- Magasins/approvisionnement: plusieurs supermarchés en ville. Le plus grand est sur la route principale derrière le port.
- Bars & cafés : dans le bâtiment à côté du bassin du travel-lift et d'autres en ville.
- Restaurants & hôtels: en ville.

Communications

- Bureau de poste & téléphone: en ville.
- Taxis: en ville.
- Bus: service irrégulier pour Rosario, etc.

MOUILLAGES SUR LA COTE SUD-EST DE FUERTEVENTURA

Carte

- Espagnole : 507 (1 : 55 000)

Généralités

Depuis Gran Tarajal, la côte part à l'ouest sur 10 M avant de s'incurver vers le sud-ouest au niveau de la Péninsule de Jandia, la partie la plus élevée de Fuerteventura avec le Pico de la Zara et ses 806 m.

La côte est spectaculaire et mérite le détour avec ses jolies plages de sable blanc et plusieurs mouillages abrités des vents dominants. Cependant, plus à l'ouest, le vent est accéléré et souffle du nord par-dessus l'isthme peu élevé qui mène à la péninsule.

On peut s'arrêter, de jour et par temps bien établi, dans les mouillages suivants: Ginijanmar (28°11'811 14°04'3W), petite baie avec des fonds de sable de 3 à 5 m et un restaurant sur le rivage - le débarquement sur la plage

très pentue peut s'avérer difficile ; Tarajalejo (28°11'311 14°07'1W), avec un quai rudimentaire tout au nord d'une plage de sable noir et quelques commerces dont des supermarchés, un bureau de poste, des téléphones, des restaurants et un hôtel; la Playa de la Lajita (28°10'711 14°09'1 W) avec aussi un restaurant sur la plage.

Depuis la Playa de Matas Blancas (28°10'311 14°12'1 W), la côte - dénommée la Playa de Sotavento, "la plage sous le vent"- s'incurve vers le sud-ouest et est formée de plages bordées de dunes de sable apporté d'Afrique par le vent jusqu'à la Punta de Morro Jable (parfois dénommée la Punta del Matorral). Les mouillages possibles sont la Punta de los Mollinos (28°09'811 14°13'3W), la Playa de Sotavento de Jandia (28°06'511 14°01'5'6W) et la Playa de Esquinzo (28°04'211 14°17'9W). Ces mouillages ne sont possibles que par temps bien établi et il est déconseillé d'y rester la nuit.

MORRO JABLE

28°02'8N - 14°21'6W

Cartes

- Espagnoles : 507 (1 : 55 000)
- Imray-lolaire : E2 (plan inséré)

Feux

- 27965 Morro Jable 28°02'711 14°19'9W

Fl(2)10s61m20M Tour ronde blanche 59 m

- 2797 Brise-lames 28°02'911 14°21'8W

Fl.G.5s7m4M Tour en métal verte tronquée 5 m

Môle nord-ouest 28°03'11 14°2V9W

Perche métallique avec optique jaune

Note : caractéristiques inconnues - n'est pas encore inclus dans les listes officielles de feux en juillet 2000.

- 27972 Quai intérieur nord 28°3'11 14°21'7W

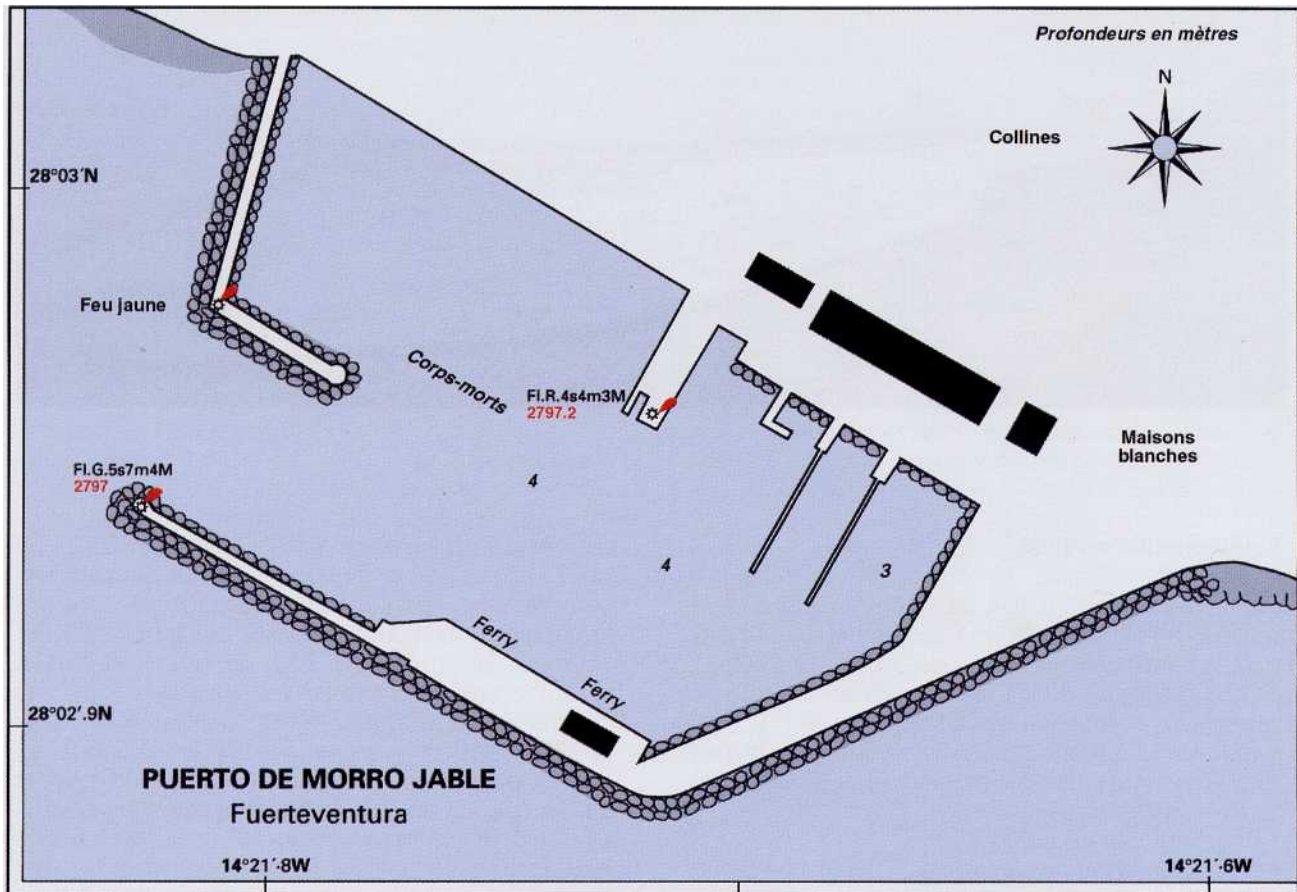
Fl.R.4s4m3M Tour métallique tronquée rouge 3 m

Radio du port

Autorités portuaire : VHF Canal 10 (09h00 - 14h00, heure locale, tous les jours).

Généralités

Morro et Jable signifient respectivement en espagnol promontoire et crosse. Un grand complexe touristique, La Cebada, s'est construit sur la pointe, à l'est et des routes et d'autres logements sont en construction. Le



vieux village de pêcheurs de Morro Jable, maintenant envahi par les maisons de vacances, se trouve dans l'autre baie à l'est, et est assez loin à pied pour s'y approvisionner. De fortes rafales peuvent parfois souffler sur le port - notamment lorsque les montagnes sont couvertes d'un manteau nuageux -, et déposent souvent une couche de poussière et de sable sur les bateaux.

La protection du port a été grandement améliorée par la récente construction d'un court môle coudé, au nord-ouest. Il est possible que le vieux môle nord - abritant le bassin du travel-lift - soit agrandi et qu'une marina soit construite entre ces deux môles, mais aucun signe de travaux n'est encore visible.

Approche et entrée

Depuis l'ouest, passez au moins à 3 M de la Punta Jandia pour éviter les hauts-fonds et les eaux agitées au sud-ouest de la pointe. Les logements de vacances sont bien remarquables sur le terrain en hauteur à l'est du port et, en approchant du port, le brise-lames se distinguera en dessous. Depuis l'est, la Punta de Morro Jable apparaît comme une grande plage de sable qui s'étale au nord-est, avec un grand phare blanc sur la pointe. En contournant la Punta de Morro Jable, le brise-lames est visible tout à l'ouest du complexe de vacances. L'entrée, entre le brise-lames et le nouveau môle nord-ouest, est franche.

Accostage

Des pontons partent depuis deux des trois courts môles au nord-est du port, le plus à l'est étant utilisé par les pêcheurs locaux. Le côté est des autres pontons à

l'ouest est réservé aux petits bateaux à moteur. Le côté ouest peut être utilisé par des bateaux plus grands, amarrés étrave ou cul à quai, avec pendilles au ponton. Cependant, la plupart de ces emplacements sont occupés en permanence. Les bateaux de passage peuvent aussi être autorisés à accoster le long du côté est du bassin du travel-lift, où il y a une petite grue.

Quelques grands bateaux de charter sont amarrés par l'arrière au môle près du bureau du port. Ne pas accoster le long du quai principal - en plus de son utilisation régulière par les car-ferries et les hydroglisseurs, il y a une saillie qui peut accrocher les pare battages ou les filières à marée montante.

Mouillage

Si l'on désire y rester pour la nuit, il est préférable de mouiller, mais la tenue est médiocre dans l'ensemble du bassin et une veille peut s'avérer nécessaire. Avant l'aube, de fortes rafales soufflent parfois depuis les collines du nord, et il est donc conseillé de s'assurer que l'ancre a bien croché. Des rafales, aussi soudaines que vicieuses - atteignant parfois force 10 (50 nœuds) - peuvent aussi souffler, à tout moment, sans signe avant-coureur. Il faut donc y être préparé avant d'entrer ou de quitter le port.

Le seul mouillage possible semble être entre le môle nord-ouest et le quai du bassin du travel-lift, en se tenant à l'écart des bouées de corps-morts (voir plan) et de la zone de manœuvre des ferries et des hydroglisseurs. Les fonds sont parsemés de câbles et de chaînes et la zone est trop étroite pour utiliser un orin car sa bouée pourrait être facilement prise par un autre bateau pour un corps-mort. De nombreux yachts ont dû



Le grand phare blanc qui marque la pointe basse et sablonneuse, à 1,5 M à l'ouest de Puerto de Morro Jable.

O Tom Hammon

avoir recours à un plongeur pour récupérer leur ancre avant d'appareiller.

Si vous avez besoin d'aller à terre pour faire des courses et si le temps est bien établi, il serait peut-être plus pratique de mouiller plus à l'est, au large du village de Morro Jable. Les fonds sont de bonne tenue mais la houle peut être un problème.

Formalités

Un nouveau bureau du port, ouvert de 9h à 14h tous les jours, a été construit au fond du bassin. Les tarifs sont peu élevés.



Puerto de Morro Jable, vu depuis le nord-ouest. Un ferry inter îles est amarré le long de la jetée. Le port de plaisance est sur la gauche.

Equipements/services

- *Chantier naval*: très peu équipé.
- *Travel-lift*: capacité 30 tonnes. Emplacements à terre suffisants mais peu de biers ou d'étais-voir la Cofradia de Pescadores.
- *Eau*: sur le quai du bassin du travel-lift et sur les pontons.
- *Electricité*: sur les pontons.
- *Carburant*: avec des jerrycans à une station-service en ville.
- *Banques*: à Morro Jable.
- *Magasins/approvisionnement*: approvisionnement de base à Morro Jable.
- *Cafés & restaurants*: bon choix, dont deux sur le port.
- *Services médicaux*: centre médical en ville.

Communications

- *Bureau de poste*: à Morro Jable.
- *Téléphones*: au terminal du ferry.
- *Location de voitures*: à Morro Jable.
- *Taxis*: sur le quai à l'arrivée des ferries, sinon en ville.
- *Bus*: liaisons irrégulières avec Rosario, etc.
- *Ferries*: car ferries et hydroglisseurs pour Gran Canaria et Tenerife.

PUERTITO DE LA LUZ, PUNTA JANDIA

28°04'N - 14°30'W

Carte

- Espagnole: 507 (1 : 55 000)

Feux

- 2790 Punta Jandia 28°03'9N 14°30'4W

Fl.4s32m22M 276° - vis - 190°

Tour noire en maçonnerie sur bâtiment érigé sur une avancée basse 19 m

Généralités

Punta Jandia est une avancée rocheuse volcanique, longue et étroite. Des eaux peu profondes s'étendent jusqu'à quelque 3 M dans son sud sud-ouest. Il faut donc donner un large tour aux remous ou tourbillons qui lui sont associés. A l'est de la pointe, une large baie peu profonde devant un petit village (repérez son unique éolienne) peut être un mouillage utile par temps calme, lors d'une arrivée tardive par l'ouest ou pour un départ prévu tôt le matin. Cependant, il est impraticable par vent fort, de quelque direction que ce soit, car une forte houle court alors autour de l'île.

De nuit, une route au 310°, vers un point situé sur l'avancée rocheuse à 0,5 M au nord-est du feu, mène, en surveillant le sondeur, à un mouillage par 12 m d'eau sur fond de sable, en relevant le phare dans le 270° et les lumières du village plein nord. Même par vent faible, le mouillage peut être rouleur, mais la tenue est excellente. De jour, on peut réduire cette gêne en s'approchant du village pour mouiller dans 4 à 5 mètres d'eau. En approchant du rivage, les fonds sont plus rocaillieux mais l'eau est assez claire pour trouver une zone de sable où mouiller. Il y a deux petits bars/restaurants dans le village, mais c'est à peu près tout.

3 • Gran Canaria

Entre 27°44'N - 28°11'N et 15°22'W - 15°50'W

Introduction

Avec une superficie de 1 500 km², Grande Canarie est la troisième île de l'archipel par la taille. Sa population est approximativement de 700 000 habitants, dont plus de la moitié vit dans la capitale, Las Palmas. L'adjectif « Grande » a été ajouté en l'honneur des Guanches qui défendirent vaillamment leur île. Circulaires, formant des cônes presque parfaits, les montagnes culminent avec le pic d'El Pozo de las Nieves (le puits des neiges) à 1 932 m, près du centre de l'île.

Grande Canarie a souvent été comparée à un continent en miniature à cause de la grande variété de ses paysages, les plus caractéristiques étant les *barrancos* abrupts (lits de rivières asséchées). Le nord

de l'île est vert et cultivé, mais le sud, chaud et sec, ne convient qu'aux cactus, aux chèvres et aux adorateurs du soleil

A l'extrême nord-est, la péninsule basse de La Isleta abrite Puerto de la Luz, le port de commerce le plus actif des Canaries et sa florissante marina.

Pour téléphoner, il faut ajouter au code téléphonique international espagnol 349, le code local de Grande Canarie : 28.

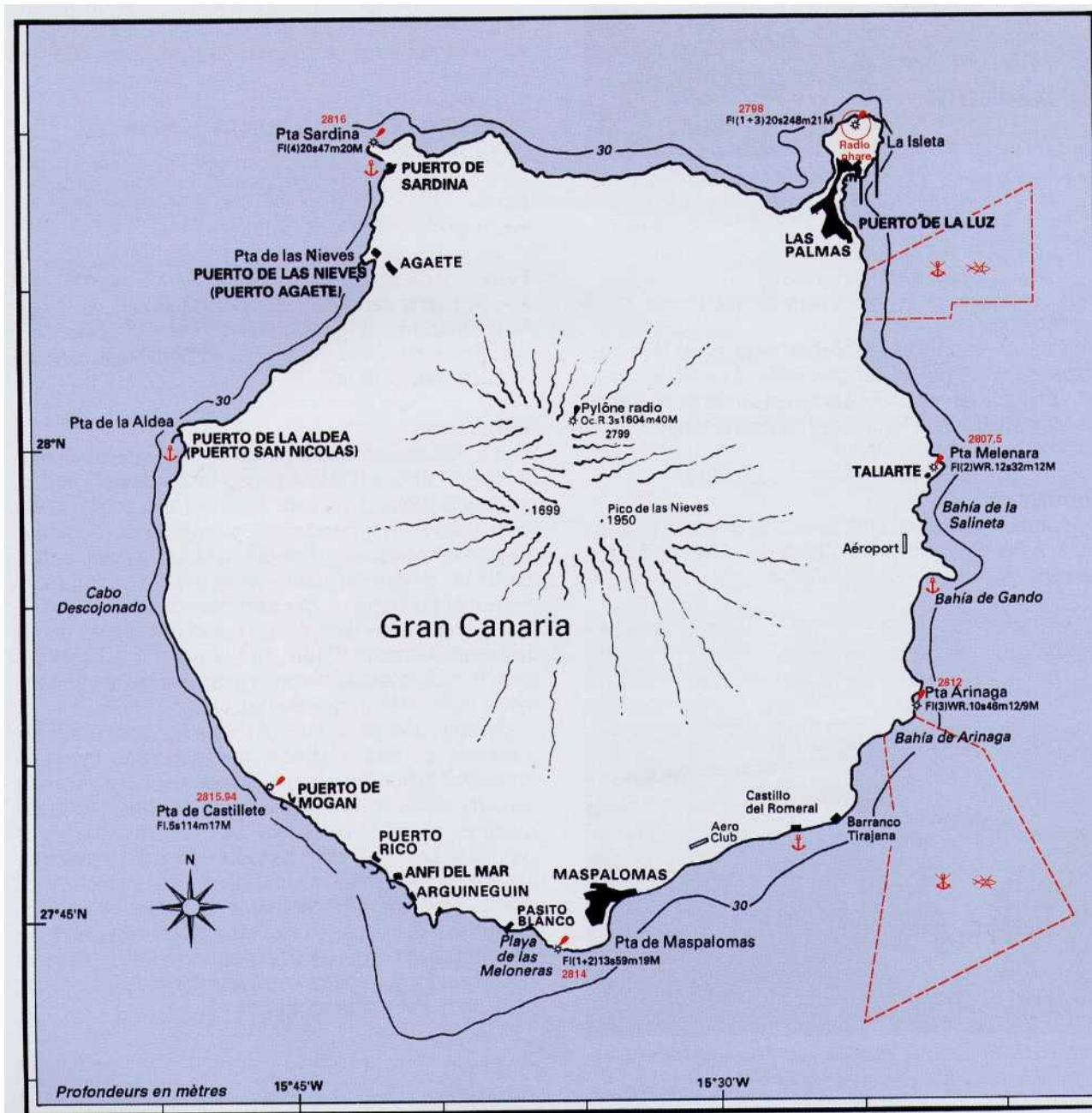
Navigation

Déclinaison magnétique

7°26'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

En général insignifiants - voir Marées et courants de marée, page 135. De plus amples détails sont donnés dans les informations concernant Puerto de la Luz.



Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et lies Canaries (1 : 1 000 000), 6083 Du Cap Juby au Cap Blanc (1 : 845 000), 7564 De Grande Canarie à Fuerteventura (1 : 175 000), 6214 Grande Canarie (1 : 109 000)
- Amirauté britannique : 1869 et 1870 (1 : 300 000)
- Espagnoles : 50B, 51 B (1 : 175 000), 210 (1 : 100 000)
- Américaines : 51260 (1 : 300 000)
- Imray-Iolaire : E2 (1 : 598 000)

Feux

- 2798 La Isleta 28°01'05"N 15°25'1"W

Fl(1+3)20s248m21M

Tour conique gris foncé avec fanal blanc 10 m

Note: se voit fixe entre les éclats dans un rayon de 6 M

- 2799 Radio Atlantico 28°01'1"N 15°35'2"W

Aero Oc.R.3sl604m40M Pylône radio 55 m

- 2807.5 Punta Melenara 27°59'5"N 15°22'W

Fl(2)WR.12s32m12M

270° - W - 152° - R - 270° Tour ronde blanche 17 m

Note : quatre bouées jaune Fl.Y3M, 600 m au sud-est, marquent six casiers à poissons

- 2812 Punta Arinaga 27°51'8"N 15°23'1"W

Fl(3)WR.10s46m12/9M

212°-W-012°-R-052°-W-172°-R-212°

Tour ronde blanche avec bandes rouges 13 m

Note: huit feux Oc.R.5s marquent un obstacle à 0,6 M au nord-ouest

- 2814 Punta de Maspalomas

(Punta Morro Colchas) 27°44'1"N 15°35'9"W

Fl(10+2)13s59m19M 251.5° - vis - 093°

Tour conique grise avec fanal blanc 56 m

- 2815.94 Punta del Castillete 27°49'2"N 15°46'1"W

Fl.5s114m17M

Tour carrée jaune avec escalier et balcon 20 m

- 2816 Punta Sardina 28°09'9"N 15°42'5"W

Fl(4)20s47m20M

Tour ronde blanche avec bandes rouges 23 m

Stations radio côtières

- Las Palmas (CCR) : 24h/24 (26°45'N 15°36'W)

- Émission : 1689, 2182, 2820 kHz BLU

- Réception : 2114, 2045, 2048, 2182, 3290 kHz BLU

- Liste de trafic : 1689 kHz BLU, toutes les heures impaires +50

- Bulletins météorologiques : 1689 kHz BLU à 09h03, 18h03 (avis de coup de vent, situation et prévisions en espagnol pour les zones 7, 13-14) (voir page 7)

- Avis aux navigateurs : 1689 kHz BLU dès réception et à 08h03, 20h03 (en espagnol et anglais pour les Canaries). Des avis urgents peuvent également être émis à 00h03, 04h03, 12h03, 16h03

VHF : canal 16, 26, 84* (27°58'N 15°33'W, commandée à distance depuis Tenerife), avec appel sélectif digital

- Liste de trafic : appel sur Canal 16 dès réception. Répété toutes les 2 heures sur tout le réseau VHF des Canaries

- Avis aux navigateurs : canal 26 dès réception et à 09h03, 16h03 (en espagnol pour les zones côtières de Grande Canarie, Fuerteventura et Lanzarote)

* Réserve aux liaisons automatiques

- Las Palmas (MRCCI) : 24h/24 (28°09'N 15°25'W)

(Cette station n'accepte pas les communications publiques autres que les messages de détresse ou de sécurité)



Les terrasses cultivées et les falaises spectaculaires sur la côte nord-ouest de Gran Canaria contrastent fortement avec les zones touristiques surdéveloppées et sans relief de Playa de las Meloneras et Playa de Inglés sur la côte sud de l'île.

- Émission : 2182 kHz BLU

- Réception : 2182 kHz BLU

- VHF : canal 10, 16

- Avis aux navigateurs : canal 10 dès réception et

lorsque la situation l'exige (en espagnol et en anglais)

- Bulletins météorologiques : canal 26 à 08h40, 20h40 (prévisions à 24 heures pour les zones côtières)

Navtex

Les Canaries sont dans la zone NAVAREA 11. Toutes les transmissions sont en espagnol et en anglais sur la fréquence standard Navtex 518 kHz. Las Palmas émet des avis aux navigateurs pour les eaux côtières des Canaries toutes les 4 heures à partir de 01 h20, et des bulletins météorologiques pour la même zone 09h20, 13h20 et 17h20. Lettre d'identification « L ».

Approche et navigation

Il n'y a pas de danger particulier sauf en cas d'approche de nuit par l'est, lorsqu'une partie du secteur blanc du feu²⁸¹⁴ de Maspalomas est masquée par la terre. En arrivant de cette direction, le feu ne doit pas se relever à moins de 120°. Il est conseillé de rester à 3 M de la côte, au-delà de la ligne des 20 m, afin d'éviter les hauts-fonds qui débordent la pointe. Plus haut sur la côte est, à proximité de Punta Melenara et de Punta de Gando, des hauts-fonds s'étendent jusqu'à 0,5 M au large.

Les vents soufflent de nord-est pendant la majeure partie de l'année, avec une zone de déventement au sud due aux montagnes élevées. Dans cette zone entre Punta de Maspalomas et Puerto de Morgan, il y a souvent une ceinture de vents thermiques soufflant vers l'ouest jusqu'à 4 M de la côte, entourée de faibles brises de sud. Cependant, il est impossible de prévoir les changements de direction des vents qui peuvent s'inverser au cours de la journée.

Attention aux zones d'accélération des vents le long d'une grande partie de la côte - voir page 134. La zone autour de Punta Aringa au sud-est est particulièrement dangereuse, où les vents sont canalisés par une vallée et où des minis trombes d'eau ont été signalées. Les zones d'accélération le long des côtes sud-ouest et nord-ouest de l'île peuvent aussi s'avérer dangereuses, et de forts rabattants peuvent descendre des hautes terres entre Puerto Rico et Puerto Sardina. Soyez prêt à prendre un ris dès les premiers moutons et faites-le systématiquement en approchant de nuit une zone d'accélération, même si la force des vents décroît souvent la nuit.

Ports et mouillages

PUERTO DE LA LUZ/LAS PALMAS DE GRANDE CANARIE
28°07'6N - 15°25'5W

Marées

Le port de référence principal pour les Canaries est Casablanca. Puerto de la Luz est un port de référence secondaire. La basse mer moyenne de vive-eau est à environ 0,40 m au-dessus du zéro des cartes.

Correction avec Casablanca : - 1 h

- *Marnage moyen de vive-eau*: 2,10 m

- *Marnage moyen de morte-eau*: 1 m

Cartes

• SHOM : 7560 Bahia de Las Palmas - Puerto de La Luz (1 : 12 500)

• Amiralauté britannique : 1856 (1 : 75 000 et 1 : 12 000)

• Espagnoles : 508, 511 (1 : 50 000), 5080 (1 : 12 500), 5081 (1 : 5 000)

• Américaines : 51344 (1 : 30 000 et 1 : 10 000)

• Imray-lolaire : E2 (1 : 22 100)

Feux

• 2798 La Isleta 28°10'5N 15°25'1 W
Fl(10+3)20s248m21M

Tour conique gris foncé avec fanal blanc 10 m

Note: se voit fixe entre les éclats dans un rayon de 6 M

• 2799.2 Roque del Palo 28°09'9N 15°23'9W

Q(3)10s11m8M voyant sur perche 'V', base en béton 6 m

• 2799.6 Digue Reina Sofia, coude intérieur

28°08'N 15°24'4W Q(2)G.6s7m4M

335.5° - vis - 181.5° Tour ronde verte 4 m

• 2799.65 Digue Reina Sofia, coude extérieur

28°07'8N 15°24'2W Q(3)5s12m8M

150° - vis - 360° Perche cardinale est 1 m

Note: il y a au moins trois autres feux le long des 2,1 M de la Digue Reina Sofia

• 2799.68 Digue Reina Sofia, extrémité

28°07'5N 15°24'2W Fl.G.5s20m10M

Tour charpente 8 m Feu de secours 5 M

• 2800 Digue de León y Castillo, extrémité

28°07'7N 15°25'1 W Fl(3)G. 12s19m7M

291° - vis - 182° Tour en pierre octogonale grise avec bandes blanches 9 m

• 2800.2 Digue de León y Castillo, éperon

28°08'N 15°24'7W Fl.R.4s9m4M

Tour ronde rouge 5 m

• Bouée provisoire 28°07'5N 15°25'W

Q.R.1s3M bouée bâbord (mouillée pendant les travaux sur le petit môle au sud-est du brise-lames de la marina)

• 2802.35 Môle nord de la marina, extrémité

28°07'7N 15°25'4W

Fl(2+1)R.15s3m3M Perche rouge avec bande verte 6 m

Note : le feu voisin Fl.G.6s5m3M a été détruit par les tempêtes de décembre 1999 et n'a pas été remplacé

• Bouée cylindrique verte 28°07'7N 15°25'4W

Fl.G.6s2M

• 2802.36 Môle nord de la marina, angle

28°07'7N 15°25'4W Fl(3)10s4m3M perche cardinale

est avec voyant 4 m

240° - vis - 140°

• 2802.37 Môle est de la marina, extrémité de l'avancée

28°07'7N 15°25'4W

Fl.R.3s7m3M Pylône rouge 5 m

• 2802.3 Môle est de la marina, angle

28°07'7N 15°25'5W

Fl(2)R.8s6m3M Colonne rouge 5 m 080° - vis - 060°

• Bouée charpente rouge 28°07'7N 15°25'5W

Q.R.2M

• Bouée charpente rouge 28°07'8N 15°25'4W

Fl.R.4s2M Bouée charpente rouge

• 2802 Muelle del Arsenal, angle sud-est

28°08'1 N 15°25'5W F.R.5m1M

Tour métallique noire à charpente 3 m

Il y a de nombreux autres feux dans le Puerto Exterior et le Puerto Interior

Radio du port

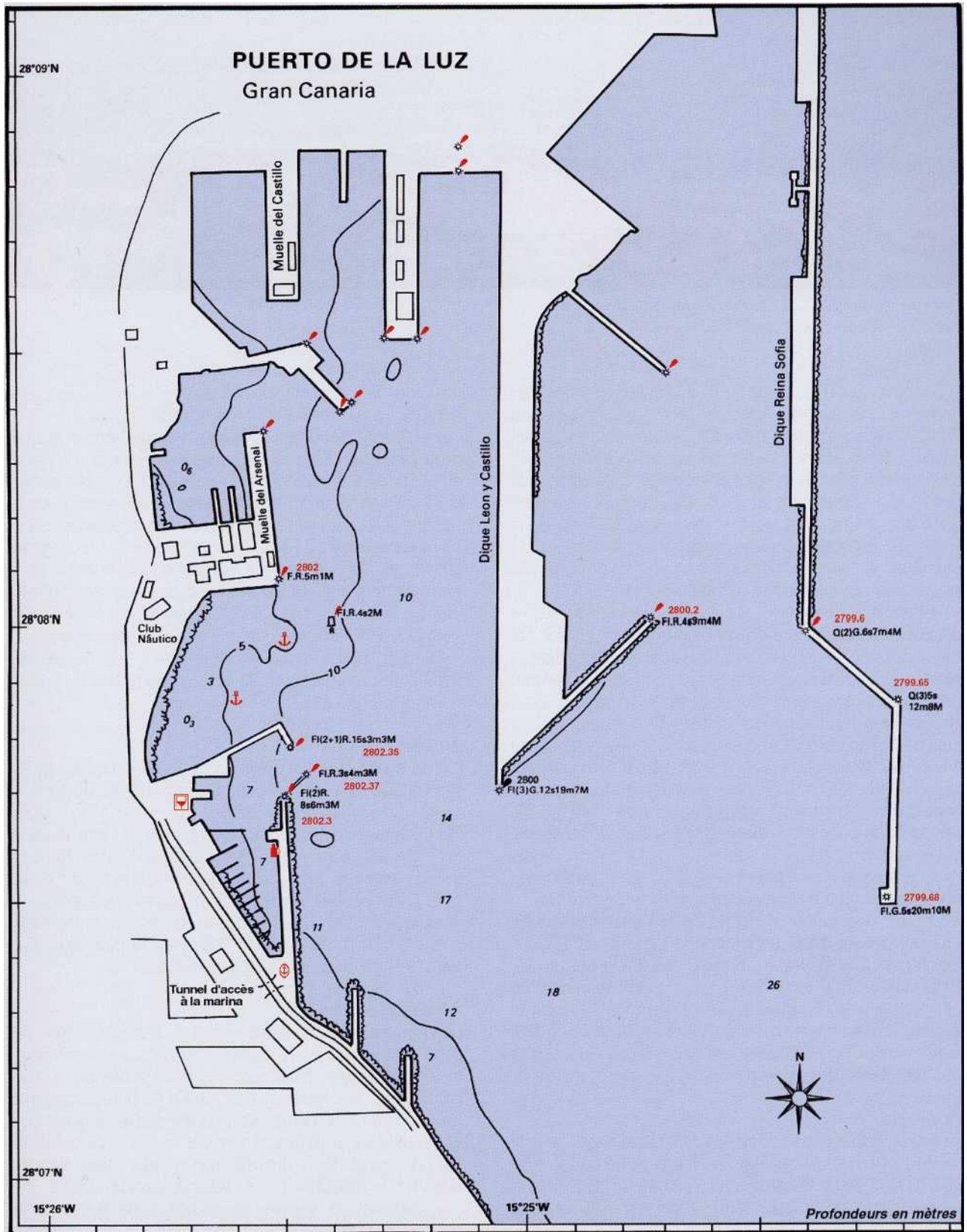
- Autorité portuaire : Las Palmas Port Control VHF Canal 10, 12, 16 (24h/24).

- Remorqueurs : VHF Canal 14.

- Pilotes : *Practicos Las Palmas* VHF Canal 12, 14, 16.

- Marina : VHF Canal 9, 16 (8h-14h, heure locale, du lundi au samedi, ne fonctionne pas le dimanche).





Généralités

Puerto de la Luz, le plus grand port de commerce des Canaries, a longtemps eu la réputation d'un port sale et pollué par le mazout où il valait mieux aller par la route. Au cours de ces dernières années, la situation a pourtant changé et il attire de plus en plus de monde.

C'est peut-être dû au choix de Puerto de la Luz comme départ de l'Atlantic Rally for Cruisers (ARC), qui a permis une prise de conscience de l'intérêt d'accueillir des bateaux de plaisance.



Puerto de la Luz, le port de Las Palmas de Gran Canaria, vu depuis les collines au sud-ouest.

O Tom Hammon

L'achèvement des travaux de la Digue Reina Sofia en particulier, a permis de déplacer vers l'est les équipements pétroliers de la Digue de León y Castillo, cause essentielle de cette pollution. La plupart des rapports récents témoignent que les problèmes de pollution appartiennent largement au passé. Cependant les eaux d'égout peuvent encore être un problème après de fortes pluies - évitez dans la mesure du possible le ponton 10 qui est au débouché de l'évacuation du bloc de douches.

Le second inconvénient majeur de Puerto de la Luz - qui a malheureusement entraîné la mort d'un plaisancier il y a quelques années - est le ressac créé par les ferries rapides et les hydroglisseurs. Ils passent près de l'entrée de la marina en direction de leur terminal sans trop se soucier des limitations de vitesse. On espère que le nouveau môle nord de la marina (voir Entrée ci-dessous) permettra de résoudre une grande partie du problème, mais même ainsi il sera probablement toujours nécessaire de barder le bateau de gros pare battages. Il a été question pendant plusieurs années de construire une deuxième marina au sud-est de l'actuelle, mais l'agrandissement de celle-ci de 830 à 1250 places rend peu probable une nouvelle construction à court terme.

En ville, les points d'intérêts sont, entre autres, la maison et le musée de Christophe Colomb au 1, Calle Colon, ☎ 312386, et le musée des Canaries au 25, Calle Doctor Chill, ☎ 315600. On a une belle vue sur le port et sur la ville depuis la falaise à-pic située derrière le quartier justement nommé *Ciudad Jardin* (ville jardin), mais certains endroits de la colline sont un peu louches et il est peut-être préférable de ne pas s'y rendre seul.

Approche

La Isleta est une péninsule de 3 km de large dont la moitié nord est occupée par une haute butte conique de 230 m aux flancs escarpés, la moitié sud descendant vers Puerto de la Luz et l'isthme bas qui relie la péninsule à l'île. Puerto de la Luz, Ciudad Jardin et Las Palmas apparaissent du large comme une ligne continue de buildings, Las Palmas s'élevant au sud sur les pentes de la Cordillera de San Francisco.

- *En arrivant du nord*: rester à 1 M de La Isleta afin d'éviter le Roque del Palo ainsi que les différentes épaves ou carcasses qui jonchent les abords du brise-lames extérieur ou Digue Reina Sofia. Faites cap sur un point débordant bien l'extrémité du brise-lames (feu"") car le port est très

actif et le trafic important, avant de virer au nord-ouest vers le feu"" à l'extrémité du môle nord de la marina.

- *En arrivant du sud*: la cathédrale marque l'extrémité sud de la ville de Las Palmas proprement dite et le port s'étend au pied de La Isleta. Il y a cinq bouées charpentes jaunes ainsi qu'une bouée sphérique jaune (le nombre varie parfois) au sud de la cathédrale. Elles marquent une zone s'étendant jusqu'à 2 M au large dans laquelle mouillage et chalutage sont interdits, mais que les voiliers sont normalement autorisés à traverser. En vous rapprochant, identifiez les deux brise-lames extérieurs et dirigez-vous vers le feuUZ"Z3' à l'extrémité du môle nord de la marina.

Le port est sûr quelles que soient les conditions météo, et l'entrée ne présente aucune difficulté de jour comme de nuit.

Entrée

L'entrée de la marina a été de nouveau modifiée après les dégâts provoqués par la tempête de décembre 1998, avec la prolongation du môle nord dont l'extrémité est maintenant exactement à l'est de celle du môle est. L'entrée est ainsi large d'environ 75 m et est ouverte au sud. Cependant l'extrémité du môle nord paraît encore très vulnérable aux tempêtes d'hiver, et en décembre 1999 les deux feux de ses extrémités ont été détruits. En juillet 2000, seul le plus extérieur 2802.37 des deux avait été remplacé.

Accostage

Les nouveaux arrivants accostent en général au quai de carburant Texaco sur le môle est, jusqu'à se voir attribuer un emplacement. Mais, comme il n'y a pas de bureau sur ce quai, le skipper doit se rendre au bureau principal tout au sud de la marina. Vous pouvez aussi essayer par VHF, sur le canal 16 (prêt à dégager sur un autre canal) ou sur le canal 9. L'arrivée en dehors des heures d'ouverture (08h00 - 14h00) peut être un problème.

Auparavant, la plupart des bateaux de passage se mettaient à l'un des deux pontons juste au sud du chantier naval, mais, il semble que dans un avenir proche, ils devront se mettre à l'intérieur du nouveau môle nord. Il y avait initialement un unique ponton parallèle au môle le long duquel s'amarrèrent les bateaux, mais il a été détruit par la mer au cours des tempêtes de début 1999. A plus long terme, plusieurs pontons seront installés à partir du môle, orientés au sud-est, ce qui permettra l'augmentation de la capacité d'accueil indiquée plus haut.



L'entrée du port de plaisance de Puerto de la Luz en mars 1998. Un môle a été construit plus tard dans l'année et sérieusement endommagé par les tempêtes du Nouvel An 1999 alors qu'il était presque achevé.

Les grands voiliers s'amarrent en général par l'arrière au mur extérieur, juste au sud du quai de carburant mais la manœuvre peut être difficile car les vents dominants soufflent parallèlement au quai et donc par le travers des voiliers. Ces emplacements comportent des bouées avec leurs amarres. Les catways au sud de la marina sont réservés aux bateaux locaux. Attention aux vieilles amarres laissées sur certaines bouées qui pourraient se prendre dans l'hélice.

Comme dans tous les ports des Canaries, les emplacements sont très recherchés entre octobre et décembre. En particulier, les voiliers participant à l'ARC, dont le départ a lieu le dernier dimanche de novembre, bénéficient d'emplacements prioritaires. Les autres bateaux doivent souvent rester au mouillage en attendant qu'une place se libère. Il faut espérer que les emplacements supplémentaires prévus pourront résoudre le problème.

Mouillage

Le mouillage, pour lequel un droit peu élevé est réclamé, est autorisé au nord de la marina (voir plan). La tenue semble bonne mais un crin est conseillé. Le nouveau môle nord offre une bonne protection pour ceux qui mouillent bien à l'intérieur. La double rangée de bouées de corps-morts toujours indiquée sur les cartes de l'Amirauté britannique début 1998 n'existe plus.

Formalités

Le bureau de la marina V 300464, 300480, Fax 300466, e-mail : porlpa@@ext.step.es, site [web http://www.step.es/puerto-lp](http://www.step.es/puerto-lp), qui s'occupe aussi des douanes et autres formalités, est tout au sud du bassin près de la route qui mène, par un tunnel, à l'extérieur du port. Les papiers du bateau et les passeports de l'équipage seront conservés jusqu'au départ. Ouvert de 08h00 à 14h00 du lundi au samedi, fermé le dimanche.

Equipements/services

- Chantier naval : un chantier naval sérieux au nord-ouest du port, où peuvent être effectuées les grosses réparations sur bois ou polyester. Ce n'est pas une zone d'hivernage à terre pour une longue période.
- Travel-lift : de 60 tonnes.
- Mécaniciens : demandez au bureau de la marina. Blandy Brothers SA sont représentants Perkins. Les concessionnaires pour moteurs hors-bord sont Johnson - Internautica ☎ 246590 ; Yamaha - Ines Chemida 69 'Zr 466868; Evinrude - Fernando Ruiz Tr 293696, Calle Arco 54; Mercury - Nautica Falcon 243712, Fax : 245243, General Mas de Gaminde 35; Suzuki - Bazar Victorias, 'Zr 230888, Fax : 244495, Presidente Alvear 5. Clive Canham V 436015 s'occupe des problèmes de réfrigération.
- Electronique : Tesa Nautica SA 'Zr 223544, Fax 273005, au Albarada 53 sur l'isthme menant à La Isleta, propose des marques connues telles que Apelco, Autohelm, Garmiun, Icom, Siemens ou VTronix.
- Voileries : Charles Linton de Velas Linton ☎/Fax 291934, Olivier Youf de O'Sails ☎/Fax : 261553, et Velas Benoit Claveau Ir 280939.
- Shipchandlers : plusieurs, demandez au bureau de la marina.
- Cartes : Blanco Montejo Metalock SA, 'Ir 249140, Fax : 249241, sont représentants pour les cartes de l'Amirauté JL Gandara y Cia SA, ☎ 466675/465366, Fax: 463368, sur l'Esplanada Dársena del Castillo et La Casa del Mapa, V/Fax : 370847, sont représentants officiels du Service Hydrographique Espagnol.
- Radeaux de survie : peuvent être vérifiés chez Ocean Products Española, ☎ 270962/272716, sur le Muelle de Rivera près du début de la Dique del León y Castillo.
- Eau : à tous les emplacements, avec parfois un goût déplaisant.
- Douches : construites à l'intérieur du mur, près du

bureau du port et en face du ponton 10, avec un système d'accès par carte. Les toilettes publiques, à l'est du bureau du port, ne sont pas très agréables.

- Laveries : entre autres, au coin de la Calle de Sagasta et de la Calle Isla Hierro.
- Electricité : 220 V à tous les emplacements avec du 380V pour les grands voiliers, au sud du quai de carburant.
- Carburant: de toutes sortes, des huiles, [etc. a u](#) quai de carburant Texaco.
- Bouteilles de gaz : échanges ou remplissage via le quai de carburant. Les remplissages, qui sont effectués à l'usine Disa, au sud de Las Palmas, peuvent prendre plusieurs jours.
- Club Náutico : le Real Club Náutico est situé au nord de la marina. Une preuve d'affiliation à un yacht club reconnu sera probablement demandée. Le Club Marítimo, près du chantier naval, a un restaurant agréable au bord de l'eau ouvert aux non-membres.
- Banques : en grand nombre dans toute la ville.
- Magasins/approvisionnement : plusieurs grands supermarchés dont El Corte Ingles, Cruz Mayor, Supersol et Hiperdino. Le petit magasin du quai de carburant a du pain, du lait, du vin, etc.
- Marché : sur la Calle Albareda, près du port de commerce, avec un marché aux poissons derrière. Il y a aussi un excellent marché dans la vieille ville.
- Cafés, restaurants & hôtels: très grand choix, certains à la marina même.
- Services médicaux: un poste de premiers secours à la marina, un hôpital près du bassin des yachts ainsi qu'un centre de santé pour étrangers où il est possible de se faire vacciner.

Communications

- Bureau de poste : en ville.
- Adresse pour le courrier : Oficina del Puerto, Muelle Deportivo, E-35004 Las Palmas de Gran Canaria, Islas Canarias, Espagne.
- Téléphone : sur le quai de carburant et près du bureau du port, et en ville. Cartes téléphoniques à acheter au quai accueil/carburant.
- Fax: au bureau de la marina, Fax: 300466-seulement pour recevoir des fax. On peut en envoyer au bureau Texaco ou en ville.
- Location de voitures & taxis: disponibles sans problème.
- Bus : lignes desservant toute l'île.
- Ferries : un hydroglisseur pour la liaison vers Morro Jable (Fuerteventura) et Santa Cruz de Tenerife, en plus d'un car-ferry inter-îles. Il y a également une ligne passagers le long de la côte vers Puerto de Mogán.
- Transports aériens : aéroport à 19 km au sud de Las Palmas, avec des vols inter-îles et vers l'Europe.

TALIARTE

27°59'4N - 15°22'2W

Cartes

- Amirauté britannique : 1856 (1 : 75 000)
- Espagnoles : 508 (1 : 50 000 et 1 : 15 000), 511, 50,9 (1 : 50 000)

Feux

- **2807.5 Punta Melenara 27°59'5N 15°22'W**

FI(2)WR.12s32m12M

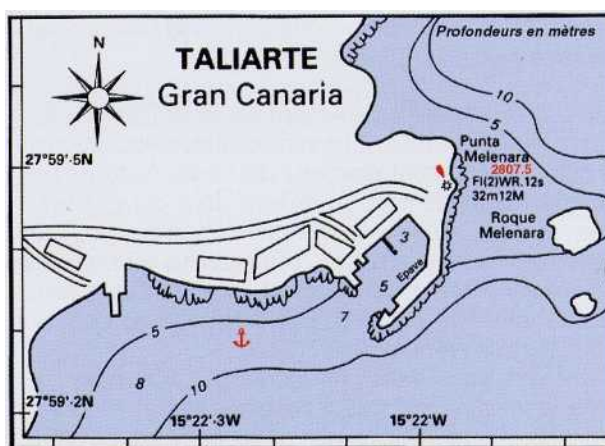
270° - W - 152° - R - 270° Tour ronde blanche 17 m

Note : quatre bouées jaune FI.Y3M, à 600 m au sud-est, marquent six casiers à poissons.

Généralités

Comme de nombreux autres brise-lames de l'archipel, celui de Taliarte, juste au sud de la Punta Melenara, est surmonté d'un haut mur de béton qui offre une bonne protection. Un petit môle part du rivage en face et l'entrée est orientée au sud-ouest vers Punta de la Salineta. Bien que dominée par le puissant phare ^{2807.5} de la Punta Melenara, l'entrée du port elle-même n'est pas éclairée. Malgré sa station de recherche en biologie marine, Taliarte reste essentiellement un port de pêche occupé par de petites embarcations au mouillage. Il y a aussi trois petits pontons pour les bateaux locaux.

Le port est géré par la coopérative de pêche, et il n'y a aucun équipement prévu pour les visiteurs, même si le chantier s'enorgueillit de posséder un travel-lift de 20 tonnes. Il devrait être possible d'accoster le long du brise-lames (en évitant l'épave située au début - voir



Le port de Taliarte et Punta de Gando vus depuis le nord. On voit les casiers à poissons mentionnés dans le texte au-delà du petit môle nord-ouest.

plan) ou bien de mouiller juste à l'extérieur du port, par 7 à 10 mètres de fond.

Attention au Roque Melenara à environ 0,25 M au large de la pointe. Il est préférable d'effectuer l'approche par le sud-est. Il y a six casiers à poissons flottants, marqués par quatre bouées éclairées, approximativement à 500 m au sud de l'entrée du port.

LA SALINETA
27°58'51N - 15°22'7W

Cartes

- Amiralauté britannique : 1856 (1 : 75 000 et 1 : 15 000)
- Espagnoles : 508 (1 : 50 000 et 1 : 15 000), 511, 509 (1 : 50 000)

Feux

- 2808 Extrémité du môle 27°58'5N 15°22'6W
Oc.G.4s15m3M Perche à l'angle d'un bâtiment 13 m
Note : deux feux directionnels mènent à l'intérieur du port.

Généralités

Port de commerce desservant le complexe industriel situé sur le promontoire - inadapté aux bateaux de plaisance.

BAHIA DE GANDO
27°55'9N - 15°22'3W

Cartes

- Amiralauté britannique : 1856 (1 : 25 000)
- Espagnoles : 508 (1 : 50 000 et 1 : 20 000), 509 (1 : 50 000)

Feux

- 2810.5 Peninsula de Gando 27°56'N 15°22'W
Oc.R.5s 225° - vis - 260°

Généralités

Cet abri, bien protégé des vents dominants malgré les fortes rafales qui peuvent souffler autour de la pointe, était intéressant par le passé, mais il est devenu zone militaire dans laquelle tout mouillage est interdit. Elle est appelée à se renforcer avec la présence d'une police militaire fortement armée. Il y a aussi au moins un pipe-line au nord de la baie dont l'extrémité est marquée par une bouée non éclairée.

En passant au large de la pointe, attention de bien éviter le Baja de Gando, qui se trouve à 0,5 M de la côte, avec 0,20 m d'eau.

BAHIA DE ARINAGA
27°51'2N - 15°23'8W

Cartes

- Espagnoles : 508, 509 (1 : 50 000)

Feux

- 2812 Punta Arinaga 27°51'8N 15°23'1W
FI(3)WR.10s46m12/9M
212°-W-012°-R-052°-W-172°-R-212°
Tour ronde blanche avec bandes rouges 13 m
Note: huit feux Oc.R.5s marquent un obstacle à 0,6 M au nord-ouest.

Généralités

En réalité, le mouillage comme la pêche sont interdits dans la zone sud de la Punta Arinaga. Il semble cependant possible d'ancrer par 4 à 5 mètres de fond près du petit môle, au sud ou à l'ouest, sans que personne y trouve à redire. Il y a des restaurants et des boutiques à terre.

BARRANCO TIRAJANA (PUNTA TENEFÉ)
27°47'9N - 15°26'2W

Feux

- 2812.5 Brise-lames 27°47'9N 15°26'2W
FI(6)+LFI.15s7m5M Perche noire avec sommet jaune 4 m
Note : quatre feux FI et quatre feux F.R marquent des cheminées à 560 m au nord.

Généralités

Port de commerce au service de la centrale électrique proche - inadapté aux bateaux de plaisance.

CASTILLO DEL ROMERAL
27°47'7N - 15°27'7W

Feux

- Brise-lames 27°47'7N 15°27'7W
Feu vert (caractéristiques non indiquées)
Colonne blanche

Généralités

Rustique, même selon les standards canariens, l'unique brise-lames recourbé de Castillo del Romeral, à quelque 1,5 M à l'ouest de Punta Tenefé, abrite quelques petites embarcations de pêche et protège un quai de déchargement des vents dominants de nord-est. Il est possible d'y mouiller pour trouver un relatif abri, mais les profondeurs et la qualité de la tenue ne sont pas connues. Il y a peu d'équipements à terre, si ce n'est un ou deux cafés et quelques boutiques. Des travaux d'amélioration du port sont envisagés.

PLAYA DE LAS MELONERAS
27°44'1 N - 15°36'8W

Cartes

- Espagnoles : 509, 510 (1 : 50 000)

Feux

- 2814 Punta de Maspalomas
(Punta Morro Colchas) 27°44'1N 15°35'9W
I(10+2)13s 59m1 9M 251.5° - vis - 093°
Tour conique grise avec fanal blanc 56 m

Généralités

Plage de sable, à moins de 1 M au sud-est de Puerto de Pasito Blanco, protégée à l'est par la Punta de Maspalomas, la Playa de las Meloneras permet un mouillage de jour par 5 m d'eau sur fond de sable - attention aux rochers débordants au large de la plage. De manière étonnante, cette plage semble habituellement échapper au plus fort de la houle quoiqu'il puisse être parfois sportif d'y débarquer. L'alternative consiste à laisser le bateau à Puerto de Pasito Blanco et à venir en annexe.

PUERTO DE PASITO BLANCO

27°44'8N - 15°37'3W

Cartes

e Espagnoles : 509, 510 (1 : 50 000)

Feux

e 2814 Punta de Maspalomas

(Punta Morro Colchas) 27°44'1 N 15°35'9W

↑ 10 +2)13s 59m1 9M 251.5° - vis - 0930

Tour conique grise avec fanal blanc 56 m

a 2815 Extrémité du brise-lames 27°44'8N 15°37'3W

F.R.8m3M Perche métallique rouge 3 m

e 2815.2 Extrémité de l'épi du brise-lames 27°44'8N 15°37'3W

Q(2)R.4s3m3M Perche métallique rouge 3 m

a 2815.22 Môle d'accueil 27°44'8N 15°37'3W

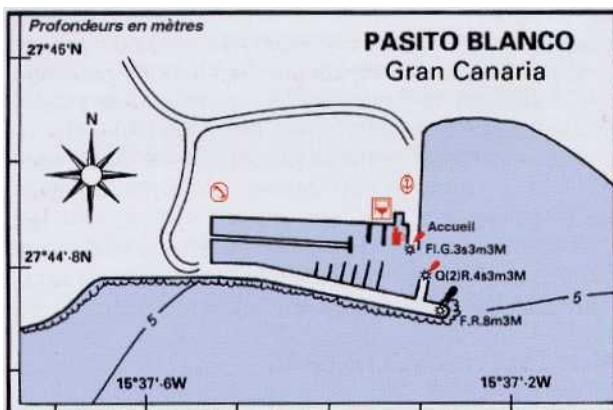
Fl.G.3s3m3M Perche métallique verte 3 m

Radio du port

a Marina: VHF Canal 6, 16 (9h - 18h, heure locale, en semaine, 9h - 13h, heure locale, le samedi).

Généralités

Pasito Blanco est une marina retirée et sûre, dans un environnement calme et plutôt isolé, entourée par des constructions basses et limitées. Son chantier naval constitue un endroit possible pour refaire l'antifouling



L'entrée relativement étroite de Puerto de Pasito Blanco avec le quai d'accueil, le travel-lift et le chantier naval derrière.



Puerto de Pasito Blanco et Punta de Maspalomas, avec le phare de 56 m visible, en arrière plan, vus depuis le nord-ouest.

ou effectuer d'autres révisions sur la carène avant une traversée transatlantique. Louer une voiture facilitera l'avitaillement.

Dans l'ensemble, la marina est protégée du mauvais temps bien qu'elle puisse subir, de temps à autre, quelques dommages dus aux tempêtes. Comme beaucoup d'autres marinas de l'archipel, elle est fréquemment bondée en haute saison mais le personnel semble serviable et il est habituellement possible de trouver un emplacement pour une courte durée.

Approche

La Punta de Maspalomas, « la pointe aux nombreux pigeons », en espagnol, est la pointe la plus au sud de Gran Canaria. De grands flots de touristes ont remplacé les pigeons à l'est de la pointe sur les impressionnantes dunes de sable, qui, par le passé, ont souvent servi de décors à des films censés se passer dans le désert.

Le phare est bien remarquable sur le côté ouest de la pointe. Lors d'une approche de Pasito Blanco par l'est, restez bien au large pour éviter les hauts-fonds près de la pointe. Lorsque vous avez le phare par le travers tribord, le brise-lames sera alors visible à 1,5 M plus haut sur la côte.

Si vous approchez de l'ouest, la cimenterie sur la Punta Taozo, près de Arguineguin, est facilement repérable. Pasito blanco est à 3 M plus loin.

Entrée et accostage

L'entrée du port fait face à l'est. L'approche doit se faire en suivant un cap plein nord de façon à éviter les dangers près de la côte. Le quai d'accueil est sur tribord près du travel-lift et du quai à carburant. En dehors des heures d'ouverture (de 9h à 18h en semaine, de 9h à 13h le samedi, fermé le dimanche), accostez le long du quai d'accueil et attendez les instructions. La porte est fermée la nuit et dans ce cas, il faut donc attendre au chantier naval.

Par temps établi, il est possible de mouiller juste à la sortie du port, par quatre à cinq mètres d'eau, sur fond de sable.

Formalités

Rendez vous au bureau de la marina V 142194, Fax 142546, sur le côté nord du chantier naval, avec les papiers du bateau et les passeports.

Equipements/services

- Chantier naval : chantier de bonne taille où il est possible d'effectuer les travaux soi-même, mais qui n'apprécie pas beaucoup les travaux de longue durée. Il est possible de se faire aider par des experts - demandez au bureau.
- Travel-lift : capacité 30 tonnes.
- Eau: sur les pontons.
- Douches: deux blocs.
- Electricité : sur les pontons.
- Carburant: près du quai d'accueil.
- Bouteilles de gaz: échanges de Camping Gaz possibles.
- Magasins/approvisionnement: petit supermarché dans le complexe de la marina. Sinon, aller à la Playa del Inglés/San Agustín, à l'est de la Punta de Maspalomas.
- Restaurants & cafés: dans le complexe de la marina.

Communications

- Adresse pour le courrier: Club de Yates Pasito Blanco, Muelle Deportivo y Varadero, Km 60 Carretera C-812-Maspalomas, PO Box 33 (San Bartolomé de Tirajana), Gran Canaria, Islas Canarias, Espagne.
- Téléphone : derrière l'entrée du chantier naval.
- Fax: au bureau de la marina, Fax: 142546.
- Location de voitures: voir avec le bureau de la marina.
- Bus: liaisons fréquentes, sur la route principale, avec Playa del Inglés/San Agustín et au-delà.

PUERTO CEMENTERO, PUNTA TAOZO

27°44'9N - 15°40'1 W

Carte

- Espagnole : 510 (1 : 50 000)

Feux

- 2815.4 Môle N°1 27°44'9N 15°40'1 W
Q(2)R.6s11m6M
Colonne blanche avec bandes rouges 5 m
- 2815.45 Môle N°2 27°45'N 15°40'3W
Fl(4)G.10s9m4M Structure en métal 4 m

Généralités

Le port est à l'image de son nom, à savoir un port de commerce au service d'une cimenterie, ce n'est pas un lieu pour les bateaux de plaisance. Les bâtiments, les silos et les cheminées, tous de couleur grise, sont visibles de toutes les directions et sont facilement reconnaissables.

Le village d'Arguinegún, à proximité, à l'intérieur des terres, est souvent confondu avec Puerto de Arguinegún qui est juste derrière la pointe, au nord.

PUERTO DE ARGUINEGUÍN

27°45'5N - 15°41'1 W

Carte

- Espagnole : 510 (1 : 50 000)

Feux

- 2815.9 Brise-lames 27°45'5N 15°41'1 W
Fl.G.5s8m3M Tour verte avec bande blanche 4 m
 - 2815.92 Môle intérieur 27°45'5N 15°41'W
Fl.R.25 6s4m2M Tour rouge avec bande blanche 2 m
- Note : cet intervalle de temps inhabituel est confirmé dans les livres des feux espagnols et dans ceux de l'Amirauté britannique.

Radio du port

Autorités du port : VHF Canal 10.

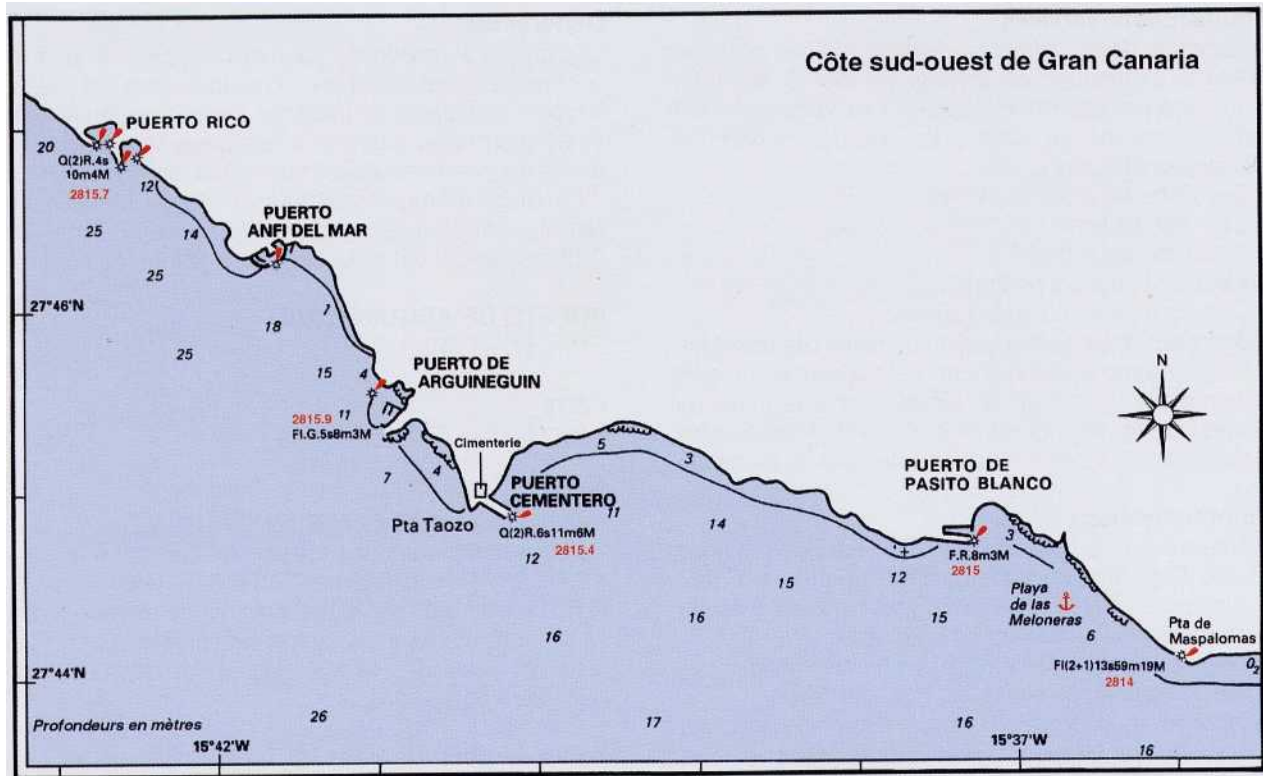
Généralités

Petit port de pêche dynamique, maintenant entouré de logements de vacances et manquant quelque peu de charme, Puerto de Arguinegún est réputé pour être inconfortable en cas de coup de vent de sud, mais il reste sûr. Les pêcheurs locaux sont en général amicaux. Il est aisé d'y mettre son bateau à sec. Mais le port peut être bruyant la nuit et de petits vols, particulièrement sur les bateaux à terre, ont été signalés. Bien que la baie puisse sembler être un endroit idéal pour y échouer multicoques ou embarcations à faible tirant d'eau sur la plage, de fortes amendes ont été imposées à ceux qui l'ont fait sans autorisation.



Puerto de Arguinegún vu depuis le nord. Plusieurs voiliers et ce qui ressemble à un ferry désarmé mouillent au nord de la jetée intérieure.

O Tom Hammon



Un projet de marina dans la baie, à proximité du nord du port, a été défini il y a quelque temps. Les travaux ne devraient cependant pas débuter avant plusieurs années.

Approche

La cimenterie sur la Punta Taozo est facilement remarquable du large, Puerto de Arguinegu(n est juste à 0,5 M au nord-est. La région montagneuse de Gran Canaria s'étend à l'ouest, la côte vers le nord-ouest, entre Arguinegu(n et la Punta de la Aldea est formée de hautes falaises entrecoupées de vallées encaissées.

Entrée et accostage

Le quai de pêche et le brise-lames forment un crochet partant vers l'ouest depuis la terre puis tournant au nord-ouest avec un petit quai en forme de L en face. Le port est ainsi ouvert au nord. Laissez la côte à 0,5 M jusqu'à ce que l'extrémité du brise-lames soit plein est et approchez-le ensuite en conservant ce cap. Entrez avec prudence, en restant près du quai afin d'éviter les bouées marquant des casiers de pêche.

Une fois à l'intérieur, accostez le long du quai et allez au bureau du port dans l'immeuble de la coopérative de pêche pour vous faire attribuer une place. L'espace est limité - les deux petits pontons sont occupés par les bateaux locaux mais les quelques bateaux de passage sont en général autorisés à se mettre le long du quai. Cependant, il y a souvent beaucoup de ressac dans le port et aller au mouillage peut s'avérer plus confortable. Il n'est plus permis de s'amarrer cul à quai. Dans le cas, peu probable, où un ponton serait disponible, attention aux gros blocs de pierre débordants qui peuvent être dangereux pour les bateaux à fort tirant d'eau.

Mouillage

Dans des conditions normales, on peut trouver un bon mouillage, par environ 4 m d'eau sur fond de roches, dans la petite baie au nord du môle intérieur, avec éventuellement une aussière arrière portée sur le môle. Il y a cependant un récif, avec seulement 0,8 m de profondeur à marée basse de vive-eau, qui s'étend sur 40 m au nord-est à partir du môle, depuis un emplacement situé presque à l'opposé du dernier ponton extérieur. De plus, le quart sud de la plage est très rocailleux à marée basse. Si une houle d'ouest s'installe, le mouillage devient dangereux et doit être quitté immédiatement.

Il est préférable de laisser les annexes sur la plage ou au brise-lames - les enfants du village ont tendance à jouer avec celles laissées sur le môle ou près du chantier naval.



Formalités

Le port est géré par une coopérative de pêche 736441. Il faut s'y rendre visite en arrivant, même si les bateaux de passage n'éveillent que peu d'intérêt.

Equipements/services

- *Chantiernaval*: d'un standard raisonnable, comme on est en droit de s'y attendre dans un port de pêche dynamique.
- *Travel-lift*: capacité 40 tonnes.
- *Mécaniciens*: demandez à la Confraderia de Pescadores.
- *Shipchandlers*: fournitures très limitées à la Confraderia de Pescadores.
- *Eau*: robinets sur le brise-lames et le môle intérieur.
- *Laverie*: en ville.
- *Carburant*: avec des jerrycans à la Confraderia de Pescadores ou à la station-service sur la route principale.
- *Bouteilles de gaz*: échanges de Camping Gaz à la quincaillerie en ville.
- *Banques*: plusieurs.
- *Magasins/approvisionnement*: quatre supermarchés ainsi qu'un grossiste (cash-and-carry) qui vend également au détail. Un bon endroit pour l'avitaillement avant une traversée transatlantique.
- *Marché*: marché en plein air, le mardi.
- *Restaurants & hôtels*: en grand nombre dans les alentours.

Communications

- *Bureau de poste*: en ville.
- *Téléphones*: sur le quai et en ville.
- *Location de voitures & taxis*: en bon nombre.
- *Bus*: lignes de bus le long de la côte, entre Puerto Rico et Maspalomas/San Agustin, ainsi que vers Las Palmas.

PUERTO ANFI DEL MAR

27°45'7N - 15°41'4W

Feux

Pas de feux répertoriés en juillet 2000.

Radio du port

- *Marina*: VHF Canal 10.

Généralités

Des travaux de construction d'un nouveau complexe touristique en multipropriété, au pied d'une spectaculaire falaise de grès, à mi-chemin entre Puerto Rico et Puerto de Arguineguin, sont en cours depuis 1990. De nombreux hôtels et appartements sont à présent terminés. Bien que quelques cartes locales nomment l'endroit Patavaca ou Puerto de la Balita (Punta de la Balita est en fait un peu plus loin à l'ouest), l'ensemble a été appelé Anfi del Mar.

Deux brise-lames parallèles au sud-ouest protègent une petite marina bien entretenue, entourée de jardins paysages avec une large plage de sable blanc artificielle, au nord-est. L'entrée fait face au sud-est et le brise-lames apporte une bonne protection sauf en cas de forts vents d'est. Il n'est peut-être pas surprenant que Puerto Anfi del Mar soit l'une des marinas les plus chères des Canaries.

Approche

Comme pour Puerto de Arguineguin, l'amer le plus facilement reconnaissable dans les environs est la



La petite marina, semi-privée et bien entretenue, au pied du complexe de vacances de Anfi del Mar 11 y a peu d'emplacements pour les bateaux de passage mais certains peuvent se mettre le long du ponton central. Puerto de Arguineguin est à peine visible à l'horizon.

cimenterie sur la Punta Taozo approximativement à 1 M au sud. De même, les bâtiments élevés de Anfi del Mar, avec des collines orange encore plus hautes en arrière, sont difficiles à manquer. L'approche ne comporte aucun danger connu. La radio du bureau de la marina fonctionne sur le canal 10 pendant les heures d'ouverture, qui semblent irrégulières.

Entrée et accostage

Laissez les deux brise-lames sud-ouest à bâbord, puis accostez temporairement le long du ponton flottant parallèle au brise-lames intérieur. Bien que les 70 emplacements soient normalement réservés aux résidents du complexe touristique, un emplacement temporaire peut parfois être disponible. Les profondeurs sont de plus de 7 m dans l'ensemble de la marina qui peut ainsi accueillir quelques voiliers de plus de 20 m. La sécurité y est excellente.

Mouillage

il est possible de trouver un mouillage plutôt bien abrité, bien qu'intenable par vents de sud, près de l'entrée de la marina, par environ 6 m d'eau, sur fond de sable. Un mouillage de longue durée ne sera pas bien vu et après quelques jours, il est possible que l'on vous demande de partir. Les annexes ne doivent pas être laissées aux pontons, mais sur la plage où elles sont en sécurité.

Formalités

Rendez vous au bureau de la marina \$ 150632, Fax: 1 50249, au début du brise-lames intérieur - les heures d'ouverture sont irrégulières.

Equipements/services

- *Chantier naval*: aucun équipement installé, ni prévu.
- *Eau*: sur les pontons.
- *Douches*: pas de blocs de douches.
- *Electricité*: sur les pontons.
- *Carburant*: non disponible.
- *Banques*: bureau de change dans le complexe touristique.

- *Magasins/approvisionnement*: supermarché bien fourni (mais cher) au rez-de-chaussée du bâtiment de la copropriété. Pour un approvisionnement plus varié et meilleur marché, se rendre à Puerto de Arguinegu(n).
- *Cafés & restaurants*: dans le complexe touristique.

Communications

- *Téléphones*: à l'extérieur du complexe touristique.
- *Location de voitures & taxis*: à l'extérieur du complexe.
- *Bus*: lignes de bus le long de la route principale - après une rude montée à pied depuis la marina - vers Puerto Rico, Maspalomas/San Agustin, etc.

PUERTO RICO

27°46'8N - 15°42'6W

Cartes

- Espagnoles : 510 (1 : 50 000 et 1 : 5 000)

Feux

Port de plaisance (à l'est)

- 2815.7 Brise-lames ouest 27°46'8N 15°42'6W

Q(2)R.4s10m4M Tour ronde rouge 4 m

- 2815.6 Môle est 27°46'9N 15°42'6W

F.G.4m4M Tour ronde verte en maçonnerie 3 m

Port des petites embarcations (à l'ouest)

- 2815.82 Môle ouest 27°47'N 15°42'8W

FR. 10m5M Tour ronde en maçonnerie rouge 4 m

- 2815.8 Môle est 27°47'N 15°42'7W

Fl.G.3s5m4M Tour ronde verte 4 m

Radio du port

- *Marina*: VHF Canal 8, 16 (8h -16h, heure locale, tous les jours).

Généralités

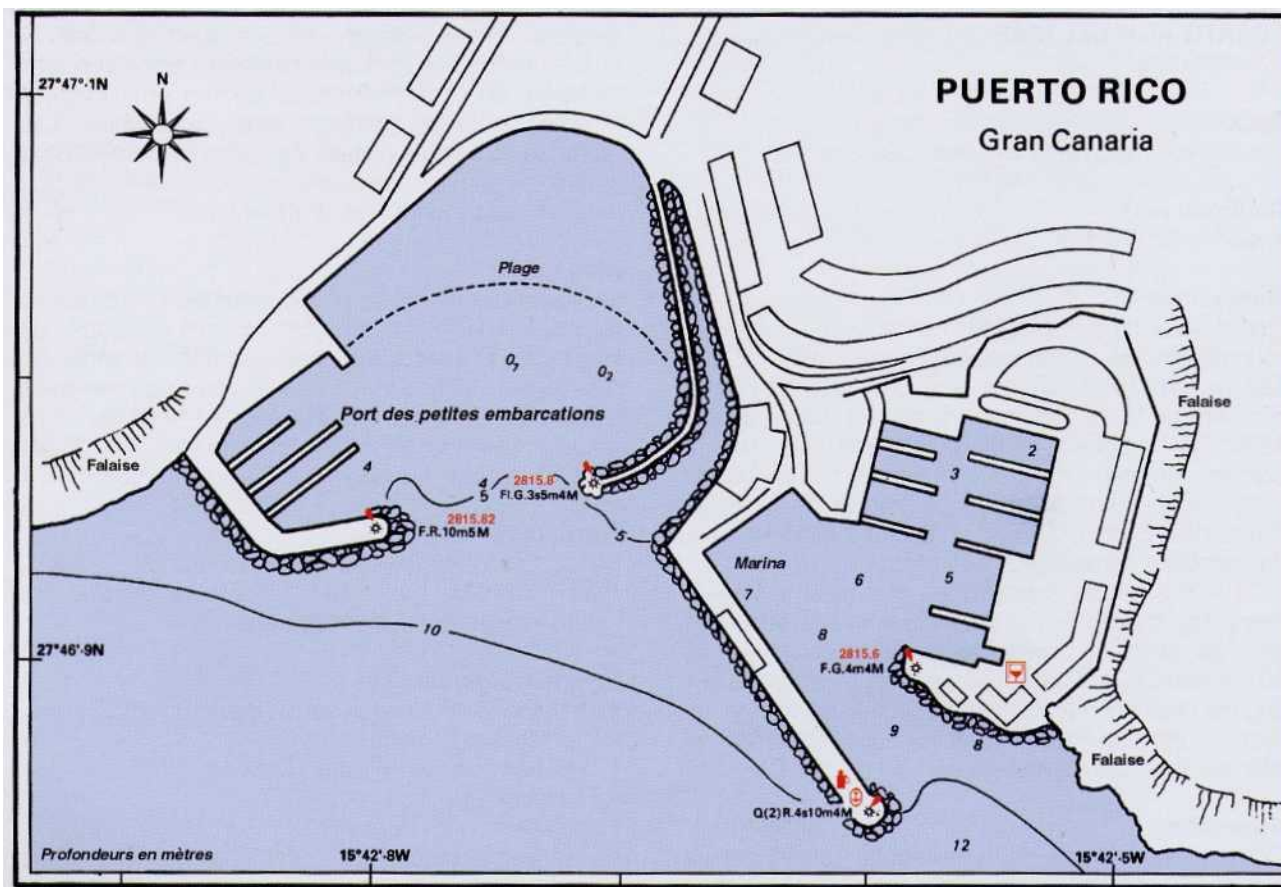
Il s'agit en fait de deux ports séparés, côte à côte, mais qui ne communiquent pas entre eux. Le port de l'ouest, Puerto de Escala, est réservé aux bateaux à moteurs locaux et aux bateaux d'excursion, alors que les bateaux de plaisance, de passage ou résidents, sont dans le port à l'est, Puerto Base. La ville de Puerto Rico est une grande station de vacances, très fréquentée par les touristes mais où la sécurité est cependant réputée parfaite.

Approche

L'amer le plus facilement reconnaissable dans les environs est la cimenterie sur la Punta Tazo à 2,5 M au sud. Une fois à proximité, les flancs des coteaux de la vallée dans laquelle se situe Puerto Rico apparaissent comme complètement recouverts d'immeubles blancs qui s'étendent au sud-est du port. Il faut être près du rivage pour identifier l'entrée de la marina.

Entrée et accostage

Un brise-lames de 200 m orienté au sud-est sépare la plage et le port ouest (pour les petites embarcations), de la marina pour les bateaux de plaisance à l'est. Après avoir identifié la tour du feu rouge située à l'extrémité du brise-lames, on peut s'en approcher, sans le confondre avec le phare rouge du bout du môle du port ouest.





Puerto Rico, avec le port des petites embarcations à droite et celui des bateaux de plaisance dans le fond. La brume occre résulte de plusieurs jours de vent d'est (le sirocco) qui apporte du sable du Sahara situé à plus de 200 M de là.

O Tom Hammon

La marina est ouverte au sud. Les nouveaux arrivants s'amarrent le long de l'intérieur du brise-lames principal. En haute saison, le port est très bondé mais en général, une visite au bureau du port sur le brise-lames devrait permettre de trouver un emplacement sur l'un des pontons. Le port peut accueillir environ 400 bateaux, étrave à quai, arrière sur pendilles immergées. En cas de forts vents et houle de sud, les conditions sur les pontons peuvent devenir difficiles.

Les yachts de plus de 15 m se mettent en général le long du brise-lames principal. Il est aussi possible de mouiller à l'extérieur, mais la protection y est médiocre.

Formalités

Il faut apporter les papiers du bateau et les passeports au bureau du port V 561141, Fax: 561143, ouvert de 8h à 16h, tous les jours. Les tarifs sont relativement élevés et n'incluent ni l'eau ni l'électricité. Mais des réductions peuvent être accordées pour des séjours de longue durée.

Equipements/services

- **Chantier naval** : très efficace et chaudement recommandé par de nombreux plaisanciers depuis des années. Servicios Nauticos Gran Canaria SL ☎ 151160/561628, 121-/Fax : 735171, s'occupe de travaux sur polyester et d'entretien général, dont peintures et vernis. Il est possible de y effectuer les travaux soi-même et il y a une grande zone sous abri.
- **Travel-lift** : capacité 30 tonnes. Il y a de nombreux emplacements à terre. Les étais et les échelles sont fournis. Les réservations se font au bureau de la marina. Les dates et les heures données sont en général

respectées. Il est possible de louer une machine de nettoyage sous pression.

- **Mécaniciens** : Servicios Nauticos Gran Canaria SL (voir ci-dessus) sont représentants, entre autres, de MerCruiser, Solé Diesel, Volvo Penta et Yanmar mais peuvent s'occuper de réparations mécaniques ou électriques pour d'autres marques.
- **Réparations électroniques et radio**: Dutch Electronics ☎ 909 213569.
- **Voilier/gréneur** : Ariane's Sail Shop ☎/Fax : 562141, dans la zone du chantier naval, qui a aussi en stock un peu d'accastillage.
- **Shipchandler**: aucun shipchandler en tant que tel (mais voir ci-dessus). Le magasin géré par des Britanniques Sunshine Marine SL Zr-/Fax : 565474, à Puerto de Mogán, est le meilleur shipchandler à proximité.
- **Eau**: sur les pontons, mais de mauvaise qualité.
- **Douches**: dans le complexe de la marina. Accessibles par un système de clés.
- **Laveries** : plusieurs, dont la Laundry Mister Clean sur l'Avenida Tomas Roca Bosch, ouverte de 9h à 21h tous les jours, et la Lavanderia Acacia dans le centre commercial.
- **Electricité** : 220V à tous les emplacements ainsi que 380V dans certains secteurs.
- **Carburant**: quai à carburant près du bout du brise-lames.
- **Bouteilles de gaz**: échanges de Camping Gaz à Mogán.
- **Club nautico** : près du début du brise-lames ouest.
- **Bulletins météorologiques** : affichés tous les jours au bureau du port, mais ne sont pas mis à jour le week-end.
- **Banques**: dans le complexe de la marina.
- **Magasins/approvisionnement** : supermarchés et magasins divers mais plus large choix à Arguineguin.

- **Restaurants & hôtels:** large choix, certains donnant sur la marina.
- **Services médicaux:** le Centro Médico Vulcano Er 560428, Fax: 725297, près de la marina. Certains membres du personnel parlent anglais. Les services y sont nombreux.

Communications

- **Bureau de poste:** dans le complexe de la marina.
- **Adresse pour le courrier:** Puerto Deportivo Puerto Rico, Avda Tomàs Roca Boch s/n, Centro C(vico Comercial, 35130 Puerto Rico -Mogàn, Gran Canaria, Islas Canarias, Espagne.
- **Téléphones:** un peu partout dans la marina.
- **Fax:** au bureau de la marina, Fax: 561143.
- **Location de voitures & taxis:** facilement disponibles.
- **Bus:** lignes de bus le long de la côte vers Arguineguín, Maspalomas/San Agustin et, depuis cette dernière ville, vers Las Palmas.
- **Ferries:** bateaux d'excursion réguliers depuis le môle ouest du port ouest (une bonne promenade à pied depuis la marina) vers Puerto de Arguineguin et Puerto de Mogàn.

PUERTO TAURO

27°47'7N - 15°41'1W

Généralités

Il y a près de dix ans, circulaient des rumeurs de construction d'une nouvelle marina à La Playa De Tauro. Elles ne se sont cependant pas matérialisées et même si en 1998, deux longs brise-lames courbes ont été construits pour abriter une grande plage, il semble que ce soit plus pour protéger une zone de baignade pour les vacanciers du complexe touristique à proximité que les prémisses d'un port de plaisance.

PUERTO DE MOGÀN

27°49'N - 15°45'8W

Carte

- Espagnole : 10 (1 : 50 000)

Feux

- 2815.94 Punta del Castillete 27°49'2N 15°46'1 W
Fl.5s114m17M
Tour carrée jaune avec escalier et balcon 20 m
- 2815.96 **Brise-lames** 27°49'N 15°45'8W
Fl(3)R.8.5s12m3M Pyramide blanche tronquée avec trois bandes rouges près de la base 6 m
- 2815.98 **Môle d'accueil** 27°49'N 15°45'8W
Fl(2)G.7s2m4M Pyramide blanche tronquée avec trois bandes vertes près de la base 2 m

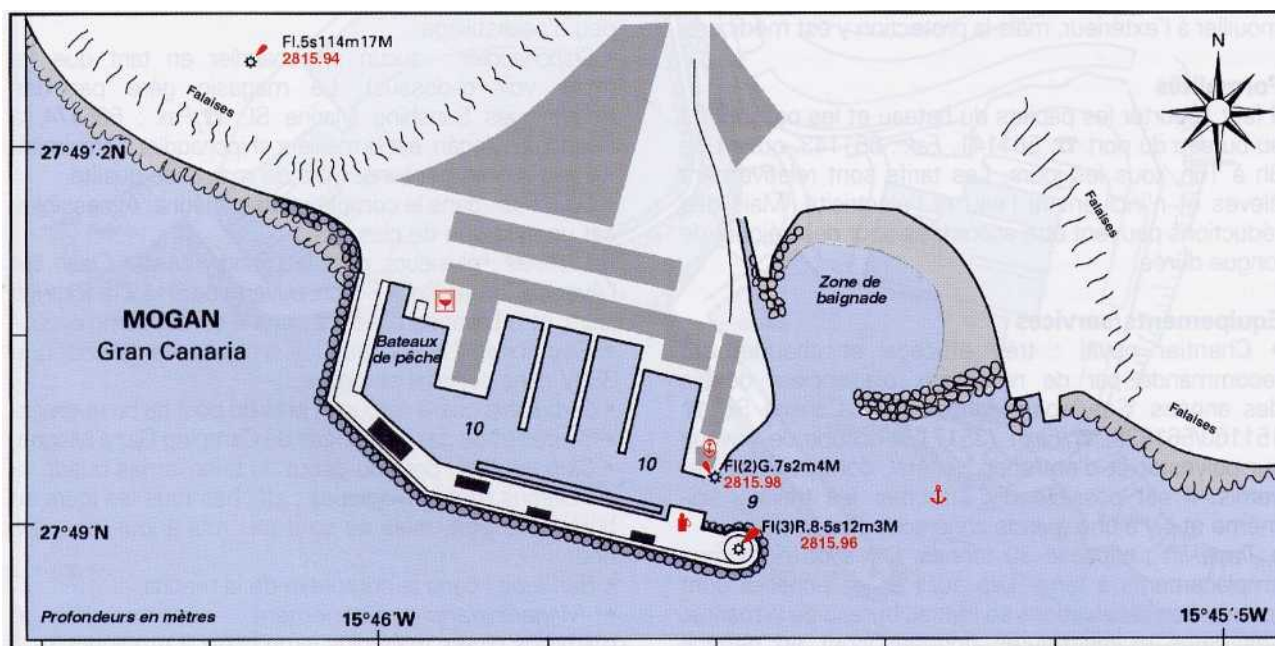
Radio du port

- **Marina:** VHF Canal 12, 16 (8h - 15h, heure locale, en semaine, 9h - 13h, heure locale, le samedi).

Généralités

Puerto de Mogàn est sans nul doute l'une des marinas les plus connues et les plus courues des Canaries. Aussi, la plupart de ses 225 emplacements sont souvent pleinement occupés. Il est possible, à certaines périodes de l'année, de réserver un emplacement à l'avance mais malgré cela, de nombreux plaisanciers racontent cependant ne s'y être présentés que pour s'entendre dire qu'il n'y avait pas de place.

Si vous réussissez à obtenir une place, Puerto de Mogàn - le village de Mogàn est à 8 km à l'intérieur des terres - est une marina sûre dans laquelle on peut laisser son bateau pour visiter l'île en voiture ou pour rentrer dans son pays pendant quelque temps. C'est un bon abri par toutes conditions météorologiques et la sécurité y est assurée 24h/24. Cependant, des tempêtes hivernales de sud y ont parfois causé de sévères dommages. Au début des années 1990, les vagues ont creusé une brèche dans le brise-lames,





Puerto de Mogán, l'un des ports le plus appréciés des Canaries vu depuis l'est. Du large, le phare moderne faune sur la Punta del Castillete est aisément identifiable.

provoquant l'affaissement de la route intérieure et détruisant toute l'électricité le long du quai. Si vous projetez de laisser votre bateau dans la marina pendant une longue période, Mike Middleton et Mayla Holleyhead, les propriétaires de Sunshine Maritime SL, /Fax: 565474, proposent d'effectuer des inspections régulières et assurent un service de maintenance - voir Equipements/services ci-dessous.

La partie intérieure de la marina est occupée par les embarcations de pêche locales. Une petite digue à l'est protège une plage en forme de fer à cheval, avec une rangée de petites bouées à l'extérieur.

Approche

Puerto de Mogán est blotti dans l'une des nombreuses vallées encaissées qui s'enfoncent dans les hautes falaises entre Arguineguín et la Punta de Aldea. Cependant, avec ses bâtiments bas surmontés de toits verts en arrière du haut brise-lames, le port n'est pas facile à identifier avant d'en être à proximité. En venant du sud, vous dépasserez Puerto Rico, à 3,5 M au nord-ouest de la cimenterie remarquable sur la Punta Taozo, et Puerto de Mogán sera alors à 3 M plus haut, sur la côte.

En venant du nord-ouest où le rivage est constitué de falaises à-pic, il est possible de longer la côte de près jusqu'à ce que le brise-lames soit repéré. Mais sous voiles, après avoir connu les alizés de nord-est de 25 nœuds entre Tenerife et Gran Canaria, le vent suit la côte avec une zone de déventement près du rivage. Il

faut rester à au moins 2 M au large pour conserver du vent jusqu'à être en vue de Puerto de Mogán. A ce moment, les alizés contournant la côte sud de l'île, vous pourrez alors avoir à faire face à des vents contraires. La zone d'accélération se situe approximativement à 5 M au nord-ouest de Mogán et est considérée comme l'une des pires de tout l'archipel - voir Vents, page 134.



Le port de pêche de Puerto de Mogán est très actif et contraste avec l'élégante station balnéaire en arrière.

Entrée et accostage

La marina est ouverte à l'est. Après l'extrémité du brise-lames, virez sur bâbord et accostez le long du ponton d'accueil sur la droite, au pied du bureau du port. De grands pare battages sont utiles, surtout en cas d'arrivée tardive nécessitant de passer la nuit contre ce quai.

Le personnel est serviable et assiste les manœuvres d'accostage, qu'il s'agisse de s'amarrer étrave à quai ou aux pontons. En approchant de l'emplacement alloué, on vous passera deux lignes légères qui vous permettront, un fois revenu à l'arrière de votre bateau de remonter du fond les grosses aussières immergées pour l'amarrage arrière.

Mouillage

Il est possible de mouiller à la sortie du port, par 7 à 10 mètres, sur fond de bonne tenue mais il n'y a aucune protection du sud et il serait imprudent de laisser le bateau seul. Le mouillage peut aussi être tellement rouleur qu'il en devient intenable. Il semble admis de laisser l'annexe à la marina.

Formalités

Un escalier extérieur mène au bureau de la marina, ☎ 55151/565668, Fax : 565024, ouvert de 8h à 15h en semaine et de 9h à 13h le samedi, fermé le dimanche. Les papiers du bateau, les passeports ainsi qu'une attestation d'assurance sont réclamés. Il faut également remplir un formulaire d'entrée avant de se voir attribuer un emplacement. Les données sont informatisées, ce qui accélère considérablement les démarches lors d'éventuelles visites ultérieures mais, malgré cela, les formalités de sortie peuvent prendre du temps.

Il est important d'avoir une idée précise des tarifs en vigueur avant d'entrer dans le port. Puerto de Mogàn est l'un des ports de plaisance les plus attrayants des Canaries mais aussi l'un des plus cher. Il y a des frais additionnels pour se raccorder à l'eau, l'électricité, le téléphone et la télé ainsi que pour leur consommation. Mais même ainsi, la plupart des plaisanciers estiment que la qualité du port vaut bien ces dépenses, d'autant qu'il est possible d'obtenir des réductions pour des séjours de longue durée.

Equipements/services

- **Chantier naval:** Le Chantier, ☎ 565483, est géré par la coopérative de pêche. On peut trouver de la main d'oeuvre locale ou effectuer soi-même les réparations.
- **Travel-lift:** capacité 22 tonnes. Vérifiez la façon dont il est assuré et s'il y a assez d'étais à terre. Il peut être préférable de sortir le bateau à Puerto Rico ou Puerto de Pasito Blanco.
- **Mécaniciens:** disponibles — se renseigner auprès de Sunshine Maritime ou de Paradise Yachting (voir ci-dessous), ou contacter Servicios Nauticos Gran Canaria SL Ir 151160/561668 ☎/Fax: 735171 à Puerto Rico.
- **Fabrication et réparation de voiles:** pas de voilerie sur place, mais trois à Las Palmas et une à Puerto Rico. Sunshine Maritime (voir ci-dessous) s'occupe de réparations de voiles et de travaux divers sur les tauds.
- **Shipchandlers:** Sunshine Maritime, »Z-/Fax: 565474, Portable : 907 528763, [e-mail: admin@sunshinemaritime.com](mailto:admin@sunshinemaritime.com).

com, site **internet:** www.sunshinemaritime.com, à cinq minutes à pied sur la route qui part de la marina, ouvert **de 9 h à 13 h et de 16 h à 19 h en semaine, de 9 h à 13 h le week-end**, propose un grand choix de peintures, de résines époxy, de générateurs, de batteries, de **dessalinisateurs ou autres** matériels électroniques, d'accastillage inox, de cordages, de pompes, etc. Paradise Yachting ☎ 565590, **près du chantier naval**, propose aussi des fournitures générales.

- **cartes:** Sunshine Maritime a en stock les cartes et guides nautiques Imray.
- **Eau:** sur les pontons.
- **Douches:** ne sont pas au niveau des autres équipements de la marina, avec seulement quatre douches et quatre toilettes pour tout l'ensemble du complexe, les premières étant accessibles avec une clé.
- **Laverie:** juste à l'extérieur de la marina.
- **Electricité:** sur les pontons.
- **Carburant:** sur le brise-lames principal, en face du ponton d'accueil. Ouvert de 9h à 13h et de 15h à 18h, du lundi au samedi, de 9h à 14h le dimanche.
- **Bouteilles de gaz:** échanges de Camping Gaz à la quincaillerie Bazar El Puerto derrière la marina et à Sunshine Maritime, qui peut également s'occuper du remplissage des bouteilles d'autres marques.
- **Bulletin météorologique:** au bureau de la marina.
- **Banques:** dans le complexe de la marina.
- **Magasins/approvisionnement:** Bon supermarché SPAR à Mogàn, en remontant dans la vallée. Le vendredi, un marché à côté du port offre des produits frais et des souvenirs pour les touristes, sinon quelques boutiques dans le complexe même de la marina et d'autres dans le village.
- **Cafés & restaurants:** plusieurs dans le complexe de la marina dont un restaurant autour du phare du bout de la jetée. D'autres dans le village.
- **Services médicaux:** European Medical Centre, ☎ 565090/565365. **On y parle anglais.**

Communications

- **Bureau de poste:** aucun, mais il est possible d'acheter des timbres. Les envois depuis les Canaries sont réputés lents.
- **Adresse pour le courrier:** Oficina del Puerto, Puerto de Mogàn, E-35138 Mogàn, Gran Canaria, Islas Canarias, Espagne. Il semble que le courrier d'un bateau ne soit pas gardé en attendant son arrivée, mais tout de suite réexpédié - même si un emplacement lui a été réservé.
- **Téléphones:** dans le complexe de la marina.
- **Fax:** au bureau de la marina, Fax: 565024.
- **Location de voitures & taxis:** en bon nombre.
- **Bus:** tournent dans le sens contraire des aiguilles d'une montre autour de la côte vers Las Palmas, dont une ligne express qui met moins d'une heure.
- **Ferries:** liaisons fréquentes le long de la côte, vers Las Palmas.

MOUILLAGES SUR LA COTE SUD-OUEST DE GRAN CANARIA

Carte

e Espagnole : 510 (1 : 50 000)

Généralités

La côte au nord de Puerto de Mogàn vers le Cabo Descojonado est en grande partie accore, étant bordée de falaises abruptes entrecoupées d'étroites vallées encaissées comme des ravins, créées par des rivières (les barrancos) qui débouchent parfois sur de petites plages (playas) au large desquelles il est possible de mouiller par temps établi. Il s'agit de : Barranco del Parchel (27°49'811 15°46'8W), Playa de Veneguera (27°50'811 15°47'7W) où il y a un petit village, Barranco de Las Secos (27°50'611 15°48'W), Playa de Tasarte (27°52'211 15°48'5W), Playa del Agua Palmito (27°53'411 15°49'2W) à l'embouchure du Barranco de las Lanias, où il y a une source d'eau douce et Playa del Asno (27°53'411 15°49'9W). Tous ces mouillages sont en eau profonde et claire tout près du rivage et sont abrités de la zone d'accélération des vents. Les positions sont données approximativement.

MOUILLAGES SUR LA COTE NORD-OUEST DE GRAN CANARIA

Généralités

Sauf par temps très établi, il est conseillé de se tenir à l'écart des côtes nord-ouest de toutes les îles des Canaries. Les mouillages ci-dessous ne sont appropriés que pour une escale de jour et par temps calme. Il ne faut jamais y laisser le bateau sans surveillance. On peut voir des casiers à homards tout le long de la côte, parfois mouillés à plusieurs milles au large, à des profondeurs considérables.

PUERTO DE LA ALDEA (PUERTO SAN NICOLAS)
28°00'311 - 15°49'3W

Carte

e Espagnole : 511 (1 : 50 000)

Feux

- Brise-lames 28°00'311 15°49'3W

Feu rouge (caractéristiques non encore communiquées fin 2000)

Colonne en béton blanche

Généralités

Punta de la Aldea se situe à quelque 14 M au nord de Puerto de Morgan et est plus basse que les falaises au sud. La ville de San Nicolas est à 4 km dans les terres en haut de la vallée Aldea. Le petit village de pêcheurs de Puerto de la Aldea se trouve dans la baie au sud de la pointe. Un court brise-lames orienté vers le sud et parallèle à la plage forme un petit abri dans lequel mouillent de petites embarcations locales.

Mouillage

La tenue est bonne tant au large de la plage que juste derrière le brise-lames par environ 5 m de fond. Une seconde ancre est cependant conseillée pour ne pas risquer d'éviter vers de moindres profondeurs. Quelques zones rocheuses sont visibles à proximité de la plage à marée basse.

Equipements/services

Le village est petit mais attrayant avec très peu d'équipements. Il y a de l'eau sur le brise-lames et une grue pour hisser les bateaux de pêche locaux. Il y a quelques bars, restaurants et boutiques ainsi qu'une cabine téléphonique, quelques autres magasins et une station-service à San Nicolas.



La nouvelle jetée de Puerto de la Aldea (Puerto San Nicolas) vue depuis le sud-est.

©Anne Ridout



Le ferry de Tenerife entrant dans le port de Puerto de las Nieves. Il occupe toute l'extrémité du brise-lames. L'étroitesse de l'emplacement est accentuée par la balise tribord qui marque le Roque Partido et les hauts-fonds associés.

PUERTO DE LAS NIEVES (PUERTO AGAETE)
28°05'8N - 15°42'8W

Cartes

- Espagnoles : 511 (1 : 50 000 et 1 : 10 000)

Feux

- 2815.99 Brise-lames 28°05'8N 15°42'6W

Fl(2)R.13m Colonne rouge 11 m

Note : période non précisée

Bouée Roque Partido 28°05'8N 15°42'5W

Fl(2)G.5s Bouée verte avec marque verte

Radio du port

Autorités du port : VHF Canal 10.

Généralités

Puerto de las Nieves était autrefois un petit port de pêche avec un quai court et peu d'équipements. Le brise-lames a été rallongé au début des années 1990 pour fournir un emplacement à l'omniprésent car ferry, et améliorer la protection. Même selon les standards canariens, ce brise-lames est haut et large. Trois grandes perches rayées bleues et blanches surmontées de triangles supportent l'éclairage du quai.

La côte, avec ses hautes falaises et ses formations rocheuses, notamment le très photographié Dedo del Dios (doigt de dieu), une curiosité géologique située dans une baie étroite au sud du village, est spectaculaire. Il n'est donc pas étonnant que Puerto de las Nieves se développe en tant que complexe touristique. La jolie ville de Agaete est à environ 2 km dans les terres, au sein d'une superbe vallée.

Un projet de construction d'un second brise-lames s'articulant au sud de l'actuel a été défini pour créer trois nouveaux emplacements pour les ferries, libérant ainsi l'ancien port pour les pêcheurs et les plaisanciers. Deux ou trois pontons seraient ajoutés, offrant plus de 200 emplacements pour des bateaux d'une longueur allant jusqu'à 25 m. Cependant, les travaux n'ont

toujours pas commencé, et aucune date ne semble avoir été fixée.

Entrée et accostage

Il y a beaucoup d'eau au large de l'extrémité du brise-lames et la perche verte et blanche marque le brisant d'en face, le Roque Partido. Il n'y a plus beaucoup de petites embarcations au mouillage à l'intérieur du port, mais les deux pontons dans l'angle nord-ouest sont entièrement occupés par les bateaux locaux. Une vingtaine de mètres à côté de l'emplacement du ferry est prévue pour les bateaux de plaisance qui se mettent souvent à trois ou quatre à couple. Il peut être aussi possible, pour une courte période, de s'amarrer à un bateau de pêche. Il ne faut en aucun cas accoster sans autorisation la partie vers l'extrémité du brise-lames.

Mouillage

Il est possible de mouiller entre le court môle intérieur et le Roque Partido par cinq à six mètres d'eau, sur fond de sable noir et de pierres. La tenue est médiocre et une ancre à jas, comme utilisent les pêcheurs, est sans doute le meilleur choix. Suite à un éboulement de pierres en 1996, le fond est parsemé de blocs auxquels il faut faire attention. Restez bien à l'écart des ferries surtout quand le manque d'espace les oblige souvent à quitter le port en marche arrière.

Formalités

Rendre visite aux autorités du port, V 230856, dans le bureau des ferries sur le quai.

Equipements/services

- *Chantier naval :* deux chantiers pour les bateaux de pêche.
- *Travel-lift :* capacité 64 tonnes.
- *Eau et électricité :* sur les pontons seulement.
- *Carburant :* avec des jerrycans à une station-service à Agaete.
- *Magasins/approvisionnement :* deux petits supermarchés et d'autres magasins.
- *Cafés & restaurants :* plusieurs.

Communications

- *Téléphones :* sur le quai et au village.
- *Bus :* vers Las Palmas et ailleurs.
- *Ferries :* services fréquents vers Santa Cruz de Tenerife.

PUERTO DE SARDINA
28°09'N - 15°42' W

Carte

• Espagnole: 511 (1 : 50 000)

Feux

• 2816 **Punta Sardina 28°09'9N 15°42'5W**
Fl(4)20s47m20M

Tour ronde blanche avec bandes rouges 23 m

Extrémité du môle 28°09'N 15°42'1 W

En 2000, le feu n'était pas encore installé. Colonne blanche.

Généralités

Au fond d'une baie découpée et en grande partie conservée à l'état naturel, le petit port de Puerto de Sardina, à environ 1 M au sud-est de la Punta Sardina, est surplombé de falaises de sable spectaculaires. Le port est beaucoup moins développé que Puerto de las Nieves. Le petit quai a cependant été rallongé et, par temps établi et en l'absence de houle, il est possible d'y accoster, avec deux à trois mètres de fond pendant une heure ou deux autour de la marée haute. Les petites barques de pêche sont sorties de l'eau avec une grue sur la cale dans l'angle nord-ouest. Il est aussi possible de mouiller au large de la plage de sable par cinq à six mètres de fond en faisant attention aux nombreux corps-morts, casiers à homards et rochers. Il y a des marches dans le port pour débarquer.

Les équipements sont très limités. Il y a deux petits restaurants à côté du port où, en plus de déguster un excellent repas de fruits de mer, il est aussi possible de remplir ses jerrycans d'eau. Il y a aussi quelques boutiques dans le village en haut de la colline.



Le pittoresque Puerto de Sardina - qui ne mérite pas son nom de « port », près de la pointe nord-ouest de Gran Canaria, vu depuis le sud-est. Les falaises vont jusqu'à Punta Sardina.

4 • Tenerife

Entre 28°00'N - 28°35'N et 16°07'W - 16°55'W

Introduction

Vaguement triangulaire, Tenerife est la plus grande île de l'archipel avec une superficie de 2 050 km² et une population de 650 000 habitants. Le point culminant de l'Espagne, le Teide (3 718 m), un gigantesque cône volcanique au sommet souvent enneigé, se trouve sur son territoire.

La chaîne de montagnes qui court d'est en ouest est à l'origine d'une énorme différence climatique entre le nord et le sud de l'île. Les vents chargés d'humidité sont stoppés par la façade nord des montagnes, provoquant d'importantes chutes de pluie et créant un climat humide et tempéré idéal pour de nombreuses espèces de fruits. Les jardins botaniques au sud de Puerto de la Cruz, dans la fertile vallée d'Orotova, sont célèbres dans le monde entier, créés par Charles III d'Espagne (1716-1788) afin d'acclimater les plantes tropicales du Nouveau Monde avant de les expédier vers l'Europe. Puerto de la Cruz elle-même a longtemps été une importante ville touristique et fut, sous la reine Victoria, un endroit apprécié des Anglais pour y passer l'hiver. Elle est plus agréable et plus intéressante que la capitale, Santa Cruz, ou que les nombreuses stations touristiques du désert du sud.

De même que sur Grande Canarie, les *barrancos* (lits de rivières à sec) sont un des traits caractéristiques de l'île et le magnifique Barranco del Infierno (ravin de l'enfer) ne mérite absolument pas son nom. Par bonne visibilité, la vue sur l'ensemble des îles depuis le sommet du Teide est magnifique. Par temps calme, un téléphérique mène à quelques centaines de mètres du sommet, mais la suite de l'ascension, à pied, est déconseillée aux personnes souffrant de problèmes cardiaques ou de tension.

Il y a plus de mouillages sur Tenerife que sur toute autre île de l'archipel, et c'est un plaisir de l'explorer par la mer. Il est cependant conseillé de laisser son voilier en sécurité au ponton et de louer une voiture pour deux ou trois jours afin de visiter l'île. Il ne faut pas manquer la vallée d'Orotova, la route le long de la crête, le Teide et l'immense plaine de lave désolée qui s'étend vers le sud. Vous n'oublierez jamais la route étroite et sinueuse taillée dans la montagne entre Garachico et Buenavista et entre Masca et Santiago, et les échappées sur la mer entre les spirales de nuages dans les étroits ravins.

Il faut ajouter au code téléphonique international espagnol 349, le code local de Tenerife : 22.

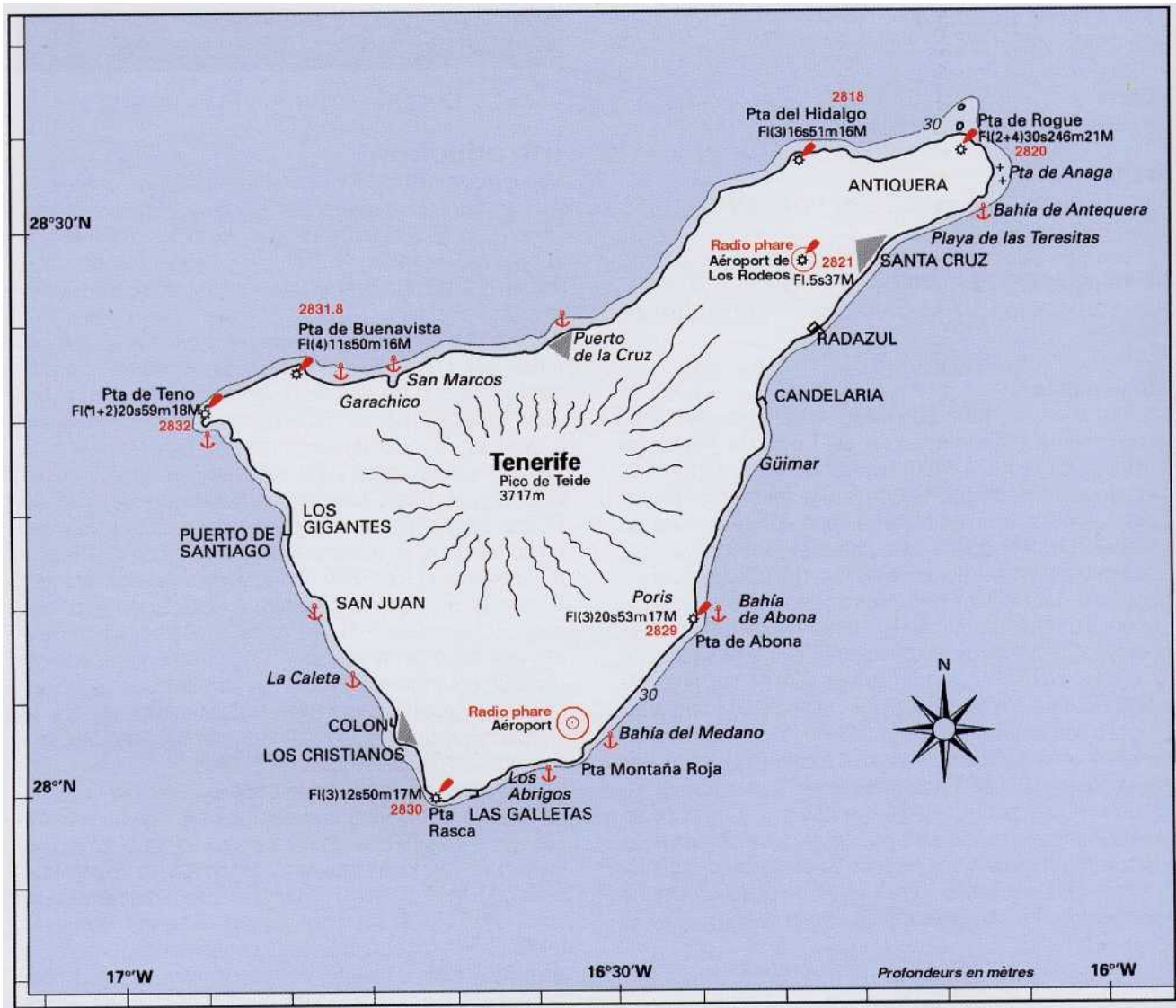
Navigation

Déclinaison magnétique

7°46'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

En général insignifiants - voir Marées et courants de marée page 135. De plus amples détails sont donnés dans la description de Santa Cruz de Tenerife.



Vue spectaculaire sur et Teide, point culminant de toute l'Espagne avec 3 718 m. Le sommet est souvent recouvert de neige malgré la latitude.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et les Canaries (1 : 1 000 000), 6083 Du Cap Juby au Cap Blanc (1 : 845 000), 7561 Tenerife (1 : 125 000)
- Amiralauté britannique : 1869 (1 : 300 000)
- Espagnoles : 518 (1 : 175 000), 205 (1 : 125 000)
- Américaines : 51260 (1 : 300 000)
- Imray-lolaire : E2 (1 : 598 000)

Feux

- 2820 Punta de Rogue 28°34'9N 16°08'4W
FI(2+4)30s246m21M Tour ronde grise, bâtiment et fanal blancs 12 m
- 2821 Aéroport Los Rodeos 28°29'4N 16°18'5W
FI.5s650m37M Tour métallique 14 m
- 2829 Punta de Abona 28°08'9N 16°25'6W
FI(3)20s53m17M 214° - vis - 0400
Tour ronde blanche avec bandes rouges et bâtiment avec balcon 39 m
- 2830 Punta Rasca 28°00'1N 16°41'7W
FI(3)12s50m17M
Tour ronde blanche avec trois bandes rouges 32 m

- 2832 Punta Teno 28°20'5N 16°55'4W
Fl(1+2)20s59m18M Tour ronde blanche avec bandes rouges et deux balcons 20 m
- 2831.8 Punta de Buenavista 28°23'5N 16°50'5W
Fl(4)11s50m16M Tour blanche carrée
- 2818 Punta del Hidalgo 28°34'7N 16°19'4W
Fl(3)16s51 ml 6M Tour 50 m

Stations radio côtières

- Tenerife (CCR) : 24/24 h (28°27'N 16°23'W commandée à distance depuis Las Palmas)
 - Emission : 2606 kHz BLU
 - Réception: 3228, 3283 kHz BLU
 - VHF: canal 16, 27, 60*, plus appel sélectif digital
- Avis aux navigateurs : canal 27 dès réception et à 08h03, 15h03 (en espagnol pour les Canaries)
 - * Réserve aux liaisons automatiques
- Tenerife (MRCC) : 24/24 h (28°29'N 16°14'W) (Cette station n'accepte pas les communications publiques autres que les messages de détresses et de sécurité)
 - Emission: 2182 kHz BLU
 - Réception : 2182 kHz BLU
 - VHF: canal 11, 16, 18, 67, plus appel sélectif digital
 - Bulletins météorologiques : canal 27 à 08h40, 10h40, 20h40 (24/24 h pour les zones côtières)
 - Avis aux navigateurs : canal 27 dès réception et à 08h33, 15h33 (en espagnol pour les Canaries)

Approche et navigation

Il y a peu de dangers à l'approche de Tenerife à l'exception de la côte nord entre Punta Teno et Punta de Anaga qui est frangée de rochers. Il faut également prendre garde aux zones d'accélération des vents autour des extrémités nord-est, sud-est et nord-ouest de l'île - voir page 134 - ainsi qu'aux violents rabattants qui dévalent les falaises entre Los Gigantes et Punta Teno à l'extrémité nord-ouest. Prenez un ris avant d'entrer dans ces zones.

Les vents de nord-est et de nord-ouest prédominent respectivement sur les côtes est et ouest, ils faiblissent la nuit et laissent souvent la place à une brise de mer sur la côte entre Punta Rasca et Punta Teno. Remonter la côte est vers le nord est plus facile de nuit, car le vent est beaucoup moins fort.

Ports et mouillages

Mouillages au nord de Santa Cruz

Cartes

- Amirauté britannique : 1858 (1 : 50 000)
- Espagnoles : 512, 513 (1 : 50 000), 5130 (1 : 10 000)
- Américaines : 51341 (1 : 50 000)

BAHIA DE ANTEQUERA

28°31'9N - 16°07'9W

Généralités

Bahia de Antequera est une jolie baie à environ 5 M au nord-est de Santa Cruz, protégée des vents de nord par Punta de Antequera mais totalement ouverte au sud. Bonne tenue par 5 m d'eau au moins sur du sable devant une plage de cailloux (et de sable à marée basse). Il y a les ruines d'un port abandonné à l'est. Il n'y a rien de plus à terre, pas même une route.

PLAYA DE LAS TERESITAS (SAN ANDRES)

28°30'5N - 16°11'1 W

Généralités

La ville de San Andres, qui borde la Playa de las Teresitas, est en fait la banlieue nord de Santa Cruz. La plage de sable doré - apporté par les vents du Sahara et rempli de scorpions « inoffensifs » est protégée par une digue en pierre partiellement recouverte à marée haute. Il y a une interruption au sud par laquelle peuvent passer de petits voiliers pour mouiller à l'abri de la digue par 4 m de fond au maximum sur du sable. Il est conseillé d'explorer la zone au préalable en annexe avec une ligne de sonde. Il y a également des fonds de bonne tenue à l'extérieur par 10 à 15 m de fond. La construction d'un nouveau port de plaisance pourrait être envisagée dans les environs mais aucune date n'est pour l'instant fixée.

Playa de las Teresitas est sans doute la plus belle plage de Tenerife, à seulement dix minutes à pied de la Darsena Pesquera et cela Marina Tenerife. Il y a à San Andres plusieurs petites épiceries et boulangeries, deux quincailleries et d'autres commerces, ainsi que de nombreux restaurants et cafés sur la plage. Une douche d'eau froide se trouve sur la plage.

SANTA CRUZ DE TENERIFE - MARINA TENERIFE ET MARINA DEL ATLANTICO

Informations sur les deux marinas

Bien que les deux marinas de Santa Cruz de Tenerife qui accueillent les bateaux de passage soient situées dans des bassins différents et aient des entrées à 3 M l'une de l'autre, il n'y a pas de démarcation claire à terre et la plupart des informations d'ordre général sont donc communes.

Marées

Le port de référence principal pour les Canaries est Casablanca. Santa Cruz est un port de référence secondaire. La basse mer moyenne de vive-eau est à environ 0,30 m au-dessus du zéro des cartes.

Correction moyenne avec Casablanca : - 59 min

- Marnage moyen de vive-eau: 1,90 m
- Marnage moyen en morte-eau: 0,80 m

Cartes

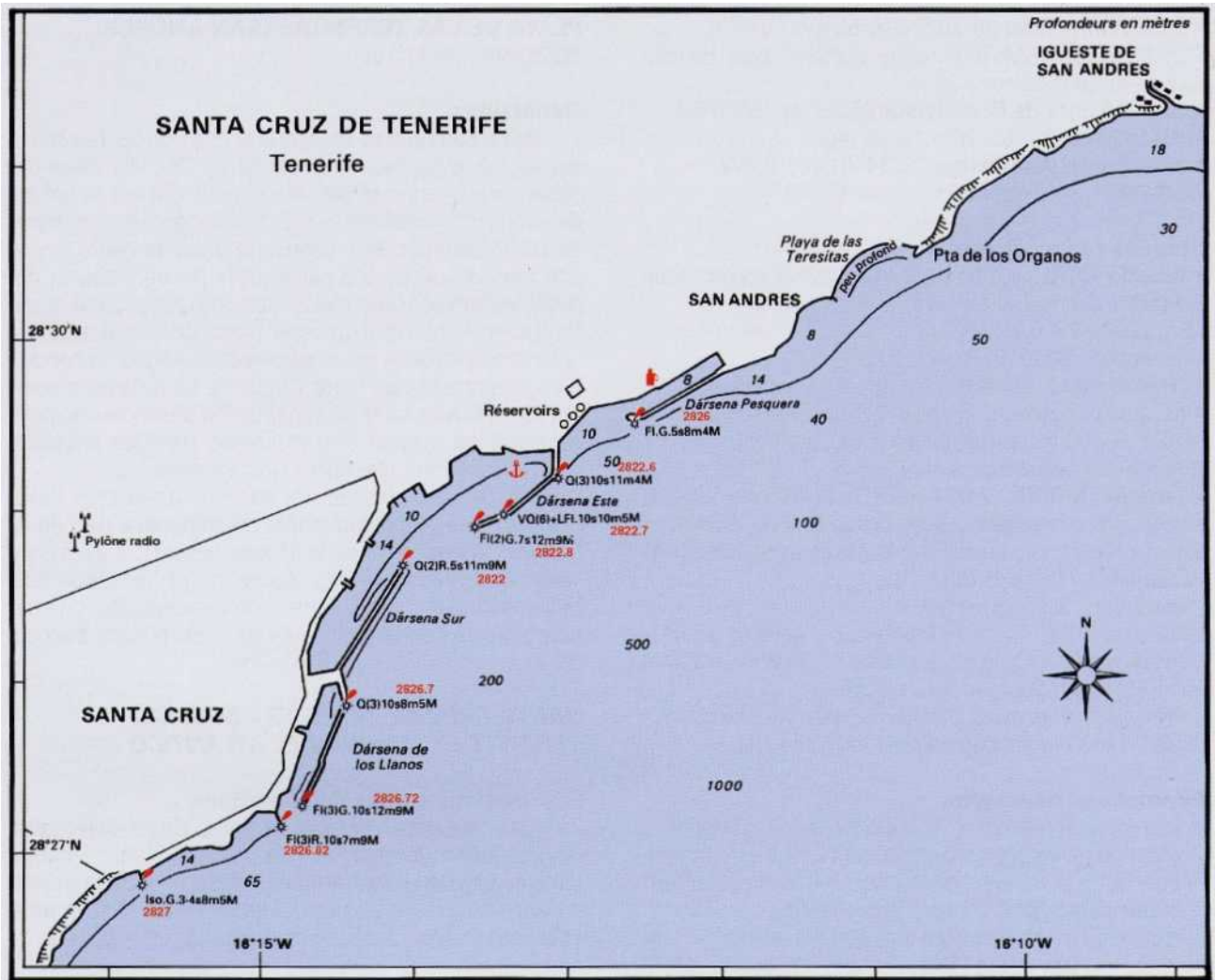
- SHOM : 6958 Santa Cruz de Tenerife - De Puerto Caballo à la Darsena Pesquera (1 : 10 000).
- Amirauté britannique: 1858(1 : 50 000), 1857 (1 : 12 000)
- Espagnoles : 512, 513 (1 : 50 000), 5130 (1 : 10 000), 5231, 5132 (1 : 5 000)
- Américaines : 51341 (1 : 50 000 et 1 : 10 000)
- Imray-lolaire : E2 (1 : 17 300)

Feux

Les feux à l'entrée et à l'intérieur des Darsena Pesquera et Darsena de los Llanos sont décrits dans leurs paragraphes respectifs. Il y a d'autres feux à l'intérieur la Darsena Este et la Darsena Sur.

- Darsena Pesquera (Marina Tenerife)
2826 Extrémité du brise-lames 28°29'6N 16°12'7W
Fl.G.5s10m34M Colonne cylindrique verte 3 m

- Darsena Este
2822.6 Brise-lames, coude nord-est



- 28°29'3N 16°13'2W Q(3)10s11m4M
- Perche cardinale est avec voyant 4
- 2822.7 Brise-lames, coude sud-ouest
- 28°29'3N 16°13'5W VQ(6)+LFI.10s10m5M
- Perche cardinale sud avec voyant:
- 28228 Extrémité du brise-lames 28°29'N 16°13'7W
- FI(2)G.7s12m9M Tour ronde verte 6 m
- Dársena Sur
- 2822 Extrémité du brise-lames 28°28'8N 16°14'1 W
- Q(2)R.5s11m9M Colonne rouge 5 m
- Dársena de los Llanos (Marina del Atlantico)
- 28267 Coude du brise-lames 28°28'N 16°14'5W
- Q(3)10s8m5M Perche cardinale est avec voyant
- 282672 Extrémité du brise-lames 28°27'3N 16°14'8W
- FI(3)G.9s12m9M Tour ronde verte 6m
- 282682 Môle sud-ouest 28°27'3N 16°14'9W
- FI(3)R.10s7m9M Perche rouge

■ du port

- Autorité du port et des marinas: VHF canal 9,11 (24/24h).
- Pilotes: VHF canal 12, 14, 16.

Généralités

Santa Cruz est une ville intéressante avec des parcs magnifiques, qui mérite largement une visite. C'est le port de commerce de Tenerife, avec des installations portuaires séparées en quatre bassins protégés par quatre brise-lames distincts. Les deux marinas qui

accueillent les bateaux de passage sont situées l'une dans le bassin le plus sud, la Dársena de los Llanos, l'autre dans le bassin le plus nord, la Dársena Pesquera. La marina du Real Club Náutico, quant à elle, est dans la Dársena Sur mais elle est exclusivement réservée à ses membres et les visiteurs n'y sont pas accueillis. Cette situation n'a pas changé depuis les années 70.

Pendant des années, rien n'était prévu pour les voiliers à Santa Cruz. Ils étaient tolérés dans la Dársena Pesquera (le port de pêche) mais devaient en grande partie se débrouiller seuls, s'amarrant à de vieux rafiots rouillés ou le long du mur maculé de gazole. Ce n'est qu'au début des années 90 que six pontons furent installés à l'entrée, sous le nom de Marina Tenerife. Mais le nombre d'emplacements était encore insuffisant et quelques années plus tard fut annoncée la construction de la Marina del Atlantico, dans la partie nord de la Dársena de los Llanos. En décembre 1998, elle était loin d'être achevée mais offrait déjà des emplacements bien protégés sinon luxueux, quelle que soit la taille des voiliers.

Approche

En arrivant du nord-est, on voit la haute chaîne de montagnes dans le prolongement du cap situé au nord-est de l'île, Punta de Anaga. Doublez la péninsule rocheuse de Punta de Antequera puis celle de Punta del Roquete en restant à plus d'un mille au large. Le village

d'Igüeste se trouve dans une anse à l'ouest de cette dernière pointe. Punta de los Organos est un mille plus au sud-ouest, tout au nord de la Playa de las Teresitas.

Un mille plus bas sur la côte apparaît le long brise-lames de la Dársena Pesquera, ouverte au sud-est, puis ceux des Dársenas Este et Sur, et enfin celui de la Dársena de los Llanos. Celui-ci est long de près d'un mille et ménage une entrée plutôt étroite orientée au sud.

En arrivant du sud, après avoir passé les feux et les cheminées de Puerto Caballo et la petite pointe de Punta Maragallo avec ses nombreux réservoirs, l'entrée de la Dársena de los Llanos apparaît à environ 0,5 M.

Entrée et formalités

Voir les informations concernant chaque port.

Equipements/services

- **Chantier naval**: il y a de nombreux chantiers navals et ateliers puisque c'est le plus grand port de pêche de l'île, mais ils sont plutôt spécialisés dans les bateaux de pêche. Se renseigner auprès des bureaux des ports. Il n'y a pas de chantier naval dans les marinas.
- **Travel-lift** : il n'y en a pas dans les marinas.
- **Mécanique**: il vaut mieux faire venir un mécanicien de Radazul. Sinon, Sucesores Tonnas Fernández Blanco 275014/275058, *Fax*: 279769, Calle Santiago 109 sont représentants pour Evinrude et Mariner.
- **Réparations électroniques et radio** : Top Tronics ☎ 271186, Calle de la Marina 63 et Ecomarin ☎ 275605, Calle San Francisco Javier 2 peuvent s'occuper de réparations électroniques, dont les appareils Autohelm.
- **Voileries/gréement**: Luis Gonzales fabrique et répare les voiles, effectue d'autres travaux de voilerie, et peut être contacté par le truchement de Sucesores Tomàs Fernández Blanco (voir ci-dessus). Spinnaker Nautica Zr 243975, *Fax* : 293830, Calle San Vicente Ferrer 9, s'occupe de réparations de voiles et de gréement (il a une presse à sertir), il possède également de l'accastillage en acier inoxydable. H Oscar Martin Farina SL ☎ 281550/281554, *Fax* : 285247, Calle de San Francisco 43 vend des articles d'ordre plus général, dont des câbles de différents diamètres.
- **Shipchandlers** : La Marina (auparavant Alcorde) propose un grand choix d'articles Calle de la Marina 61 ☎ 271246, *Fax* : 247246 ainsi que dans la Dársena Pesquera ☎ 549136, *Fax* : 591362. Spinnaker Nautica (voir ci-dessus) sont représentants notamment pour Aqua-Signal, Garmin, Gill, Goïot, Helly Hansen, Lewmar, Sta-Lock Terminals et Whale Pumps. Sucesores Tomàs Fernández Blanco (voir ci-dessus) est représentant Velus en plus de proposer des fournitures d'ordre général. Pour finir, Nordest ☎ 577322, *Fax* : 577031, à La Matanza, sur la côte nord de Tenerife à environ 20 km sur la route de Puerto de la Cruz, déclare vendre presque tout ce dont un voilier de grande croisière peut avoir besoin, quitte à commander les articles qui manqueraient. Les achats importants peuvent être réalisés hors taxes.
- **Cartes** : on trouvera les cartes espagnoles et quelques cartes de l'Amirauté britannique aux Galerías Atlántico ☎ 287762, *Fax* : 287766 Avenida de Anaga 11 ; les cartes et plans espagnols à la Delegación del Instituto Geográfico Nacional ☎ 287054/287066, *Fax* : 243027 Avenida de Anaga 27.
- **Eau** : sur les pontons des deux marinas ainsi qu'en

certaines parties du quai de la Marina del Atlántico. Le goût est parfois déplaisant.

- **Douches**: près du bureau de la Marina Tenerife et près de l'angle nord-ouest du bassin de la Marina del Atlántico.
- **Laveries**: plusieurs en ville dont la Lavandería la Rosa 283382.
- **Electricité** : sur les pontons des deux marinas et sur le quai de la Marina del Atlántico.
- **Carburant** : avec des jerrycans à la station-service Cepsa derrière la Dársena Pesquera (facilement accessible en annexe) ; il n'y a pas de carburant pour les bateaux de plaisance à la Marina del Atlántico.
- **Bouteilles de gaz** : échanges de Camping Gaz chez Sucesores Tonnas Fernández Blanco (voir Mécanique ci-dessus) et dans de nombreuses quincailleries. Les bouteilles de toutes les autres marques peuvent être rechargées à la station Disa V 224966 près du Palacio de Ferias.
- **Club náutico** : Le Real Club Náutico est particulièrement peu accueillant envers les bateaux de passage, même selon les standards canariens. Ne l'utilisez pas pour vous y faire envoyer du courrier.
- **Prévisions météorologiques** : affichées au bureau du port près de la Marina del Atlántico.
- **Banques**: en grand nombre, dont des agences Barclays et Lloyds sur l'Avenida Anaga.
- **Magasins/approvisionnement**: excellents supermarchés et magasins à Santa Cruz. Le grand supermarché Mercadona, à faible distance en taxi de la Marina del Atlántico, livre les grosses courses. Il y a également plusieurs grossistes en surgelés en face de la Marina Tenerife avec des rayons en self-service offrant un grand choix de poissons et de viandes congelés à prix intéressants sans quantité minimum.
- **Marché** : on peut aller à pied à l'excellent marché Nuestra Señora de África sur la Calle de San Sebastian à partir de la Marina del Atlántico (on peut également traverser le Barranco de Santos par le Puente Serador).
- **Cafés, restaurants & hôtels** : nombreux en ville, mais relativement éloignés des marinas.
- **Services médicaux** : plusieurs hôpitaux ainsi qu'un centre de premiers secours.

Communications

- **Bureau de poste** : plusieurs à Santa Cruz. Le bureau principal de la ville est sur la Plaza de España en face de la Marina del Atlántico.
- **Adresse pour le courrier**: C/o bureau de poste principal Poste Restante, Correos de Santa Cruz, Plaza de España, Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, Espagne.
- **Téléphone** : entre autres, au bureau de la Marina Tenerife et au bureau de poste principal.
- **Fax** : au bureau du port. Fax : 605481 près de la Marina del Atlántico.
- **Location de voitures & taxis**: nombreux à Santa Cruz.
- **Bus** : bus fréquents vers le centre de Santa Cruz à l'arrêt de bus situé en face de la criée aux poissons près de la Dársena Pesquera (un ticket *bono* valable pour dix voyages est intéressant et peut être utilisé par plusieurs personnes en même temps ; s'achète au terminal des bus ou en kiosque). Les bus de l'île partent du terminal des bus sur l'Avenida Tres de Mayo. Le service de bus pour l'aéroport Reina Sofía au sud de Tenerife est irrégulier

- les horaires sont affichés au bureau Iberia situé sur l'Avenida Francisco La Roche, près de la Plaza España.

• Ferries: hydroglisseur pour Las Palmas (Grande Canarie) et Morro Jable (Fuerteventura). Ferries pour voitures pour San Sebastian de la Gomera, Santa Cruz de la Palma et Puerto de la Estaca (Hiero).

e Transports aériens: vols internationaux depuis l'aéroport Reina Sofía au sud de l'île; vols inter-îles depuis l'aéroport de Los Rodeos au nord de l'île, les vols pour la Péninsule partent des deux aéroports.

MARINA TENERIFE, DARSENA PESQUERA
28°29'6N - 16°12'7W

Feux

e 2826 Extrémité du brise-lames 28°29'6N 16°12'7W
Fl.G.5s10m3M Colonne circulaire verte 3 m

e 28262 Entrée, côté sud-est

28°29'7N 16°12'7W Fl(2)G.7s3m1M

Colonne circulaire verte (cachée au large par la jetée)

• 28264 Entrée, côté nord-ouest

28°29'7N 16°12'7W Fl(2)R.7s3m1M

Colonne circulaire rouge (cachée au large par la jetée)

• Bouée 28°29'4N 16°12'6W

Fl.R.5s3M Bouée bâbord marquant des travaux dans le port

• Bouée Cardinale sud 28°29'8N 16°11'9W

Q(6)+LFl.15s6m2M

Cardinale sud marquant des travaux dans le port

Note. les bouées ci-dessus sont sans doute temporaires.

Généralités

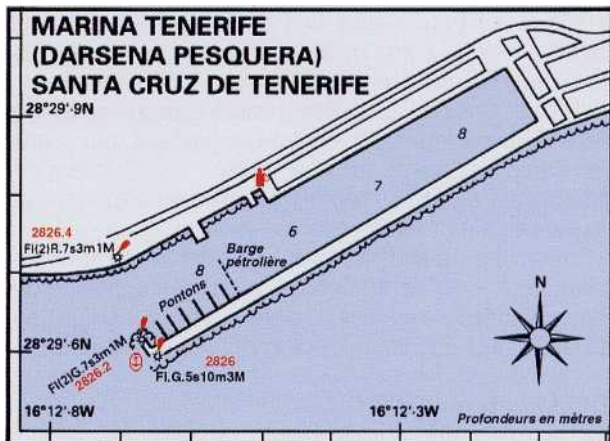
La Marina Tenerife est la plus ancienne et la plus petite des marinas de Santa Cruz et elle convient mieux à des voiliers de moins de 12 m. La ville est loin à pied, par une route sans ombre, mais on peut réduire le trajet en traversant le port en annexe. Il y a également une ligne de bus sur la grande route derrière le port. Les équipements de la marina sont plutôt bons et actuellement meilleurs que ceux de la Marina del Atlantico. L'accès est fermé par une serrure électronique, et la sécurité est bonne.

Marina Tenerife sert de base pour les jet-skis et les petits hors-bord locaux qui sont pour la plupart stockés à terre et mis à l'eau à la demande par une grue.

Approche et entrée

Voir page 186 pour l'approche extérieure. Une fois à proximité, l'entrée de la Darsena Pesquera apparaît juste au nord d'un silo en béton, de cinq réservoirs pétroliers et de deux grands bâtiments, l'un au toit rouge, l'autre au toit bleu, le tout situé à l'extrémité nord-est de la ville. Fin 1998, il y avait des travaux de chaque côté de l'entrée, ceux au nord-est étaient marqués par une bouée cardinale sud (indiquant des dangers au nord), et ceux au sud, par une bouée charpente rouge. Il faut passer entre les deux. La bouée rouge au sud de l'entrée est sans doute associée à un petit môle qui part du rivage près des réservoirs pétroliers mentionnés ci-dessus, et est donc susceptible d'être déplacée en fonction de l'avancement des travaux.

De nuit, il est difficile d'identifier les feux d'entrée de la Darsena Pesquera parmi les lumières de la côte. En



approchant par le nord, cherchez les lumières de San Andres qui forment un cône tronqué blanc sur la colline, à l'extrémité nord de la zone illuminée. Au sud de ce cône, on observe d'abord une rangée de lumières jaunes, suivie d'une zone de lumières jaunes et blanches mélangées et, enfin, une autre rangée de lumières jaunes continues. La trouée la plus au nord dans les lumières jaunes correspond à l'entrée de la Darsena Pesquera. En approchant par le sud, la rangée de lumières longue de 9 M marquant les brise-lames des deux bassins centraux (le feu de la Darsena Sur²⁰²² et le feu de la Darsena Este^{'''}) est facilement identifiable. La Darsena Pesquera est un peu plus au nord. Les réservoirs pétroliers en face de l'entrée ne sont pas éclairés.

Accostage

Une fois contournée l'extrémité du retour du brise-lames, on verra les six pontons de la Marina Tenerife sur tribord. Les deux premiers peuvent accueillir des bateaux de moins de 8 m, les quatre suivants des bateaux de plus en plus grands. On s'amarré l'arrière au ponton et l'étrave prise sur deux bouées. Le côté nord-est du ponton situé le plus à l'intérieur est réservé aux grands bateaux et est équipé de bouées de corps-mort et de catways. Deux douzaines d'emplacements sont



La petite Marina Tenerife à l'entrée de la Darsena Pesquera de Santa Cruz de Tenerife, vue depuis le nord-ouest.

en théorie réservés aux bateaux de passage, mais en pratique, quelques-uns, habités, sont là depuis si longtemps qu'on peut difficilement les qualifier de « de passage ».

Formalités

Le bureau de la marina 'Zr 591247 est juste à l'extrémité du brise-lames, près de la cale et de la grue et assure une veille 24/24 h sur VHF canal 9.

Les skippers devaient auparavant se rendre au bureau de la Junta del Puerto à Santa Cruz avec les papiers du bateau et les passeports, mais cela ne semble plus obligatoire, notamment pour les bateaux immatriculés au sein de l'UE. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries, car il pourra être réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements/services

Voir page 187.

MARINA DEL ATLANTICO, DARSENA DE LOS LLANOS

28°27'3N - 16°14'8W

Feux

- 28269 Feux d'alignement au 353°

28°27'51\1 16°14'9W

- Antérieur: Iso.2s7m3M

- Postérieur: Oc.4s12m3M

Tourelles métalliques blanches avec bandes rouges 4/10m

- 28267 Coude du brise-lames 28°28'N 16°14'5W

Q(3)10s8m5M Perche cardinale est avec voyant ⚡

- 282672 Extrémité du brise-lames 28°27'3N 16°14'8W

FI(3)G.9s12m9M Tour ronde verte 6 m

- 282682 Môle sud-ouest 28°27'3N 16°14'9W

FI(3)R.10s7m9M Perche rouge

- Bouée spéciale 28°27'3N 16°14'9W

Q(5)Y.20s1M Bouée sphérique jaune

Note : cette bouée est censée être sur l'alignement d'entrée, exactement au milieu de l'entrée. Elle n'était en place ni au début 1998 ni en décembre de la même année.

- 282674 Retour à l'extrémité du brise-lames

28°27'31\1 16°14'8W

Oc.G.4s5m2M Perche métallique verte 3 m

- 282686 Obstruction 28°27'4N 16°14'8W

Q.R.5m2M Perche rouge

- 282687 Terminal du car-ferry 28°27'6N 16°14'9W

FI.R.2s6m2M Tour pyramidale rouge 3 m

- 282678 Eperon intérieur du brise-lames

28°27'61\1 16°14'8W

Q.G.4m2M Perche métallique verte 3 m

- 282667 Entrée est de la marina, côté ouest

28°27'9N 16°14'6W Q.R.4m2M

Perche rouge avec jambe de force blanche 2 m

- 282668 Entrée est de la marina, côté est

28°28'9N 16°14'6W Q.G.4m2M

Perche verte avec jambe de force blanche 2 m

- 282664 Passage ouest de la marina, côté ouest

28°28'N 16°14'7W 2Q.R(vertical)4m2M Perche rouge

Note: signalé éteint mais encore sur les listes de feux en 2000

- 282665 Passage ouest de la marina, côté est 28°28'N 16°14'7W 2Q.R(vertical)4m2M Perche rouge
- Note : signalé éteint mais encore sur les listes de feux en 2000

Généralités

Lorsqu'elle fut projetée en 1994, la nouvelle Marina del Atlantico devait résoudre une grande partie des problèmes d'encombrement rencontrés par les bateaux de passage à Tenerife. Située dans une zone complètement protégée au fond de la Darsena de los Llanos, juste en face du centre de Santa Cruz, elle devait être construite sur un plan ambitieux et original les pontons devaient former un réseau étoilé à partir d'un îlot central et n'être accessibles depuis le rivage que par un ponton unique fermé par une porte.

Les travaux ont commencé en 1994. Un môle a été construit l'année suivante pour séparer la marina du bassin de commerce. Le premier ponton a été installé en novembre de cette même année mais n'était pas encore ouvert aux bateaux. Les voiliers se mettaient alors le long des quais. La marina devait être achevée courant 1996. Mais les travaux ont ralenti puis se sont arrêtés et début 1998, seuls deux pontons d'une capacité totale de soixante emplacements étaient disponibles, ainsi que quelques équipements à terre.

La situation n'avait pas évolué début 1999. L'installation d'autres pontons devait alors commencer peu après et être achevée pour le pic saisonnier de l'automne.

Plutôt que de suivre le plan initial compliqué, on





La petite entrée de la Marina del Atlantico au fond de la Dársena de los Llanos de Santa Cruz de Tenerife avec les immeubles de la ville et les montagnes à l'arrière plan.

devait installer onze ou douze pontons partant des trois côtés du bassin derrière le môle construit en 1995. Un bâtiment préfabriqué avec douches venait d'être placé au nord-ouest du bassin, indiquant la reprise tant attendue des travaux. Fin 1999, les deux pontons étaient toujours seuls, mais la direction de la marina avait toujours des projets d'extension.

La localisation de la marina juste en face du centre ville présente des avantages et des inconvénients : elle est très pratique, mais bruyante et poussiéreuse, et la sécurité est faible sur les pontons et inexistante sur les quais. Même ainsi, début 1998, elle accueillait un bon nombre de plaisanciers permanents, dont quelques Anglais, ainsi qu'un assortiment de voiliers charters et de croisière, pour la plupart amarrés le long des quais en pierre. Le bassin de la marina est en effet suffisamment grand pour accueillir un nombre presque illimité de voiliers de toutes tailles s'ils sont prêts à se mettre à couple. En 1999, le tarif de l'amarrage à quai n'était pas très élevé (environ 100 FF par jour pour un bateau de 12 m).

Approche et entrée

Voir page 186 pour l'approche extérieure. Une fois à proximité, on peut si l'on veut suivre l'alignement des feux"" mais avec des fonds de plus de 5 m sur l'ensemble du port, à l'exception de l'entrée du Barranco de Santos, la plupart des voiliers peuvent ne pas en tenir compte. Le bassin, long de presque un mille, connaît un trafic commercial intense, dont les allées et venues de deux car-ferries qui accostent le long du quai côté terre.

L'entrée et la sortie de la marina se font par l'entrée est, bien marquée et large de 25-30 m. Le passage à l'ouest du môle est en grande partie bloqué par ce qui semble être un barrage destiné à empêcher les débris et les remous du port de commerce d'entrer dans la marina. Il ne faut l'approcher ni de jour ni de nuit.

Accostage

Le personnel du port, de service nuit et jour, est très serviable et dirige le visiteur vers un emplacement libre ou, à défaut, vers une place à quai. Les petits voiliers peuvent rencontrer quelques problèmes dans ce dernier cas, car les bittes d'amarrages sont assez éloignées les unes des autres et il y a relativement peu d'échelles. De plus, bien que les pontons soient équipés de catways, ceux-ci sont courts et il peut s'avérer difficile de rester parallèle par fort vent de travers.

Formalités

Le bureau des autorités du port 'Zr 605472, Fax 605481 est au premier étage du bâtiment du terminal de ferry Fred Olsen qui donne sur la Dársena Sur (l'entrée est au sud du bâtiment). S'y rendre avec les papiers du bateau et les passeports avant 14 h puis se rendre au rez-de-chaussée au bureau de la *policia nacional*. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries car il sera réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements

Voir page 187.

PUERTO CABALLO (PUERTO DE LA HONDURA)

28°26'7N - 16°15'9W

Cartes

- Amiraute britannique : 1858 (1 : 50 000)
- Espagnoles : 512, 513 (1 : 50 000), 5130 (1 : 10 000 et 1 : 3 500)
- Américaines : 51341 (1 : 50 000)

Feux

- 2827 Raffinerie de pétrole Cepsa
28°26'7N 16°15'9W

Iso.G.3.4s8m5M Colonne verte métallique 6 m

Note: nombreux autres feux d'une portée de 2 à 3 M non indiqués ci-dessus.

Généralités

Port de commerce fréquenté par les pétroliers et les vraquiers. Inapproprié pour les voiliers. Une raffinerie avec plusieurs cheminées ainsi que des réservoirs est située au nord à proximité du port.

PUERTO RADAZUL

28°24'N - 16°19'4W

Cartes

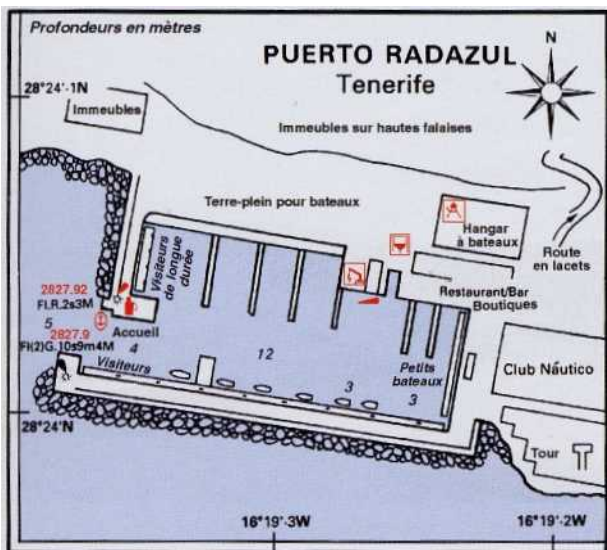
- Espagnoles : 513, 516 (1 : 50 000)
- Américaines : 51341 (1 : 50 000)

Feux

- 2827.9 Extrémité du brise-lames 28°24'N 16°19'4W
Fl(2)G.10s9m4M Perche blanche avec sommet vert 2 m
- 282792 Môle nord 28°24'N 16°19'4W
Fl.R.2s3M Perche blanche avec sommet rouge 3 m

Radio du port

Marina : VHF Canal 09 (9h-19h heure locale tous les jours).



Généralités

Puerto Radazul est une marina privée créée de toutes pièces avec 202 emplacements en tout. Beaucoup sont la propriété de résidents locaux, mais 56 emplacements sont disponibles pour la location (la plupart pour une longue durée). Il n'y a pas plus de 10 emplacements prévus pour les visiteurs. Il est donc conseillé de contacter au préalable le bureau de la marina ☎/Fax 680993, [e-mail: ptoradazul@iic.vanaga.es](mailto:ptoradazul@iic.vanaga.es).

L'entrée ne doit pas être tentée par mauvais temps, mais si l'on peut rejoindre la marina avant l'arrivée de celui-ci, elle constitue alors un bon abri où le bateau se trouvera en sécurité.

Elle est petite, propre et sûre, et il y a encore de nombreux travaux en cours. Des changements sont prévisibles au cours des prochaines années.

Approche et entrée

La marina est située à environ 6 M au sud-ouest de Santa Cruz, juste au sud de Punta de Guadamojete. La centrale électrique, un peu plus au sud-ouest, constitue



Puerto Radazul depuis le nord-ouest. Les bateaux de passage se mettent normalement contre le quai vide que l'on voit derrière le bureau de la marina, situé sur le môle nord.

un amer utile, ses deux grandes cheminées grises émettent souvent une fumée bien visible. De grands immeubles bordent la route sinueuse qui descend vers la marina, située au pied d'une haute falaise. Le plus élevé est situé derrière la marina, au pied de la falaise.

L'entrée, ouverte à l'ouest, est très étroite et doit être approchée à une vitesse n'excédant pas deux nœuds. Le quai d'accueil est sur bâbord au niveau de l'entrée.

Accostage

Il y a des pontons munis de catways des deux côtés du port, ainsi que des emplacements le long du quai près du bureau du port où les voiliers se mettent cul à quai, avec des corps-morts à l'avant. La partie du brise-lames juste après l'entrée est réservée pour l'accostage des bateaux de passage. C'est là qu'il faut se rendre si l'on arrive en dehors des heures d'ouverture. Afin d'éviter le ressac et le petit surplomb du quai, le personnel, fort serviable, fournit des amarres reliées à une chaîne-mère, au milieu de l'entrée, ce qui permet d'éloigner les bateaux du quai.

Formalités

Se rendre au bureau de la marina près de la tour de contrôle avec les papiers du bateau et les passeports. Le bureau est ouvert de 9 h à 19 h tous les jours.

Equipements/services

- Chantier naval: les plaisanciers effectuent normalement eux-mêmes leurs travaux. Il est cependant possible de les faire effectuer par des entrepreneurs avec la permission du bureau de la marina.
- Travel-lift: capacité 75 tonnes. Nombreux emplacements à terre.
- Mécanique : grand atelier dans le complexe de la marina. Cris Motors SL ☎ 681814, Fax: 681734 sont agents Volvo Perkins et Yanmar ainsi que pour plusieurs marques de moteurs hors-bord.
- Shipchandlers : petit shipchandler étonnamment bien approvisionné près du travel-lift.
- Eau: dans toute la marina.
- Douches : près du bureau de la marina et contre les murs de la marina.
- Electricité : dans toute la marina.
- Carburant: au quai d'accueil.
- Club nautico : au début du brise-lames, n'accueille pas les visiteurs.
- Magasins/approvisionnement: grand supermarché en haut de la colline, pharmacie etc.
- Cafés, restaurants & hôtels: dans le complexe touristique derrière le port ainsi qu'un café sur le quai.

Communications

- Adresse pour le courrier: Puerto Deportivo Radazul, 38109 — El Rosario, Santa Cruz de Tenerife, Islas Canarias, Espagne.
- Téléphones: juste derrière le complexe de la marina.
- Fax: au bureau de la marina. Fax: 680933.
- Location de voitures & taxis: voir avec le bureau de la marina.
- Bus : bus pour Santa Cruz et d'autres destinations, arrêt à proximité de l'entrée de la marina.

LA GALERA
28°21'9N - 16°21'7W

Généralités

Juste au sud de Punta Larga et à environ 0,5 M au nord de Candalaria, il y a un club *náutico* avec un petit port prévu pour de petits bateaux à moteur, la plupart étant grutés à terre lorsqu'ils ne sont pas utilisés. Il n'y a aucune place pour les voiliers de passage.

CANDELARIA
28°21'4N 16°22'1W

Cartes

- Espagnoles : 513 (1 : 50 000)
- Américaines : 51341 (1 : 50 000)

Feux

- 2827.96 Angle du brise-lames 28°21'5N 16°22'1W Q(3)10s8m5M Perche noire avec bande jaune 2 m
- 282794 **Extrémité** du brise-lames 28°21'4N 16°22'1 W Fl.G.2s8m4M Perche jaune avec sommet vert 2 m
- 282798 Môle intérieur 28°21'4N 16°22'1 W Fl(2)R.8s4m2M Perche blanche avec sommet rouge 2 m

Généralités

Candelaria est une vieille ville plutôt épargnée par le tourisme avec cependant de nombreux immeubles bas et discordants en béton. L'impressionnante église Nuestra Senora de la Candalaria tout au sud de la ville,



Le port de poche de Candalaria avec deux voiliers amarrés au quai. On voit la grande tour blanche de Nuestra Senora de la Candalaria en arrière-plan du milieu de l'entrée.

donne sur une place pavée autour de laquelle sont érigées des statues de Guanches, les anciens habitants de l'île. L'église, qui abrite la magnifique chasse de Notre Dame de Candalaria, patronne des Canaries, est un lieu de pèlerinage.

Le petit port de pêche est actif mais ne dispose que de très peu de place pour les voiliers de passage.

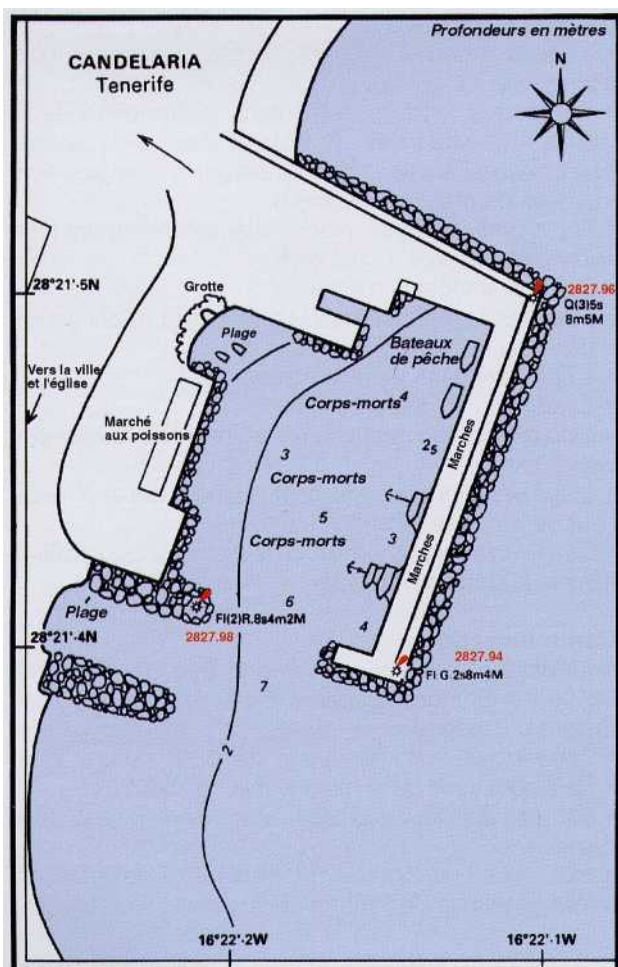
Approche et entrée

Les volutes de fumée émises par les cheminées de la centrale électrique 1,5 M au nord du port constituent un bon amer et, à proximité, l'église avec sa grande tour blanche et son toit rouge est immanquable.

Le port est ouvert au sud. Il faut y entrer avec prudence, il est effet relativement petit et est parsemé de bouées de corps-morts. S'amarrer vers l'extrémité du quai, à l'écart des bateaux de pêche, ou à couple d'un autre yacht. Le brise-lames protège du mauvais temps et le coude, à son extrémité, réduit sensiblement le ressac causé par la houle pénétrant dans le port. Même ainsi, il peut être utile de mouiller une ancre par le travers du bateau afin de se déhaler dessus pour s'éloigner du quai, et d'utiliser l'annexe pour rejoindre l'escalier du quai. Les marches doivent rester accessibles, les pêcheurs locaux les utilisant fréquemment.

Equipements/services

- *Eau* : au petit bar sur le quai. La desserte du quai par une canalisation est en cours de travaux.
- *Carburant* : en jerrycans à une station-service sur les hauteurs, sur la route à la sortie de la ville. Il y a également un réservoir de gazole à l'usage exclusif des pêcheurs près de l'extrémité du brise-lames.
- *Banque* : en ville.
- Magasins/approvisionnement: suffisant pour satisfaire aux besoins quotidiens.
- *Marché*: ventes à l'étalage de produits frais le long du port. Marché aux poissons sur le quai intérieur.
- *Cafés & restaurants* : en ville.





Le mouillage, juste au nord de Punta de Abona, au large d'une plage de sable fin, est l'un des plus agréables des Canaries. Il y a un petit môle à angle droit tout à l'est.

Mouillage

- Au nord: il y a un petit quai en pierre avec des bittes d'amarrage au pied du village de Poris de Abona. Il est possible d'y accoster (3 ou 4 mètres de fond) lorsque la mer est particulièrement calme. Il est également possible de mouiller par 4 ou 5 mètres sur du sable puis de débarquer au niveau de l'échelle ou des marches. Il faut faire attention aux nombreux nageurs. Il y a des cafés et des restaurants dans le village et on peut y acheter des produits de base.
- Au sud: le mouillage au nord-est de Punta de Abona, au large d'une belle plage de sable bordée à ses extrémités par des affleurements rocheux, est le plus attrayant des deux lorsque les conditions s'y prêtent. Mouillez par cinq mètres de fond sur du sable au large de la partie est de la plage - le fond est rocheux plus à l'ouest - dans l'alignement formé par le phare et le petit môle en pierre. La tenue est excellente. Le seul équipement à terre est un café qui vend des boissons et des glaces. Il est agréable de flâner le long du sentier qui grimpe au petit village tracé au cordeau construit autour de son église et de sa place. On ne peut pas en dire autant du long chemin qui mène au phare en haut de la pointe.

CENTRAL TERMICA DE GRANADILLA

28°05'3N - 16°29'6W

Feux

- 28293 **Brise-lames** 28°05'1 N 16°29'4W

VQ(3)5s11m5M

Balise cardinale est avec voyant

Note : il y a plusieurs bouées, dont certaines éteintes, dans les environs.

Généralités

Le feu ci-dessus (parfois dénommé Punta del Camello) est sur le brise-lames servant pour la centrale électrique à proximité. Deux ensembles de feux d'alignement ont été installés, en plus des bouées indiquées ci-dessus. Le port n'a aucun intérêt pour les voiliers.

MOUILLAGES DANS LES ENVIRONS DE PUNTA MONTANA ROJA

Carte

- Espagnole : 514 (1 : 50 000)

Généralités

Punta Montana Roja ressemble à une grande pyramide rouge et forme une petite péninsule au milieu de la côte sud-ouest de Tenerife. L'aéroport principal de l'île, l'Aeropuerto Transoceanico Reina Sofia, occupe une plaine au nord de la pointe et l'on peut voir les avions atterrir ou décoller. La côte est basse au sud-est de Punta Montana Roja jusqu'à Punta Rasca, l'extrême sud de Tenerife.

Bahía del Médano (28°02'6N 16°32'4W), une baie circulaire avec une petite jetée non-éclairée située au nord-est à proximité de Punta Montana Roja, offre un mouillage agréable quelque peu protégé du nord par 3 m de fond sur du sable. Les fonds remontent brutalement à l'entrée de la baie, il est donc essentiel d'éviter de mouiller sur le tombant. Le village d'El Médano dans l'anse au nord de la baie possède des restaurants, des magasins et autres équipements de base.

Playa de las Tejitas (28°01'7N 16°33'4W) à l'ouest et à proximité de Punta Montana Roja est un mouillage tranquille par vents de nord ou de nord-est par sept mètres de fond sur du sable. Il y a trois grands coffres jaunes d'amarrage au large de la plage qu'il faut laisser à bonne distance : ils sont utilisés par les pétroliers qui ravitaillent en carburant l'aéroport proche. Un seul est éclairé (Fl.Y2,4s3M). D'une manière surprenante, la proximité de l'aéroport n'est pas gênante au niveau du bruit.

Los Abrigos (28°01'6N 16°35'7W) est à environ 2,5 M à l'ouest de Punta Montana Roja. Autrefois charmant village de pêcheurs, Los Abrigos est maintenant envahi par les touristes. Il y a quelques barques de pêche amarrées au quai et qui sont halées à terre par mauvais temps. Le front de mer est réputé pour ses restaurants de poissons. Y faire escale à l'heure du déjeuner par temps calme - la tenue est plutôt médiocre -, ou y venir le soir par la route, vaut la peine.



Les restaurants de fruits de mer de Los Abrigos sont célèbres dans tout Tenerife. Le mouillage est cependant médiocre.

PUERTO AMARILLA
28°01'1 N - 16°37'5W

Généralités

Au début des années 1990, débutaient, parallèlement au développement du golf et du country club d'Amarillo, les travaux d'une grande marina au nord-ouest de Punta Montana Amarilla. Le brise-lames a malheureusement été sévèrement endommagé par une tempête avant son achèvement, et les travaux de la marina n'ont toujours pas repris.

LAS GALLETAS
28°00'411 - 16°39'5W

Carte

e Espagnole : 514 (1 : 50 000)

Feux

e 28295 Extrémité du brise-lames 28°00'411 16°39'6W
Q(2)G.7s5m3M Tour ronde 3 m

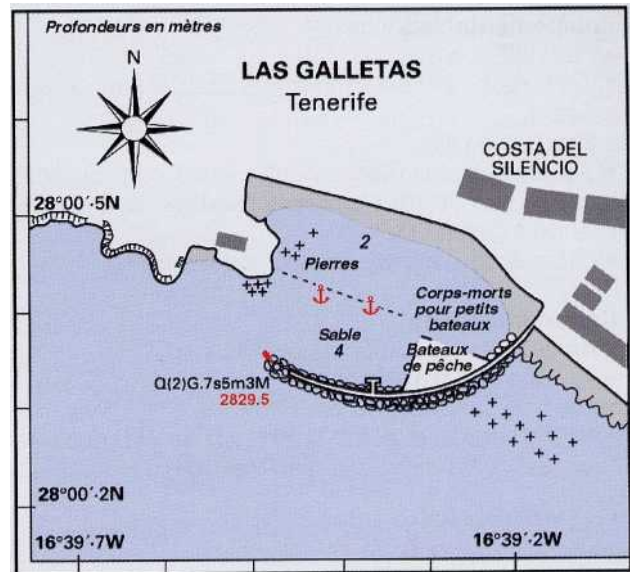
Généralités

Le petit port de pêche de Las Galletas, à l'abri derrière son brise-lames courbe, est devenu un mouillage fréquenté par les plaisanciers qui ont transformé le mur du brise-lames en une galerie d'art maritime dans le style, inhabituel aux Canaries, de Horta (Açores). Une petite partie seulement du brise-lames permet l'accostage des bateaux mais elle est utilisée par les bateaux de pêche. On trouve l'habituel développement touristique derrière le village, mais la zone au nord est en grande partie préservée. Une extension en forme de L du brise-lames existant est en projet, ainsi que la mise en place de quatre pontons dirigés vers le nord à partir du quai, créant ainsi 160 emplacements, dont 35 pour des bateaux de plus de 10 m.

Approche et entrée

Le port de Las Galletas est situé entre Punta Rasca, 2 M à l'ouest, et les immeubles blancs de la Costa del Silencio - qui désormais trahit son nom avec la musique bruyante des boîtes de nuit - à l'est.

Depuis l'est, rester à 0,5 M de la côte afin d'éviter un



récif qui s'étend à partir du début du brise-lames. Depuis toutes les directions, l'approche finale s'effectue en relevant l'extrémité du brise-lames un peu à l'est du nord. Bien rester sur tribord en entrant - une avancée rocheuse avec un bâtiment en ruine forme le côté bâbord de l'entrée.

Mouillage

Les voiliers mouillent près de l'entrée. Même ainsi, ils sont à l'abri des coups de vent de sud. L'intérieur du port est parsemé de petits bateaux de pêche au mouillage. Le quai à angle droit est réservé aux grands bateaux de pêche qui ont besoin de place pour leurs manœuvres. La tenue sur du sable est bonne dans la moitié sud du mouillage, de petits blocs de pierre s'étendent au nord à partir du rivage. Ne pas hésiter à se servir d'une sonde à main en plus du sondeur : un sondeur peut ne pas révéler la nature des fonds alors que les blocs pourront être détectés à l'aide d'une ligne de sonde, qui rebondira sur eux. Une ancre à jas est préférable en cas de blocs de pierre, une CQR sur du sable.

Selon le nombre de voiliers dans le port, il peut être nécessaire de mouiller tête et cul pour limiter l'évitage et il faut parfois se déplacer si un pêcheur le demande.



Le mouillage bondé de Las Galletas vu depuis le nord-ouest.

Equipements/services

- *Eau* : sur le quai.
- *Carburant* : en jerrycans à une station service des environs.
- *Banque* : en ville.
- *Magasins/approvisionnement* : limité près du port, mais grand choix dans la station balnéaire de Costa del Silencio à l'est.
- *Cafés & restaurants* : près du port et en ville.

Communications

- *Bureau de poste* : à Costa del Silencio.
- *Téléphones* : près du port.
- *Location de voitures & taxis* : en ville.
- *Vols* : Las Galletas est le port sûr le plus près de l'aéroport de la Reina Sofia, à environ 10 km au nord-est.

LOS CRISTIANOS

28°02'6N - 16°43'1W

Cartes

- Espagnoles : 514, 515 (1 : 50 000), 5140 (1 : 3 500)

Feux

- 2831 Brise-lames 28°02'8N 16°43'W
Fl(4)R.11s12m6M Colonne rouge 4 m
- **Bouée tribord** 28°02'6N 16°42'9W
Fl(4)G.10s4M Bouée charpente verte avec marque verte
- 2831 1 **Môle intérieur** 28°03'1 N 16°43'1 W
Fl(2+1)G.15s2M Colonne verte 3 m

Généralités

Los Cristianos était autrefois un port de pêche avec un car ferry pour La Gomera. Le port a été amélioré et la ville est maintenant devenue un centre touristique avec des immeubles élevés, de nombreuses boutiques et autres services. Le port a été pendant des années le point de départ favori des traversées atlantiques jusqu'à ce que le mouillage fût officiellement interdit aux voiliers au début des années 1990 - les voiliers furent accusés de polluer les plages de la ville. Il ne fait cependant aucun doute que le trafic croissant des ferries et des hydroglisseurs y a également contribué.

La situation actuelle est ambiguë. En théorie les voiliers ne sont autorisés à mouiller que pour attendre d'être mis à terre sur le terre plein du chantier naval. En pratique, une escale de deux ou trois nuits est en général tolérée. Il n'y a que peu de chance de pouvoir accoster même pour une durée très brève. Il n'y aucune restriction en ce qui concerne le mouillage à l'extérieur du port si les conditions météo le permettent.

Il y a une grande plage au nord-ouest du port fermée à ses deux extrémités par deux môles peu élevés. Avec 8 m au niveau de l'entrée et 5-6 m à l'intérieur du môle sud, un voilier peut entrer sans problème. Cependant, toute escale excédant quelques jours attirera le courroux des autorités.

Approche et entrée

Les trois miles de hauts bâtiments sont très visibles lors d'une approche du nord-ouest au sud-ouest par l'ouest. La tour avec une bande verticale noire tout au sud est immanquable. Plus au sud, on rencontre des collines, puis une petite station balnéaire, Palm-Mar,

enfin Punta Rasca, une pointe basse surmontée d'un phare de 50 m. Se diriger vers la tour mentionnée ci-dessus jusqu'à ce que l'entrée du port soit visible au nord. Lors d'une approche par le sud, l'entrée est évidente une fois que Punta Rasca est doublée.

L'entrée, ouverte au sud-est, est large et sans dangers, mais de nuit, il faut cependant faire attention aux bouées de corps-morts non éclairées, aux bateaux locaux et aux voiliers au mouillage.

Deux fermes marines, signalées respectivement par 4 et 2 bouées charpentes avec des voyants x, caractéristiques Fl.Y5s3M, sont installées à environ 1 5 M ouest-sud-ouest de Los Cristianos à proximité de 28°01'5N 16°42'6W.

Mouillage

L'intérieur du port est occupé par de petites embarcations au mouillage et quelques bateaux de day-charter. Les voiliers de passage sont relégués au sud-est, dans la partie du port la plus mal protégée, au nord d'une ligne allant du chantier naval à la tour avec une bande noire. Le mouillage dans cette zone semble avoir les faveurs des autorités du port et des commandants des ferries - mouiller de préférence en relevant la bouée d'entrée tribord au moins au 180°. Il est essentiel de mouiller le plus loin possible du brise-lames, afin de laisser suffisamment de place aux ferries d'une part et de moins ressentir les remous ainsi créés, particulièrement importants à marée basse, d'autre part.

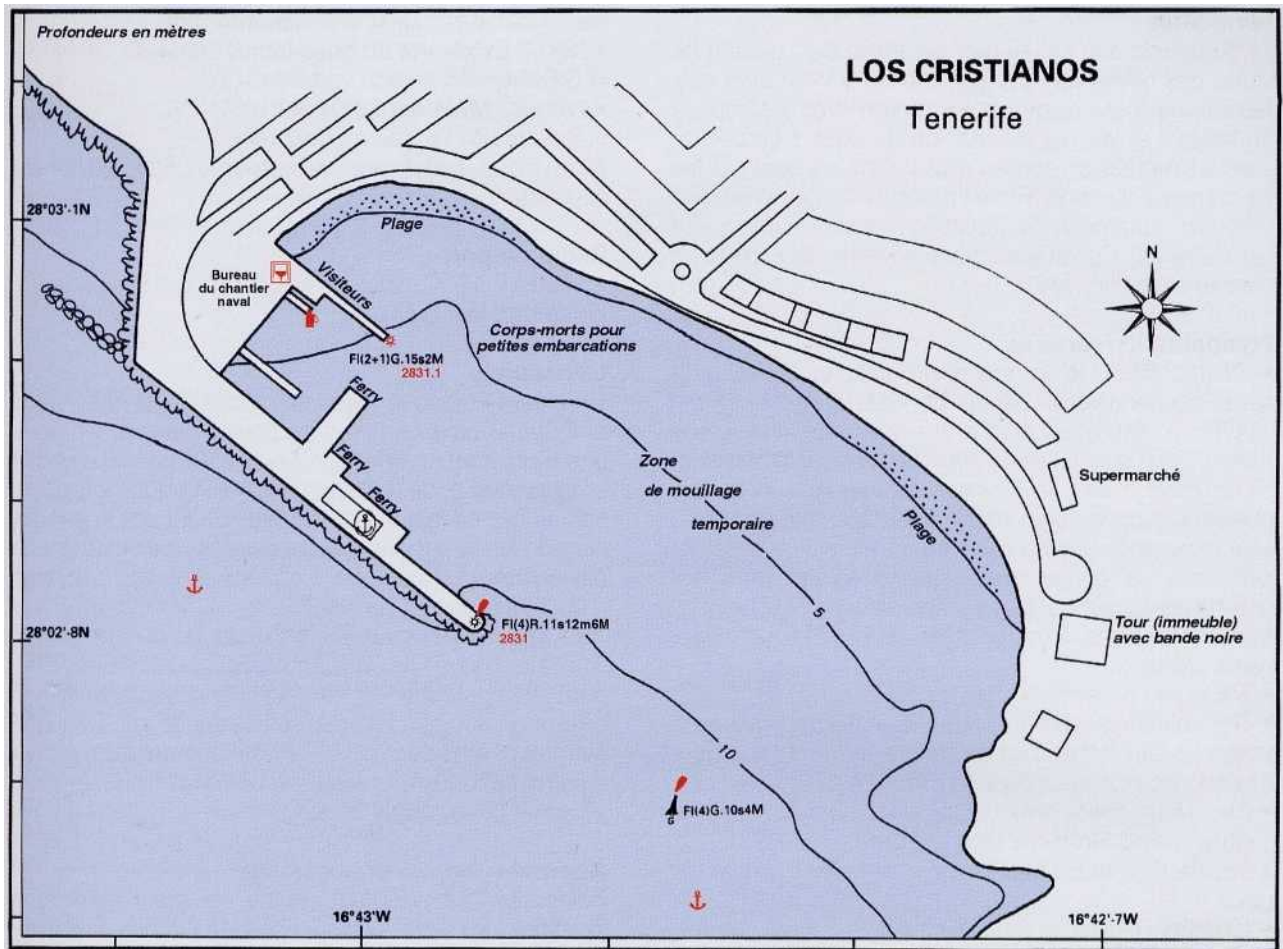
La tenue est variable sur des rochers avec des zones de sable. Le statut "non-officiel" du mouillage entraîne sa gratuité.

Attention: de brefs et imprévisibles coups de vent locaux de sud peuvent rendre ce mouillage très dangereux, il faut éviter d'y laisser le bateau sans surveillance.



Le navire à gréement carré Lili Marlene le long de la jetée de Los Cristianos, derrière l'emplacement du ferry. La tour mentionnée dans le texte est sur la gauche.

O Tom Hammon



Los Cristianos depuis la colline au nord-ouest. On peut voir le chantier naval bondé sur la droite, à proximité du parking également plein.

Formalités

Le bureau du port est au premier étage du bâtiment de vente des billets de ferry sur le brise-lames. Bien qu'il faudrait de toute évidence s'y rendre avec les papiers du bateau et les passeports, on ne peut s'empêcher d'avoir l'impression que les plaisanciers n'y sont pas les bienvenus... Il est cependant particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment si l'on quitte les Canaries. Ce tampon peut en effet être réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements/services

- Chantier naval: le chantier naval, grand et sûr, est géré par la coopérative de pêche Tr 790014/793912, Fax 751785. Il est possible d'y effectuer les travaux soi-même. Bien qu'il puisse y avoir un manque d'étais lors d'une mise à sec, le chantier est réputé auprès des plaisanciers qui se préparent à une traversée atlantique. Une réservation une semaine ou dix jours à l'avance est suffisante en dehors de la pleine saison mais est notoirement insuffisante en octobre/novembre. Les prix sont raisonnables, il est possible de louer un nettoyeur haute pression.
- Travel-lift : capacité 60 tonnes.
- **Shipchandlers** : petite boutique à la coopérative de pêche. Il faut cependant se rendre à Santa Cruz pour des articles plus spécifiques.
- **Eau** : à un poste près du travel-lift ainsi que dans le chantier naval. Un faible droit est perçu.
- **Douches**: quelque peu rudimentaires dans le chantier naval.
- **Laveries**: plusieurs en ville.
- **Electricité** : au chantier naval.
- **Carburant** : ponton carburant près du travel-lift (le carburant y est réputé comme étant le moins cher des Canaries).
- **Bouteilles de gaz**: échanges de Camping Gaz.
- **Banques**: plusieurs en ville.
- **Magasins/approvisionnement**: bons supermarchés à proximité ainsi que de nombreuses boutiques pour touristes.
- **Cafés, restaurants & hôtels**: en nombre autour du port et en ville.

Communications

- Bureau de poste : en ville.
- Téléphones : sur le quai des ferries et en ville.
- Location de voitures: en ville.
- Taxis : sur le quai, notamment à l'arrivée des ferries.
- Bus: bus fréquents vers de nombreuses destinations dont l'aéroport de la Reina Sofia et Santa Cruz.
- Ferries : vers San Sebastián de la Gomera et Puerto de la Estaca sur El Hierro.
- **Vols** : aéroport Reina Sofia à 15 km à l'est.

PUERTO COLON

28°04'7N - 16°44'3W

Cartes

- Espagnoles : 514, 515 (1 : 50 000)

Feux

- 2831-28 **Coude du brise-lames** 28°04'6N 16°44'3W
Q(9)15s14m6M

Balise cardinale ouest avec voyant Z 3 m

- 2831.2 Extrémité du brise-lames 28°04'8N 16°44'3W
Fl.G.6s14m5M Perche verte 3 m

- 2831-32 Môle est 28°04'7N 16°44'2W
Fl.R.6s9m3M Perche rouge 2 m

Note: masqué du large par le brise-lames. Fonctionnement intermittent.

Radio du port

- Marina: VHF Canal 9, 16 (8h30-13h30, 15h-18h heure locale tous les jours).

Généralités

On pourrait presque faire l'économie d'une description de Puerto Colón. Les chances pour un voilier d'y trouver une place sont en effet quasi nulles. La plupart des 364 emplacements de la marina ont été vendues lorsque la station balnéaire a été construite. Quant aux autres, ils sont occupés par des voiliers privés et des bateaux de day-charter. Le port est fréquemment complet plus d'un an à l'avance.

La marina est tout au nord de la grande station balnéaire Playa de las Americas, dénommée avec pertinence « la ville du fish and chip ». Les brise-lames offrent un bon abri lors des tempêtes de sud (voir Abri par gros temps page 133). La côte est basse de part et d'autre de l'entrée ce qui réduit le danger de houle réfléchi par mauvais temps.

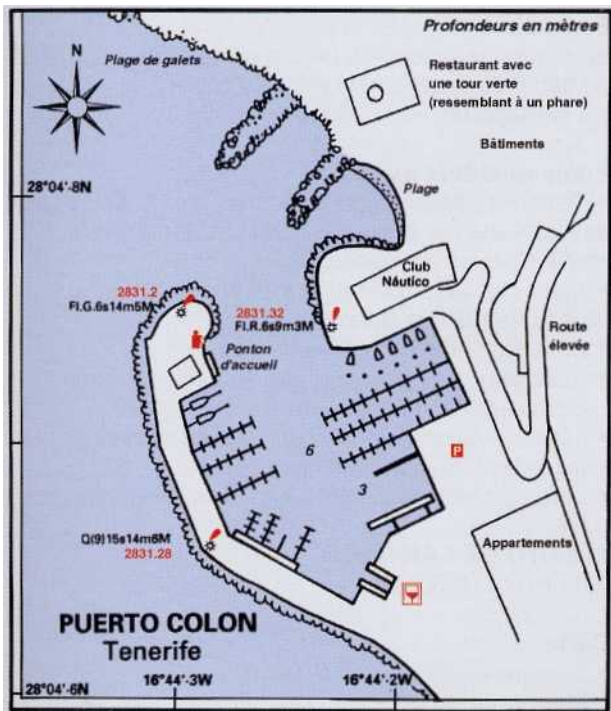
Approche, entrée et accostage

Rester à 1 M au large jusqu'à ce que l'entrée soit identifiée, des récifs s'étendent en effet le long de la côte. Une fois celle-ci localisée, approcher perpendiculairement à la côte puis virer sur tribord pour entrer.

Le ponton d'accueil est sur tribord au pied du bâtiment de contrôle blanc. Bien qu'il soit presque intenable en présence de houle, il est déconseillé d'aller plus loin sans permission. On raconte qu'une fois l'équipe de sécurité de la marina a appelé la police lorsqu'ils réalisèrent qu'un voilier de 15 m était sur le point d'accoster sans permission (en fait, après avoir étudié la situation, le skipper était sur le point de faire demi-tour et de quitter les lieux). Le malheureux équipage qui ne parlait pas espagnol a dû passer une nuit au poste avant que le



Puerto Colon - l'une des marinas les plus bondées des Canaries.
Il n'y a pas de places pour les bateaux visiteurs.



- Services médicaux : une clinique dans le complexe touristique.

Communications

- Bureau de poste : près du front de mer au sud de la marina.
- Adresse pour le courrier : Puerto Deportivo Puerto Colon, Edificio Capitanía, Playa de las Americas, Adeje - Tenerife Sur, Islas Canarias, Espagne.
- Téléphones: dans toute la marina.
- Fax: au bureau de la marina. Fax: 715550.
- Location de voitures & taxis : en nombre.
- **Vois** : aéroport Reina Sofia à 17 km à l'est.

MOUILLAGES SUR LA COTE SUD-OUEST DE TENERIFE

Cartes

- Espagnoles : 514, 515 (1 : 50 000)

Généralités

La Caleta (28°06'2N 16°45'6W), « petite anse » en espagnol, environ 2 M au nord-ouest de Puerto Colon, abrite de nombreuses petites barques de pêche et fournit un mouillage de jour agréable pour de petits voiliers - les voiliers de plus grande taille resteront dans la baie à l'extérieur de l'anse et exploreront celle-ci en annexe. Il est également possible de mouiller à l'écart des corps-morts, à l'ouest de la baie, en évitant les rochers de part et d'autre de la pointe qui divisent la baie en deux. On trouve maintenant des cafés et des restaurants dans les environs et d'autres constructions sont en cours. Un projet quelque peu invraisemblable d'une marina de 900 places dans l'anse est à l'étude.

El Puertito (28°07'N 16°46'3W), minuscule village au fond d'une petite baie, se situe un mile plus loin au nord-ouest. Le mouillage est agréable, mais il n'y a aucun équipement à terre.

quiproquo ne soit dissipé. Il faut contacter le bureau du port sur la VHF Canal 9 avant d'entrer dans le port, bien que le personnel maîtrise mal l'anglais.

Il faut éviter d'entrer de nuit. Il est en effet presque impossible d'identifier les feux du port contre les lumières du rivage en arrière plan. De plus, les arrivées de nuit sont mal vues.

Formalités

Montez l'escalier jusqu'au bureau de la marina 'Ir 714211/714461, Fax : 715550 avec les papiers du bateau et les passeports. Le bureau est ouvert de 8h30 à 13h30 et de 15h à 18h tous les jours.

Equipements/services

- Chantier naval: très bien équipé. Ce n'est cependant pas l'endroit pour y effectuer soi-même des travaux importants.
- Travel-lift : capacité 30 tonnes avec des emplacements à terre en nombre suffisant.
- Mécanique : auprès du chantier naval.
- Shipchandlers : plusieurs dans le complexe de la marina mais plus portés sur le tape à l'œil que sur le fonctionnel.
- Eau: sur les pontons.
- Douches : construites à même le brise-lames.
- Electricité : sur les pontons.
- Carburant: au ponton d'accueil. Le ressac et la houle peuvent rendre l'accostage impossible. Il faut alors se servir de jerrycans.
- Prévisions météorologiques : affichées tous les jours au bureau de la marina.
- Banques: plusieurs dans le complexe touristique.
- Magasins/approvisionnement: différentes boutiques autour de la marina, plusieurs petits supermarchés et de nombreuses boutiques pour touristes à Playa de las Americas, un grand supermarché Mercadona dans le centre commercial San Eugenio sur le haut de la colline.
- Cafés, restaurants & hôtels : par centaines, certains donnant sur la marina.

PUERTO DE SAN JUAN

28°10'7N - 16°48'8W

Cartes

- Espagnoles : 514, 515 (1 : 50 000)

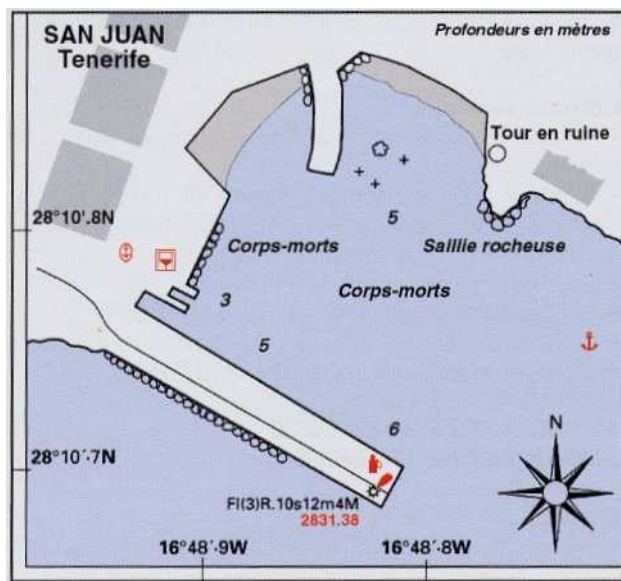
Feux

• 2831-38 Brise-lames 28°10'7N 16°48'8W
 FI(3)R.10s12m4M Colonne rouge 9 m

Généralités

Petit port de pêche dynamique à l'abri derrière un haut brise-lames, Puerto de San Juan pourrait constituer une visite de jour intéressante par temps établi si l'essentiel du mouillage n'était maintenant occupé par des corps-morts. Début 1998, une barge de conditionnement de thons occupait la partie centrale à l'intérieur du brise-lames tandis que les bateaux d'excursion se mettaient au bout.

Il y a un projet de construction d'un nouveau brise-lames beaucoup plus grand, parallèle à l'actuel, recourbé à son extrémité. L'ancien port serait alors réservé aux petites embarcations et aux bateaux de pêche, tandis que le port extérieur serait fréquenté par les voiliers et les navires de commerce. Comme de nombreux projets d'améliorations de ports aux Canaries, il semble que



celui-ci ne verra pas le jour avant quelque temps.

Une ferme marine, signalée par 4 bouées cylindriques avec des voyants x, caractéristiques FI.Y.5s2M, est établie à environ 12 M à l'ouest-sud-ouest de Puerto de San Juan par 28°15'7N 16°50'8W.

Approche et entrée

Le village est situé sur la côte, à 8 M au nord-ouest de Playa de las Americas et à 5 M au sud des falaises de Los Gigantes, le brise-lames est tout au sud du village.

Entrez par le sud-ouest en restant dans le chenal entre le brise-lames et les bateaux de pêche au mouillage. Il est possible d'accoster le long de la partie intérieure du brise-lames par 4 m de fond pour quelques heures - se renseigner au bureau du port, mais le ressac peut poser problème. Sinon, il est possible de mouiller à l'extérieur du port, en dehors du chenal d'accès très fréquenté. L'entrée de nuit est plutôt facile lorsque le feu¹¹ du brise-lames fonctionne.

Le port est intenable par mauvais temps, le bâtiment en ruine sur le rivage en face atteste de la force de la houle de sud.



Le port de San Juan, en regardant vers l'est depuis le haut de l'imposant brise-lames. La barge de traitement du thon est au centre.

Formalités

Se rendre au bureau du port (derrière le chantier naval au début du brise-lames) avec les papiers du bateau et les passeports.

Equipements/services

- *Travel-lift* : capacité de 20 tonnes (avec des sangles usées). Géré par et pour la coopérative de pêche. Non couvert par les assurances.
- *Eau* : plusieurs robinets sur le brise-lames. Il y a un long tuyau près de la cale.
- *Douches* : près du bureau du port.
- *Carburant* : à un réservoir sur le brise-lames - demander au bureau du port.
- *Magasins/approvisionnement* : supermarchés dans le village. Il y a un centre de plongée.
- *Cafés & restaurants* : plusieurs dans les environs.

PUERTO DE SANTIAGO

28°14'1 N - 16°50'6W

Carte

- Espagnole : 515 (1 : 50 000)

Généralités

Petit village de pêcheurs - mais en aucun cas un port - à un peu moins d'un mile au sud de Los Gigantes au fond d'une baie exposée. Les pêcheurs grudent leurs bateaux sur le quai par mauvais temps. Par temps établi, le mouillage au large est agréable. Il faut cependant se méfier des rochers près du rivage.

Restaurants et boutiques pour touristes entourent la baie et sont en plus grand nombre sur la colline.

PUERTO DE LOS GIGANTES

28°14'8N - 16°50'5W

Carte

- Espagnole : 515 (1 : 50 000)

Feux

- 2831.4 Coude du brise-lames 28°14'8N 16°50'6W Q(9)15s10m4M Trépied cardinal ouest 3 m
 - 2831.5 Extrémité du brise-lames 28°14'9N 16°50'5W FI(2)G.9s9m3M Trépied vert 3 m
 - 2831.6 Môle est 28°14'9N 16°50'5W FI(2)R.9s10m3M
- Tour rayée en diagonal de rouge et de blanc et trépied rouge 4 m
- 2831.65 Avancée du môle est 28°14'9N 16°50'5W FI.R.2.5s5m1M Perche rouge 2 m
 - 2831.55 Avancée du brise-lames 28°14'9N 16°50'5W FI.G.1.5s5m1M Perche verte 2 m

Radio du port

- *Marina*: VHF Canal 9, 16 (9h-19h heure locale tous les jours).

Généralités

Los Gigantes est un complexe touristique qui a connu un développement rapide, avec une marina intégrée (ce qui explique la forte proportion de petites vedettes rapides, appartenant pour la plupart aux résidents). De par sa situation tout au sud d'énormes falaises abruptes

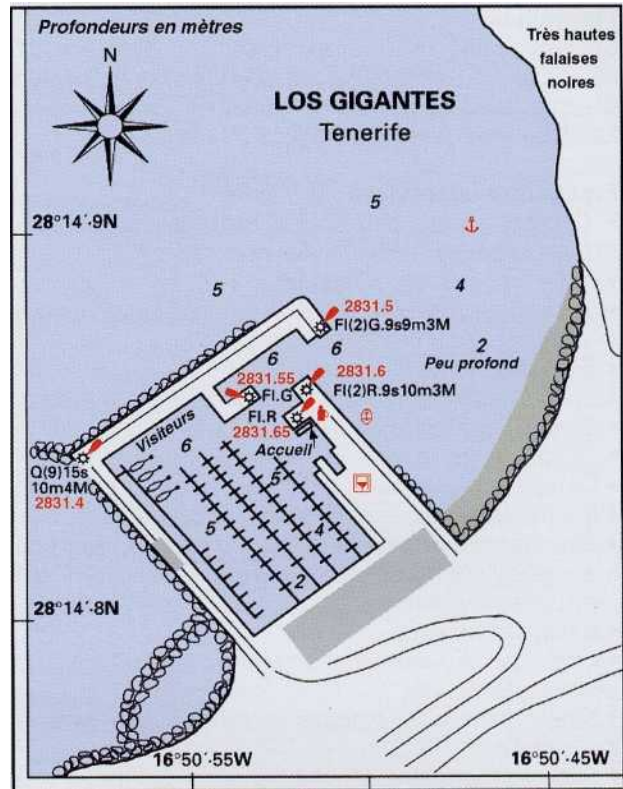
qui réfléchissent la houle incidente, la marina, comme la plupart des ports des alentours, est fortement sujette au ressac. Elle propose 368 emplacements pour des bateaux de six à vingt mètres. Bien qu'en théorie plus de 70 soient réservés aux visiteurs, le port est souvent complet pendant la haute saison en automne. Il n'est donc pas conseillé de venir sans être sûr d'avoir une place réservée.

Le brise-lames extérieur a été considérablement renforcé après les tempêtes d'octobre 1989 qui ouvrirent plusieurs brèches dans le brise-lames d'alors, coulant une vingtaine de bateaux et de nombreux pontons.

Approche et entrée

Le feu de Punta Teno est situé environ 8 M au nord-ouest, sur une pointe peu élevée, avec, à l'arrière, l'extrémité nord des falaises spectaculaires de Los Gigantes qui s'étendent sans interruption jusqu'à 7 M au sud-est. Depuis toutes les directions, il est facile d'identifier la ville sur un promontoire escarpé situé au sud des collines. A une distance de 2 M, on distingue le mur de la marina au pied des falaises. L'entrée, au nord-est, forme une chicane afin d'améliorer l'abri à l'intérieur du port. La vitesse d'approche est limitée à deux nœuds. Une ferme marine, signalée par 4 bouées cylindriques avec des voyants x, caractéristiques FI.Y.5s2M, est établie dans la baie proche au nord de Puerto de los Gigantes.

Appeler par VHF Canal 9 avant d'arriver au port. Ne pas entrer dans le port avec une forte houle de nord, de nord-ouest ou d'ouest, à moins que vous ayez l'habitude de faire du rafting en eaux vives... L'entrée est aussi déconseillée par fort vent de sud qui génère un fort ressac dans le port. Le port était réputé peu profond par le passé, mais les fonds sont maintenant de 6 m dans l'entrée et dans toute la partie nord de la marina. Ils sont considérablement moindres au niveau du ponton d'accueil et à proximité du bassin du travel-lift.



Accostage

Le ponton d'accueil est sur le court môle perpendiculaire au quai est. Les fonds y sont faibles à marée basse. Les voiliers de passage se mettent normalement le long de la partie ouest du brise-lames orienté au NE (la partie est est utilisée par plusieurs grands bateaux d'excursion) ou l'arrière au ponton, dans sa partie nord, qui est parallèle au brise-lames orienté au NO. Le ressac peut être important, particulièrement autour de la marée haute.



La grande marina carrée de Los Gigantes, vue depuis l'est.

Formalités

Se rendre dès l'arrivée au bureau de la marina S 860630/861601/860810, Fax : 860637 près du ponton d'accueil avec les papiers du bateau et les passeports. Le bureau est ouvert de 9 h à 19 h tous les jours.

Equipements/services

- *Chantier naval* : peu équipé mais des spécialistes extérieurs peuvent intervenir si nécessaire.
- *Travel-lift* : capacité 60 tonnes.
- *Shipchandlers* : deux petits shipchandlers sur le port, tous deux avec un choix restreint.
- *Eau* : dans toute la marina.
- *Douches* : plusieurs blocs de douches dans la marina.
- *Laverie* : au Centro Náutico près de la marina.
- *Electricité* : dans toute la marina.
- *Carburant* : près du ponton d'accueil (gazole et essence).
- *Bouteilles de gaz* : échanges de Camping Gaz en ville.
- *Club náutico* : le petit Club Náutico près du départ du brise-lames nord-ouest est ouvert aux visiteurs. Il est prévu un agrandissement de son bar et de son restaurant.
- *Banques* : en ville.
- *Magasins/approvisionnement* : supermarchés et boutiques pour touristes en ville.
- *Cafés, restaurants & hôtels* : nombreux dans toute la station balnéaire.
- *Services médicaux* : en ville.

Communications

- *Bureau de poste* : en ville.
- *Adresse pour le courrier* : Puerto Deportivo Los Gigantes, Santiago del Teide, Tenerife, Espagne.
- *Téléphones* : entre autres, près du début du brise-lames principal.
- *Fax* : au bureau de la marina. Fax. 860637.
- *Location de voitures & taxis* : dans la station.
- *Bus* : ligne circulaire autour de l'île dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'aéroport de la Reina Sofia et Santa Cruz, entre autres.

Mouillage de Punta de Teno

28°20'4N - 16°54'9W

Carte

- Espagnole : 515 (1 : 50 000)

Feux

- 2832 Punta Teno 28°20'5N 16°55'4W
Fl(1+2)20s59m18M Tour ronde blanche avec bandes rouges et deux balcons 20 m

Généralités

Il y a un mouillage possible pour la journée par temps bien établi dans une petite baie au sud-est du phare de Punta Teno par 7 m de fond, protégé des vents de nord-est mais ouvert au sud. On ne trouve à terre qu'un petit village de pêcheurs et une route en direction du phare.

Mouillages sur la *cote nord-ouest de Tenerife*

Il y a de nombreux petits ports de pêche le long de cette côte hostile, quelques-uns permettent de mouiller avec de bonnes conditions. Cependant, une route côtière spectaculaire qui court entre les montagnes et l'océan

permet une visite par la terre, en laissant le bateau en toute sécurité dans l'un des ports sûrs de Tenerife.

GARACHICO

28°22'6N - 16°46'W

Cartes

- Espagnoles : 515, 516 (1 : 50 000)

Généralités

Petit port de pêche entouré d'un complexe touristique, Garachico fut autrefois un port important jusqu'à sa destruction en 1705 par une éruption volcanique qui causa de nombreuses victimes. La ville a été reconstruite sur la coulée de lave. Le mouillage, parfois fréquenté par des voiliers, est moins bon que celui de San Marcos 2 M plus loin à l'est. Les quelques bateaux de pêche sont halés sur le quai lorsqu'ils ne sont pas en mer. Il y a un îlot rocheux, Roque de Garachico, remarquable du large au nord-est du port.

Approche et mouillage

Bien qu'il soit possible de mouiller avec des conditions très bien établies, l'endroit n'est pas conseillé aux moins courageux... Il y a au moins un rocher brisant isolé lors de l'approche - il y en a sans doute plus, mais ils ne sont pas répertoriés. Des récifs peu profonds - vestiges submergés d'un ancien brise-lames - obstruent une grande partie de l'entrée. L'approche doit se faire à vue. Le petit port n'est rien de plus qu'un quai grossier courant le long de la partie est d'une crique étroite. Il est possible de mouiller dans la crique même, on y est cependant à l'étroit.

Equipements/services

Boutiques, restaurants et carburant au village.

SAN MARCOS

28°22'8N - 16°43'5W

Cartes

- Espagnoles : 515, 516 (1 : 50 000)

Généralités

Baie attrayante offrant un abri contre le mauvais temps du sud et appropriée par vents légers de nord-est. Cependant, des voitures ont été balayées du quai par forte houle de nord...

Approche et mouillage

La baie est située 2 M à l'est du remarquable Roque de Garachico. Faire attention en entrant aux rochers à l'est. La plage est de sable noir à l'est et de gros galets noirs à l'ouest. Mouiller dans la partie est, bien à l'écart du quai des pêcheurs et de la grue par environ 4 m de fond sur du sable fin. Les bateaux de pêche sont halés sur le quai lorsqu'ils ne sont pas en mer.

Equipements/services

Les services habituels d'un village de pêcheurs et d'une ville de vacances, avec une fontaine sur le quai mais pas de possibilité de faire du carburant. Large choix de cafés et restaurants.



PUERTO DE LA CRUZ

28°25'1 N - 16°33'W

Cartes

• Espagnoles : 515, 516 (1 : 50 000)

Feux

• 2833 Puerto de la Cruz 28°25'1 N 16°33'3W

FI(2)7s24m12M Tour carrée

• 2834 Môle ouest (extérieur) 28°25'1 N 16°33'W

so.G.2s7m4M Perche verte 3 m

Note : ne fonctionnait pas en février 1998 et le fanal manquait

• 2835 Môle est (intérieur) 28°25'1 N 16°33'W

FI(2)R.9s6m3M Perche rouge 3 m

Généralités

Puerto de la Cruz était la capitale commerciale de l'île au XVIII^e siècle, à cette époque de rapides goélettes en provenance de Salcombe chargeaient des fruits rouges et l'essentiel des exportations de vin de l'île y transitait.

Les problèmes récurrents dus à la houle et aux vents dominants du large ont entraîné le lent déclin du port progressivement remplacé par celui de Santa Cruz, mieux abrité.

Avec l'explosion touristique du milieu du XX^e siècle, l'entrée du vieux port fut en grande partie fermée pour y installer une plage. Le petit port de pêche est inapproprié pour les voiliers. Il est possible de mouiller à l'extérieur avec des conditions très bien établies, mais il n'y a aucun abri contre la houle du nord. Les digues basses de part et d'autre de la ville protègent des plages sur lesquelles il est possible de débarquer en annexe.



La baie o. ~ San Marcos est bien abritée des vents du quadrant sud mais on ne trouve presque rien à terre, hormis quelques restaurants.



Puerto de la Cruz fut la première ville touristique de Tenerife. Maintenant supplantée en taille par le complexe formé par Playa de las Americas/Los Cristianos sur la côte sud-ouest, Puerto de la Cruz a conservé son charme et son caractère. Le Jardin Botanique, établi par le roi Charles III d'Espagne au milieu du XVIII^e siècle, mérite une visite si l'on passe à proximité en voiture.

5 • La Gomera

Entre 28°01'N - 28°13'N et 17°06'W - 17°21'W

Introduction

La Gomera, avec ses 375 km² et ses 20 000 habitants, a la forme d'un pain de sucre. Des ravins profonds, des vallées vertes fertiles aux flancs abrupts couverts de terrasses et de forêts épaisses et sombres mènent en son centre au pic de Montana Garajonay (1 487 m) dans le *Parque Nacional de Garajonay*. La Gomera, comme les autres îles de l'ouest, est magnifique et mérite une visite approfondie. Le bus constitue un bon moyen d'en visiter l'intérieur - toute en virages en épingles à cheveux, la route de San Sebastián à Valle Gran Rey traverse une variété incroyable de paysages.

La Gomera est la seule île importante de l'archipel sans aéroport en activité. Des travaux avaient commencé en 1993 sur une pointe au nord-ouest de Puerto de Santiago mais une fois la piste et un ou deux bâtiments achevés, l'argent vint à manquer (les rumeurs parlent de détournement de fonds) et les travaux s'arrêtèrent. Ils reprendront certainement un jour, mais rien n'avait changé en décembre 1998.

Ajoutez au code téléphonique international espagnol 349 le code local de La Gomera, 22.

Navigation

Déclinaison magnétique

8°01'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

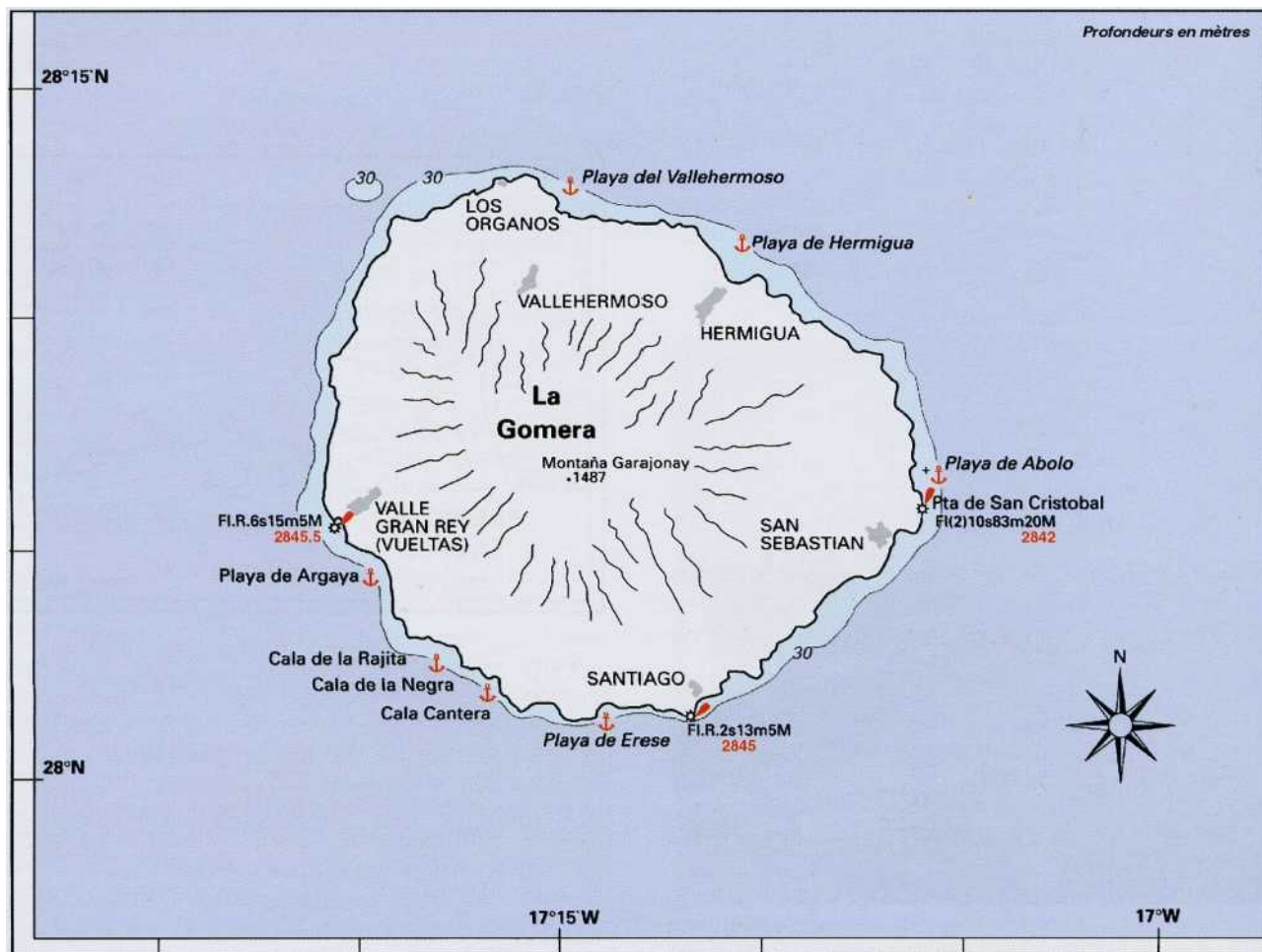
Le courant de marée qui porte au sud-ouest peut parfois atteindre 4 nœuds le long de la côte est de La Gomera. Le courant inverse est beaucoup plus faible. De plus amples détails sont donnés dans le paragraphe sur San Sebastián.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et Îles Canaries (1 : 1 000 000), 6083 Du Cap Juby au Cap Blanc (1 : 845 000), 7563 La Palma, Gomera et El Hierro (1 : 175 000)
- Amiralauté britannique : 1869 (1 : 300 000)
- Espagnoles : 51A (1 : 175 000), 517 (1 : 50 000)
- Américaines : 51260 (1 : 300 000)
- Imray-lolaire : E2 (1 : 598 000)

Feux

- 2842 **Punta San Cristobal** 28°05'7N 17°06'W
Fl.(2)10s83m20M Tour ronde blanche avec bande rouge et bâtiment avec balcon 15 m
- 2845 **Puerto de Santiago** 28°01'6N 17°11'8W
Fl. R.2s13m5M Tour avec charpente 2 m



e 2845.5 Valle Gran Rey (Vueltas)
28°04'8N 17°19'9W
Fl.R.6s15m5M Tour avec charpente 2 m

Stations radio côtières

e Gomera : 24/24 h (28°06'N 17°06'W, commandée à distance depuis Tenerife)
- VHF : canal 16, 24, 82*, plus appel sélectif digital
- Bulletins météorologiques : canal 24 à 08h40, 10h40, 20h40 (24/24 h pour les zones côtières)
- Avis aux navigateurs : canal 24 dès réception et à 08h33, 15h33 (avis pour les zones côtières en espagnol)
* Réservé aux liaisons automatiques

Approche et navigation

Lors d'une navigation entre Tenerife et La Gomera, il faut s'attendre à rencontrer des vents forts dans le dernier tiers de la traversée. Les vents de secteur nord sont dominants autour de l'île et on rencontre des zones d'accélération au large de la pointe nord-ouest.

Ports et mouillages

MOUILLAGES SUR LA COTE NORD-EST DE LA GOMERA

Généralités

Avant la construction de brise-lames devant de nombreux villages de pêcheurs, les voiliers allaient s'abriter au nord de l'île à l'approche d'un coup de vent de sud. Il est maintenant possible, quoiqu'inconfortable, de rester à Valle Gran Rey ou à Puerto de Santiago dans ces conditions. Quant à la marina de San Sebastián, elle est sûre par presque tous les temps. La solution qui consiste à aller s'abriter derrière les falaises de la côte nord de La Gomera reste toujours valable. Par vents de nord, cette côte doit être approchée avec prudence.

Tout au nord de l'île (28°13'4N 17°15'6W) se trouvent Los Organos (les tuyaux d'orgues), haute falaise formée de colonnes de basalte que l'on ne peut voir que de la mer. Elle vaut vraiment une visite par temps calme, mais il faut faire attention aux rabattants.

PLAYA DEL VALLEHERMOSO

28°12'5N - 17°14'9W

Généralités

Une baie peu avenante mais utile par forts vents de sud. Il y a des ruines au bas de la falaise à l'ouest de la baie et une plage caillouteuse au pied de la vallée encaissée qui monte à la ville de Vallehermoso, à 1,5 M dans les terres.

PLAYA DE HERMIGUA

28°10'9N - 17°10'8W

Généralités

Mouillage ouvert au nord-est, agréable par temps calme et bien abrité par vent de sud. Il est facile à identifier grâce à un groupe de longs bâtiments blancs près du rivage et une vallée qui monte jusqu'au village de Hermigua, à 1 M dans les terres. Le meilleur endroit où mouiller, avec une bonne tenue par 8 m de fond, est à l'ouest de la baie au pied d'une colline escarpée avec des maisons en terrasses. A l'est, il y a les ruines d'une jetée.

PLAYA DE ABALO
28°06'4N - 17°06'1 W

Généralités

Jolie petite baie à 1,5 M au nord de San Sebastián, ouverte à l'est et donc inappropriée en hiver. Faire attention au Roca Bermeja (porté sur la carte 1869 de l'Amirauté) au large de la pointe à l'extrémité nord de la baie. Mouiller par 5 m de fond sur du sable, à environ 100 m de la plage de cailloux, bordée de palmiers et de quelques maisons.

SAN SEBASTIÁN DE LA GOMERA

28°051 N - 17°06'5W

Marées

Le port de référence principal pour les Canaries est Casablanca. San Sebastián est un port de référence secondaire. La basse mer moyenne de vive-eau est à environ 0,30 m au-dessus du niveau des cartes.
Correction avec Casablanca : - 1 h06 min
- Marnage moyen de vive eau: 2 m
- Marnage moyen de morte-eau: 0,70 m

Cartes

e Espagnole : 5170 (1 : 3 500)
e Imray-lolaire : E2 (1 : 7 680)

Feux

e 2842 Punta San Cristobal 28°05'7N 17°06'W
Fl(2)10s83m20M Tour ronde blanche avec bande rouge et bâtiment à balcon 15 m

Note : un pylône radio rayé rouge et blanc, éclairé de deux paires de feux FR, est situé à environ 600 m au nord de la tour.

e 2844.7 Brise-lames 28°05'N 17°06'5W
Fl.G.5s15m6M Tour verte sur base circulaire 7 m

e 2844.75 Intérieur de l'extrémité du brise-lames
28°05'N 17°06'6W

Fl(2)G.7s6m3M Perche verte 3 m

e Bouée bâbord 28°05'N 17°06'7W

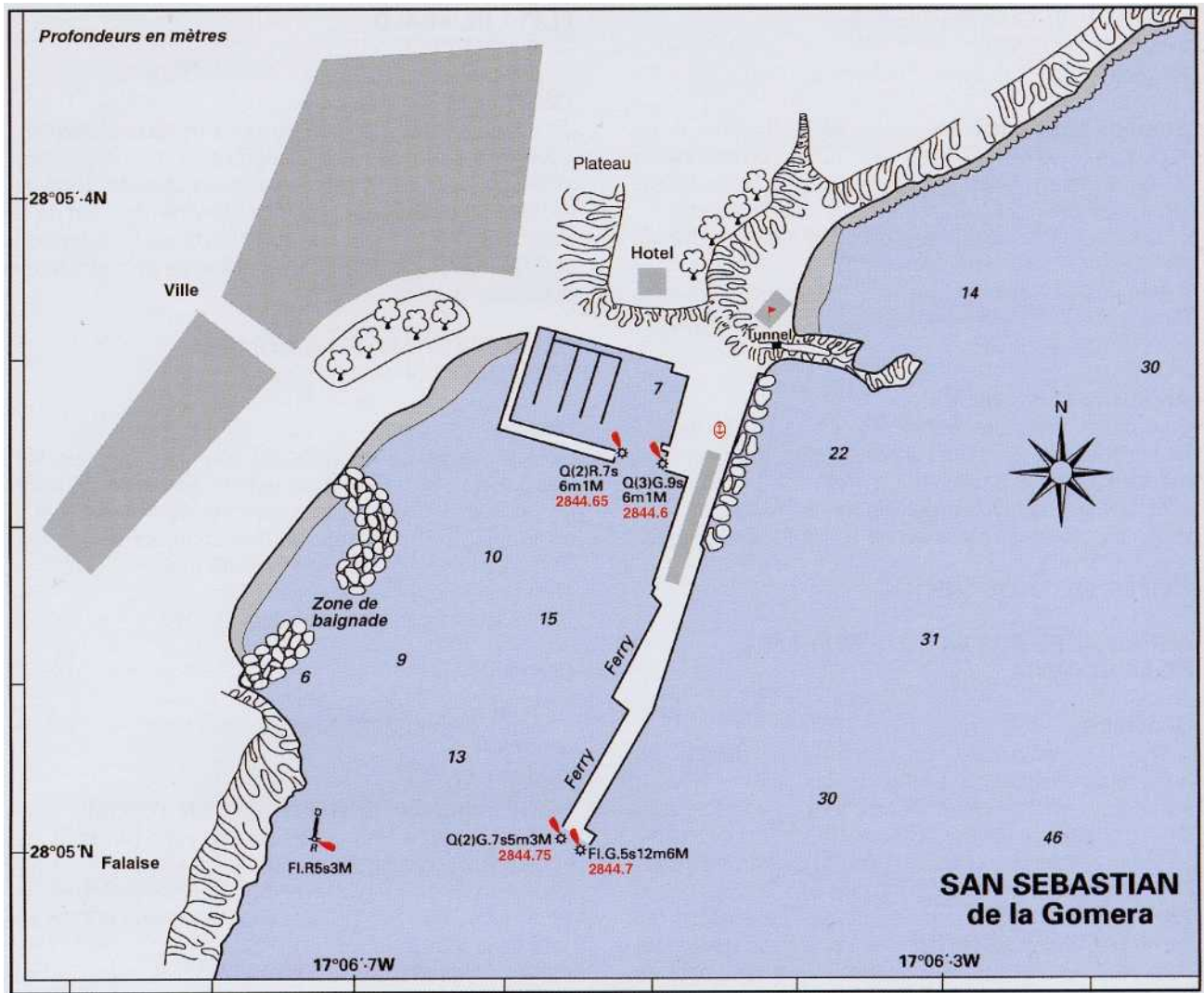
Fl.R.5s3M Bouée charpente rouge

a 2844 Feux d'alignement au 016°5 28°05'3N 17°06'5W
F.8/12m2M. Losange rouge et blanc sur perches rayées rouges et blanches 7 m (feux séparés de 18 m).

Note : difficiles à identifier de jour comme de nuit mais cela n'a pas d'importance si les autres feux sont identifiés. Ne fonctionnaient pas en 1998



San Sebastián en soirée vu depuis la grande statue du Christ sur les collines au sud-ouest. On devine la silhouette de Tenerife à l'horizon.



- e 2844.67 Feu directionnel 28°05'3N 17°06'6W
Oc.GWR.2s18m2M 346° - G - 011° - W - 016° - R - 046°
Perche rayée rouge et blanche 15 m.
- e 2844.65 Môle ouest de la marina 28°05'2N 17°06'5W
Q(2)R.7s6m1M Perche rouge avec voyant rouge 2 m
- e 2844.6 Môle est de la marina 28°05'2N 17°06'4W
Q(3)G.9s2m1M Perche verte avec voyant vert 2 m.

Radio du port

Autorités du port et de la marina : VHF canal 9 (8h-15h heure locale en semaine, 7h-23h heure locale le week-end).

Généralités

San Sebastián est le port principal de La Gomera, avec des ferries pour Tenerife et El Hierro. Il est ouvert au sud-est, son entrée est facile de jour comme de nuit et il constitue une bonne base pour aller visiter l'île. L'île conserve encore la mémoire de Christophe Colomb, son ancienne maison est maintenant une galerie de peinture, l'hôtel de ville était autrefois la maison de son amie (probablement sa maîtresse), Beatriz de Bobadilla et l'église Notre Dame de l'Assomption, sur la rue principale, reconstruite plusieurs fois depuis le XVIe siècle, est celle qui accueillit Colomb et son équipage pour une dernière messe avant leur traversée de l'océan.

Avec ses 275 emplacements terminés pour la saison 1995/1996, la marina est l'une des rares des Canaries où les bateaux de passage peuvent trouver de la place même en pleine saison (cette situation ne va malheureusement pas durer). Il n'est plus permis de mouiller dans le port.



La marina bien tenue de San Sebastián de la Gomera vue depuis la pointe au nord. Les trois pontons les plus à l'est, visibles sur la photo, sont réservés aux bateaux de passage.

Approche et entrée

En arrivant du nord-est, le pylône radio constitue un bon amer - le phare est moins visible et le brise-lames et la ville sont cachés par la pointe. Il n'y a pas de danger au large, à l'exception de très violents remous dus aux courants de marée autour de Punta San Cristobal. En arrivant du sud ou de l'est, on voit la ville sur le versant nord de la vallée et le brise-lames se dégage au fur et à mesure de l'approche. Il n'y a toujours pas de danger au large et on peut faire un cap direct pour arrondir l'extrémité du brise-lames. Il faut faire attention aux hydroglisseurs et aux ferries et bien s'écarter si l'un d'eux entre ou sort. L'entrée de la marina est juste à l'ouest du début du brise-lames et est bien signalée de jour comme de nuit.

Accostage

La marina est accueillante et bien tenue, il y a en général un membre du personnel de garde jusqu'à 21 h. Sinon, accoster au bout du ponton le plus proche de l'entrée ou le long du quai est. La marina est en général bien protégée mais elle est sujette à la houle par forts vents de sud. Ce sont alors les trois pontons les plus à l'est, ceux qui sont réservés aux visiteurs, qui souffrent le plus. Fin 1998, des dommages structurels aux points de liaison des pontons ont été signalés. S'il n'est pas possible de gagner les pontons mieux abrités, bien s'amarrer « en araignée » entre les catways (courts). Attention aux mâts et aux barres de flèches.

Les grands voiliers peuvent se voir autoriser à se mettre le long du brise-lames, mais attention alors au ressac créé par les ferries.

Formalités

Le bureau du port et de la marina Tr 141769, Fax 141310 est situé au second étage du bâtiment des ferries au début du brise-lames. Il est ouvert en semaine de 8h à 15h. Il est fermé le week-end - un petit bureau assure alors le service à la marina de 7h à 23h. S'y rendre avec les papiers du bateau et les passeports. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries, il sera en effet réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements/services

- *Chantier naval*: aucun. Le capitaine du port peut vous indiquer les entreprises à contacter en cas de problème.
- *Travel-lift*: bien que le bassin fût déjà construit, le travel-lift n'était pas encore installé en mars 1998. Il y a une petite grue capable de soulever un mât ou un moteur.
- *Mécanique*: plusieurs petits ateliers, ne pouvant cependant pas assurer des réparations importantes. Se renseigner auprès du capitaine du port.
- *Shipchandlers*: depuis fin 1999, il y a un petit [shipchandler dans la Calle de Colon](#).
- *Eau*: bonne eau potable sur les pontons, les tuyaux sont fournis.
- *Douches*: au bout de l'allée principale de la marina, pas toujours chaudes.
- *Laveries*: la Lavanderla Hecu dans la Calle del Medio après l'église et le bureau de poste.
- *Electricité*: sur les pontons.
- *Carburant*: avec des jerrycans à la station-service Cepsa sur la route principale. Pour de grandes

quantités, allez à Puerto de Santiago (voyez cependant le paragraphe sur les dégâts causés par la tempête page 208).

- *Bouteilles de gaz*: recharges de Camping Gaz facilement disponibles. Il est possible de recharger les bouteilles des autres marques dans une usine au sud-ouest de la ville. Prévoyez beaucoup de temps.
- *Club nautico*: sur la Playa de la Cueva que l'on gagne par un tunnel sous la falaise. Le bar et le restaurant sont ouverts aux visiteurs. Pour utiliser les autres équipements, dont une piscine, il faut prendre une carte de membre temporaire.
- *Bulletins météorologiques*: affichés tous les jours au bureau du port.
- *Banques*: plusieurs en ville.
- *Magasins/approvisionnement*: plusieurs supermarchés et une bonne boulangerie dans la Calle Ruiz de Padron. Les coûts de transport font que les prix sont un peu plus élevés que sur Tenerife, mais on peut tout à fait y faire l'approvisionnement pour une traversée de l'Atlantique.
- *Marché*: sur l'Avenida de Colón, avec un marché aux poissons où vos achats peuvent être congelés sur demande, et un marché ouvert sur la place principale les mercredi et samedi matins.
- *Cafés, restaurants & hôtels*: large choix, dont le quatre étoiles *Parador Nacional* sur la colline au-dessus de la ville.
- *Services médicaux*: hôpital en ville.

Communications

- *Bureau de poste*: après l'église dans la Calle de Medio.
- *Adresse pour le courrier*: Puerto Deportivo, CP 38800 - Autoridad Porturia, San Sebastián de La Gomera, Islas Canarias, Espagne.
- *Téléphone*: entre autres sur la place en face de la marina.
- *Fax au bureau du port*. Fax: 141310 et à la Libreria Castillo Fax: 870005 tout au bout de la Calle Ruiz de Padron.
- *Location de voitures & taxis*: dans et à côté du bureau de vente des billets de ferry sur le brise-lames.
- *Bus*: desservent l'île entière.
- *Ferries*: plusieurs car-ferries assurent la liaison avec Los Cristianos (Tenerife), continuant parfois vers El Hierro; les hydroglisseurs assurant la liaison Los Cristianos/Valle Gran Rey s'arrêtent à La Gomera.
- *Transports aériens*: l'aéroport n'était pas encore terminé en décembre 1998.

MOUILLAGES SUR LA COTE SUD-EST DE LA GOMERA

Généralités

Il y a au moins six mouillages de beau temps entre San Sebastián et Puerto de Santiago: Playa de la Guancha, Playa de El Cabrito, Playa de Oroja, Playa de Suarez, Playa de Chinguarime et Playa del Medio (voir le plan).

Tous sont bien protégés du nord-est et ont une bonne tenue par au moins 8 m de fond sur du sable dur. Il n'y a rien à terre hormis des falaises impressionnantes et des collines brunes et sèches. Les deux premiers ont un accès par la route et, non loin de Playa de El Cabrito (plage de la chèvre), à l'intérieur des terres, se trouve un petit village.



PUERTO DE SANTIAGO

28°01'6N - 17°11'8W

Feux

• 2845 Brise-lames 28°01'6N 17°11'8W

Fl. R.2s13m5M Trépied en métal rouge et blanc 2 m

Généralités

Petit port de pêche agréable donnant sur une belle plage de galets. La place pour les voiliers est limitée, et le port est ouvert à la houle de sud. Il est donc conseillé de se rendre dans un meilleur abri si des vents de cette direction sont annoncés.

Le brise-lames a été fortement endommagé début janvier 1999, la houle générée par une tempête de sud y a ouvert une brèche. On espère qu'elle sera réparée rapidement, peut-être avec des améliorations prolongement du brise-lames par un petit retour à angle droit et rehaussement du petit môle en pierre en face. Trois pontons seraient alors installés, partant du quai et dirigés vers le nord, pouvant accueillir 78 voiliers et petites embarcations. Début 1998, un nouveau bureau du port, une usine de traitement de poisson et un restaurant étaient en construction près de la fabrique de glace, entre le chantier naval et le départ du quai. On ne sait pas à quel point ils ont été endommagés par la tempête, mais nombre de cafés et de restaurants sur la plage ont eu leurs façades vitrées détruites.

Un hôtel quatre étoiles occupe le sommet de la falaise à l'est, il a une vue superbe et des piscines. Un téléphérique mène à l'hôtel à partir du pied de la falaise. La piste d'atterrissage et les bâtiments inachevés du futur aéroport de l'île sont juste au nord de la ville sur la route de Valle Gran Rey.

Approche et entrée

Comme sur les autres îles, les collines se terminent au sud en une série de promontoires bas et de baies. En arrivant de l'est, un groupe de grands arbres coniques à feuilles persistantes, bien visible à l'extrémité est de la baie, forme un excellent amer, comme les bâtiments bas et blancs de l'hôtel. Le port est ouvert à l'est, avec son haut brise-lames dirigé vers le nord-est, perpendiculaire au promontoire situé à l'ouest de la baie et son approche est claire.



Le petit port de Santiago de la Gomera vu depuis la pointe au nord-est. Depuis la prise de cette photo, la jetée a été sérieusement endommagée par les tempêtes et la houle.

Accostage et mouillage

Avant la tempête de janvier 1999, le côté intérieur du brise-lames s'était vu bordé d'un quai sur toute sa longueur (sa deuxième moitié était auparavant en enrochement), et les voiliers pouvaient s'amarrer au bout de ce quai, le début étant réservé aux bateaux de pêche. La plupart de ces derniers, cependant, mouillaient sur corps-morts tête et cul entre le brise-lames et la plage. Il n'y avait que huit bittes d'amarrage et quatre échelles sur toute la longueur du quai.

La présence des corps-morts des bateaux de pêche interdit tout mouillage dans le port. Par vents de nord il y a un bon mouillage, quoique un peu rouleur, à l'est du petit môle en pierre par 5 à 6 m de fond. La tenue est bonne sur fond de sable et de pierres, mais la houle a tendance à entrer.

Formalités

Se rendre au bureau du port, situé au début du brise-lames, avec les papiers du bateau et les passeports. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries, il sera en effet réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements/services

- *Chantier naval* : petit chantier naval sûr géré par la coopérative de pêche. Bon endroit pour l'hivernage ou pour effectuer soi-même des travaux de longue durée. Inapproprié pour des travaux pressés.
- *Travel-lift* : d'une capacité de 64 tonnes.
- *Eau* : à la coopérative de pêche près du travel-lift.
- *Douches/laverie* : douches et lavoir dans le bâtiment du bureau du port.
- *Electricité* : au chantier naval.
- *Carburant* : à la coopérative de pêche (la seule pompe avec tuyau sur La Gomera).
- *Bouteilles de gaz* : échanges de Camping Gaz à la station-service.
- *Glace* : à la coopérative de pêche.
- *Banque* : au village.
- *Magasins/approvisionnement* : supermarché et autres magasins au village.
- *Cafés, restaurants & hôtels* : plusieurs cafés et restaurants sur le front de mer, servant d'excellents fruits de mer, et l'hôtel sur la colline.
- *Services médicaux* : une clinique à 500 m sur la route de Valle Gran Rey.

Communications

- *Bureau de poste* : sur la place.
- *Téléphone* : sur la place.
- *Taxis* : à l'hôtel ou par l'intermédiaire d'un des cafés.
- *Bus* : pour San Sebastián et Valle Gran Rey. Il peut être nécessaire de monter jusqu'à la route principale.
- *Ferries* : il arrive très rarement que l'hydroglisseur assurant la liaison Los Cristianos/Valle Gran Rey s'arrête à Puerto de Santiago.

MOUILLAGES SUR LA CÔTE SUD-OUEST DE LA GOMERA

Généralités

Il y a plusieurs mouillages possibles entre Puerto de Santiago et Valle Gran Rey. Playa del Erese, 2 M plus bas sur la côte, est une très belle baie ouverte à l'est de Punta del Becerro. Mouillez par 12 à 16 m de fond sur du sable mais attention aux rochers. A environ 2,5 M à l'ouest de Playa del Erese on trouve Cala Cantera (l'anse de la carrière), où une conserverie de poissons désaffectée donne sur une petite plage, la tenue est bonne par 8m de fond sur du sable. Une piste descend en lacets jusqu'à l'anse. Cala de la Negra et Cala de la Rajita partagent une double baie, La Rajita ayant elle aussi sa conserverie de poissons désaffectée. Une route mène au petit village de la baie.

Enfin, le mouillage de Playa de Argaya, avec quelques maisons, peut s'avérer utile lorsqu'il n'y a plus de place à Valle Gran Rey. Dans ces trois derniers mouillages, la tenue est bonne par environ 8 m de fond sur du sable dur.

VALLE GRAN REY (PUERTO DE VUELTAS)

28°04'8N - 17°19'9W

Feux

- 2845.5 Brise-lames 28°04'8N 17°19'9W
Fl.R.6s15m5M Trépied en métal rouge et blanc 2 m

Généralités

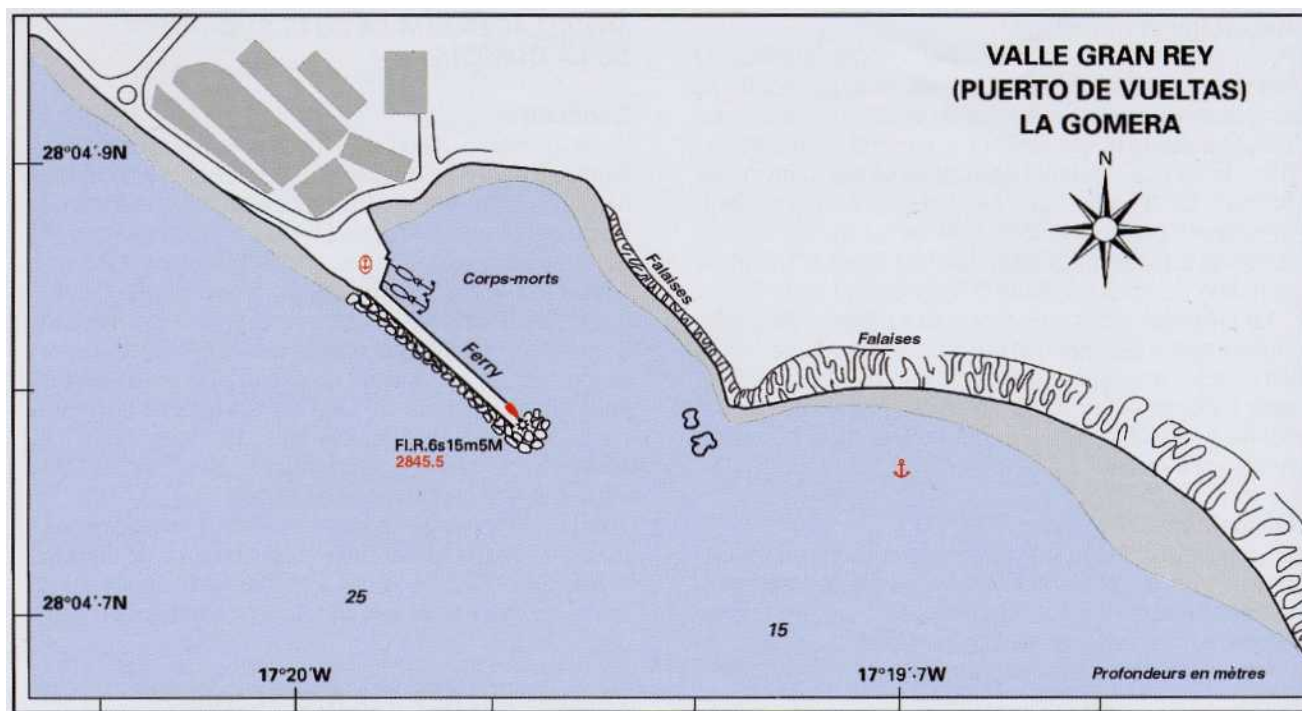
Ce port de pêche, parfois dénommé Puerto de Refugio Vueltas, entouré de hautes falaises rouges, est situé dans le cadre le plus spectaculaire de l'archipel. L'entrée est sportive par fort vent d'est et ne doit pas être tentée du tout par vents de sud à nord-ouest.

Une houle de nord-ouest brise alors par-dessus la grosse digue. Dans ces conditions, le port est considéré comme sûr, mais il est arrivé que des voiliers subissent des avaries mineures.



Dalle Gran Rey (Puerto de Refugio Vueltas) depuis le pied des falaises spectaculaires au sud-est.

O Tom Hammon



Il existe deux projets d'amélioration du port. Le plus modeste consiste à ajouter un retour à l'extrémité du môle et quatre pontons (environ 150 emplacements, essentiellement pour des bateaux de moins de 8 m). Le plus ambitieux consiste à construire non seulement un môle partant de la falaise en direction du brise-lames, créant plus de 250 emplacements dans le « vieux port », mais aussi un nouveau brise-lames, parallèle à l'actuel, abritant un quai pour le ferry et 126 emplacements supplémentaires pour des voiliers jusqu'à 18 m.

En l'état actuel, une fois l'ancre bien crochée, il ne faut pas manquer de parcourir à pied la magnifique vallée de Valle Gran Rey (la vallée du grand roi). L'ascension n'est pas très ardue - la dénivellation la plus importante est plus loin -, mais il est toujours possible de prendre un taxi sur quelques kilomètres puis de redescendre la vallée à pied sur un sentier de randonnée bien entretenu.

La région est devenue très touristique, fréquentée notamment par les Allemands. Elle a conservé un peu de son atmosphère hippy des années 70, pendant lesquelles la ville était un paradis alternatif. Ajoutez à cela quelques plaisanciers et vous obtenez un mélange intéressant.

Approche

De hautes falaises bordent la côte ouest de La Gomera mais le groupe de maisons blanches sur les pentes en arrière du brise-lames permet d'identifier le port.

En arrivant du sud, on identifie le rocher remarquable au large de Punta Iguale, à 2 M au sud-est du port, relié aux falaises par un récif brisant. Il y a d'autres rochers juste au sud de l'entrée. Laissez la côte à 0,5 M et dirigez-vous sur l'extrémité du brise-lames dès que vous la relevez au nord-est.

En arrivant du nord-ouest et de l'ouest, effectuez la même approche finale : il y a en effet des rochers à l'ouest de l'enracinement du brise-lames.

Entrée et accostage

De gros blocs de béton débordent l'extrémité du brise-lames et jusqu'à 10 m dans le port. Il faut pourtant la contourner d'assez près afin d'éviter les rochers à fleur d'eau à l'est de l'entrée. Soyez prudent car il y a peu de place pour manœuvrer.

La présence de corps-morts pour les petites embarcations signifie que les voiliers ne peuvent plus mouiller dans le port. Les bateaux de pêche utilisent la moitié du brise-lames la plus proche du fond du port et l'hydroglisseur de Los Cristianos - qui entre en marche avant et sort en marche arrière - prend l'essentiel de l'autre moitié. Les voiliers doivent soit accoster au bout du brise-lames, sans doute la meilleure place pour une visite brève, à l'écart de l'emplacement du ferry indiqué par les marches et le kiosque de vente de billets, soit se mettre l'arrière à quai au fond du port, par 3 à 4 m de fond, en prenant garde au réseau d'amarres des résidents permanents. Un fort vent d'est pouvant contourner l'île et souffler dans le port, une ancre lourde et jusqu'à 75 m de chaîne peuvent être nécessaires, bien qu'ils rendent le départ plus difficile.

Formalités

Le port est géré par la coopérative de pêche. Se rendre au bureau du port avec les papiers du bateau et les passeports. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries, il sera en effet réclamé dans le pays d'arrivée. Le capitaine du port peut organiser votre ravitaillement en eau à partir d'une des manches à eau du quai.

6 • La Palma

Entre 28°27'N - 28°51'N et 17°43'W - 18°00'W

Equipements/services

- Chantier naval : aucun chantier naval. La coopérative de pêche peut fournir une aide en cas d'urgence.
- Eau : à un robinet au fond du port, en général de très bonne qualité.
- Douches : promises depuis près de 10 ans. Début 1998, les cabines de douche étaient montées mais le branchement n'était toujours pas effectué.
- Carburant : avec des jerrycans à la station-service de La Calera, 1 km dans les terres.
- Magasins/lapprovisionnement : plusieurs supermarchés et une quincaillerie près du port et d'autres supermarchés à La Calera.
- Cafés & restaurants : plusieurs près du port et dans le village.

Communications

- Bureau de poste : à La Calera.
- Téléphone : au fond du port.
- Location de voitures & taxis : à La Calera et sur le port, à l'arrivée de l'hydroglisseur.
- Ferries : service régulier d'hydroglisseurs depuis Los Cristianos (Tenerife) via San Sebastián.
- Bus : entre autres, pour Puerto de Santiago et San Sebastián.

Introduction

En forme de cône inversé, La Palma est une île prospère et magnifique en grande partie épargnée par l'invasion touristique. Elle compte 85 000 habitants et occupe 517 km². De hautes falaises côtières grimpent vers La Caldera de Taburiente, le plus grand cratère volcanique du monde. Ce véritable abîme, d'une circonférence de 27 km pour une profondeur de 763 m, est entouré des plus hauts pics de l'île, dont les 2 422 m du Roque de los Muchachos, et recouvert d'une superbe forêt de pins. La zone entière forme le Parque Nacional de la Caldera de Taburiente. La vallée profonde de la rivière Taburiente/Angustias descend au sud-ouest, perce les flancs du cratère et atteint l'océan au niveau du vieux port de Tazacorte. Un nouveau volcan qui a surgi à la pointe la plus au sud de l'île, en 1971, constitue la dernière manifestation de l'activité volcanique de La Palma, des signes avant-coureurs ayant évité toute perte en vies humaines.

La Palma est l'île la plus verte et la plus fertile des Canaries, avec de vastes étendues de cultures de



bananes, de tomates, de concombres et de vignes. Les montagnes sont en général entourées de nuages mais les sommets sont souvent dégagés avec d'excellents points de vue, la face nord du Taburiente accueille l'Observatoire International d'Astrophysique. En relation avec d'autres télescopes, il héberge le télescope britannique Sir Isaac Newton qui est commandé par satellite depuis Edinbourg. Il y a une route sinueuse, construite pour l'observatoire, sur le flanc nord du cratère. Une autre route mène à La Cumbrecita, un point de vue à couper le souffle au bord du cratère sur le versant sud.

Il pleut presque tout au long de l'année, et l'eau du robinet de La Palma est l'une des meilleures eaux de toutes les Canaries. Au cours des années, des milliers de bateaux ont rempli leurs réservoirs d'eau à Santa Cruz de La Palma avant de traverser l'Atlantique.

La capitale, Santa Cruz, est sans doute la plus belle ville des Canaries, avec ses rues pavées menant à des places pittoresques et colorées, et ses maisons typiques des Canaries avec des balcons en bois sculptés qui autrefois abritaient les toilettes ! Le soir, les habitants se rassemblent dans les rues et entament des discussions joyeuses et animées, il faut en profiter pour retrouver cette véritable et unique atmosphère des Canaries.

La côte est telle qu'il n'y a que deux ports convenant aux voiliers dans toute l'île. L'île mérite bien une visite en voiture et les points de vue depuis les bords du cratère sont spectaculaires. Si la location de voiture ne fait pas partie de vos dépenses habituelles, faites-vous plaisir à la Palma, vous ne regretterez pas ce petit extra

Ajoutez au code téléphonique international espagnol 349 le code local de La Palma, 22.

Navigation

Déclinaison magnétique

8°11 'W (2000) diminuant de 7'E par an. Suite à des anomalies magnétiques locales, la déclinaison peut augmenter de 2°15' à proximité de La Palma - voir la carte 1869 de l'Amirauté.

Courants de marée

En général insignifiants - voir Marées et courants de marée page 135. De plus amples détails sont donnés dans le paragraphe sur Santa Cruz de La Palma.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et Îles Canaries (1 : 1 000 000), 6083 Du Cap Juby au Cap Blanc (1 : 845 000), 7563 La Palma, Gomera et El Hierro (1 : 175 000)
- Amirauté britannique : 1869 (1 : 300 000)
- Espagnoles : 51A (1 : 175 000), 519 (1 : 60 000)
- Américaines : 51260 (1 : 300 000)
- Imray-lolaire : E2 (1 : 598 000)

Feux

- 2846 Punta Cumplida 28°50'41N 17°46'7W
Fl.5s62m24M 104°5 - vis - 337°

Tour tronquée grise avec sommet blanc 34 m

- 2848.45 Extrémité du brise-lames de Santa Cruz
28°40'3N 17°45'3W
Fl.G.5s18m5M Tour tronquée verte 8 m

- 2849.51 Punta de Arenas Blancas
28°34'5N 17°45'6W Oc(3)8s45m20M

Tour ronde futuriste blanche 38 m

- 2850 Punta Fuencaliente 28°27'3N 17°50'6W
Fl(3)18s35m14M 230°5 - vis - 118°5

Tour ronde blanche avec deux bandes rouges 24 m

Note : l'ancien phare est toujours en place à proximité

- 2851 Punta Lava 28°35'7N 17°55'6N

Fl(1+2)20s83m20M Tour en béton grise avec des nervures verticales, fanal vert 45 m

Stations radio côtières

- La Palma: 24/24 h (28°39'N 17°49'W, commandée à distance depuis Tenerife)

- VHF : Canal 16, 20, 82* plus équipement ASD

- Bulletins météorologiques : Canal 20 à 08h40, 10h40, 20h40 (prévisions à 24h pour les eaux côtières)

- Avis aux navigateurs : Canal 20 dès réception et à 08h33, 15h33 (avis pour les zones côtières en espagnol)

* Réserve aux liaisons automatiques

Approche et navigation

La Palma est une île élevée - elle vient juste après Tenerife - et est en général visible à de nombreux milles au large. La grande majorité des voiliers arrivent par le nord ou l'est et ne rencontreront aucun danger au large avant d'être à proximité des côtes de l'île. Les vents de nord prédominent autour de La Palma et on peut rencontrer de petites zones d'accélération du vent au large des pointes nord-est, nord-ouest et sud de l'île.

Ports et mouillages

SANTA CRUZ DE LA PALMA

28°40'4N - 17°46'W

Marées

Le port de référence principal pour les Canaries est Casablanca. Santa Cruz est un port de référence secondaire. La basse mer moyenne de vive-eau est environ 0,3 m au-dessus du zéro des cartes.

Correction avec Casablanca : - 1 h02 min

- Marnage moyen en vive-eau: 1,8 m

- Marnage moyen en morte-eau: 0,8 m

Cartes

- Amirauté britannique : 1858 (1 : 75 000 et 1 : 10 000)
- Espagnole : 5190 (1 : 3 500)
- Américaines : 51344 (15 000)
- Imray-lolaire : E2 (1 : 12 580)

Feux

- 2848.45 Extrémité du brise-lames 28°40'3N 17°45'8W
Fl.G.5s18m5M Tour tronquée verte 8 m

• 2848 Angle du brise-lames: supprimé en mars 2000

• Bouée bâbord « A » 28°40'1 N 17°45'9W

Fl.R.5s2M Bouée charpente rouge avec voyant rouge

• Bouée bâbord « B » 28°40'2N 17°46'W

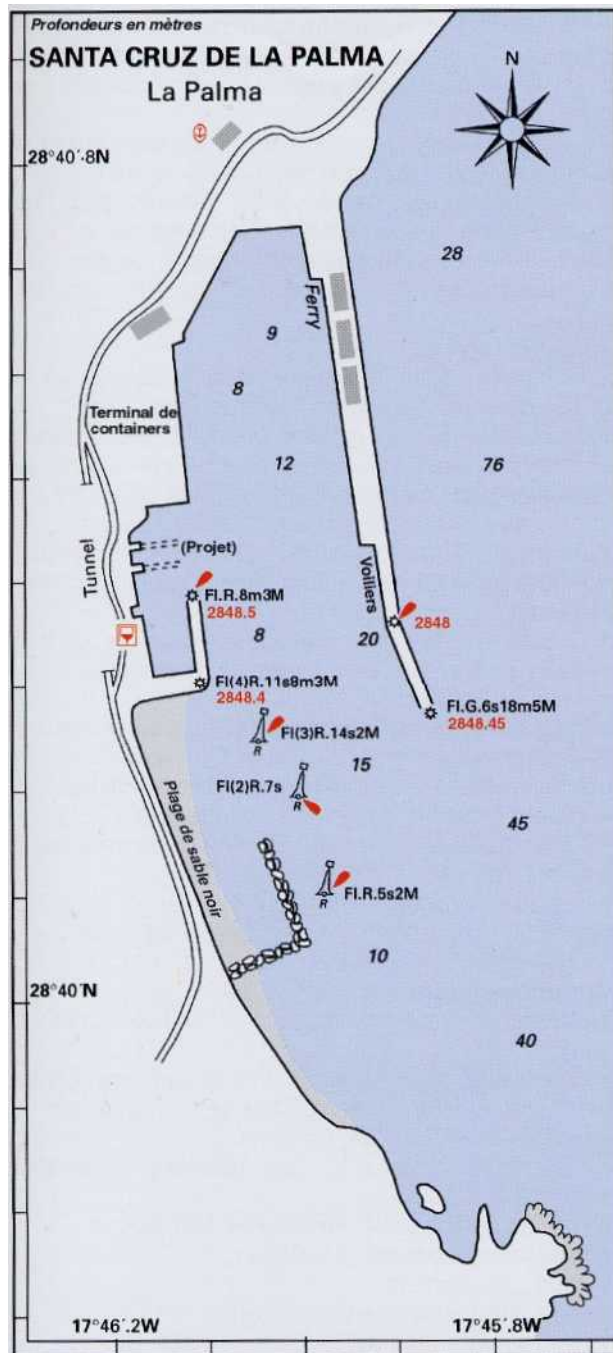
Fl(2)R.7s2M Bouée charpente rouge avec voyant rouge

• Bouée bâbord « C » 28°40'3N 17°46'W

Fl(3)R.14s2M Bouée charpente rouge avec voyant rouge

• Bouée bâbord « D » 28°40'4N 17°46'W

Fl.R.5s2M Bouée charpente rouge avec voyant rouge



- e 2848.4 Coude du port de pêche
28°40'3N 17°46'1W
FI(4)R.11s8m3M Perche rouge avec voyant rouge 4 m
- e 2848.5 **Extrémité du môle du port** de pêche
28°40'4N 17°46'1W
FI. R. 11s8m3M Perche rouge avec voyant rouge 4 m
Bouée jaune: supprimée en juillet 2000
- e 2849 Quai de commerce 28°40'5N 17°46'1 W
FI(2+1)R.21s.3M Perche rouge avec bande verte
- e 2849.2 **Feux d'alignement au 002°** : supprimés en mars 2000

Radio du port

- e Autorités du port: VHF Canal 71 (8h-15h heure locale, du lundi au vendredi). Pilotes : VHF Canal 16.



Le port de pêche et le bassin de commerce de Santa Cruz de La Palma vus depuis les falaises au sud-ouest. Bien que, de loin, la ville ne semble être constituée que de hauts buildings, elle est pourtant très pittoresque.

Généralités

Santa Cruz est la capitale de La Palma, à 3 M au nord de l'aéroport, qui est également situé sur la côte est. Les ferries de Tenerife, La Gomera et El Hierro accostent près du début du brise-lames. Le tourisme est moins développé que sur la plupart des autres îles des Canaries, sans doute à cause du faible nombre de plages de sable. La ville est dynamique et sympathique, et s'y approvisionner est très facile.

Le port est grand et facile d'accès de jour comme de nuit, il a connu de nombreux changements au cours des dernières années et d'autres sont prévus. Les voiliers de passage sont bien accueillis par les autorités du port - ce qui est loin d'être toujours le cas dans les ports de commerce des Canaries. Il n'y a cependant pas d'emplacement véritablement approprié pour les voiliers. Aussi, le nombre de voiliers de passage est passé de 400 en 1993 à la moitié quatre ans plus tard. Le capitaine du port espère pouvoir proposer quelques pontons aux voiliers de passage dans les années à venir. Deux blocs d'ancrage en béton pour amarrer des pontons ont déjà été érigés sur le rivage entre le port de pêche et le terminal de containers. Le môle extérieur du port de pêche devrait également être rallongé vers le nord afin d'améliorer la protection contre le vent de sud-est. Mais les travaux n'ont toujours pas commencé, probablement à cause du manque de fonds.

Approche et entrée

L'île est montagneuse et l'affaissement du relief au sud-est moins prononcé que sur Gran Canaria ou Tenerife. En général, les bâtiments blancs de la ville sont bien visibles au pied des montagnes souvent couvertes de nuages, et les avions décollant ou atterrissant sont également visibles. Les constructions s'arrêtent brusquement tout au sud de la ville à cause d'une haute falaise percée d'un tunnel routier.

Santa Cruz est un grand port pour les Canaries, avec une vaste entrée au sud sans danger naturel lors de l'approche. Même ainsi, il faut être attentif au trafic commercial considérable, qui reste prioritaire.

Accostage

En 1998, les voiliers de toutes tailles accostaient sur une partie spécifique du brise-lames principal (voir le plan) et pouvaient être amenés à se déplacer lorsqu'un pétrolier était attendu. En cas de réparations ou de révisions, il est possible, avec l'autorisation des autorités du port et de la coopérative de pêche, de se mettre dans le nouveau petit port de pêche (140 m sur 65 m) pendant une période limitée. L'ancien mouillage des voiliers au nord du port de pêche est entièrement occupé par des petites embarcations sur corps-morts.

Les autorités du port sont conscientes que la zone le long du brise-lames prévue pour les voiliers est loin d'être idéale : le quai est haut (de 2 m à marée haute, il passe à 4 m à marée basse), l'extrémité du brise-lames est légèrement incurvée vers l'extérieur, les bittes d'amarrage prévues pour les cargos sont séparées de 25 m et il n'y a pas d'échelle. Il faut prévoir de grands pare battages et de longues aussières si l'on doit se mettre à quai. Les remous créés par le passage des bateaux peuvent être un problème sérieux. De plus, les vents de sud génèrent un fort ressac (à tel point que le port a dû être par deux fois entièrement fermé à tout trafic pendant l'hiver 1997/1998). Le transfert de toute la manutention des containers du brise-lames principal au terminal de containers en face va sans doute réduire le bruit et la poussière.

Il est conseillé de contacter les autorités du port ☎ 412121, Fax: 420732 sur le Canal 71 avant d'arriver afin de connaître la situation. Le bureau est ouvert de 8h à 15h du lundi au vendredi. En cas d'une arrivée prévue en dehors des heures ouvrables, n'hésitez pas à téléphoner ou faxer à l'avance.

Avant d'entrer, pour quelle que raison que ce soit, dans le port de pêche, faites une reconnaissance préalable par la terre ou en annexe. En mars 1998, il était plutôt vide, avec quelques voiliers locaux, étrave à quai, dans la partie nord de celui-ci. Des corps-morts étaient installés pour l'arrière, les aussières avant étant amarrées sur une lourde chaîne à terre. La profondeur dans le port est suffisante, mais des décombres s'étendent jusqu'à 5 m du quai, tout le long de l'intérieur du môle.

Formalités

Le beau bâtiment blanc des autorités du port ☎ 412121, Fax: 420732 est situé au milieu d'un jardin en face des portes donnant accès au brise-lames principal. En 1998, les autorités étaient particulièrement serviables et désireuses d'accueillir plus de monde. Le bureau est ouvert de 8h à 15h du lundi au vendredi. Pour les formalités d'entrée ou de sortie du territoire espagnol, il faut également rendre visite à la *Ayudantía de Marina en face du club náutico*. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries. Il est en effet réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements/services

- **Travelift** : dans le port de pêche, capacité 60 tonnes. Pas de chantier naval, ni de mains d'oeuvre spécialisée.
- **Mécanique** : réparations possibles — voir au bureau du port.

- **Shipchandlers** : aucun shipchandler. Quelques quincailleries vendent des articles de base. Il est possible de commander à Tenerife ou Gran Canaria. Les délais sont longs.

- **Eau** : sur le brise-lames. Pas d'eau actuellement dans le port de pêche, les futurs pontons en seront équipés.

- **Douches** : pas de douches prévues pour les plaisanciers à l'heure actuelle. Les autorités du port peuvent recommander un hôtel ou une pension. Un bloc de douches à proximité des futurs pontons est prévu.

- **Laverie** : en ville.

- **Electricité** : dans le port de pêche mais pas sur le brise-lames. Prévue sur les futurs pontons.

- **Carburant** : pour de grandes quantités, des camions citernes peuvent ravitailler les voiliers. Se renseigner au bureau du port. Pour de petites quantités, se rendre à la station-service en face du terminal de containers.

- **Bouteilles de gaz** : la plupart des bouteilles peuvent être rechargées à l'usine Disa sur la route au sud vers l'aéroport.

- **Club náutico** : comme souvent aux Canaries, ce club social n'accepte pas les plaisanciers de passage.

- **Banques** : plusieurs en ville.

- **Magasins/approvisionnement** : plusieurs supermarchés et deux grossistes en alimentation. Un excellent endroit pour le ravitaillement avant une traversée atlantique.

- **Marché** : marché quotidien au centre ville.

- **Cafés, restaurants et hôtels** : grand choix mais peu à proximité du port.

- **Services médicaux** : médecins en ville et un nouvel hôpital en construction sur les hauteurs à l'ouest.

Communications

- **Bureau de poste** : donnant sur le rond-point au fond du port.

- **Adresse pour le courrier** : Puerto de La Palma, Chalet del Puerto s/n, 38700 Santa Cruz de La Palma, Isla de La Palma, Islas Canarias, Espagne.

- **Téléphones** : dans la zone portuaire, et partout ailleurs.

- **Fax** : au bureau de la marina. Fax: 420732.

- **Location de voitures** : à l'aéroport.

- **Taxis** : peu nombreux.

- **Bus** : entre autres vers l'aéroport.

- **Ferries** : vers Tenerife, La Gomera et El Hierro.

- **Vols** : vols à destination de l'Europe et inter îles à l'aéroport situé 5 km au sud de Santa Cruz.

PUERTO ESPINDOLA

28°48'611 - 17°45'7W

Généralités

En aucun cas un port, Espindola est un petit village à 2 M au sud de Punta Cumplida (mal situé sur la carte 1858 de l'Amirauté britannique). Il y a quelques barques de pêches grutées sur le quai lorsqu'elles ne sont pas en mer. Les différentes tentatives d'agrandissement du brise-lames ont été contrariées par la forte houle, les vestiges du dernier échec sont encore visibles. Il est fort possible que d'autres essais soient effectués à l'avenir, mais il reste hautement improbable qu'un port adéquat pour les voiliers en découle. Bien qu'il semble possible de mouiller au large avec de bonnes conditions météorologiques, il est préférable de visiter Puerto Espindola par la terre, ne serait-ce que pour admirer la vue spectaculaire qu'offre la bonne route qui part de Santa Cruz vers le nord.



L'apparence de la jetée de Puerto Espindola donne une idée de la force de la houle de l'Atlantique.

PUERTO DE TAZACORTE

28°38'611- 17°56'6W

Feux

- 2852 Extrémité du brise-lames 28°38'611 17°56'5W
FI(2)R.7s16m5M

Perche métallique rouge avec voyant rouge 1 m
Note : en août 2000, des travaux étaient en cours pour prolonger le brise-lames, balisés par une bouée charpente rouge (Q.R.1s3M), positionnée environ à 50 m de l'extrémité du brise-lames et susceptible d'être déplacée au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

- 2853 Coude du brise-lames 28°38'711 17°56'5W
Q(9)15s17m5M

Perche cardinale ouest avec voyant : 3 m
Extension du brise-lames vers la mer

28°38'611 17°56'6W Q(9)15s19m5M

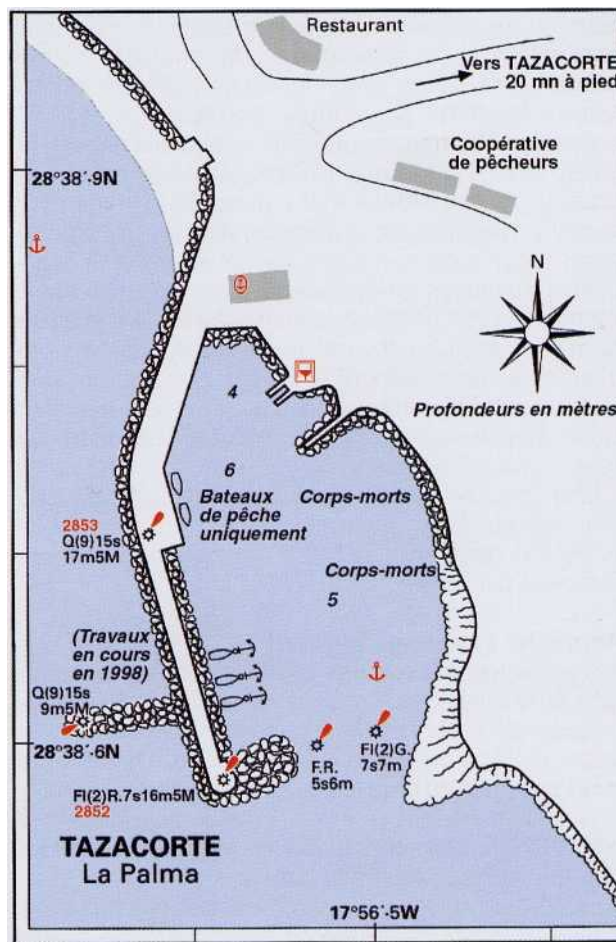
Perche cardinale ouest avec voyant:

Feu bâbord 28°38'611 17°56'4W

F.R.5s6m Perche rouge

Feu tribord 28°38'611 17°56'4W

FI(2)G.7s7m Perche verte



Généralités

Le « nouveau » port de Puerto de Tazacorte - Puerto de Refugio de Tazacorte de son vrai nom - se situe au milieu de la côte ouest de La Palma, à environ 0,5 M au sud des ruines du vieux port. Les deux occupent l'entrée d'une vallée encaissée qui mène au cratère de Taburiente. Des falaises s'étendent au nord alors que la côte au sud est basse et les terres s'élèvent progressivement jusqu'à la base de l'arête centrale de l'île. Si l'on veut visiter l'île, effectuer des réparations ou



Des travaux étaient en cours sur le brise-lames de Puerto de Tazacorte en mars 1998. L'avancée partant à angle droit du brise-lames se devine au-delà du mur massif. La balise bâbord est juste au-dessus du bateau le plus à gauche.

faire un ravitaillement, il faut préférer Santa Cruz. Tzacorte est une ville intéressante pour une courte escale et Los Llanos, seconde ville de La Palma, est à 3 M dans les terres par la route. Un récif artificiel a été construit près du rivage, à 0,5 M au sud de l'entrée.

Des travaux sur l'extrémité du brise-lames étaient en cours en mars 1998. Le mur a d'abord été percé pour accueillir une nouvelle extension vers la mer (voir le plan). A plus long terme une courte extension à angle droit à l'intérieur du brise-lames ainsi qu'un môle à l'opposé partant de la falaise sont prévus. Ce dernier se terminera approximativement au niveau des balises d'entrée actuelles bâbord et tribord. Dans ce qui sera alors un port bien protégé, trois pontons seront mis en place, fournissant ainsi 66 emplacements pour des bateaux jusqu'à 20 m.

Une ferme marine, signalée par 4 bouées cylindriques avec des voyants x, caractéristiques Fl.Y.5s2M, est établie au NW à proximité de Puerto de Tzacorte par 28°39N 17°57'2W.

Approche et entrée

Il y a des rochers au large en de nombreux points le long de la côte. Il est conseillé de rester à 1,5 M de la côte lors de l'approche de Tzacorte, jusqu'à ce que le grand et haut brise-lames soit identifié. Dirigez-vous vers l'extrémité du brise-lames lorsqu'il est relevé au 45°. Une plage s'est formée à l'extérieur du brise-lames, et début 1998 un enrochement dirigé vers la mer était en construction près de son extrémité.

Le port est ouvert au sud et une avancée rocheuse signalée par une balise tribord s'étend sur une courte distance depuis le rivage au niveau de l'entrée. Des blocs de béton ont été empilés autour de l'extrémité du brise-lames et sur la moitié de sa longueur intérieure, ainsi que sous l'eau jusqu'à la balise bâbord de l'entrée. Entrez bien entre ces deux balises, et bien que toutes deux soient éclairées, il est déconseillé d'entrer la première fois de nuit.

Accostage et mouillage

Il n'y a que peu de place pour les voiliers de passage, mais quelques-uns peuvent mouiller perpendiculairement à la seconde moitié du brise-lames. Le fonds est malsain, un crin est nécessaire, il n'y a ni échelle ni marches. Pour une courte escale, il est possible d'accoster plus à l'intérieur dans le port en faisant attention à ne pas gêner les pêcheurs. Le quai est un peu en surplomb et il est bon de prévoir de grands pare battages.

Les nombreux corps-morts ne laissent que peu de place pour le mouillage, mais il reste un intervalle entre les corps-morts les plus à l'extérieur et la balise tribord à l'entrée. Un crin est également conseillé. Dans de bonnes conditions météorologiques, il est également possible de mouiller devant la plage au nord du brise-lames, mais la tenue est médiocre sur des pierres.

Formalités

Se rendre au bureau du port situé au début du brise-lames, avec les papiers du bateau et les passeports. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries, il sera en effet réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements/services

- *Chantier naval* : géré par la coopérative de pêche, il est bien adapté si l'on veut effectuer les travaux soi-même avec une aide locale.
- *Travel-lift* : capacité de 60 tonnes.
- *Eau* : sur le quai.
- *Carburant* : en jerrycans à une station-service.
- *Banques* : à Los Llanos, à 8 km par la route.
- *Magasins/approvisionnement* : quelques boutiques près du port. D'autres en ville, au nord. Los Llanos est mieux fourni.
- *Cafés & restaurants* : plusieurs face à la plage au nord du port.

Communications

- *Bureau de poste* : à Los Llanos.
- *Téléphones* : sur le quai.
- *Taxis* : en ville au nord du port.
- *Bus* : ligne régulière pour Santa Cruz.

PUERTO NAOS

28°35'N - 17°55'W

Encore un nom trompeur, sans même le charme de Puerto Espindola sur la côte nord-est. Situé au sud du nouveau phare sur Punta de Lava sur la côte sud-ouest, Puerto Naos autrefois un petit village de pêcheurs est maintenant l'une des (heureusement) rares stations touristiques de La Palma. Elle n'est pas particulièrement jolie. La baie ouverte peut constituer un mouillage de jour agréable par temps calme, mais elle n'est que rarement épargnée par la houle.

7 • El Hierro

Entre 27°38'N - 27°51'N et 17°53'W - 18°10'W

Introduction

El Hierro est la plus petite, la plus isolée, la plus tranquille, la plus intacte des îles principales des Canaries. 7 500 Herrenos parlant un castillan pur peuplent les 277 km² de l'île. La côte est escarpée et rocheuse avec à l'arrière des collines formant une longue chaîne semi-circulaire qui s'incurve autour de la baie profonde d'El Golfo au nord-ouest, un ancien cratère submergé. Le plateau central, recouvert d'une forêt dense, culmine à 1 501 m au Alto de Malpaso. Des chèvres, des bovins et quelques chevaux paissent sur les hauts pâturages. De nombreux cônes et coulées de lave rappellent l'origine volcanique de l'île.

La capitale, Valverde, est une ville agréable quasiment épargnée par le tourisme. Le plan de la ville a très peu changé depuis la visite de Christophe Colomb avant sa seconde traversée atlantique. Située à 570 m, l'air y est frais, comparé à celui du niveau de la mer.

Punta Orchilla, à l'extrémité ouest de l'île, a été considérée pendant de nombreux siècles comme la limite du monde connu, opinion qui s'est renforcée au 15^{ème} siècle lorsqu'il fut remarqué que l'île avait alors une déclinaison magnétique nulle. C'est peut-être pour ces deux raisons que Punta Orchilla fut choisie en 1634 comme méridien d'origine - un parmi d'autres à cette époque. Elle ne perdit ce statut qu'en 1884 avec la reconnaissance internationale du méridien de Greenwich.

Ajoutez au code téléphonique international espagnol 349 le code local de El Hierro, 22.

Navigation

Déclinaison magnétique

8°16'W (2000) diminuant de 7'E par an.

Courants de marée

En général insignifiants - voir Marées et courants de marée page 135. De plus amples détails sont donnés dans le paragraphe sur Puerto de la Estaca.

Cartes

- SHOM : 7270 De Casablanca au Cap Juby-Archipel de Madère et Îles Canaries (1 : 1 000 000), 6083 Du Cap Juby au Cap Blanc (1 : 845 000), 7563 La Palma, Gomera et El Hierro (1 : 175 000)
- Amirauté britannique : 1869 (1 : 300 000)
- Espagnoles : 51A (1 : 175 000), 520 (1 : 50 000)
- Américaines : 51260 (1 : 300 000)
- Imray-lolaire : E2 (1 : 598 000)

Feux

- 2838 **Puerto de la Estaca** 27°47'N 17°54'W

Fl.G.7.5s14m5M

Pyramide verte sur base circulaire grise 3 m

- 2837 **Puerto de la Restinga** 27°38'4N 17°58'8W

Q(2)G.7s14m5M

Pyramide verte sur base carrée grise 2 m

- 2836 **Punta de Orchilla** 27°42'4N 18°08'8W

Fl.5s131m35M Tour en pierre octogonale grise, bâtiment gris et blanc 25 m

Stations radio côtières

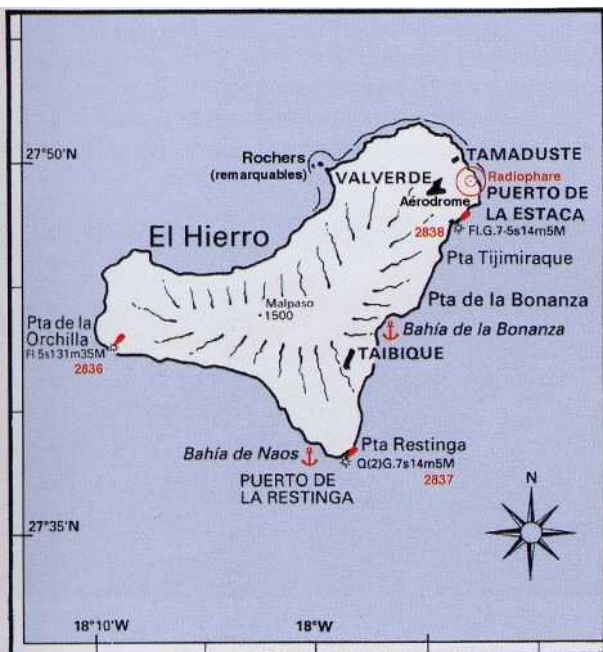
- *El Hierro* : 24/24 h (27°48'N 17°55'W, commandée à distance depuis *Tenerife*)
- VHF : Canal 16, 23, 82* plus équipement ASD
- Bulletins météorologiques : Canal 23 à 08h40, 10h40, 20h40 (prévisions à 24h pour les zones côtières)
- Avis aux navigateurs : Canal 23 dès réception et à 08h33, 15h33 (avis pour les zones côtières en espagnol)

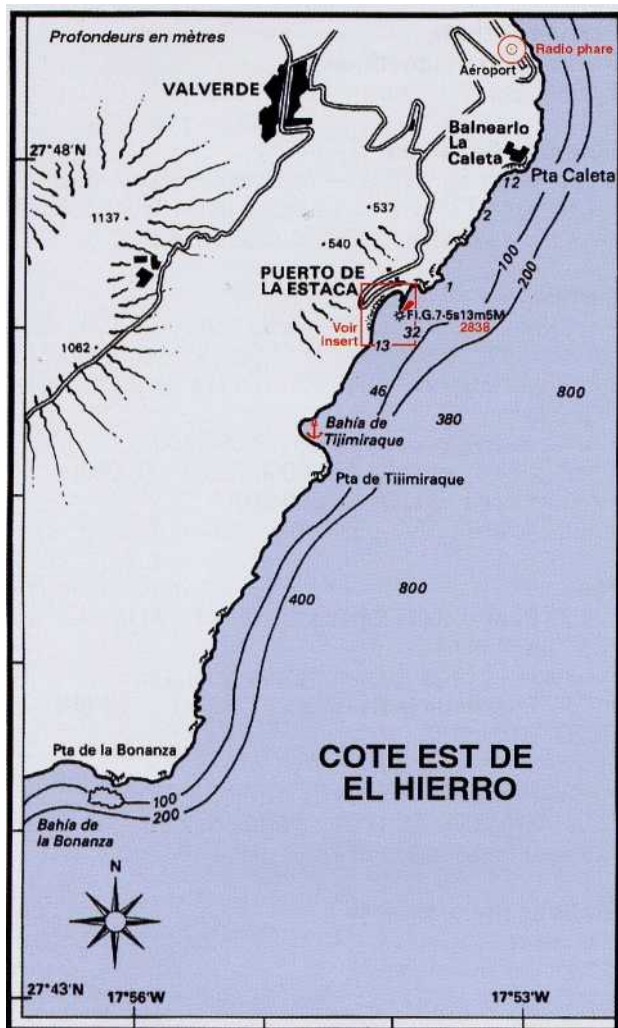
* Réservé aux liaisons automatiques

Approche et navigation

Les vents de secteur nord dominant autour de El Hierro, il y a une zone de déventement au sud de l'île et des zones d'accélération au large de la pointe nord-est. Depuis le nord-est, les premières maisons aperçues sont les résidences de vacances des Herrenos qui forment le petit village de Tamaduste, avec sa piscine au milieu des rochers. De plus près, le village apparaît au pied d'un vieux cratère dont une moitié a été érodée par l'océan. De nuit, les lumières de Valverde sont visibles à 20 M, voire plus avec une bonne visibilité.

Les vents de nord-est peuvent générer une forte houle dans les deux seuls ports de l'île. Afin de n'être pas trop inquiet en quittant le voilier, il ne faut visiter l'île que dans des conditions météorologiques calmes et bien établies. Au contraire d'autres ports des Canaries, les voiliers de passage sont bien accueillis à Puerto de la Estaca comme à Puerto de la Restinga, même si ces ports ne proposent pas d'équipements spécifiques aux voiliers.





Ports et mouillages

PUERTO DE LA ESTACA

27471 N - 17°541 W

Marées

Le port de référence principal pour les Canaries est Casablanca. Puerto de la Estaca est un port de référence secondaire. La basse mer moyenne de vives eaux est environ 0,3 m au-dessus des données.

Décalage avec Casablanca : - 1 h26 min

- *Marnage moyen en vive-eau*: 2 m

- *Marnage moyen en morte-eau*: 0,7 m

Cartes

• Espagnoles : 5200 (1 : 3 000)

• Imray-lolaire : E2 (1 : 5,880)

Feux

• 2838 Brise-lames 27°46'9N 17°53'9W

Fl.G.7,5s13m5M

Pyramide verte sur base circulaire grise 7 m

• Bouée bâbord 27°46'8N 17°54'W

Fl.R.5s2M Bouée rouge avec voyant rouge

• 2839 Feux d'alignement au 009°

25°471 N 17°54'W

Fl.R.7/9m2M losange rouge et blanc sur perche rayée rouge et blanche 3/4m

• 2840 Feux d'alignement au 009°-6

25°47'2N 17°54'1W

Fl.R.7/9m2M losange rouge et blanc sur perche rayée rouge et blanche 3/4m

Note : les deux paires de feux ci-dessus servent aux manœuvres des ferries et ne sont d'aucune utilité pour les voiliers.

Radio du port

• *Autorités du port*: VHF Canal 82.

Généralités

Puerto de la Estaca est un des deux seuls ports sur El Hierro. Il est fréquenté par les car-ferries de Tenerife, La Palma et La Gomera. Le brise-lames en pierre assure une certaine protection mais le port est ouvert au sud et est inconfortable en présence de houle. En cas de tempête de sud, les bateaux locaux se mettent à l'abri dans une baie derrière Punta Tjimiraque 1 M au sud. Les voiliers de passage sont bien accueillis mais Puerto de la Restinga est considérablement mieux équipé.

Deux projets d'amélioration du port coexistent. L'un prévoit la construction d'un môle intérieur permettant de recevoir soixante voiliers jusqu'à 15 m sur deux pontons. L'autre consiste à réserver le port actuel aux ferries et au trafic commercial et prévoit la construction d'un petit brise-lames courbe fermant la baie qui se trouve à proximité au nord-est. Un grand nombre de corps-morts pour les voiliers et les petites embarcations seraient installés à l'abri du brise-lames mais aucun équipement n'est prévu pour l'accostage des bateaux - ce qui semble sage vue la présence presque constante de la houle.

Approche

Depuis le nord ou le nord-est, la côte apparaît basse et découpée avec de nombreux rochers au large et des collines escarpées s'élevant vers l'intérieur des terres. Tamaduste, à environ 3 M au nord de Puerto de la Estaca, est le premier groupe de bâtiments blancs visibles. Un demi mille plus au sud un petit aérodrome accueille des vols inter îles, à partir de là on peut voir Valverde perchée sur une crête. Il y a quelques maisons à La Caleta, et en restant à plus de 0,5 M des côtes, le brise-lames de Puerto de la Estaca apparaît après avoir contourné une pointe située à 2 M au sud de l'aérodrome.

Il est très facile d'identifier Puerto de la Estaca du large avec les murs de soutènement blancs de la route en lacets qui descend de Valverde au port.



Puerto de la Estaca vu du sud-ouest. Le ferry de Los Cristianos est amarré le long du brise-lames.



Entrée et accostage

Une manche à air rouge et blanche à l'extrémité du brise-lames, qui sert au car ferry de Tenerife, signale les fortes rafales qui dévalent les collines. En mars 1998, le ferry y fait escale 7 fois par semaine, arrivant à 14h 5 et de nouveau à 23h45 les mardi, jeudi et samedi, ne restant qu'une demi-heure à chaque fois, et à 14h15 le dimanche, ne repartant qu'à 16h30.

Les voiliers accostent le long de la partie intérieure du brise-lames, bien à l'écart de l'emplacement des ferries. Quelque 40 m de quai sont disponibles avec des fonds décroissant de 6m à 2,5 m. Il est également possible de mouiller cul ou étrave à quai dans la même zone, en faisant attention à ne pas gêner la grue ou la cale. Les aussières en contact avec le mur doivent être protégées contre le ragage.

Des corps-morts de petites embarcations occupent la partie ouest du port et les manœuvres du car-ferry de Los Cristianos demandent beaucoup de place. Pour ces deux raisons, le mouillage n'est plus permis le port. Il n'est pas recommandé d'y rentrer de nuit la première fois.

Formalités

Le bureau du port 112ⁿ 550903, Fax : 550160, au début du brise-lames, est en veille VHF sur le canal 16, le trafic se faisant ensuite sur le canal 14. Les officiels sont serviables et les formalités s'effectuent d'une manière très bon enfant. Ne pas hésiter malgré tout à présenter les papiers du bateau et les passeports. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries, il sera en effet réclamé dans le pays d'arrivée.

Equipements/services

- Mécanique: mécaniciens diesel à Valverde et Frontera mais plus accoutumés aux machines agricoles. Pas de pièces de rechange.

- Eau: à un robinet sur le quai (actuellement situé dans une plate-bande derrière la dernière place de parking au fond du port !).

- Carburant: en jerrycans à la station-service à Valverde à quelque 8 km dans les terres. Il est possible de se faire délivrer des quantités plus importantes par un camion citerne.

- Bouteilles de gaz : recharges de Camping Gaz à Valverde.

- Banques : à Valverde.

- Magasins/approvisionnement: petite épicerie/bar au-dessus du port. Deux supermarchés ainsi que d'autres boutiques à Valverde sont appropriés aux besoins de tous les jours mais pas à un ravitaillement pour une traversée de l'Atlantique. Les deux supermarchés sont à la sortie de Valverde opposée à la route de Puerto de la Estaca.

- Cafés, restaurants & hôtels : un café sur le quai et un autre un peu plus haut sur la route. Plusieurs restaurants et deux hôtels à Valverde ainsi que le très confortable Parador Nacional à quelques kilomètres au sud sur la côte.

- Services médicaux : un hôpital juste à la sortie de Valverde.

Communications

- Bureau de poste: à Valverde.

- Téléphones : sur le quai.

- Fax: au bureau du port. Fax : 550160.

- Taxis: à Valverde \$ 550729 ou par l'intermédiaire de l'office de tourisme sur le quai.

- Location de voitures: à Valverde ou par l'intermédiaire de l'office de tourisme sur le quai.

- Bus : une ligne de bus de Valverde pour Taibique et Frontera passant obligatoirement par la première ville.

- Ferries : liaisons avec Tenerife, La Gomera et La Palma (voir Entrée et accostage ci-dessus). Les ferries ne restent pas dans le port plus de temps qu'il n'est nécessaire.

- Vols : vols inter îles à l'aérodrome à 3 km au nord du port.

MOUILLAGES SUR LA COTE EST DE EL HIERRO

Généralités

Il y a plusieurs mouillages possibles au sud de Puerto de la Estaca. Bahia de Tijimiraque (27°46'3N 17°54'6W), juste au nord de la pointe du même nom, est une baie très découpée qui sert de refuge aux bateaux locaux par coup de vent de sud. Il y a une petite plage de sable.

Punta de la Bonanza, 3M plus au sud, abrite Bahia de la Bonanza (27°43'6N 17°56'6W) et l'arche rocheuse Roque de la Bonanza — « rocher du beau temps » - qui est souvent entourée d'eau calme par vents de nord alors que les vagues brisent au large. Au sud, une étroite bande de sable s'étend sur 2 M devant une falaise impressionnante avec le Parador Nacional tout au sud. Bien que le mouillage y serait envisageable par beau temps, il y a au moins 30 m de fond à proximité du rivage sur fond de roches et de blocs de pierre.

PUERTO DE LA RESTINGA 2738'51\1 - 17587W

Feux

e 2837 Brise-lames 27°38'4N 17°58'8W

Q(2)G.7s14m5M

Pyramide rouge sur base carrée grise 2 m

Généralités

Puerto de la Restinga est un endroit calme pour se ressourcer avant une traversée de l'Atlantique. Les habitants sont amicaux et serviables et le très solide brise-lames fournit un abri par tous les temps. Cependant il n'y a pas de place pour mouiller dans le port, les voiliers doivent se mettre le long du brise-lames où le ressac met les amarres à rude épreuve.

Il y a un projet de construction d'un petit môle dirigé vers le sud, à partir d'un point juste à l'intérieur de l'entrée, et de mise en place de deux pontons orientés est/ouest et partant d'un point situé juste au nord du bassin du travel-lift. Cela fournirait près de 90 emplacements aux bateaux de plongée locaux, aux bateaux de pêche et à des voiliers de moins de 15 m. Ce projet rencontre deux obstacles, la faible profondeur de cette zone, impliquant de lourds travaux de terrassement, et la faible protection que l'on obtiendrait contre la houle. Il sera intéressant de voir ce qui se réalisera.

Approche

La pointe sud de l'île est formée d'un ensemble de cônes volcaniques bas et de coulées de lave et à l'est du port la houle brise sur un récif qui s'étend sur près d'un demi mille depuis Punta Restinga. Depuis cette direction, il est essentiel de passer bien au large de la pointe et de ne se diriger sur l'extrémité de la jetée que lorsqu'on la relève plein nord. L'approche finale depuis le sud ou l'ouest s'effectue de la même manière.

Beaucoup de travaux de construction sont en cours dans les environs du port. Il s'agit essentiellement de logements en rapport avec les nombreuses écoles de plongée qui sont le seul véritable attrait touristique. Un grand bâtiment blanc de cinq étages encore en construction en mars 1998, juste à l'ouest de l'entrée, constitue un amer remarquable depuis le large.

Entrée et accostage

Le port est ouvert à l'ouest. La partie nord est peu profonde, rocheuse et occupée, à proximité du rivage, par de nombreuses petites embarcations au mouillage. De gros blocs de bétons ont été grossièrement empilés le long de l'extérieur de la jetée, autour de son extrémité et vers l'intérieur du port afin de réduire la houle près du quai. Même ainsi, rester bien sûr tribord en entrant.

La partie utile du port est trop étroite pour permettre un mouillage classique ou cul à quai, les voiliers se mettent à couple les uns des autres le long de la partie de la jetée située la plus vers l'extérieur, la partie la plus à l'intérieur étant réservée pour les bateaux de pêche. Quelques amarres permanentes sont disponibles, attachées à des bittes d'amarrage à terre, et sur lesquelles il faut s'amarrer, évitant ainsi le ragage des aussières contre l'arrête du mur. En cas d'amarrage à



même le quai, pour quelque raison que ce soit, prendre de sérieuses précautions pour éviter le ragage. Une ancre mouillée par le milieu du voilier permettra de se déhaler dessus et de s'écarter du quai, évitant ainsi d'abîmer les défenses. Il y a des marches en 3 endroits et de nombreuses échelles.

Engager son ancre est chose courante dans le port de La Restinga, mais l'une des nombreuses écoles de plongée vous proposera vraisemblablement son aide.

Formalités

Se rendre au bureau du port avec les papiers du bateau et les passeports. Il est particulièrement important d'obtenir un tampon de départ au moment de quitter les Canaries. Ce tampon est en effet réclamé dans le pays d'arrivée. Il y a une veille VHF sur le Canal 81. Il n'y a ni téléphone, ni fax dans le bureau du port.



Puerto de la Restinga depuis le nord-est. L'abri à l'intérieur de la jetée est excellent même lorsque la mer est formée à l'extérieur



Punta Orchilla fut pendant des siècles la limite ouest du monde connu et servit de méridien d'origine pendant 250 ans jusqu'en 1884.

Equipements/services

- *Chantier naval*: sûr et bien tenu. Soudure, peinture et autres travaux de base y sont possibles. On peut travailler sur son bateau.
- *Travel-lift* : capacité 60 tonnes.
- *Mécanique* : mécaniciens habitués à travailler sur les bateaux de pêche et donc aux moteurs diesel, mais pas de pièces de rechange pour des voiliers.
- *Shipchangers* : on peut commander des *articles* à Tenerife *par l'intermédiaire* de la coopérative de pêche.
- *Eau* : à la coopérative de pêche au début du brise-lames, il y a aussi un tuyau au bassin du travel-lift.
- *Douches*: un bloc de douches près du bureau du port est prévu dans les prochaines années. Entre temps, la Pension Casa Matais (aller au nord en partant de la petite jetée intérieure, puis prendre la troisième rue sur la droite, enfin 100 m plus loin sur la gauche) propose

ses douches mais il faut prendre rendez-vous.

- *Electricité* : uniquement au chantier naval.
- *Carburant*: à la coopérative de pêche près de la grue au fond du port.
- *Magasins/approvisionnement*: trois petits supermarchés et d'autres magasins. Il est conseillé d'acheter le poisson à la coopérative au retour de la pêche.
- *Cafés, restaurants* : plusieurs, proposant d'excellents fruits de mer.

Communications

- *Téléphone* : en ville.
- *Location de voitures & taxis*: demander au bureau du port ou à l'un des cafés.
- *Bus* : une ligne de bus va de Taibique à Frontera et Valverde mais il faut déjà aller à Taibique.

MOUILLAGES SUR LES COTES SUD ET OUEST DE EL HIERRO

Généralités

Il y a quelques belles plages de sable fin sur la côte sud-ouest de l'île. Elle est en général escarpée et est réputée pour la baignade et ses belles plongées. On peut parfois rencontrer des requins marteaux dans la zone - les locaux conseillent de « *leur taper sur le nez s'ils s'approchent trop près !* ».

Un mille à l'ouest de Puerto de la Restinga Bah(a de Naos (27°38'6N 17°59'9W), une baie agréable ouverte au sud-ouest fournit un mouillage de jour par temps établi. La carte 1869 de l'Amirauté britannique indique également des mouillages possibles devant la Playa del Veronal (27°44'9N 18°09'3W), au sud de Punta de la Dehasa à l'extrémité ouest de l'île, et à l'ouest de Punta de Salmor (27°49'1 N 17°59'6W) et de ses rochers et hauts-fonds dans la baie d'El Golfo sur la côte nord-ouest. Bien que ces mouillages conviennent aussi pour de grands bateaux, au moins dans le dernier cas, la rive rocheuse est accore et le temps d'atteindre des fonds assez peu profonds pour mouiller, un voilier se retrouvera au milieu des cailloux. Il est beaucoup plus sûr de gagner la destination suivante, qu'elle soit aux Canaries ou à plusieurs milliers de milles.

Le Cap Vert

L'archipel

L'archipel du Cap Vert est situé à un peu plus de 800 M au sud-ouest des Canaries et à quelque 325 M de l'Afrique de l'Ouest. Dix grandes îles et quatre plus petites, formant un fer à cheval ouvert à l'ouest, constituent ses 4033 km². Il s'agit, dans le sens des aiguilles d'une montre, de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, Ilhéus Branco et Raso, São Nicolau, Sal et Boavista qui forment les îles *Barlavento* (au vent), et Maio, Santiago, Fogo, Brava et les Ilhéus Grande et Secos do Rombo, qui forment les îles *Sotavento* (sous le vent).

Elles sont toutes d'origine volcanique et la plupart sont montagneuses, avec plusieurs cratères classiques. Le seul volcan encore en activité est sur l'Ilha do Fogo (la dernière éruption remontée à 1995/1996). Des tremblements de terre et des secousses sismiques se produisent parfois sur les îles sous le vent, notamment sur l'Ilha Brava. Les îles doivent leur existence à une faiblesse majeure de la croûte terrestre, connue sous le nom de dorsale médio-atlantique. Elles sont géologiquement indépendantes du continent africain. Depuis leur émergence, il y a quelque 120 millions d'années, de nouvelles roches se forment sans arrêt le long de la dorsale, repoussant les précédentes de près de 0,5 cm par an. Les îles se trouvent ainsi maintenant à plus de 1200 M à l'est de la dorsale proprement dite.

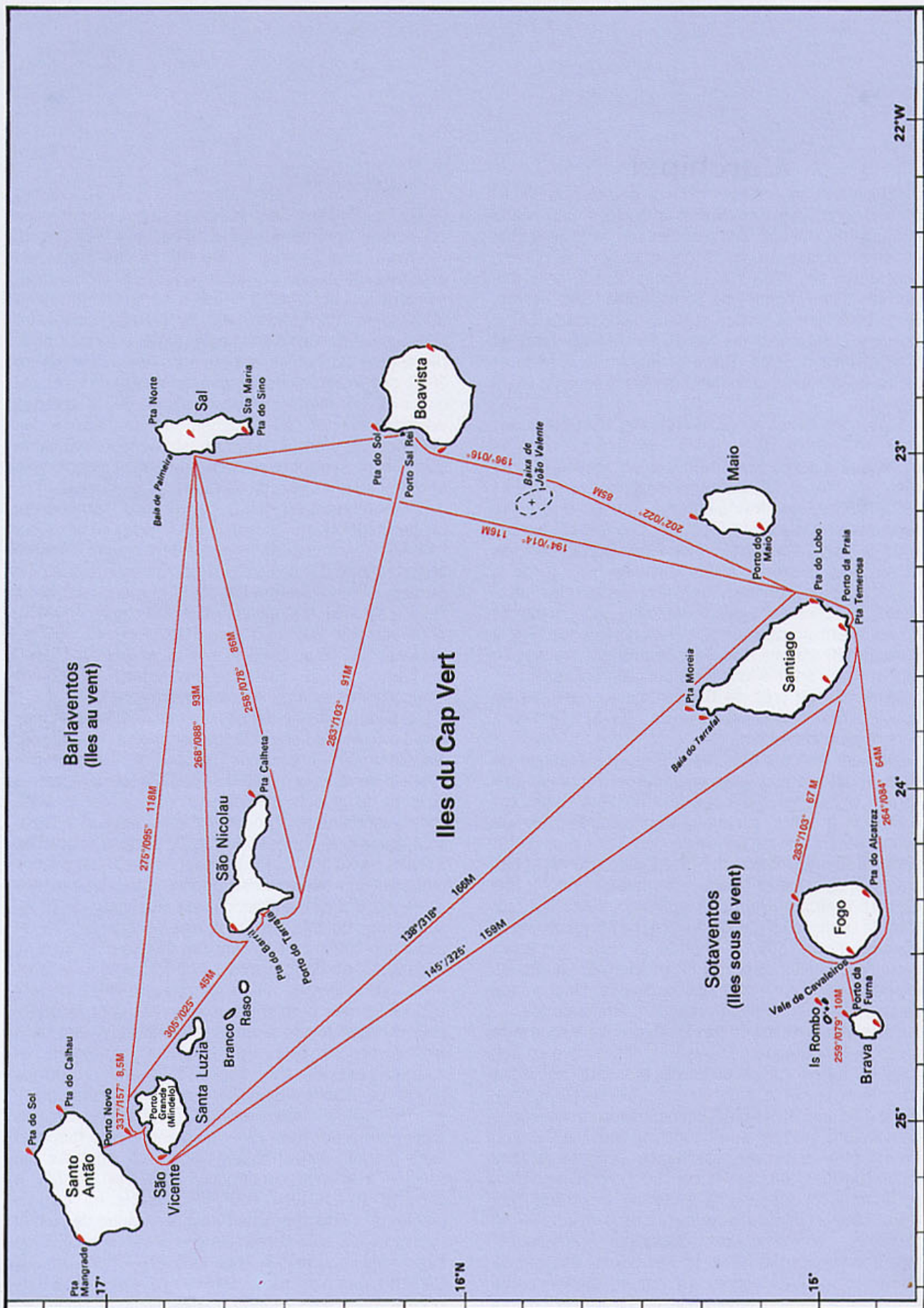
Elles ont toujours été très pauvres. Le manque de pluie, la déforestation et la sécheresse chronique qu'a connu l'archipel au cours des deux derniers siècles ont contribué à cette situation. L'agriculture constitue malgré tout l'activité principale des îliens : on y fait pousser du maïs, des fruits (surtout des bananes et des oranges), de la canne à sucre, des patates douces, des haricots, diverses cultures de subsistance ainsi que, sur l'Ilha de Fogo, du café et de la vigne. La pêche constitue également une activité importante. Elle fournit les protéines vitales aux îliens et permet quelques exportations, notamment des crustacés. Une grande partie de la nourriture doit cependant être importée.

L'aide étrangère est de très loin la première source de revenus. Une grande partie est en nature, que ce soit sous la forme de produits de première nécessité comme la farine (le pain est ainsi très bon marché), d'une aide en matière d'éducation (beaucoup de jeunes Capverdiens étudient au Portugal, au Brésil, à Cuba ou en Egypte), ou d'une assistance sur des projets technologiques tels que la construction de nouveaux ports et aéroports. Il y a aussi un projet de l'UE établissant un parrainage entre un pays et une île en particulier, comme le Luxembourg qui, entre autres, aide à la construction d'un nouvel hôpital au nord de Santo Antão, l'Allemagne, qui est en grande partie responsable du nouvel aéroport de l'Ilha Brava et qui aide également sa voisine, l'Ilha do Fogo, la France et

l'Italie qui aident São Nicolau, depuis longtemps considérée comme la plus « culturelle » des îles de l'archipel, ainsi de suite... De même, les Etats-Unis assistent Santiago, où se trouve leur ambassade. L'Europe, qui absorbe 60 % des exportations et fournit 80 % des importations, est le premier partenaire commercial du Cap Vert. Le Portugal, à lui tout seul, représente 33 % des exportations vers l'Europe et 38 % des importations. Le gouvernement de l'archipel est très conscient du déséquilibre de la balance commerciale et se propose de le réduire en développant, entre autres, l'industrie encore naissante du tourisme. Il dispose pour cela de plages magnifiques et de montagnes spectaculaires.

Les nombreux émigrants capverdiens, temporaires ou permanents, qui aident leurs familles restées sur l'archipel, constituent également une source importante de devises étrangères. On estime que plus de Capverdiens vivent à l'étranger que sur l'archipel à l'heure actuelle, soit environ 420 000 contre 400 000, dont plus de 200 000 aux Etats-Unis, 40 000 au Portugal, 25 000 au Sénégal ainsi qu'en Angola. L'Italie, la France et la Hollande hébergent également d'importantes communautés capverdiennes.

L'espérance de vie est passée ces dernières années de 50 à 65 ans (63 ans pour les hommes et 66 ans pour les femmes) et continue de croître. La mortalité infantile de 45 pour 1 000 reste très faible comparée à celle de la plupart des pays africains. Même ainsi, l'accroissement de la population est d'environ 3 % par an. L'âge moyen est de 23 ans, 70 % de la population a moins de 30 ans. L'archipel peut se vanter de pouvoir proposer une éducation secondaire à tous ses jeunes - le taux d'alphabétisation est supérieur à 70 %, surpassant de très loin ceux des pays voisins - et beaucoup continuent ensuite des études d'agriculture, de langues ou de tourisme à Mindelo ou à Cidade da Praia. Le chômage et la grande pauvreté restent cependant des problèmes majeurs et vont le rester pour quelque temps encore - particulièrement dans les régions isolées. En revanche, les villes, et spécialement Mindelo, connaissent une croissance rapide. La plupart des maisons sont construites grâce à des prêts hypothécaires, souvent par les propriétaires eux-mêmes - qui vont jusqu'à fabriquer leurs propres parpaings sur place ! Un ingénieur est assigné à chaque construction afin d'en vérifier la sécurité et est tenu pour responsable en cas de problème. Cette approche pratique, typique de l'esprit capverdien, a pour conséquence l'absence notable de bidonvilles, pourtant si répandus en Afrique et aux Caraïbes. L'archipel est en tête des pays de l'Afrique de l'Ouest dans le classement des Nations Unies en matière de qualité de vie.



De manière surprenante, peu de plaisanciers anglo-saxons naviguent dans les eaux du Cap Vert - la popularité que rencontre le rallye ARC (Atlantic Rally Crossing) qui part des Canaries auprès des anglophones explique en partie ce phénomène. La grande majorité des plaisanciers sont français ou scandinaves. On y rencontre aussi quelques Suisses et d'autres Européens. Jusqu'à ces dernières années, on ne disposait que de peu d'informations sur les ports et leurs équipements et il a fallu pas mal de temps pour que le Cap Vert se débarrasse de la mauvaise réputation acquise dans les années qui ont suivi son indépendance en 1975.

La présence d'un voilier surprend de moins en moins et la plupart des îles peuvent maintenant espérer en voir quelques-uns chaque année tandis que les mouillages les plus populaires deviennent presque bondés. Les meilleurs mouillages sont sans nul doute Baia da Palmeira sur l'Ilha do Sal, Porto do Tarrafal sur São Nicolau, Porto Grande sur São Vicente et Porto da Praia sur Santiago. Le mouillage au large de Porto de Sal Rei sur Boavista est également très agréable. La plupart des autres ports ou mouillages subissent les aléas des conditions météo. Comme souvent, plus le port est petit, plus l'accueil est



De nombreux Capverdiens vivent de la pêche : poissons, homards, langoustes. Les embarcations sont construites localement, dans l'archipel.

O Richard J Trillo



Les îles du Cap Vert sont, pour beaucoup, une part de l'Afrique, notamment par ses marchés colorés. Cette femme vend ses fruits et légumes dans le marché principal de Cidade da Praia à Santiago.

O Ann Fraser

enthousiaste et la sécurité réelle en matière de vols. Porto Grande (également dénommé Mindelo) et Porto da Praia ne jouissent pas d'une bonne réputation sur ce dernier point, même s'il semble que la situation se soit nettement améliorée dans le premier cas. Dans les mouillages moins fréquentés, il peut s'avérer difficile d'empêcher les curieux (souvent des enfants) de grimper à bord. Il est donc conseillé de conserver les objets tentants tels que couteaux, équipements de pêche, etc. à l'abri des regards. Un équipage nombreux ou un gros chien sont sans doute dissuasifs. La meilleure précaution reste l'observation rigoureuse des règles habituelles : ne jamais inviter de locaux à bord, toujours fermer le voilier à clef et ne jamais le laisser sans quelqu'un à bord après la tombée de la nuit.

Une fois cette mise au point faite, insistons sur la sympathie et l'hospitalité dont font preuve la grande majorité des Capverdiens. Si les larcins à bord des voiliers et les jeunes pickpockets à terre sont de notoriété publique, surtout en l'absence de la moindre précaution, les délits plus graves tels que l'agression sont pratiquement inconnus au Cap Vert.



Un après-midi sur une plage de Santo Antão.

Les visiteurs peuvent ainsi se balader tard la nuit dans les rues de Mindelo ou de Porto da Praia sans rencontrer le moindre problème, peut-on en dire autant de toutes les capitales ?

En plus d'être une contrée fascinante et peu connue, le Cap Vert présente l'avantage évident de couper une traversée transatlantique. Ainsi n'y a-t-il que 2 000 M à parcourir depuis le Cap Vert pour gagner la Barbade, contre 2 700 et 2 900 M depuis respectivement les Canaries et Madère. L'archipel étant situé en plein dans la ceinture des alizés, la route à partir du Cap Vert est, en général, directe. Pour un petit voilier, la traversée est ainsi réduite d'au moins une semaine, passant de plus de 25 jours à 16/18 jours. Les autres voiliers qui passent par le Cap Vert vont fréquemment vers le Brésil - la traversée la plus courte sous ces latitudes va de l'Ilha Brava à Fernando do Noronha - ou en Afrique de l'Ouest, le plus souvent au Sénégal ou en Gambie.

Informations générales

Nationalité et langue

La population, estimée à 350 000, est un métissage d'Africains et d'Européens, surtout Portugais. Le Cap Vert est une république indépendante depuis 1975. (Dans ce chapitre, le terme Cap Vert désigne l'ensemble de l'archipel).

La langue officielle est le portugais mais beaucoup de Capverdiens parlent le Crioulo - un dialecte créole qui tire ses origines de l'Afrique de l'Ouest mais avec de nombreux emprunts au portugais. Considéré pendant des années comme la langue des gens sans instruction, le Crioulo a maintenant perdu son statut de langue « de citoyens de deuxième classe », les Capverdiens connaissant un regain d'intérêt pour leur propre culture. Les variantes entre le Crioulo parlé dans les îles au vent et celui parlé dans les îles sous le vent reflètent les différentes origines ethniques de la population.

On trouve plus de personnes parlant anglais sur São Vicente que sur les autres îles, sauf peut-être sur Brava qui a de forts liens avec les Etats-Unis depuis l'époque des flottes baleinières. Le français est plus parlé à Santiago, qui accueille de nombreux émigrants du Sénégal.

Après les élections de 1990, qui ont évincé le gouvernement marxiste, le drapeau national a changé. Il est actuellement à dominante bleue, avec des bandes

horizontales rouges et blanches et un cercle de dix étoiles dorées représentant les dix îles. Arborer l'ancien drapeau rouge, jaune et vert serait une erreur certaine.

Représentations capverdiennes à l'étranger

Ambassades et consulats

• France

- Ambassade du Cap Vert : 80, rue Jouffroy d'Abbans 75017 Paris 'Zr 01 42 12 73 50, Fax: 01 40 53 04 36

- Consulat honoraire à Nice : 4, rue André Theuriec 06100 Nice

- Maison du Cap Vert : 9, rue Ours 75003 Paris 'Z'01 44 54 89 89, Fax. 01 44 54 88 69

• Belgique

- Ambassade du Cap Vert : 29, avenue Jeanne 1050 Bruxelles ☎ (2) 646 90 25, Fax: (2) 646 33 85

- Consulat honoraire à Bruxelles : Chapelle aux Champs, ☎ 49 (2) 771 89 07

• Suisse

- Consulat honoraire à Genève : 47, avenue Blanc ☎ 022 731 33 36, Fax: 022 731 35 40

- Consulat honoraire à Sion : Rue de Lausanne, 65 ☎/Fax: 027 323 37 20.

• Allemagne

- Mechenheimer Allée 133, 5300 Bonn 1 'Ir 228 651604, Fax: 228 630588

• Portugal

Avenida do Restelo, 33-1400, Lisbonne ☎ 1 301 5271, Fax: 1 301 5308

• USA

3415 Massachusetts Avenue NW, Washington DC, 20007 'r 202 965 6820

Le Cap Vert a également des ambassades à La Haye et Rome ainsi qu'un consulat à Las Palmas de Gran Canaria.

Représentations diplomatiques étrangères au Cap Vert

• Ambassade de France

- Prainha de Praia CP 192, Cidade da Praia, Ilha de Santiago, 'Zr 61 55 89, Fax: 61 55 90

- Consulat honoraire de France : à Mindelo sur São Vicente ☎ 32 11 49, Fax: 32 11 48

• Centre Culturel français

- Praia sur Santiago 'Zr 61 11 96, Fax: 61 12 60

- Mindelo sur São Vicente »Z 32 11 49, Fax: 32 11 48

• Consulat de Belgique

- Praia sur Santiago ☎ 61 38 92

• USA

- Rua Abilio Macedo 81, Cidade da Praia, Ilha de Santiago 615616, Fax: 611353

Passeports et visas

Tous les ressortissants étrangers doivent posséder un passeport valide. Pour séjourner à terre, un visa est également nécessaire pour la plupart - européens, américains et canadiens compris. Un plaisancier vivant à bord de son voilier et restant au Cap Vert moins de trois mois n'a pas besoin de visa. En cas d'arrivée à l'aéroport de Sal en provenance d'un pays sans représentation diplomatique capverdienne et donc sans visa, il est possible d'en obtenir un, pour un prix modeste, sur place à l'aéroport. Une photo d'identité est alors nécessaire. Il est donc utile d'en avoir plusieurs sur soi. Voir Formalités d'entrée page 231.

Heure

Temps Universel - 1 heure dans tout l'archipel (TU-1).

Argent

La monnaie officielle est l'escudo capverdien (*escudo Caboverdiano*), qui se divise en 100 centavos et s'écrit de la même manière que dans les îles portugaises, mais les deux devises sont différentes.

Il est lié à plusieurs devises européennes et au dollar américain et est remarquablement stable depuis dix ans, autour de 1 euro pour 110 escudos capverdiens (en 2000).

Il est interdit d'importer ou d'exporter des escudos capverdiens et il est donc impossible d'en obtenir avant le départ pour l'archipel. Une fois sur les îles, il est facile d'échanger ses propres devises ou des *travellers chèques*. Un nombre croissant de banques, notamment sur Sal, à Mindelo, sur São Vicente, et à Porto da Praia, sur Santiago, acceptent la carte Visa avec une commission plutôt élevée. Un passeport est habituellement réclamé mais le permis de conduire suffit souvent. Les premiers distributeurs de billets ont été installés en 1998 (on en trouve à l'aéroport international de Sal et à Mindelo).

De manière surprenante, bien que le Cap Vert ne fasse pas partie de l'UE, les chèques libellés en euros sont facilement acceptés, notamment par le Banco Comercial do Atlântico, mais avec une commission élevée d'environ 300\$00 par chèque (environ 23 FF). Elle est également de 300\$00 par transaction (parfois par chèque) pour les *travellers chèques*. La Caixa Económico de Cabo Verde, présente à Mindelo et Praia, est réputée la meilleure. Elle change les billets et les pièces sans prendre de commission. Les banques sont en général ouvertes de 8h30 à 14h00, les jours de semaine seulement.

Le montant des devises étrangères qu'il est possible d'importer ou d'exporter de l'archipel n'est pas limité mais doit être déclaré. Les plaisanciers qui emportent avec eux des sommes considérables en liquide peuvent préférer ne pas les dévoiler. Il est en théorie possible d'échanger en dollars votre reste d'escudos au moment de quitter le Cap Vert avec le reçu du change initial. En pratique, les banques n'ont pas toutes des réserves de dollars suffisantes pour changer de grosses sommes.

Approvisionnement

Le ravitaillement de toute sorte est limité. Selon les standards occidentaux, le choix disponible dans nombre de supermarchés et d'épiceries est faible. La viande fraîche est rare et beaucoup ne proposent qu'un choix limité de conserves, de produits secs et de légumes locaux. La plupart des produits sont importés et donc chers. Les légumes, qui arrivent parfois par bateau, ont perdu leur première fraîcheur. On trouve sans conteste le meilleur choix à Mindelo, sur São Vicente, et Porto da Praia, sur Santiago. Il va sans dire que tout voilier visitant l'archipel en prélude à une traversée atlantique doit avoir réalisé l'essentiel de son approvisionnement avant d'arriver au Cap Vert. La majorité des produits y sont en effet considérablement plus chers qu'à Madère ou aux Canaries. La plupart des magasins sont ouverts de 8h00 à 12h00 et de 14h30 à 18h00 en semaine et de 8h00 à 12h00 le samedi. Ils sont presque tous fermés le dimanche.



On peut acheter toutes sortes de poissons sur les marchés colorés de Cidade da Praia sur Santiago.

© Jo Upton

On trouve tous les types d'alcool dans les grands supermarchés. Les vins portugais sont un très bon achat, et quelques marques de rhum cubain sont vraiment bon marché. La bière locale PRAIA est plutôt bonne même si elle ne peut soutenir la comparaison avec les meilleures bières européennes. Le rhum local - dénommé indifféremment *grog*, *aqua-dente* ou *SantAnton* - est produit à Santo Antão. La canne à sucre est broyée par des meules tirées par des bœufs ou des ânes à proximité des *trapiches* (distilleries). Le *pontche* - rhum mélangé à du sirop de canne - est plus doux. Toutes les autres boissons alcoolisées sont chères. Il est très difficile de trouver du jus d'orange nature non sucré.

On trouve beaucoup de petits vendeurs au mouillage de Porto Grande. Il est souvent possible d'y acheter du poisson, des crevettes et des langoustes à très bon marché. Ailleurs, les pêcheurs vendent leur production sur la plage. Il est possible d'y marchander en escudos ou en dollars, alors qu'au marché les prix sont fixes et on paie en escudos.

Courrier

Le service postal est en général fiable, tout comme la *poste restante*. Les lettres envoyées aux voiliers *c/o Poste Restante* dans les bureaux de poste des ports principaux sont conservées un mois avant d'être renvoyées à l'expéditeur. Le courrier prend entre une et trois semaines depuis l'Europe, un peu moins depuis les Etats-Unis ou le Canada. Tout le courrier européen transite en effet par Lisbonne et Sal avant d'atteindre sa destination finale. Le courrier à destination de l'Europe et des Etats-Unis doit être estampillé EXPRESS et met entre une et deux semaines.

Téléphones et fax

Les appels internationaux peuvent s'effectuer de la plupart des bureaux de poste (indiqués CTT ou parfois TELECOM). Quelques cabines téléphoniques à cartes permettent maintenant les appels internationaux. Les cartes s'achètent dans les bureaux de poste et dans quelques hôtels et boutiques. Il est à noter qu'il y a plusieurs types de cabines, chacun réclamant une carte spécifique.

Les appels internationaux sont chers et il peut être plus intéressant de se faire rappeler. N'utilisez pas les téléphones des hôtels qui sont souvent hors de prix. Les grands bureaux de poste peuvent envoyer des télégrammes internationaux, et un nombre croissant de bureaux de poste et d'hôtels possède des fax.

Les appels vers la France doivent être précédés du préfixe 0033 suivi du numéro complet sans le 0 initial. Le code international du Cap Vert est 238. Il n'y a pas de codes locaux.

E-mail

Dès 1999, il y avait des cybercafés dans la plupart des grandes villes

Electricité

Le courant électrique dans l'ensemble de l'archipel est en 220V/50Hz, le standard en Europe de l'Ouest. En voilier, vous aurez peu de possibilités de vous raccorder au secteur. Il est cependant possible d'utiliser les outils électriques à terre à Bafa da Palmeira, à Porto Grande (Mindelo) ou à Porto da Praia en demandant au capitaine du port ou au *clube náutico*.

Transports

Attention : en 1997, au Cap Vert, on ne pouvait pas régler ses billets d'avion par carte de crédit, que ce soit sur TAP pour des vols internationaux ou sur TACV pour les vols inter îles. Les paiements en liquide (y compris en livres et en dollars) avaient la préférence, suivis de très loin par les voyageurs chèques. Même si vous avez réservé et confirmé votre vol, allez enregistrer tôt, sinon un passager en liste d'attente pourrait prendre votre place.

• Vols internationaux

L'aéroport Amílcar Cabral sur Ilha do Sal, au nord-est de l'archipel, est l'aéroport international principal de la République, avec une ligne de South African Airways vers l'Amérique du Nord, des liaisons régulières de TAP-Air Portugal avec Lisbonne et des vols de TACV (*Transportes Aéreos de Cabo Verde*) vers Paris, Amsterdam, Francfort, New York et Boston. Quelques liaisons avec l'Afrique de l'Ouest sont assurées par Santiago.

• Depuis Paris

- TACV : Un vol direct Paris-Ilha do Sal par semaine.

-TAP : Un vol Paris-Ilha do Sal via Lisbonne par semaine.

- Autres compagnies : Plusieurs vols par jour de Paris vers Praia via Dakar.

• Vols inter-îles

Il y a de petits aérodromes sur toutes les îles, desservis par la flotte de TACV, composée d'avions à hélice ou à réaction bien entretenus. Malgré sa petite taille, la compagnie est gérée efficacement, avec un système moderne de réservation informatique. Les vols inter îles sont **étonnamment peu chers**. Les vols en correspondance à partir de Ilha do Sal peuvent être complets plusieurs jours après l'arrivée d'un vol international. Il est donc préférable d'organiser les éventuels changements d'équipage sur Ilha do Sal, qui possède plusieurs ports et mouillages sûrs.

• Ferries

Deux ferries de fabrication allemande, le *Barlavento* et le *Sotavento* assurent des liaisons régulières entre les

îles principales. Le *Porto Novo* relie Sal, Boavista et Maio tandis que le *Fuma*, plus petit, relie Santiago, Fogo et Brava (il est déconseillé, particulièrement le retour vers l'est). Deux autres bateaux, le *Mar Azul* et le *Ribeira de Paul*, assurent la liaison entre Porto Grande sur São Vicente et Porto Novo sur Santo Antão.

• Taxis et location de voitures

L'intérieur des îles du Cap Vert mérite d'être exploré. Les locations de voitures, lorsqu'il y en a, sont chères par rapport aux Canaries et les tarifs sont en général au kilomètre. Un permis de conduire ordinaire - non-international - suffit. Les paiements par carte de crédit ne sont pas encore possibles si bien qu'une forte caution est souvent demandée. Il est souvent plus simple de louer un taxi à la journée, en convenant au préalable du nombre de passagers, de la route à suivre, de la durée et du prix. Un pourboire peut être ajouté le cas échéant. La gamme des véhicules va de l'état impeccable à la limite de l'acceptable, comme les chauffeurs. De nombreux taxis - mais pas tous - ont la même couleur qu'au Portugal, carrosserie noire et toit vert clair. Les prix sont souvent pré-établis sur les trajets fréquents tels que ville-aéroport.

• Bus publics

Il y a très peu de bus au sens européen du terme. Beaucoup d'îles sont parcourues par de nombreux minibus *aluguer* (littéralement « à louer »). Ces bus privés n'affichent pas leur destination, il faut demander au chauffeur où il va. Au bout d'un certain nombre de demandes, on finit par tomber sur le bon. La rivalité pour les passagers est telle que les aluguers ne partent que pleins - ils continuent pourtant à se remplir en route jusqu'à être bondés. Les tarifs sont bas et il vaut mieux avoir la somme exacte. A l'arrivée, vérifiez l'heure de retour - n'hésitez pas à vous la faire écrire pour éviter toute erreur.

• Randonnées et auto-stop

Il y a de superbes randonnées à faire au Cap Vert, notamment dans les montagnes de Santiago et de Santo Antão. Elles sont toutefois quelque peu difficiles et réservées aux randonneurs expérimentés, certaines zones ne sont pas encore cartographiées. Si vous faites de l'auto-stop, vérifiez qu'il ne s'agit pas d'un taxi qui vous facturera la course.

Services médicaux

Hormis sur Fogo et Brava, il est sans doute préférable de ne pas boire l'eau locale, quelque peu chlorée de toute façon. Il faudra donc remplir les réservoirs d'eau au préalable aux Canaries ou sur Madère et la garder dans la mesure du possible pour la traversée de l'Atlantique. Le climat est généralement sain, mais certains problèmes habituels aux tropiques peuvent survenir (infections, ulcères, etc.). Quelques cas de malaria sont parfois recensés pendant la « saison des pluies » en été sur Santiago. Les médecins capverdiens contestent l'origine locale et prétendent que les quelques cas recensés tous les ans surviennent parmi ceux qui viennent d'Afrique de l'Ouest, où ils auraient contracté la maladie.

Quoi qu'il en soit, très peu de plaisanciers suivent un traitement préventif contre la malaria. Des cas de lèpre ont été notés sur Santo Antão et Fogo et des cas de tuberculose dans tout l'archipel, sans grand risque pour les visiteurs de courte durée.

Se faire soigner en cas de maladie ou de blessure grave peut être un problème au Cap Vert, même si les villes les plus importantes disposent d'hôpitaux et de centres médicaux équipés pour les urgences. Nombre d'entre eux sont dirigés par des médecins capverdiens qui se sont formés à l'étranger - souvent au Portugal, à Cuba ou en Egypte - et qui parlent anglais ou français (on peut trouver un interprète en cas de besoin), mais les équipements ne sont pas ceux des hôpitaux européens ou américains et il n'y a pas beaucoup de médicaments. En 1996, un plaisancier norvégien a pourtant trouvé l'hôpital de Mindelo de très bonne qualité après y être resté une semaine. Les soins, le séjour dans une chambre seule avec douche particulière et une nourriture « excellente » lui sont revenus à 300 FF par jour. Les visites étaient libres et un lit supplémentaire pouvait être fourni à la demande. L'équipe soignante parlait un peu anglais. On ne connaît ni la nature ni la sévérité de son problème, ni la qualité des soins reçus, mais il est clair qu'il a pu poursuivre sa croisière.

Il y a des pharmacies dans la plupart des villes et villages, qui vendent quelques médicaments sans ordonnance et des articles généraux, mais leurs stocks sont limités. Les médicaments délivrés sur ordonnance, lorsqu'il y en a, sont chers, un traitement par antibiotiques revenant à plus de 300 FF. Il y a des opticiens dans les grandes villes. Il est conseillé aux porteurs de lunettes d'emporter une copie de leur ordonnance (et au moins une paire de rechange). Il va sans dire que toute personne souffrant de problèmes chroniques ou fréquents doit emporter une bonne provision de médicaments, et que tout voilier naviguant dans l'archipel doit posséder un kit de premiers soins complet adapté aux tropiques.

Photographie

En l'absence d'*harmattan*, il y a des points de vue intéressants dans les îles, mais, lorsqu'il souffle fort, toutes les photos sauf les gros plans seront comme voilées. Les pellicules sont chères, de même que le développement en une heure proposé par plusieurs boutiques à Mindelo (São Vicente) et à Praia (Santiago).

Fêtes nationales

1 ^{er} janvier	Nouvel An
20 janvier	Jour des Héros Nationaux
1 ^{er} mai	Fête du Travail
5 juillet	Fête de l'Indépendance
15 août	Assomption
12 septembre	Fête Nationale
1 ^{er} novembre	Toussaint
25 décembre	Noël

Bien que le Vendredi Saint ne soit pas une fête nationale, la grande majorité des Capverdiens sont catholiques et certains commerces peuvent être fermés ce jour-là. Il en va de même à Mindelo et dans quelques autres villes à l'approche du Carême lorsque le Carnaval bat son plein.

Informations complémentaires

Le nouveau guide touristique (1998) *Cape Verde Islands* de Aisling Irwin et Colum Wilson procure une bonne connaissance de l'archipel, son histoire, sa société, son

écologie, sa faune et sa flore, avec des suggestions de randonnées, et les informations sur les liaisons entre les îles, les hôtels et les restaurants île par île. Il contient même quelques informations, quelque peu discutables, pour la navigation à voile. Avant sa publication, le choix se faisait entre le *West Africa : The Rough Guide* et le *Lonely Planet Publications : West Africa*. En Français, *Le Petit Futé* compte un volume sur l'archipel ainsi que les éditions Olizane et Karthala qui sont très bien documentés. On trouve quelques informations sur l'Internet, dont un site haut en couleurs, mais, en 1998, l'essentiel était dépassé depuis plusieurs années.

Histoire

Comme la majorité des îles de l'Atlantique découvertes par les flottes du prince Henri le Navigateur, l'existence des îles du Cap Vert était connue avant l'arrivée des premiers Portugais au milieu du XV^e siècle. On a des raisons de penser que les Romains et les Carthaginois les connaissaient et il est probable que des marins arabes y aient débarqué dès le XII^e siècle. La date de leur découverte n'est pas très précise, entre 1451 et 1460, elles ont sans doute été reconnues et explorées peu à peu, comme les Açores. Probablement nommées ainsi d'après le Cap Vert africain, elles s'appelaient et ras *elkhader* - le toit vert - chez les Arabes. Elles étaient inhabitées lorsque Diego Gomes et António da Nola découvrirent les îles qu'ils nommèrent Ilha do Maio et Ilha de São Tiago (actuellement Santiago), les premières à recevoir des colons en 1462.

On a peu d'information sur les îles au cours du siècle suivant, si ce n'est que Ribeira Grande, la capitale d'alors, était en 1541 assez prospère pour attirer des pirates, qui l'attaquèrent. La période qui suivit l'invasion du Portugal en 1581 par le roi d'Espagne Philippe II connut des troubles majeurs, avec en 1583, l'attaque des forces du Prieur de Crato, prétendant au trône du Portugal. La ville ne fut pas non plus épargnée par les corsaires anglais et hollandais, ennemis traditionnels de l'Espagne. Elle fut mise à sac en 1585 par Sir Francis Drake, en 1592 une flotte hollandaise lança une attaque qui connut moins de succès et lors de sa visite l'année suivante, Sir Richard Hawkins déclarait : « *C'est sagesse d'en fuir le spectacle* ». Après une dernière attaque de Ribeira Grande en 1712, cette fois par les Français, le site fut abandonné pour une colline plus facile à défendre, sur laquelle fut bâtie Cidade da Praia. Ribeira Grande s'appelle maintenant Cidade Velho (vieille cité) et n'est plus qu'un village, mais elle mérite vraiment une visite, par mer ou par terre - voir page 261.

L'archipel servit de base aux marchands portugais pour commercer avec l'Afrique et aussi pour y déporter de nombreux esclaves destinés à travailler dans les plantations de cannes à sucre ou à être revendus ailleurs. Même avec cette main d'oeuvre gratuite, l'agriculture ne connut jamais plus qu'un succès marginal et lorsque Charles Darwin fit escale à Porto da Praia à bord du *Beagle* en janvier 1832, il remarqua « *le singulier aspect de cette terre tout à fait stérile* ».

Cela ne fut pourtant pas toujours le cas car jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, les précipitations étaient régulières quoique limitées. Mais en 1747, sévit la

première d'une longue série de sécheresses, sans doute accrue par l'abattage des arbres pour l'agriculture et la multiplication des chèvres. Comme le soulignait Darwin, « *Lorsque les îles furent découvertes, les alentours immédiats de Porto Praya (sic) étaient couverts d'arbres. Leur destruction imprudente a entraîné ici, comme sur Sainte Hélène et sur certaines des îles Canaries, une stérilité presque totale.* » Il nota également « *la fine poussière impalpable qui (...) se dépose en une telle quantité qu'elle salit tout à bord et fait mal aux yeux. Des bateaux se sont même échoués sur le rivage à cause de cette obscurité* ». Les sécheresses répétées des deux siècles suivants ont tué plus de **1 000 000 personnes** sur l'archipel, sans qu'il ne reçoive la moindre assistance du Portugal ou d'ailleurs.

A la fin du XIX^e siècle, les îles du Cap Vert devinrent une escale régulière pour les baleinières américaines de New Bedford, leur fournissant des équipages habiles et très bon marché. De nombreux marins capverdiens se sont alors installés en Amérique, et sont à l'origine de l'importante communauté actuelle de Nouvelle Angleterre. Le déclin qui suivit l'abolition de l'esclavage en 1876 fut en parti atténué par l'importance croissante de Porto Grande (Mindelo), à la fois comme port de ravitaillement en charbon pour les vapeurs qui allaient vers l'Atlantique Sud ou le Pacifique et comme centre des opérations de pose des câbles sous-marins entre l'Afrique et les Amériques. Mais l'ouverture des canaux de Suez et de Panama, la fin des bateaux à vapeur, et plus tard, le début des communications radio, signifièrent la fin de cette courte période de relative prospérité.

Pendant plusieurs siècles, les îles, associées à la Guinée Portugaise (actuellement Guinée-Bissau), furent administrées en tant que colonie depuis le Portugal continental, situation qui ne s'est achevée qu'en 1878. Après la séparation, le Cap Vert demeura une colonie jusqu'en 1951, date à laquelle il devint une province ou territoire d'outre-mer. La citoyenneté portugaise complète fut accordée à tous les Capverdiens en 1961, mais malgré cela le désir d'indépendance en compagnie de la Guinée-Bissau ne fit que croître. Une guérilla commença sur le continent africain au début des années 60, menée par le Parti Africain pour l'indépendance de la Guinée et du Cap Vert (PAIGC) dirigé par Amilcar Cabral, de père capverdien et de mère guinéenne. Mais ni le PAIGC ni la guérilla ne s'implantèrent vraiment dans les îles et l'assassinat de Cabral en 1973 creusa le fossé entre les deux pays. Le gouvernement portugais mis en place après la révolution des œillets en 1974 accorda l'indépendance à la Guinée. Le Cap Vert choisit de garder une identité distincte sous la bannière commune du PAIGC pour finalement accéder à l'indépendance le 5 juillet 1975 sous le nom de République du Cap Vert.

Initialement, il était projeté une unification entre les deux pays, mais après le coup d'état de 1980 en Guinée-Bissau, toute référence à l'union disparut de la constitution du Cap Vert et le PAIGC devint PAICV (*Partido Africano da Independência de Cabo Verde*). Pendant 10 ans, le Cap Vert fut gouverné à gauche et Amilcar Cabral fut le héros de nombreux îliens. La décontraction créole et les principes économiques

marxistes engendrèrent une situation étonnante mais pragmatique, où le contrôle de l'Etat encourageait activement l'entreprise privée. Malgré l'importante position stratégique des îles, le PAICV, tout en conservant des liens avec la Russie, Cuba et la Chine, s'est toujours refusé à la construction de bases militaires étrangères sur son territoire.

D'autres partis politiques émergèrent progressivement, jusqu'à la défaite du PAICV aux élections de 1991 et la victoire du MPD (*Movimento Para a Democracia*), fondé et dirigé par Carlos Veiga. Un nouvel hymne national et un nouveau drapeau furent adoptés l'année suivante. Actuellement, le pays est doté d'un Président (Antonio Manuel Mascarenhas), d'un Premier Ministre (Carlos Viaga) et d'un Parlement, chaque région des îles élit un député. La République du Cap Vert est donc l'un des rares pays africains à être devenu, sans effusion de sang, une démocratie stable.

Formalités, équipements et navigation

Détails pratiques

Formalités

Sans doute un héritage de l'époque portugaise, il est nécessaire de remplir des formalités d'entrée et de sortie sur chaque île, comme aux Açores. En arrivant dans l'archipel, hissez le pavillon jaune ainsi qu'un pavillon de courtoisie dès que vous aurez pu vous le procurer - voir Nationalité et langue page 226.

Les formalités varient d'une île à l'autre et sont fonction de la taille et de l'importance commerciale du port d'entrée - les détails sont donnés ci-dessous dans les paragraphes de chaque port. Selon le Capitão dos Portos de Sotavento, sur Santiago, « s'il y a une autorité maritime dans le port, le skipper doit s'y présenter ». Le problème peut être d'identifier les bureaux du capitão do porto ou de la policia maritima. On ne trouve de bureau d'immigration - policia de fronteira - que dans les grands ports, sinon c'est la policia locale qui s'occupe des formalités avec un enthousiasme qui varie d'un port à l'autre. Dans certains ports, la policia maritima prélève une petite taxe exceptionnelle, mais ailleurs qu'à São Vicente, il n'y a pas de taxe d'immigration, sauf si un visa est nécessaire - voir Passeports et visas, page 226. Une photo d'identité est parfois réclamée - mais rarement rendue. Il est donc conseillé à chaque équipier d'en avoir plusieurs avec soi.

Hivernage

Il n'y a que deux endroits à peu près fiables où les voiliers peuvent être hissés à terre, et encore, la procédure n'est à envisager qu'en cas d'urgence. Le chantier naval Cabnave, juste au nord de Porto Grande (Mindelo) est de loin le meilleur des deux, à la fois pour la maintenance et des réparations, et la sécurité y est bonne. Le Capitão dos Portos de Barlavento ou son équipe sont tout près et peuvent aider à remplir les papiers nécessaires.

La seconde possibilité est le chantier naval situé derrière le bâtiment de la *Delegação* Maritima (bureau du port) à Baía da Palmeira sur Ilha do Sal. Il y a une grande grue mobile à l'aéroport, mais trouver des sangles peut être un problème et la sécurité semble précaire une fois à terre. Si vous devez laisser votre bateau inhabité, n'hésitez pas à employer un gardien local pour le surveiller.

Fournitures

Les fournitures pour les bateaux sont très limitées sur l'archipel, jusqu'à l'eau potable de bonne qualité qui est une denrée rare dans la plupart des îles. Il faut souvent aller la chercher à un robinet, il est donc utile de posséder de nombreux bidons de 5 ou 10 litres, que les enfants capverdiens se font un plaisir de porter contre quelques escudos. On ne peut venir à quai pour remplir les réservoirs d'eau qu'à Baía da Palmeira, à Porto Grande et à Porto da Praia, avec des réserves sur la qualité de l'eau - voir Services médicaux, page 228. On vend de l'eau minérale à peu près partout, mais elle pourrait avoir parfois mauvais goût. Gazole et essence (gasoleo et gasolina) se trouvent dans la plupart des ports, mais là

encore il faudra souvent utiliser des jerrycans. On ne peut venir à quai pour remplir les réservoirs de carburant qu'à Baía da Palmeira, Porto Grande et Porto da Praia. Le pétrole ou le kérosène (petroléo) se trouve souvent en pharmacie mais il est cher.

Les échanges de bouteilles de Camping Gaz sont possibles dans la plupart des villes, et les autres bouteilles peuvent être rechargées (en butane) à Baía da Palmeira, Porto Grande et Porto da Praia. Dans ce dernier cas, il est bon d'apporter un choix d'adaptateurs.

Il n'y a pratiquement pas de pièces détachées pour voiliers ni d'accastillage au Cap Vert. Toutefois, le chantier naval Cabnave se fait fort de pouvoir faire venir la plupart des articles de fournisseurs européens et américains en moins d'une semaine. Les coûts seraient cependant sans aucun doute élevés. On trouve facilement des articles non spécifiques, dont quelques pièces d'accastillage en acier inoxydable, dans les quincailleries des grandes villes. L'anti-fouling est paraît-il extrêmement cher et disponible uniquement en grands bidons (20 litres). Il est presque impossible de trouver de la résine et du tissu de fibres de verre.

Navigation

Tendances climatiques

En plus des informations données ci-dessous, on trouvera des statistiques complémentaires dans les ouvrages suivants : le *Routeing* Charts (North Atlantic Ocean) (NP 5124) de l'Amirauté britannique, le *Pilot Charts of the North Atlantic Ocean* (Pilot 16) de la US Defense Mapping Agency et le *Atlantic Pilot Atlas* de James Clarke. Voir aussi la rubrique Prévisions météorologiques internationales, page 6.

Vents

Le Cap Vert est intégralement situé dans la zone des alizés de nord-est et plus de 80 % des vents viennent de cette direction, le reste pouvant venir occasionnellement du nord ou de l'est. Selon les statistiques, la vitesse moyenne des vents est de 10 à 12 nœuds avec une fréquence de calmes de 5 %, des vents de 35 nœuds ou plus ne se rencontrant en moyenne que quatre fois par an et pratiquement jamais de juillet à janvier. En réalité, les vents sont en général beaucoup plus forts, notamment en hiver et au printemps, soufflant en moyenne autour de 18 à 20 nœuds de décembre à mai et atteignant fréquemment 25 à 30 nœuds. Les coups de vents sont beaucoup plus fréquents dans les *Barlaventos* (îles au vent au nord) que dans les *Sotaventos* (îles sous le vent au sud).

Cette situation générale est influencée par des effets de terre locaux, le plus évident étant le classique effet venturi rencontré entre Santo Antão et São Vicente (voir page 252). Dans les deux groupes, des rafales canalisées par les vallées créent des coups de vent soudains. Un plaisancier a signalé des rafales de 55 nœuds par vent établi de 30 nœuds le long de la côte ouest de Santiago et l'on peut subir des rafales de 35 nœuds par vent moyen de 10 à 15 nœuds.

On peut rencontrer des lignes de grains en mer. Ces bancs épais de nuages, en général alignés nord/sud et se déplaçant vers l'ouest à environ 25 nœuds, sont souvent précédés de rafales de la force du coup de vent suivies de fortes pluies et parfois de coups de tonnerre.

La force des vents chute vers la fin mai. Des vents variables légers prédominent de mai à novembre avec occasionnellement des périodes de calmes absolus, qui durent rarement plus de vingt-quatre heures. Des vents de sud ou sud-est sont fréquents à cette époque de l'année. Bien que n'excédant que rarement 15 nœuds, ils peuvent parfois être forts, voire souffler en coup de vent. Ils arrivent brusquement, sans signe avant-coureur visible et sans variation de pression. Le quai de Santa Maria et le brise-lames de Vale de Cavaleiros, sur Ilha do Fogo, ont tous deux été endommagés par des vents de sud en été et il y a quelques années, un voilier et le ferry inter îles ont été poussés à la côte par des vents et une houle de cette même direction sur Brava. Une forte houle de sud-est peut également poser des problèmes à Porto de Sal Rei, sur Boavista, en rendant difficile la sortie de la baie.

Houle

La houle peut venir de presque toutes les directions sans raison apparente. Même si les vents locaux sont constants en force et direction, des tempêtes plus au nord, de décembre à mai, ou plus au sud, de juin à novembre, peuvent engendrer une mauvaise houle qui peut courir sur plusieurs centaines de milles. Presque tous les mouillages du Cap Vert peuvent en être affectés, mais ceux qui sont devant une belle plage y sont le plus exposés - il faut bien que quelque chose ait créé cette plage

Visibilité

S'il n'y a pas de vrai brouillard au Cap Vert, la visibilité peut être considérablement réduite par une brume de poussière apportée d'Afrique par un vent sec et chaud, l'*harmattan*. Une telle situation se produit lorsque les alizés soufflent, ou ont soufflé, à 17 nœuds ou plus. L'*harmattan*, très fréquent de novembre à mars, peut souffler jusqu'à 600 M des côtes africaines et réduire la visibilité à moins de 5 M, voire à 0,5 M (on a même enregistré une visibilité ne dépassant pas 50 m). Plus d'un équipage a eu pour première vision des îles le ressac brisant sur les plages.

La généralisation du GPS a certes diminué l'importance des visées au sextant dans ces conditions, mais il ne faut pas sous-estimer le risque de collision avec un autre bateau. Il faut aussi noter que la cartographie des îles est loin d'être parfaite - voir Données des cartes et position des satellites, ci-dessous -, et que la plupart des feux principaux sont fréquemment signalés éteints.

Lorsque l'*harmattan* souffle, l'horizon peut paraître tout à fait net, et le ciel bien bleu au-dessus du bateau, si bien que, en l'absence d'autres informations, on peut ne pas être conscient du danger potentiel. Par des vents de plus de 15 nœuds, tous les voiliers, notamment ceux qui n'ont pas de radar, doivent approcher les îles avec la plus grande prudence.

Température et précipitations

Les îles sont très sèches pendant la majeure partie de l'année, la moyenne des précipitations annuelles à Mindelo ne dépasse pas 126 mm, l'essentiel tombant entre août et novembre. Quelques régions en altitude peuvent recevoir jusqu'à deux fois cette quantité, mais

des sécheresses de plusieurs années ne sont que trop courantes. Le taux d'humidité est de 70 % en moyenne. Les températures en milieu de journée varient très peu, d'environ 30°C en septembre à 21°C en janvier, même si le vent peut donner une impression de fraîcheur.

Prévisions météorologiques locales

Il n'y a pas de bulletin météo maritime au Cap Vert. Toutefois l'archipel est couvert par différentes transmissions de fax météo et pendant certaines périodes de l'année, une prévision générale pour la zone est incluse dans le bulletin de Radio France International. Voir les Prévisions météorologiques internationales page 6 pour plus de détails.

Recherches et secours

Ils sont de la responsabilité de la *Capitania dos Portos de Barlavento* sur São Vicente Ir 314492, Fax: 314271 avec une station relais sur Ilha do Sal. La radio de São Vicente ☎ 315515/312158, Fax : 311882 assure une veille permanente pour les appels de détresse sur 500 et 2182 kHz et sur la VHF Canal 16. Cependant il faut bien dire que, même si les messages sont reçus, les moyens de répondre en cas d'urgence peuvent ne pas être disponibles sur place.

Déclinaison magnétique

Elle décroît d'environ 1° d'ouest en est à travers l'archipel. Elle était de 12°14'W en moyenne en 2000, diminuant approximativement de 8'E par an.

Marées et courants de marée

Le volume 2 des *Tide Tables : The Atlantic and Indian Oceans including tidal stream predictions (NP202)* (Tables des marées : océans Atlantique et Indien avec les prévisions des courants de marée), publié tous les ans par l'Amirauté britannique, couvre l'archipel avec Dakar, au Sénégal, comme port de référence. A défaut, les corrections moyennes à Porto Grande en prenant Douvres comme port de référence, sont, aux marées de vive-eau, proches de - 1 h45 pour la marée haute et - 3h10 pour la marée basse, et, aux marées de morte-eau, proches de - 1 h25 pour la marée haute et - 2h40 pour la marée basse. Dans les deux cas des corrections doivent être apportées en fonction du fuseau horaire.

Les marnages sont faibles - moins de 1 m sur São Vicente en vive-eau (0,40 m au-dessus du zéro des cartes) et 0,50 m seulement en morte-eau - et sont donnés pour chaque île. Les courants de marée sont négligeables au large des côtes mais peuvent être forts dans les chenaux entre les îles, notamment dans le Canal de São Vicente et le Canal de Santa Luzia où, combinés au courant océanique, ils peuvent atteindre 4 nœuds.

Bouées et feux

Tous les feux et les quelques bouées du Cap Vert suivent le système européen AISM A (IALA A en anglais). Insistons sur le fait que même les feux principaux sont notoirement peu fiables. Depuis dix ans que ce guide existe, de nombreux plaisanciers ont signalé que nombre d'entre eux étaient tout simplement HORS SERVICE.

Caps et distances dans l'archipel du Cap Vert

Trajets	Cap Aller/Retour	Distances
Palmeira, Sal – Porto Grande, São Vicente	275°/095°& à vue	118M
Palmeira, Sal – Tarrafal, São Nicolau (via côte nord)	268°/088°& à vue	93M
Palmeira, Sal – Tarrafal, São Nicolau (via côte sud)	258°/078°& à vue	86M
Palmeira, Sal – Porto da Praia, Santiago	194°/014°& à vue	116M
Palmeira, Sal – Porto de Sal Rei, Boavista	175°/355°& à vue	36M
Porto de Sal Rei, Boavista – Tarrafal, São Nicolau	283°/103°& à vue	91M
Porto de Sal Rei, Boavista – Porto da Praia, Santiago (en évitant Baixa de João Valente)	016°+022°/202°+196°& à vue	85M
Tarrafal, São Nicolau – Porto Grande, São Vicente	305°/025°& à vue	45M
Porto Grande, São Vicente – Porto Novo, Santo Antão	337°/157°	8,5M
Porto Grande, São Vicente – Porto da Praia, Santiago (via côte est)	138°/318°& à vue	166M
Porto Grande, São Vicente – Porto da Praia, Santiago (via côte ouest)	145°/325°& à vue	159M
Porto da Praia, Santiago – Vale de Cavaleiros, Fogo (via côte nord)	283°/103°& à vue	67M
Porto da Praia, Santiago – Vale de Cavaleiros, Fogo (via côte sud)	264°/084°& à vue	64M
Vale de Cavaleiros, Fogo – Porto da Furna, Brava	259°/079°	10M

D'autres ne fonctionnent pas selon leurs caractéristiques marquées sur les cartes et il peut se passer plus d'un an avant que les modifications apparaissent dans le Notices to *Mariners* britannique (mais les délais sont souvent beaucoup plus courts pour le Avisos aos *Navegantes* portugais).

D'autres feux et structures peuvent figurer dans l'édition en cours de la *List of Lights* de l'Amirauté britannique alors qu'ils n'existent plus. Voir aussi la rubrique Radiophares ci-dessous.

Les arrivées après le coucher du soleil, sauf peut-être à Porto Grande, et la navigation de nuit doivent être évitées dans la mesure du possible.

Notez que les feux signalés dans le texte peuvent ne pas tous figurer sur les plans ou les cartes (en particulier celles des îles, à petite échelle). Référez-vous alors aux cartes locales ou à celles de l'Amirauté britannique.

Cartes

Les cartes les plus détaillées de l'archipel du Cap Vert sont publiées par le Portugal, réalisées avant l'accession des îles à l'indépendance en 1975. Il y a quatre cartes à petite échelle et quatorze plans à grande échelle. Les publications de l'Institut Hydrographique Portugais, y compris les cartes, sont disponibles via Manuel Inocêncio, Casa das Bandeiras, R Governador Calheiros 14, Caixa Postal 16, São Vicente, sans que l'on sache si les cartes sont stockées sur place ou demandées à Lisbonne sur commande. Si l'on veut des cartes portugaises, il est préférable de les commander avant le départ, soit directement auprès de l'Instituto Hidrográfico de la Marinha, Rua das Trinas, 49 -1296 Lisboa, Portugal ☎ 351 (1) 395 5119/5124, Fax: 351 (1) 396 0515 soit via Imray Laurie Norie & Wilson Ltd, Wych House, The Broadway, St Ives, Cambs PE17 4BT S 01480 462114, Fax: 01480 496109, e-mail: ijnw@imray.com. Dans les deux cas, cela peut prendre plusieurs mois et il y a peu de chances de recevoir des cartes à jour.

Le SHOM couvre l'archipel en une seule carte 5834

Îles du Cap Vert (1 : 496 000).

L'Amirauté britannique couvre l'archipel en trois cartes, l'une de l'ensemble de l'archipel à petite échelle et les deux autres comprenant, à elles deux, trois cartes d'îles à échelle moyenne et quinze plans à petite échelle d'approches, de ports et de mouillages. Cependant, un certain nombre de plans de ports figurant autrefois sur la publication 369 en système non métrique ont été supprimés des éditions récentes, et la moitié de cette carte est maintenant composée de blancs. Une vieille édition, à utiliser avec précaution, peut donc s'avérer utile si vous pouvez la trouver. Dans l'édition actuelle, plusieurs des plans restants - tous basés sur de très vieux relevés - peuvent induire en erreur, particulièrement en termes de latitudes et de longitudes (voir ci-dessous). Imray Laurie Norie & Wilson Ltd expédie dans le monde entier les cartes de l'Amirauté britannique en plus des leurs, les premières étant à jour à la date de l'envoi.

La US Défense Mapping Agency couvre l'archipel en trois cartes également, à des échelles un peu grandes, chacune comprenant un plan de port.

La série E4 *Imray-Iolaire* couvre l'archipel en une carte unique comprenant huit encarts de plans de ports.

Voir la liste des cartes dans les Appendices, page 271.

Données des cartes et positions dérivées satellites

Aucune des trois cartes de l'Amirauté britannique de l'archipel du Cap Vert ne se fonde sur le WGS 84 - p. ex. les positions prises sur la carte de l'Amirauté 366, Archipelago de Cabo Verde doivent être corrigées de 0'1 vers le nord et de 0'4 vers l'est pour être conformes à la fois au WGS 84 et aux plans de cet ouvrage. La carte 367, en système métrique, utilise cinq systèmes de références différents pour les îles de Sal, São Vicente et Santiago. La vieille carte 369 non métrique est antérieure à tous ces systèmes et il est parfois très difficile de s'y retrouver dans les positions et l'échelle. Pour des explications plus complètes, voir Systèmes de

référence des cartes, page 8.

Avertissement

Comme indiqué précédemment, les cartes peuvent être dangereusement inexactes pour certaines zones, particulièrement à proximité de Boavista. Il y a eu quelques relevés récents dans l'archipel, mais il peut s'écouler plusieurs années avant que de nouvelles éditions prennent en compte les modifications des caractéristiques des feux, l'aménagement des ports, etc., si jamais c'est le cas. Attention également aux remarques concernant le manque de fiabilité des feux.

Guides

Jusqu'à une époque relativement récente, on trouvait peu de publications sur le Cap Vert spécifiquement destinées à la plaisance. La quatrième édition du *The Atlantic Crossing Guide* couvre brièvement les îles et donne un détail du port de Porto Grande (Mindelo). Le *Street's Transatlantic Crossing Guide* de Donald M Street Jr, publié en 1989 et mis à jour par la suite, consacre deux douzaines de pages au Cap Vert, mais de nombreuses informations ne sont plus à jour.

Le *Africa Pilot* (NPI) de l'Amirauté britannique consacre dix-neuf pages au Cap Vert, en insistant sur la physiologie des côtes et les mouillages, avec une partie fort utile sur les courants océaniques, l'état de la mer et le climat au large de l'Afrique de l'Ouest. L'équivalent américain, le *Sailing Directions for the West Coast of Europe and North West Africa (Pub 43)* de la Defense Mapping Agency, consacre dix-neuf pages au Cap Vert, dont quatre de schémas. Il contient beaucoup moins de détails sur la physiologie des côtes mais plus d'informations sur les ports, les mouillages et les équipements. Cependant, il ne faut pas oublier que ces deux publications ont été écrites pour de beaucoup plus gros bateaux.

Radiophares

Il y a trois radiophares sur l'ensemble de l'archipel, seul celui de Sal a une grande portée. Les remarques précédentes sur le peu de fiabilité des feux valent aussi pour les radiophares.

e Monte Verde, **São Vicente** 308 kHz 100 M 16°52'N 24°56'4W

VE, VE, VE, VE + signal long +VE, VE pendant 60s, répété toutes les 6 min (A2A)

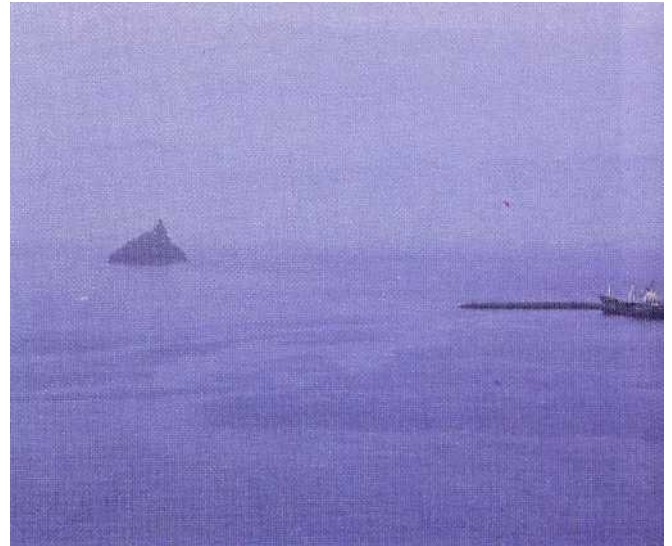
e Ilha do Sal 274 kHz 350 M 16°42'2N 22°57'W
SAL + signal 5s, répété toutes les 10s (non-A2A)

e Ponta Moreia, Santiago 308 kHz 100 M 15°20'3N 23°45'5W

MO, MO, MO, MO + signal long +MO, MO pendant 60s, répété toutes les 6 min (A2A)

Note: signalé comme détruit en 1995 et apparemment non reconstruit. Un radiophare non identifié a été signalé transmettant PRA à partir de la pointe sud-est de Santiago, sans doute depuis l'aéroport de Praia.

Si l'on utilise un radio goniomètre à interrupteur BFO (oscillateur de fréquence à pulsation), celui-ci doit être en position éteinte lors de l'identification Morse et en position allumée pendant la recherche de direction avec les phares A2A.



Les effets de l'harmattan. Les hauteurs de Santo Antão, à quelque 15M, sont visibles alors que la côte, à seulement 7 M, est complètement cachée. On voit l'Ilhéu dos Pásaros et le chantier naval Cabnave.

Balises répondeuses radar (Bacons)

Deux balises radar sont supposées émettre au Cap Vert, mais là aussi, les remarques précédentes sur les feux s'appliquent.

• Ponta Varandinha, Boavista 16°02'7N 22°57'8W

V toutes les 30s 24M 310° - réception - 194°

e Ponta Cais, Ilha do Maio 15°20'N 23°11'5W

M toutes les 30s 20M 038° - réception - 292°

Note : le phare et sans doute la balise radar étaient signalés « temporairement éteints » en avril 1996 et ne semblent pas avoir été réactivés depuis.

1 • Ilha do Sal

Entre 16°35'11"-16°51'11" et 22°53'W-23°W

Généralités

Ilha do Sal est l'île la plus au nord-est du Cap Vert, sa superficie est de 216 km² et elle est en majeure partie plate et peu élevée. Le point culminant de l'île est le Monte Grande (Monte Verhelho) avec ses 407 m. Ilha do Sal est de loin l'île la moins attrayante de l'archipel. Ses quelques belles plages sont son seul intérêt.

Ilha do Sal, avec l'aéroport international Amilcar Cabral au centre et plusieurs hôtels dans ses alentours ainsi qu'à Santa Maria, tout au sud, est l'une des îles les plus développées du Cap Vert. Ilha do Sal, São Vicente et Santiago sont les trois îles les plus à même d'accueillir les plaisanciers. La pénurie d'eau reste un problème et les seules industries, en dehors du tourisme, sont la production de sel et la pêche, notamment le homard. La population croît rapidement, entraînant un taux élevé de chômage et une pénurie de logements corrects.

C'est l'île la plus pratique pour les changements d'équipages. Les vols inter îles sont en effet souvent complets pendant plusieurs jours après l'arrivée d'un vol international.

Navigation

Déclinaison magnétique

11°52'W (2000), décroissant de 8'E par an.

Anomalies magnétiques locales à l'ouest de l'île.

Courants de marée

Ils sont en général faibles autour de l'île. Il faut cependant tenir compte du courant général qui porte généralement au sud-ouest entre 1/2 et 1 nœud mais dont la force et la direction sont fortement influencées par le vent.



Cartes

- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amirauté britannique : 367 (1 : 200 000)
- Portugaises : 208 (1 : 100 000)
- Américaines : 51520 (1 : 250 000)

Feux

- 2925 aéroport Amilcar Cabral (Monte Curral)
16°44'11" 22°56'7" W

AIFI.WG.7,5s83m26M Tour de contrôle de l'aéroport.

Note : ne fonctionne que lorsqu'un avion est attendu.

- 2922 Ponta do Sinô 16°35'31" 22°55'3" W

EI 1 m5M 300° - vis - 142° Tour carrée grise 9 m

Approche

La plus grande partie de l'île est plate et peu élevée, avec quelques collines, la plus haute étant le Monte Grande (Monte Verhelho), avec ses 407 m, situé tout au nord-est. Lorsque l'harmattan apporte sa brume de poussières, on ne l'aperçoit qu'une fois à proximité.

Laisser la côte entre 0,5 M et 1 M de la côte est suffisant autour de la partie nord de l'île. La côte sud doit en revanche être laissée à au moins 1 M afin d'éviter les longues avancées de sable qui s'étendent au large en plusieurs endroits. Le courant aux alentours de l'île porte habituellement au sud-ouest à environ 0,5 nœud mais peut parfois être bien plus fort, notamment lorsque les alizés de nord-est soufflent.

Ports et mouillages

BAÍA DA PALMEIRA

16°45'31" - 22°59'W

Marées

- Correction avec Dakar: aucun
- Correction avec Porto Grande: + 45 min.
- Marnage moyen en vive-eau: 0,8 m
- Marnage moyen en morte-eau: 0,4 m

Cartes

- Amirauté britannique : 367 (1 : 12 500)
- Portugal : 259 (1 : 5 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 14 700)

Feux

- 2921.3 Brise-lames 16°45'21" 22°59'W

Iso.R.4s11m5M Fanal sur pylône métallique 5m

Note : afin d'économiser du carburant, ce feu peut être éteint en présence de bateaux bien éclairés le long de la jetée.

- 2920 Casa Valente, Feux alignés au 064° (occas)
16°45'21" 22°58'6" W

F.R.8/13m5M (feux à 435m l'un de l'autre)

- 2921 Pipeline d'essence, Feux alignés au 044° (occas)
16°45'31" 22°58'7" W FI.3,5s9/15m5M

Perches rouges 7/11 m (feux à 95m l'un de l'autre).

Note : les deux paires de feux précédents indiquent le pipeline d'essence et le poste à quai du pétrolier - ce ne sont pas des feux d'alignement.

Radio du port

Poste à quai du pétrolier : VHF Canal 13, 16.

Généralités

Baie très découpée sur la côte ouest d'Ilha do Sal, Bafa da Palmeira offre un bon abri naturel du nord-ouest au sud par l'est, encore amélioré par la jetée au nord-ouest. Le village est facilement visible du large, avec une installation d'éoliennes et une conserverie de thons au nord-ouest et un ensemble de réservoirs de pétrole au sud-est de couleur argentée.

Le port est bien protégé mais quelque peu triste et souvent sujet à la houle. Il n'y a presque pas d'équipements mais, comme dans de nombreux villages capverdiens, de gros travaux sont en cours et les choses devraient s'améliorer. Jusqu'à présent, la sécurité y est bonne et il ne semble donc pas nécessaire d'employer un villageois pour surveiller l'annexe ou le voilier.

Approche

Franche de jour et plutôt facile de nuit par temps raisonnablement calme. De nuit, il faut faire attention au groupe de bouées métalliques qui délimitent l'emplacement du pétrolier (aucune n'était éclairée fin 1999) ainsi qu'aux diverses bouées de corps-morts plus petites.

Mouillage

Le meilleur mouillage est au nord-est du port par environ trois à cinq mètres de fond sur du sable et des blocs de pierre, mais la tenue y est médiocre. L'intérieur de la jetée est constamment occupé par des cargos, ferries et bateaux de pêche. Les annexes peuvent être hissées sur une plage de sable propre au fond de la baie, il est également possible de débarquer sur un petit môle en béton délabré près de l'église. La houle peut rendre les deux débarquements délicats. Vous pouvez aussi utiliser les marches au début de la jetée, la zone est surveillée.

Formalités

Bafa da Palmeira est un port d'entrée officiel - voir Formalités page 231, bien qu'il soit cependant nécessaire de se rendre au bureau de la Policia sur l'aéroport Amilcar Cabral près d'Espargos afin de remplir les formalités d'immigration.

La *Delegacia Maritima* (bureau du port) est maintenant située à la périphérie de Palmeira, du côté gauche de la route menant à Vila de Espargos. Un faible droit de mouillage et de port est perçu. Le capitaine du port conserve parfois les papiers du bateau (ou une photocopie) jusqu'au départ.



Voiliers au mouillage protégés par la jetée de Baia da Palmeira, vus depuis le nord.

Equipements/services

Très peu d'équipements à Palmeira même. Il est souvent nécessaire de se rendre à Vila de Espargos, à 3,5 km à l'intérieur des terres. Les taxis sont bon marché. On peut aussi se faire prendre en stop.

- *Chantier naval* : aucun en tant que tel. Il y a une grande grue mobile sur l'aéroport qui peut se déplacer en cas de nécessité.

- *Eau*: en jerrycans à l'usine de dessalinisation au nord du port. Il est possible de se faire livrer de plus grandes quantités sur la jetée. Sinon il y a un robinet utilisé par les locaux dans le village, pouvant être utilisé moyennant une faible redevance. Fin 1999, la qualité de l'eau était bonne.

- *Gazole*: en jerrycans au dépôt Shell à l'est du port. De plus grandes quantités (pouvant être partagées entre plusieurs voiliers) peuvent être livrées sur la jetée.

- *Essence*: station-service dans le village.

- *Bouteilles de gaz* : recharges de Camping Gaz à la station-service ou par un dépositaire dans le village. Les bouteilles des autres marques peuvent être rechargées au dépôt Shell au-dessus du port.

- *Banque* : à Espargos, ouverte de 8h30 à 13h30. La carte VISA est acceptée pour retirer de l'argent, se munir de son passeport. Lorsque la banque est fermée, il est possible d'échanger de petites sommes des principales devises (dollars notamment) à l'Hôtel Atlantico. La banque de l'aéroport n'est ouverte qu'à l'arrivée ou au départ des vols internationaux. Un distributeur de billets y fonctionne depuis peu.

- *Magasins/approvisionnement* : petite épicerie à Palmeira même. Du pain est disponible tous les après-midi à une maison sur la place principale. Plusieurs petits supermarchés à Espargos avec des conserves, de l'épicerie sèche et des produits frais, ainsi que deux boulangeries, un marché, une pharmacie...

- *Marché* : petit marché à Palmeira, un plus grand à Espargos.

- *Cafés & bars* : quelques-uns à Palmeira.

- *Restaurants & hôtels* : plusieurs à Espargos. L'Hôtel Atlantico ☎ 411012/411210, Fax : 411522 est un bon endroit pour des équipiers débarquant de l'étranger si l'on doit attendre un voilier pas encore arrivé. Un restaurant italien vient de s'ouvrir en haut de la route à la sortie de la ville.

- *Services médicaux*: hôpital à Espargos.

Communications

- *Bureau de poste* : bureau CTT à Espargos (ouvert de 8h à 12h et de 14h30 à 18h). Fax: 411555. Des cartes téléphoniques y sont en vente. Il faut noter qu'elles ne fonctionnent pas à Palmeira

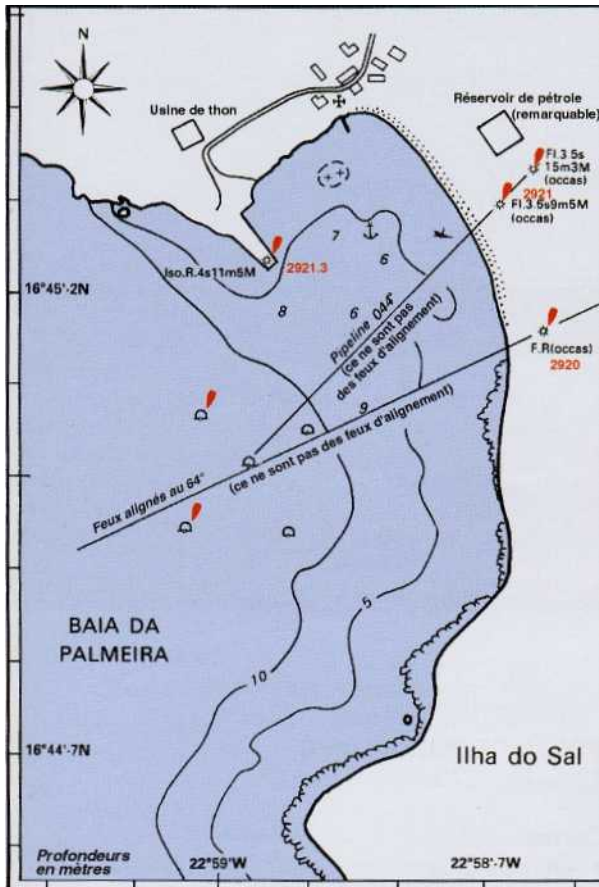
- *Téléphones* : juste en dehors de l'enceinte du port, appels internationaux possibles. Les gardes à l'entrée du port vendent des cartes téléphoniques, qui, elles, ne fonctionnent pas à Espargos...

- *Location de voitures* : à Espargos.

- *Taxis* : en nombre à Espargos. Beaucoup moins nombreux à Palmeira.

- *Ferries* : ligne inter îles régulière.

- *Vols*: de nombreux vols internationaux et inter îles. Le personnel du bureau TACV sur l'aéroport est serviable et parle anglais. Les cartes de crédit ne peuvent toujours pas servir pour régler les billets, même ceux des vols internationaux - voir Transports page 228.



BAIA DA MORDEIRA
16°41'6N - 22°58'W

Généralités

Très beau mouillage dans une eau claire, Baía da Mordeira est une baie presque semi-circulaire large de 3 M située sur la côte sud-ouest d'Ilha do Sal. Elle offre un bon abri du nord-ouest au sud-est par le nord-est. Le mouillage est interdit au centre de la baie : des câbles sous-marins, qui aboutissent à un bâtiment rouge sur le rivage, y sont posés sur les fonds. Une ligne depuis ce bâtiment jusqu'à la pointe nord-ouest de la baie (Ponta Pesqueirona) marque la limite nord des câbles.

Les fonds remontent progressivement. Le fetch peut être réduit en mouillant par 5-6 m de fond sur des roches et du sable, un crin est conseillé. L'exploration avec masque et tuba vaut la peine, mais attention en revenant sur la plage, de gros rouleaux y sont fréquents. Le débarquement est plus facile dans une petite anse utilisée par les pêcheurs, en dehors de la baie. Il n'y a aucun équipement sur le rivage. Les bus pour Palmeira ou Santa Maria passent sur la route qui longe la baie.

BAÍA DE SANTA MARIA

16°35'7N 22°54'6W

Cartes

- Amiralauté britannique : 367 (1 : 20 000)
- Portugaises : 260 (1 : 10 000)
- Américaines : 51520 (1 : 15 000)

Feux

- 2922 Ponta do Sinô 16°35'3N 22°55'3W
F.11 m5M 300° - vis - 142° Tour carrée grise 9m
- 2922.5 Ponta de Vera Cruz 16°35'8N 22°54'3W
F.R.6m3M 300° - vis - 049°

Tour blanche à structure apparente 3 m

Note : une éolienne a été construite à environ 600m au nord-ouest.

Généralités

Autrefois port d'embarquement de sel, Santa Maria est actuellement en tête de l'archipel pour le développement touristique avec trois grands hôtels et plusieurs restaurants, la planche à voile y est l'activité principale. Une longue succession de bâtiments couleur crème avec des toits de tuiles roses (l'hôtel Morabeza) se trouve à proximité du fond de la baie et est facilement visible du large. Une grande partie du commerce est aux mains des Italiens.

Mouillage

L'abri est bon du sud-ouest à l'est par le nord, bien qu'une houle de nord-est pénètre fréquemment dans la baie, rendant le mouillage rouleur. Le meilleur mouillage se situe à proximité et au sud-ouest du quai en partie restauré au milieu de la baie, il faut faire attention en approchant aux fonds qui remontent brusquement. La tenue est bonne par 5 m ou plus de fond sur du sable, certains plaisanciers préfèrent mouiller une seconde ancre pour rester perpendiculaire à la houle. Le débarquement sur la superbe plage de sable blanc peut être mouvementé dans les rouleaux, mais il y a une échelle sur le quai. On peut louer des planches à voile et des équipements de plongée en divers endroits sur la plage.

Equipements/services

- *Eau* : en petite quantité à l'un des hôtels.
- *Douches* : plusieurs hôtels ont des douches à même la plage. Une petite contribution peut être demandée.
- *Banque* : au village.
- *Magasins/approvisionnement* : plusieurs épiceries, une boulangerie etc.
- *Marché* : petit marché. Du poisson frais est souvent en vente sur le quai.





La vieille jetée et la superbe plage de Santa Maria vues depuis l'ouest. On voit un château d'eau et le phare de Ponta de Vera Cruz - le bâtiment blanc trapu à droite.

- **Cafés & restaurants:** large choix, dont plusieurs sur la plage.
- **Hôtels:** Santa Maria est le principal complexe touristique du Cap Vert, avec trois ou quatre hôtels de standard international.
- **Services médicaux :** petit centre médical, avec un hôpital à Espargos.

Communications

- **Bureau de poste :** au village.
- **Téléphones et fax:** dans les hôtels.
- **Location de voitures :** entre autres, par l'intermédiaire de l'hôtel Morabeza.
- **Taxis:** en nombre.
- **Bus :** fréquents minibus *aluguer* pour Espargos via l'aéroport.
- **Vols:** l'aéroport est environ à 20 minutes en taxi.



Le **petit port de Porto de Pedra Lume** a peu changé depuis son apogée à l'époque du commerce du sel. A l'heure actuelle, en dépit de **la présence de plus d'une douzaine de bateaux** et d'un vieux mât de charge, il s'en dégage une atmosphère un peu hors du temps.

PORTO DE PEDRA LUME

16°45'5N - 22°54'W

Cartes

- Amirauté britannique : 369 (1 : 18 000)
- Portugaises : 261 (1 : 5 000)

Feux

- 2923.2 Feux d'alignement au 306° (occas) 16°45'5N 22°54'1 W

Antérieur: F.G. 14m2M Pyramide tronquée 3 m

Postérieur: 2F(vert)21m2M

Tourelle métallique sur maison 7 m (feux à 215 m l'un de l'autre).

Note : les autres feux indiqués sur la carte 369 de l'Amirauté britannique ou sur le livre des feux de 1998 de l'Amirauté britannique n'existent plus.

Généralités

Porto de Pedra de Lume, sur la côte exposée à l'est d'Ilha do Sal, offre un abri du sud au nord-est par le nord-ouest mais devient inconfortable voire dangereux lorsque les alizés de nord-est soufflent. Les fonds dans le petit port dépassent à peine un mètre. Certaines zones de la baie sont rocheuses, mais en été, les alizés sont faibles et il est alors possible de mouiller au sud du quai par sept à huit mètres de fond sur du sable et des roches. Il n'y a aucun équipement à terre.

Porto de Pedra de Lume a été pendant des années un port d'exportation du sel qui se forme naturellement dans un cratère volcanique des environs. L'endroit ainsi que l'ancien système de transport du sel méritent une visite en taxi pour voir ce phénomène unique.

2 • Boavista

Entre 15°58'N-16°14'N et 22°40'W-22°58'W

Généralités

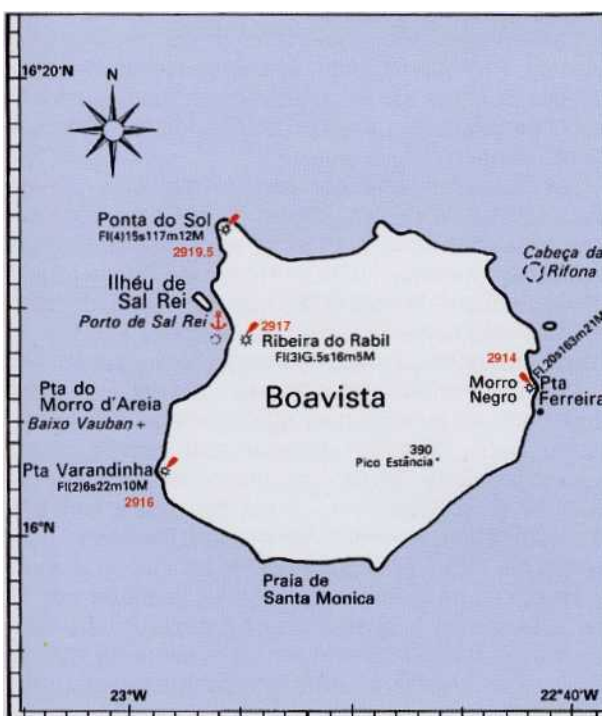
Boavista est l'île la plus à l'est du Cap Vert. Elle se situe à 21 M au sud d'Iilha do Sal et à 42 M au nord-nord-est de Maio, sa superficie est de 620km'. L'essentiel de sa partie Est est élevée, avec le Pico Estância culminant à 390 m mais l'île peut parfois rester cachée sous une brume de poussières jusqu'à ce que l'on n'en soit qu'à quelques milles. Boavista est l'une des îles les moins développées de l'archipel, il y a moins de 3 500 habitants. Avec ses dunes de sable géantes et ses milliers de palmiers dattiers, elle a été décrite avec justesse comme « *un petit morceau du Sahara à la dérive sur l'Océan Atlantique* ». Cependant, ses kilomètres de plages de sable blanc, ses excellents spots de planche à voile et de plongée (il y a plus de 200 épaves répertoriées sur les côtes de Boavista) commencent à attirer un nombre croissant de visiteurs étrangers, dont des plaisanciers. L'intérieur de l'île, étonnamment attrayant, mérite aussi une visite.

En plus du mouillage principal au large de Porto de Sal Rei, il est possible, entre janvier et mars, de mouiller au large de la grande plage blanche de Santa Monica sur la côte sud de l'île, mais plus tard dans l'année, la houle rend ce mouillage désagréable voire impossible. Le soi-disant Porto Ferreira sur la côte porte un nom trompeur et est totalement inapproprié pour les voiliers. Il y a très peu d'équipements à terre.

Navigation

Déclinaison magnétique

11° 52'W (2000), décroissant de 8' par an. Anomalies magnétiques locales à l'est de l'île.



Courants de marée

Ils sont faibles autour de l'île, il faut cependant tenir compte du fort courant océanique qui porte au sud-sud-ouest dans le détroit entre Iilha do Sal et Boavista.

Cartes

- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amirauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaises : 208, 209 (1 : 100 000)
- Américaines : 57520 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Note: il est particulièrement important de disposer des éditions à jour de toutes les cartes disponibles. La vieille édition (non-métrique) de la carte 366 de l'Amirauté britannique est l'une des diverses cartes qui place l'île 2 M à l'ouest de sa position réelle. Elle se fonde en effet sur des relevés erronés du début du XXe siècle. L'édition à jour (métrique) y remédie.

Feux

- 2919.5 Ponta do Sol 16°14'1 N 22°55'W
FI(4)15s117m12M 17°-vis-272°

Tour métallique 7 m

- 2914 **Morro Negro (Ponta Ferreira)**

16°06'31N 22°40'6W

FI.20s163m31M 163°-vis-035°

Tourelle carrée blanche sur bâtiment 12 m

- 2916 **Ponta Varandinha** 16°02'7N 22°57'8W

FI(2)6s22m10M Fanal sur structure rouge 7m

310°-vis-194° Racon V toutes les 30s 24M

Approche

Iilha da Boavista est le plus souvent approchée depuis le nord ou l'est, ces deux approches réclament une attention particulière. Il faut faire très attention au fort courant qui porte au sud sud-ouest et la côte nord-est doit être laissée à plus de 4 M afin d'éviter les récifs brisants de Cabeça da Rifona. On ne peut naviguer à 1 M des côtes que lorsque Ponta do Sol apparaît par le travers.

En quittant Sal Rei pour Iilha do Maio ou Santiago, un cap d'au moins 220° s'impose afin d'éviter le Baixo Vauban, un récif qui s'étend à près de 2 M au large à quelque 1,75 M à l'ouest-sud-ouest de Ponta do Morro d'Areia.

Mouillage

PORTO DE SAL REI

16°10' N - 22°55'2W

Marées

Correction avec Dakar : -20 min

Correction avec Porto Grande : +25 min

- *Marnage moyen en vive-eau*: 1,0 m

- *Marnage moyen en morte-eau*: 0,4 m

Cartes

- Amirauté britannique : 369 (1 : 50 000)
- Portugaise : 262 (1 : 20 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 31 300)

Note : l'édition actuelle (non métrique) du plan du port de Porto do Sal Rei sur la carte 369 de l'Amirauté britannique est fondée sur de vieux relevés erronés, il ne faut donc pas s'y fier.

Feux

e 2918 Calheta do Velho (Ilhéu de Sal Rei)

16°10'4N 22°56'W FI(5)WR.20s28m7M

220°-R-355°-W-220° Fanal sur pylône en métal 8 m

e 2919 Quai des douanes 16°1'0'5N 22°55'1 W

FI(3)R.12s8m5M Fanal rouge sur bâtiment 6 m

Note : la position 22°57'2W donnée dans la *List of Lights* de l'Amirauté britannique de 1998 (corrigée depuis via les *Notices to Mariners*) est dangereusement incorrecte.

• 2917 Ribeira de Rabil 16°08'5N 22°53'8W

FI(3)G.5s16m5M 10°-vis-120°

Tour métallique avec fanal 5 m

Note: située sur l'aéroport à environ 1,5 km à l'intérieur des terres

Généralités

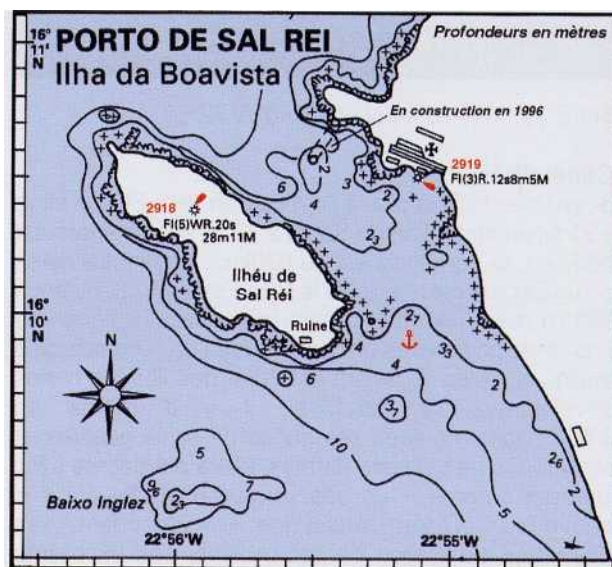
Vila de Sal Rei, située à l'intérieur de l'îlot du même nom, est une petite ville avec quelques restaurants servant d'excellents homards à un prix raisonnable, mais on n'y trouve pas grand-chose d'autre. Il y a une petite jetée en pierre fréquentée par les pêcheurs, qui utilisent encore en majorité des embarcations à voile, et par les navettes et allèges des ferries inter îles et des cargos. En 1996, une jetée était en construction entre la pointe au nord-ouest de la ville et le rocher isolé que l'on voit lors de l'approche par le nord (voir le plan). Elle n'est pas encore achevée. Elle est sans doute prévue pour l'accostage et le déchargement direct des cargos sans avoir à utiliser d'allèges.

Les plages au sud de Sal Rei sont longues, propres et presque désertes, mais la houle rend le débarquement délicat. On peut y louer des planches à voile. La réputation internationale de cet excellent spot va croissant. Une épave gît sous 6 m d'eau environ 800 m au nord-ouest du feu de Ribeira de Rabil. Elle affleure en partie et son exploration avec masque et tuba est intéressante.

En plus du mouillage principal détaillé ci-dessous, il y en a un autre derrière Recife do Chave (marqué par une cheminée en briques proéminente) tout au sud de la grande plage. Le village de Rabile se trouve alors à un peu plus d'un kilomètre à l'intérieur des terres.



La plage, le quai et le môle de Porto de Sal Rei vus depuis le nord-ouest. Le mouillage est à près d'un mille plus au sud, au-delà d'un récif à fleur d'eau.



Approche

Les voiliers mouillent habituellement entre la pointe sud de l'îlot et le rivage. Ils sont protégés du nord au sud-est par le nord-est, et, dans une moindre mesure, du sud.

L'approche ne se fait que de jour. Il faut rester bien au large, avec au moins 25 m de fond, jusqu'à ce que l'Ilhéu de Sal Rei soit plein est. Approchez-vous ensuite de l'îlot jusqu'à la ligne des 10 m (soit 400 m au large). Contournez sa pointe sud, en passant entre l'îlot et le Baixo Inglez, qui se situe à 1 M au sud du feu de Calheta do Velho et à 0,75 M de l'île elle-même.

Mouillage

Faites route à l'est lorsque les ruines du fort sont par le travers et maintenez ce cap jusqu'à ce que le village de Sal Rei soit relevé plein nord. Remontez alors plein nord vers ce dernier jusqu'à trouver des fonds adéquats pour mouiller - les fonds remontent progressivement mais irrégulièrement. On trouve des fonds de 4 à 5 m environ à mi-chemin entre la pointe sud de l'île et le rivage. La tenue est inégale avec des rochers sous le sable par endroits. Ullheu de Sal Rei, qui possède une petite plage, mérite une visite.

Les hauts-fonds empêchent de gagner le village depuis le sud en voilier. L'accès se fait en annexe par une passe profonde de 1 m. Il est possible pour les voiliers ayant un tirant d'eau de moins de 2 m de gagner le village depuis le nord et de mouiller au large de celui-ci, mais des rafales incessantes troublent la clarté de l'eau. Il est donc conseillé de s'enquérir des avis locaux.

Des marches en pierre permettent un débarquement commode en annexe, bien que pour laisser celle-ci la petite plage juste au nord du quai semble mieux appropriée. Il ne semble pas y avoir de problème de sécurité à Boavista, mais il est cependant conseillé d'assurer l'annexe avec une chaîne cadennassée pour empêcher tout « emprunt » par les enfants du village.

En été ou en automne, lorsque les vents de sud ou de sud-est sont fréquents, il faut être particulièrement vigilant. Bien que rarement forts, ces vents peuvent se lever sans prévenir et créer une forte houle qui peut rendre difficile voire impossible de quitter la baie.

Formalités

Elles sont plutôt décontractées à Boavista. On peut rencontrer des responsables du port dans le bâtiment sur le quai de la douane, sinon au poste de police en ville. Il faut présenter les papiers du voilier et les passeports.

Equipements/services

- Eau: à un robinet public. Elle peut être de mauvaise qualité.
- Douches: essayez dans l'un des hôtels.
- Carburant : avec des jerrycans, à une station service près du quai.
- *Banques*: deux, ouvertes uniquement le matin.
- Magasins/approvisionnement: petite épicerie avec un assortiment limité et une boulangerie.
- *Marché* : petit, il s'installe à l'arrivée des cargos. Il est préférable d'acheter directement les poissons et les homards auprès des bateaux de pêche.
- *Restaurants* : plusieurs. Il est généralement nécessaire de réserver, surtout pour les homards frais.
- *Hôtels*: trois hôtels en ville, plus le « Marine Club » tenu par des Italiens à vingt minutes à pied à l'intérieur des terres.
- *Services médicaux*: petit hôpital sur la place principale.

Communications

- *Bureau de poste*: sur la route nord à la sortie de la ville.
- *Téléphones & fax*: dans les hôtels.
- *Taxis* : plusieurs taxis disponibles. Vous pouvez aussi affréter un aluguer(minibus) pour la journée. On ne pouvait pas louer de voitures en 1997.
- *Ferries*: liaisons inter îles irrégulières.
- *Vols* : petit aéroport, 5 km au sud-est de la ville, avec des vols réguliers pour Ilha do Sal et Santiago.

BAIXO DE JOÃO VALENTE

Centré sur 15°48'4N - 23°08'8W

Généralités

Ce haut-fond dangereux et non éclairé est situé à 17,5 M au sud-est d'Ilha da Boavista, quasiment sur la route directe pour Ilha de Santiago. La zone de brisants au sud-est, séparée en deux récifs distincts, est entourée de fonds ne dépassant pas 10 m s'étendant sur plus de 2 M du nord au sud. Des bateaux locaux de charter fréquentent la zone pour la plongée. Certains prétendent que le Baixo de João Valente est le meilleur site de plongée du Cap Vert pour l'observation de la vie sous-marine (baleines, requins...). C'est également un bon endroit pour observer les baleines en surface.

Les remarques précédentes sur l'utilisation de cartes à jour valent également pour le Baixo de João Valente, incorrectement positionné sur les vieilles éditions.

3 • São Nicolau

Entre 16°29'N-16°41'N et 24°01'W-24°26'W

Généralités

São Nicolau, avec une superficie de 346km², est l'île la plus à l'est du groupe nord-ouest. Elle se situe à seulement 9 M de l'Ilhéu Raso mais environ à 60 M à l'ouest d'Ilha do Sal. Elle est très montagneuse, culminant à 1 304 m avec le Monte Gordo. Elle est donc plus humide et riche que la plupart des autres îles. Des fruits, des légumes et de la canne à sucre y sont cultivés. L'essentiel des côtes nord et ouest est formé de falaises escarpées. Vila da Ribeira Brava, près du centre de l'île, est la ville principale. Il y a un petit aéroport avec des vols inter îles réguliers.

Navigation

Déclinaison magnétique

12°12'W (2000), diminuant de 8'E par an.

Courants de marée

Les courants de marée s'établissent à l'ouest au flot et à l'est au jusant à une vitesse atteignant 2 nœuds.

Cartes

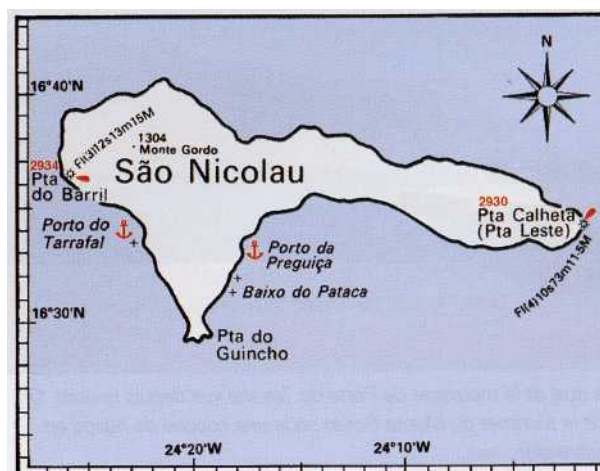
- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amirauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaise : 201 (1 : 500 000)
- Américaine : 51500 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

- 2934 Ponta do Barril 16°36'5N 24°25'5W
Fl(3)12s13m15M 320°-vis-150°
Tour carrée blanche et bâtiment 9 m
- 2930 Ponta Calheta (Ponta Leste) 16°34'N 24°01'5W
Fl(4)10s73m1 1.5M
140°-vis-030° Colonne blanche avec fanal rouge 3 m

Approche

Il faut laisser la côte nord exposée au vent à plus de 1 M et contourner Ponta Espechim à plus de 1,5 M. Une distance d'un peu plus de 0,5 M suffit pour les côtes sud et sud-ouest, sauf entre Ponta do Guincho et Porto da Preguiça, où il faut rester plus au large pour éviter le haut-fond de Baixo do Pataca.



Ports et mouillages

Porto do Tarrafal
1 6034'N - 24°21'5W

Cartes

a Portugaise : 257 (1 : 7 500)

Feux

e Brise-lames 1 6°34'1N 24°21'6W

Iso.R.4s8m5M fanal rouge sur tour grise 5 m

Note : non indiqué dans la *List of Lights* de 1998 de l'Amirauté britannique, mais mentionné par les autorités portugaises depuis 1996 et observé par l'auteur dès 1993.

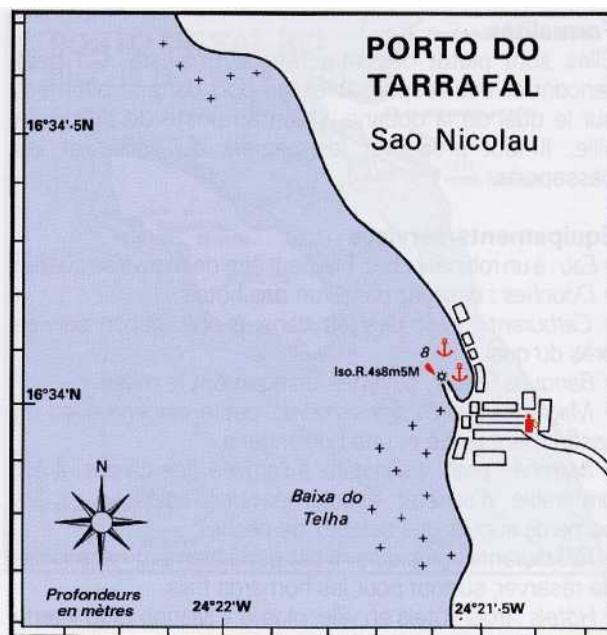
Généralités

Situé sur la côte sud-ouest de l'île, Porto do Tarrafal avec son nouveau brise-lames conséquent offre un abri du nord-ouest au sud-ouest par l'est. Des rafales redoutables de nord-est peuvent s'engouffrer dans les ravins, rendant tout débarquement en annexe à la rame presque impossible pendant plusieurs jours. Par contre, lorsqu'un vent léger souffle du large, il ne faut pas mouiller trop près du rivage. Les annexes peuvent être laissées sur la plage sans problème.

Approche et mouillage

Il est facile d'identifier le village et le brise-lames du large, il n'y a aucun danger lors de l'approche. Toutefois, depuis le sud, il faut rester à plus de 500 m du rivage pour parer le haut-fond de Baixa do Telha. La tenue est bonne par cinq à dix mètres de fond sur du sable noir au nord-est de l'extrémité du brise-lames, en dehors de la zone des corps-morts des bateaux locaux. Le capitaine du port insiste avec raison pour que les voiliers se mettent en dehors du chenal. Un débarquement en annexe attirera toujours une bande de jeunes « gardiens d'annexe » qui seront ravis de la garder toute la journée moyennant une somme modique.

Des ferries, de petits cargos et les bateaux de pêche utilisent le brise-lames et le quai intérieur. Il faut leur laisser de la place pour les manoeuvres. Il est même possible, avec l'accord du capitaine du port, de se mettre le long du brise-lames pour une durée limitée.



Formalités

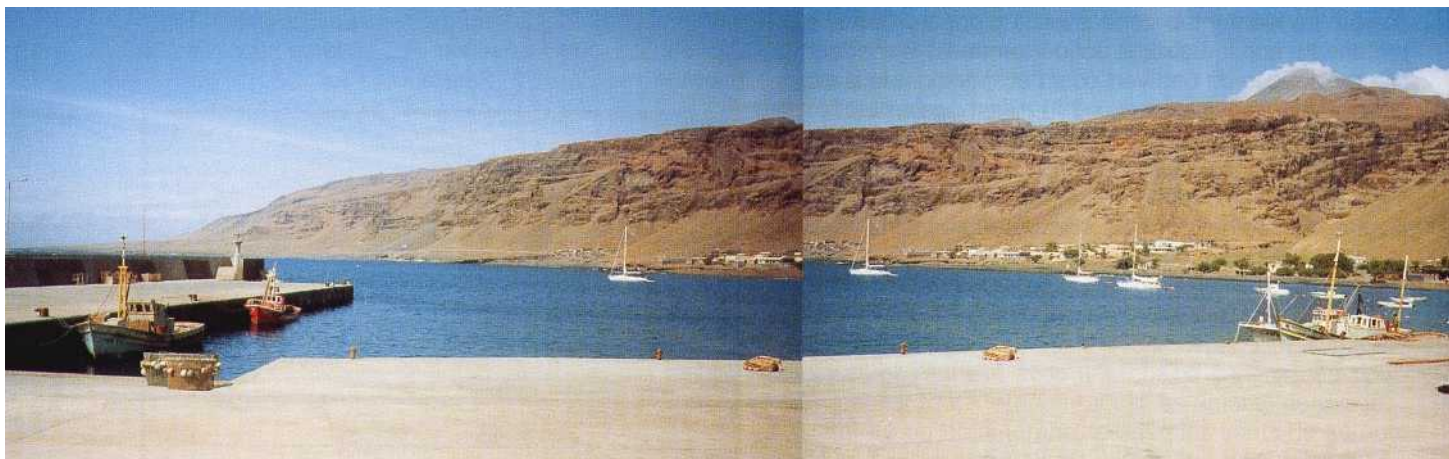
Le bureau du capitaine du port est situé au début du nouveau brise-lames. Il est fermé le samedi et le dimanche. La police et le service de l'immigration viennent parfois, sinon demandez au capitaine du port les démarches à effectuer.

Equipements/services

Avec l'expansion du port, les services en ville devraient s'améliorer. Il est aussi question de construire un centre touristique pour exploiter les excellentes possibilités de pêche sportive dans le détroit entre São Nicolau et Santa Luzia, où de nombreux records internationaux ont été établis.

e Eau : il y a un robinet en bas des marches près du bureau du capitaine du port, mais il est difficile à trouver (demander au bureau). De petites quantités peuvent être obtenues au marché aux poissons ou dans les bars.

• Carburant : à la station-service Shell sur la place de la ville.



Le quai et le mouillage de Porto do Tarrafal vus depuis le nord. On voit le sommet du Monte Gordo sous une couche de nuage en arrière-plan.

- Bouteilles de gaz : recharges de Camping Gaz à la station service Shell. Pas de possibilité de remplir les bouteilles des autres marques.
- Banque: sur la place principale, seulement ouverte le matin. Une autre à Ribeira Brava. Le café change aussi certaines devises (\$) ou (£) en quantité limitée.
- Magasins/approvisionnement : plusieurs petites épiceries proposant des provisions de base, une boulangerie et des poissons en vente sur la plage. Pas de marché mais des fruits et des légumes de qualité sont en vente par des marchands des quatre saisons près de la banque.
- Restaurants & hôtels: un hôtel au sud du port et deux pensão au nord. Les trois ont des restaurants honnêtes. Café récent, vendant également du pain.
- Services médicaux: hôpital à Ribeira Brava.

Communications

- Bureau de poste et téléphones : à l'extrémité du square principal.
- Taxis: chers. Il est préférable de partager un minibus aluguer. La route à travers la montagne vers Ribeira Brava montre un aspect complètement différent de São Nicolau et est vivement recommandée. Il n'y a pas de voitures de location.
- Ferries : le ferry inter îles fait escale tous les quinze jours.
- Vols: un petit aéroport sur la route entre Ribeira Brava et Porto da Preguiça, avec des vols réguliers pour Ihla do Sal, São Vicente et Santiago.

PORTO DA PREGUIÇA

16°33'7N - 24°16'8W

Marées

Correction avec Dakar : - 35 min

Correction avec Porto Grande : + 10 min.

- Marnage moyen en vive-eau: 0,8 m

- Marnage moyen en morte-eau: 0,4 m

Cartes

- Amirauté britannique : 369 (1 : 12 200)
- Portugaise : 258 (1 : 7 500)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 8 600)

Feux

- 2936 **Porto da Preguiça (Porto Velho)**

16°34'N 24°16'6W FI(2+1)R.15s25m5M

285° - vis - 016° fanal rouge sur bâtiment blanc 6 m

Note : le feu sur le quai indiqué sur la carte 369 de l'Amirauté britannique 369, et indiqué comme Cais do Preguiça dans la List of Lights de 1998 de l'Amirauté britannique, n'existe plus.

Généralités

Autrefois port principal de São Nicolau, Porto da Preguiça, plus exposé que Porto do Tarrafal après la construction d'une jetée, est redevenu un simple petit port de pêche. Les barques sont hissées sur la plage de galets à l'ouest du petit quai. Il est possible de mouiller au large du quai par environ 10 m de fond. Certains voiliers se mettent parfois le long du quai délabré, il est alors cependant conseillé de vérifier en annexe l'absence d'éventuels obstacles sous-marins. La



Bateaux de pêche sur la plage de galets de Porto da Preguiça, avec le petit quai en pierre sur la gauche. Il est difficile de croire que c'était le port principal de São Nicolau jusqu'au début des années 1990.

présence de barques au mouillage et d'aussières en surface rend l'entrée hasardeuse dans cette étroite baie. Deux bars constituent les seules attractions à terre. Le port n'est pas recommandé.

BAÍA DO CARRAÇAL

16°33'N - 24°05'W

Généralités

Baía do Carraçal est suggéré comme mouillage potentiel dans l'Africa Pilot mais nous ne l'avons pas testé. Jill Schinas nous a envoyés en 1994 la description suivante

« Le sud de la côte de São Nicolau est d'un orange/brun ininterrompu jusqu'à Baía do Carraçal. Là, deux ribeiras se rencontrent, formant une seule embouchure marquée par un groupe de palmiers et d'acacias. La mer s'y est engouffrée pour former une petite anse autour de laquelle se déploie le village de *Carraçal*. *Baía do Carraçal* constitue une bonne escale pour passer la nuit pour un voilier navigant entre Tarrafal et Ihla do Sal. »

D'autres témoignages confirment que le village de maisons blanches est facile à identifier, mais la baie est petite avec des hauts-fonds de part et d'autre. Elle est abritée des alizés du nord-est mais le mouillage peut être rouleur en présence de la moindre houle. Il y a une conserverie de thon toujours en activité en 1997.

Mouillage

Jill Schinas recommande : « Mouillez juste à l'extérieur de l'anse par 12 m de fond en faisant attention aux rochers isolés de part et d'autre. Il est également possible de mouiller dans l'anse avec une amarre à terre (il n'y a l'évitage suffisant pour un mouillage classique). Le débarquement sur la plage de sable noir est facile. Les villageois sont amicaux sans être trop entreprenants. »

4 • Santa Luzia

Entre 16°44'N - 16°48'N et 24°41'W - 24°48'W

Généralités

Santa Luzia est séparée de São Vicente par le Canal de Santa Luzia, large de 4,5 M. Avec moins de 12 km de long, Santa Luzia est l'une des plus petites îles du Cap Vert. Elle possède très peu de végétation et aucun habitant permanent mais des pêcheurs peuvent y rester pendant plus d'une semaine. Ils campent alors dans le village abandonné sur la côte sud-ouest. On y trouve divers animaux, dont des ânes, des chèvres et des chiens (ces derniers ont sans doute été apportés par les pêcheurs).

La côte sud-est est plate, inintéressante et complètement exposée. Le point de débarquement indiqué à Praia Francisco sur la carte 369 de l'Amirauté britannique n'est adéquat que par très faibles vents de nord ou de nord-ouest.

L'essentiel des informations ci-dessous proviennent de Jill Schinas.

Navigation

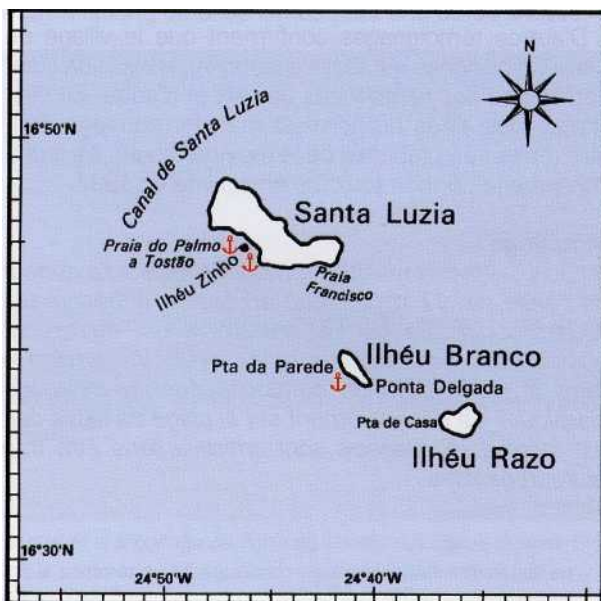
Déclinaison magnétique

12°27'W (2000), diminuant de 8'E tous les ans.

Courants de marée

Ils sont forts dans le Canal de Santa Luzia. En théorie, le courant portant au nord-est s'installe trois heures avant la pleine mer alors que le courant portant au sud-ouest, qui, combiné avec le courant océanique, peut atteindre quatre nœuds ou plus, s'installe deux heures après la pleine mer. En réalité, le premier ne supplante le dernier qu'après de très longues périodes de vents faibles. Ainsi, si l'on traverse de São Vicente vers Santa Luzia (ou le contraire), on doit s'efforcer de se diriger vers le nord (en remontant le Canal de São Vicente, ou en traversant le Canal en remontant vers Santa Luzia) à moins de 2 h de part et d'autre de la pleine mer.

Autour du reste de l'île, les courants de marée portent à l'ouest au flot et à l'est au jusant et peuvent atteindre deux nœuds.



Cartes

- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amirauté britannique : 369 (1 : 90 440)
- Portugaises : 205 (1 : 100 000)
- Américaines : 51500 (1 : 250 000)
- Imray-Iolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

Aucun.

Approche

Les eaux environnantes sont mal cartographiées. Il faut donc laisser la côte à plus de 1 M, particulièrement à son extrémité est. Avec des fonds accidentés et relativement peu profonds et dans des conditions de vent contre courant, la mer peut être confuse. Les vents peuvent parfois contourner Santa Luzia, le vent dominant de nord-est laissant alors soudainement la place à un vent de sud.

Selon des positions GPS récentes, tant Ilha de Santa Luzia que les Ilhéus Branco e Raso peuvent être mal positionnés sur les cartes en vigueur.



Mouillage

PRAIA DO PALMO A TOSTÃO

16°45'N - 24°46'W

Marées

- Correction avec Dakar : - 40 min
- Correction avec Porto Grande : + 5 min
- *Marnage moyen en vive-eau* : 0,8 m
- *Marnage moyen en morte eau* : 0,6 m

Généralités

Baie peu profonde sur la côte sud-ouest devant une plage de sable, Praia do Palmo a Tostão offre une protection du nord-ouest au sud-est par le nord-est. L'Ilhéu Zinho, haut de 12 m, et ses rochers environnants, est situé à quelque 600 m du rivage, au centre de la baie. Il est possible de mouiller de part et d'autre, ou entre l'îlot et le rivage, par 6 m de fond. La partie peu profonde près du rivage s'élargit considérablement vers la pointe sud-est de la plage. Il n'y a ni eau ni aucun autre équipement à terre.

5 • Ilhéus Branco e Raso

Généralités

Ce sont deux petits îlots longs de moins de 3 km. L'Ilhéu Branco se situe 4 M au sud-est de Santa Luzia ; avec l'Ilhéu Raso à 3,5 M au delà. Aucun des deux n'est habité. Les deux îlots sont des réserves naturelles qu'on ne peut visiter en théorie que muni d'une autorisation. Il faut faire très attention à ne pas perturber les oiseaux et les autres espèces, notamment le gecko géant du Cap Vert.

Navigation

Courants de marée et cartes

Voir la rubrique de Santa Luzia ci-dessus.

Approche

Les deux îlots sont élevés avec des côtes accores. Ils peuvent être approchés à 0,5 M.

Mouillages

ILHEU BRANCO

Centré par 16°39' - 24°41'W

Généralités

Jill Schinas qualifie cet îlot de « somptueux ». Il émerge de la brume de poussières de l'*harmattan* tel un vaste triangle blanc. Ce n'est qu'une fois à proximité qu'apparaissent les rochers qui l'environnent. Comme sur Santa Luzia, des pêcheurs viennent camper sur le rivage. Des frégates vivent sur l'île.

L'extrémité sud se termine par un banc de sable. Il est possible de mouiller au large de celui-ci lorsque le vent est très faible.

Mouillage

Il serait possible de mouiller tout le long de la côte sud de l'île, les fonds y sont appropriés. Mais, lorsque l'alizé est établi, des rafales vicieuses de nord-ouest (pouvant atteindre de 50 à 60 nœuds), peuvent souffler entre Ponta Parede et Ponta Delgada tout au sud-est. La zone juste à l'ouest de Ponta Parede fournit un meilleur abri par environ 8 m de fond. Il est possible de débarquer sur une petite plage de galets juste à l'est d'une tache de sable blanc.

Il faut anticiper la possibilité de fortes rafales occasionnelles de sud-ouest avant de mouiller, et toute variation de vent par rapport à la direction habituelle de nord-est ou d'est nord-est générera une houle qui contournera l'une des deux pointes de l'île.

ILHEU RASO

Centré par 16°37' - 24°36'W

Généralités

L'Ilhéu Raso est un plateau exhaussé par rapport à la mer et entouré de falaises basses (moins de 2 m par endroits), surmonté de mornes buttes marron, la plus haute culminant à 164 m. Des oiseaux de mer qui nichent sur place ainsi qu'une espèce d'alouette unique au monde constituent le seul intérêt de cette île.

Mouillage

Des pêcheurs mouillent au nord-ouest de Ponta de Casa, à la pointe sud-ouest de l'île, par des fonds sans doute considérables, au large d'une petite crique où se trouve un petit quai. Il est facile d'y débarquer.

6 • Sao Vicente

Entre 16°46'N - 16°55'N et 24°52'W - 25°06'W

Généralités

La majeure partie des 227km² de São Vicente est montagneuse, contrastant avec la péninsule peu élevée de la côte nord-est, et la vaste zone de dunes au sud et à l'est de la baie de Porto Grande, au fond de laquelle se situe Mindelo, la deuxième ville de l'archipel. Depuis le large, à 25/30 M au nord-est, les collines de l'ouest semblent détachées de la masse principale centrée autour des 774 m du Monte Verde, dont le sommet est souvent caché dans les nuages.

L'intégralité de l'île, dont le mal nommé Monte Verde, manque d'eau et de végétation et est d'un jaune sable monotone. Presque toute la population vit à Mindelo et dans sa banlieue environnante.

L'île a été découverte le 22 janvier 1462, le jour de la Saint-Vincent, d'où son nom. Inappropriée pour l'agriculture, l'île est restée en grande partie inhabitée jusqu'en 1838, date à laquelle une station de ravitaillement en charbon pour les premiers vapeurs transatlantiques fut établie à Mindelo. A cette même époque, la ville devint également un centre névralgique pour la pose de câbles transatlantiques. La réplique de la tour de Belem, sur le front de mer, témoigne de l'importance passée du port.

Le carnaval de Mindelo, sans doute le plus important de l'archipel, a lieu dans les jours qui précèdent le carême : de nombreuses boutiques, banques et autres commerces, et même l'aéroport... sont fermés le Mardi Gras et le Mercredi des Cendres. Certaines boutiques restent fermées toute la semaine.



Navigation

Déclinaison magnétique

12°47'W (2000), diminuant de 7'E tous les ans.

Courants de marée

Les courants de marée sont forts tant dans le Canal de São Vicente que dans le Canal de Santa Luzia. Le courant portant au nord-est s'établit trois heures et demi avant la pleine mer, et le courant portant au sud-ouest, deux heures et demi après. Ce dernier peut atteindre deux noeuds et demi dans le Canal de São Vicente et trois noeuds et demi dans le Canal de Santa Luzia, lorsqu'il est renforcé par le courant océanique de sud-ouest.

Cartes

- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amirauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaises : 205 (1 : 100 000)
- Américaines : 51500 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

- 2942 Ilhéu dos Pássaros (D Luis)
16°54'6N 25°01'1W Fl(3)13s86m14M
057° - vis - 091' et 196° - vis - 258°
Pyramide blanche tronquée avec fanal gris 5 m.
Note : masqué entre 91° - 196° par Santo Antão et entre 258° - 57° par São Vicente, mais reste visible lorsque l'on passe entre les deux îles.
2 feux FG balisent un pylône radio 1,75M au sud-est.
- 2946 Ponta Machado (D Amélia)
16°49'5N 25°05'5W
Fl.5s56m17M 302° - vis - 172°
Tour carrée blanche et bâtiment 14 m.

Station radio côtière

São Vicente de Cabo Verde (D4A) 24 h/24 (16°51'N 25°W)

- *Transmission*: 2182, 2439, 2601 kHz BLU
- *Réception*: 2182, 2160, 2049 kHz BLU
- *Liste de trafic* : 2601 kHz BLU toutes les heures paires + 05.
- *VHF*: Canal 16, 18, 19, 20, 21, 22, 79

Approche

São Vicente est séparée de Santo Antão au nord-ouest par les 6,5 M du Canal de São Vicente, et de Santa Luzia, au sud-est, par les 4,5 M du Canal de Santa Luzia. Les deux sont profonds et francs, mais les forts courants de marée peuvent créer des mers formées, particulièrement lors du flot. Le petit îlot de Ilhéu dos Pássaros se situe à 0,75 M de Ponta João Ribeira, juste au nord de Porto Grande, et peut être contourné des deux côtés dans des eaux profondes. Les côtes sont franches tout autour de São Vicente et naviguer à une distance de 0,5 M suffit sauf aux alentours de Ponta Viana sur la côte est où une distance d'au moins 1 M s'impose.

Ports et mouillages

POTO GRANDE (MINDELO)

16°53'1 N - 25°00'W

Marées

L'annuaire des marées portugais inclut Porto Grande. Dakar peut aussi servir de port de référence - voir Marées et courants de marée page 232. Le niveau des basses mers de morte eau est environ 0,4 m au-dessus du zéro des cartes et la correction avec Dakar est: -45 min
- *Marnage moyen en vive-eau*: 0,8 m
- *Marnage moyen en morte eau*: 0,5 m

Cartes

- Amirauté britannique. 367 (1 : 150 000 et 1 : 17 500)
- Portugaises : 254 (1 : 10 000)
- Américaines : 51500 (1 : 20 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 15 700)

Feux

- 2943 Chantier naval Cabnave 16°53'9N 25°00'3W
Fl.R.2s8m8M perche métallique 4 m.
Note: fin 1999, ce feu était Iso.R
 - 2944 Brise-lames extérieur 16°53'2N 25°00'4W
Fl.R.4s10m5M Colonne blanche 8 m.
 - 2943.6 Comando Naval, Feux alignés au 075.6° (occas)
16°53'3N 24°59'8W
F.R.20/27m5M Bâtiments (feux à 580 m l'un de l'autre).
Note : il ne s'agit pas de feux d'alignement - voir Approche et entrée, ci-dessous.
 - 2943.4 Poste à quai du pétrolier, Feux alignés au 147° (occas)
16°52'5N 25°00'3W
F.G.13/19m5M (feux à 980m l'un de l'autre).
 - Bouée Poste à quai du pétrolier N°.2
16°52'7N 25°01'1W
 - Bouée Poste à quai du pétrolier N°.4
16°52'8N 25°01'W
- Toutes deux sont des bouées charpente blanches Iso.R. ; avec d'autres bouées non éclairées à proximité.

Radio du port

- Autorités portuaires : VHF Canal 15. Pilotes : São Vicente Pilotes VHF Canal 13, 16.

Généralités

Le port et le mouillage de Porto Grande sont, sur de nombreux points, parmi les meilleurs de l'Atlantique est. Ils offrent une protection totale du nord-ouest au sud par l'est et une protection partielle (avec un fetch atteignant 2 M) du sud à l'ouest. Une houle d'ouest peut y sévir en de très rares occasions, mais le mouillage est en général calme. De forts vents de nord-est peuvent produire des rafales imprévisibles mais sur un faible fetch. Le plus souvent, des brises rafraîchissantes de nord-est ou d'est, soufflant entre cinq et dix noeuds, maintiennent la zone bien ventilée. Le mouillage est peu fréquenté par les embarcations locales et peut accueillir facilement plus de cinquante voiliers. Les équipements et les services à terre ne s'améliorent que très lentement.

Mindeló, deuxième ville du Cap Vert avec ses 47 000 habitants, s'étend à l'est de la baie de Porto Grande. Les grandes bâtisses et les étroites rues pavées des environs du front de mer datent de l'époque coloniale.

On rencontre à l'occasion des trottoirs dans le style typique aux vieilles villes portugaises. Les banlieues en croissance rapide au nord et à l'est n'ont rien à voir avec les bidonvilles déprimants communs aux villes des pays en voie de développement.

L'atmosphère de Mindelo rappelle celle des régions peu fréquentées des Caraïbes avec, dans une certaine mesure, les mêmes avantages et inconvénients. Le plaisir d'être en dehors des sentiers battus dans une région en grande partie sauvegardée, au milieu de gens sympathiques, sous un climat agréable et sans moustiques est contrebalancé par la saleté et les odeurs inévitables, la présence, faible mais continue, de requins près de la côte, la couche perpétuelle et omniprésente de poussière jaune ainsi que par la crainte, faible mais permanente, du vol.

Actuellement, les voiliers ne sont pas autorisés à mouiller au large de Praia da Laginha, la longue baie au nord de Porto Grande, qu'il convient de mentionner comme la belle plage pour se baigner la plus proche de Mindelo. Par temps établi, elle offrait un mouillage de jour agréable, quoiqu'un peu rouleur, par environ 8 m sur fond de sable et d'herbes, dans une eau claire. Elle n'est qu'à une courte distance à pied depuis Porto Grande. Les cafés le long de la plage ont mauvaise réputation.

Il y a un excellent point de vue sur toute la zone depuis la petite colline juste au nord du mouillage, où était située l'ancienne prison.

Approche

La grande majorité des voiliers arrivent par le nord, mais l'approche est franche depuis toutes les directions. Ponta João Ribeiro et le brise-lames qui protège le chantier naval Cabnave ainsi que Ponta Chao de Sal à l'ouest peuvent toutes deux être laissées à 200/400 m. On peut passer relativement près de l'Ilhéu dos Pásaros des deux côtés. De là, une route directe vers l'extrémité du brise-lames en pierre grise permet d'éviter tous les dangers, dont deux épaves non balisées dans le sud de la baie.

De nuit et depuis le nord ou le nord-est, les lumières brillantes de Mindelo et du port forment un halo net dans le ciel au-dessus des collines. Le feu de l'extrémité du brise-lames extérieur est facile à identifier. Le brise-lames ainsi que quelques réservoirs de pétrole au sud de la baie sont bien éclairés.



Avertissement

Le chenal entre São Vicente et Santo Antão est réputé pour ses fortes rafales de vent, les deux îles formant un effet venturi classique. Ce phénomène se produit tout au long de l'année et plus particulièrement entre décembre et mai, lorsque les vents de nord-est soufflant entre 15 et 20 nœuds au large peuvent atteindre 35 à 40 nœuds dans le chenal. Même pendant la période moins ventée de juin à novembre, des vents de 10 nœuds au large peuvent y atteindre entre 25 et 30 nœuds.

Ces faits qui n'apparaissent pas dans les statistiques ont été notés par de nombreux plaisanciers au cours des ans.



Le mouillage de Porto Grande, en face de Mindelo et avant la construction du nouveau quai.



Le brise-lames principal de Porto Grande devant le Monte Branco et la Ponta Chao de Sal, vus depuis l'est. Depuis la prise de la photo, le quai intérieur a été élargi et allongé.

Entrée

Des travaux considérables ont eu lieu dans le port depuis quelques années, mais, en janvier 1999, aucune notification n'avait été communiquée officiellement au service hydrographique britannique. Ces changements n'apparaissent donc pas dans l'édition actuelle de la publication 367 de l'Amirauté britannique. Selon des sources locales, le quai intérieur a été agrandi jusqu'à 180 m de long et 40 m de large. Le feu qui marquait son extrémité a été supprimé, sans qu'il soit question de le remplacer.

Un quai pour les passagers a été construit pour recevoir le nombre croissant de bateaux de croisière qui font escale à Santo Antão. Il s'agit d'un quai de 120 m vers le sud à partir du quai intérieur, équipé de plusieurs échelles, de marches et d'une cale quelque peu glissante. Il semble ne porter aucun feu.

Ainsi, alors que l'entrée de jour ne pose aucun problème, il faut être attentif lors d'une entrée de nuit jusqu'à ce que ces changements apparaissent sur les cartes de détail. Il faut également noter que les feux du Comando Naval alignés au 76° ne mènent pas au mouillage mais directement sur l'angle du solide quai en pierre.

Il y a au moins trois épaves potentiellement dangereuses, toutes non balisées, au sud de la route qui mène au port. Deux d'entre elles, à peine recouvertes, sont situées juste à proximité de la route d'entrée, à l'ouest des tonnes d'amarrage du pétrolier. Une troisième, plus à l'est par 16°25'9N 25°W, est recouverte de 2,7 m d'eau. Très visible et ne présentant donc pas de danger, c'est une carcasse de navire rouillée échouée depuis presque quinze ans, au nord et à proximité de la plus longue des jetées en ruine. Trois ou quatre autres épaves parsèment le rivage au sud-est de la baie. Enfin, une grosse masse, sans doute un ancien bloc moteur, qui affleure à la surface à mi-marée, peut sérieusement endommager une hélice d'annexe lorsqu'on se dirige depuis le mouillage vers la plage.

Mouillage

A l'extrémité nord-est de la baie de Porto Grande, avec une bonne tenue sur du sable ferme et un peu de vase. Les fonds, de 5/6 m vers l'extérieur du mouillage, remontent progressivement vers le rivage, aux environs duquel la tenue peut devenir mauvaise par endroits. Il faut prévoir une bonne longueur de chaîne, les vents dominant de nord-est pouvant atteindre 35 à

400 escudos au départ.

Il faut ensuite se rendre à la *policia de frontera* dans le bureau de l'immigration sur la jetée principale, une inscription « Emigration Office » figure au-dessus de la porte. Les heures d'ouverture sont celles de la *capitania*. Il faut y régler une petite somme (qualifiée de "taxe touristique") qui est valable pour São Vicente, Santo Antão et São Nicolau.

Il faut accomplir ces démarches même si des formalités identiques ont été remplies ailleurs sur l'archipel. Il est particulièrement important pour les équipiers quittant le Cap Vert par avion d'obtenir les bons tampons sur les passeports. Dans le cas contraire, cela peut signifier de longs coups de téléphones et des délais importants à l'aéroport, voire de rater son avion.

Equipements/services

Si la réussite de l'entreprise de Kai Brossmann, qui dispose par ailleurs de trois voiliers de charter, se confirme, cela rendra un grand service aux plaisanciers de passage. En particulier, le service de « bateau taxi » pour descendre à terre (l'annexe est laissée à couple de son bateau), résout entre autres le problème du lieu sûr où laisser celle-ci. D'autres services spécifiques sont indiqués ci dessous. Il semble capable de tout faire et peut faire appel à une large palette de compétences locales.

- *Chantier naval* : le chantier naval Cabnave ☎ 314122/4233/4389, Fax: 312874, environ à 0,75 M au nord de Porto Grande, peut se charger de réparations sur tous les types de matériaux, dont les composites, l'acier, le bronze, l'aluminium et le bois. Ils possèdent divers types d'équipements de levage, pouvant manutentionner à peu près tout, des yachts aux navires de plus de trois mille tonnes. On y trouve des ateliers d'électricité, de mécanique et de menuiserie bien équipés. Bien qu'il n'y ait pas de pièces détachées en stock, elles peuvent être commandées auprès de fournisseurs européens ou américains et sont souvent disponibles en moins d'une semaine.

Le chantier naval Onave V 312270, Fax : 312522, 0,5 M au sud du mouillage, est plus petit et s'occupe principalement des bateaux de pêche. Fin 1993, de nouveaux ateliers de menuiserie, de métallurgie et pour les composites étaient en construction et 2 slipways étaient en projet.

- *Agents* : en cas de commande de pièces détachées, il est préférable de passer par l'un des divers agents de Mindelo. Cela accélère le processus et évite de payer de fortes taxes d'importation. Les tarifs sont raisonnables.

- *Ingénierie & électronique*: les deux chantiers navals ci-dessus ont des mécaniciens diesel. Le chantier Cabnave a un atelier d'électronique et d'électricité et de plus, Kai Brossmann est un ingénieur qualifié dans ce domaine. La société Mantec, au sud de la ville-demandez l'adresse aux taxis, peut se charger de soudures sur aluminium et acier inoxydable. Il y a au moins deux ateliers de réparation radio et TV en ville auxquels il est préférable de ne pas confier d'appareils spécifiques.

- *Réparations de voiles* : en 1996, un tailleur travaillant dans le même bâtiment que l'Agencia Nacional de Viagem pouvait effectuer des réparations de voiles et

confectionner des tauds. Les matériaux doivent être fournis. Comme toujours, il vaut mieux convenir d'un prix, qu'on peut discuter, et se le faire confirmer par écrit au préalable.

- *Shipchandler* : aucun en tant que tel. Plusieurs quincailleries vendent des câbles électriques, de l'accastillage, de la plomberie et tous les types d'outils.

- *Cartes* : les publications de l'Office Hydrographique Portugais, dont les cartes, sont disponibles auprès de Manuel Inocêncio, Casa cas Bandeiras, R Governador Calheiros 14, Caixa Postal 16, São Vicente ☎ 311399/315389. Mais un doute subsiste quant au fait de savoir si les cartes sont stockées sur place ou commandées à Lisbonne au besoin.

- *Eau* : comme dans tout le Cap Vert, l'eau est une denrée précieuse, même s'il y a trois usines de dessalination sur São Vicente. De l'eau courante est disponible sur le bateau de Kai Brossmann. Il est possible d'en prendre en petites quantités avec des jerrycans à un robinet près de la porte du nouveau terminal passagers. De plus grandes quantités peuvent être livrées avec un tuyau sur la jetée carburant (sur commande).

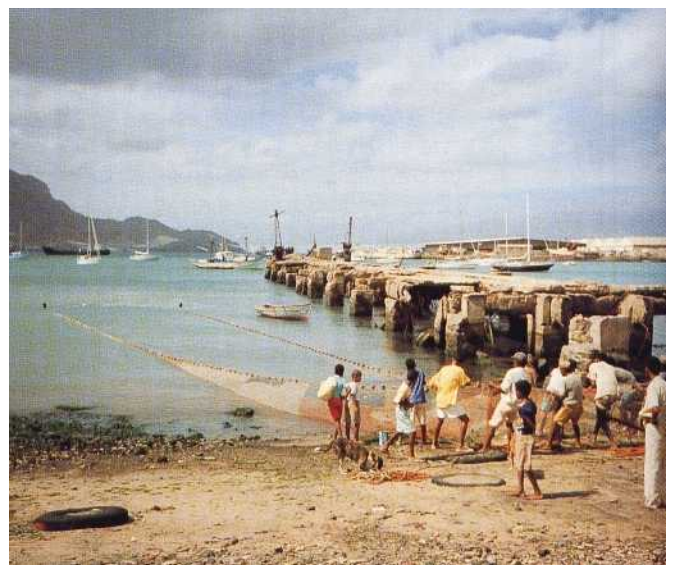
Bien que l'eau des usines de dessalination fût bonne début 2000, il est conseillé d'avoir en stock des comprimés pour purifier l'eau, juste au cas où.

- *Douches* : sur le bateau de Kai Brossmann ou dans l'un des hôtels. Dans les deux cas, une petite contribution sera vraisemblablement demandée. Le *clube náutico* ne propose plus de douches.

- *Laveries* : par l'intermédiaire de Kai Brossmann ou l'une des nombreuses laveries en ville. Plusieurs plaisanciers ayant confié leur linge à des habitantes de Mindelo se sont vus retourner des affaires humides et à peine plus propres qu'au départ...

- *Electricité* : disponible pour ceux mouillés par l'arrière contre le bateau de Kai Brossmann - sans doute la seule possibilité dans tout le port pour les voiliers de passage.

- *Gazole*: de petites quantités - à partir de vingt litres - peuvent être commandées auprès de la Shell (en pratique il sera plus facile, quoique plus cher, de remplir



Des pêcheurs capverdiens ramènent un filet sur la plage à proximité de l'une des nombreuses jetées en ruine. On voit le mouillage derrière.

alors un jerrycan à la station service située près de la plage). Shell possède un tuyau qui dessert la jetée, renseignez-vous au bâtiment Shell qui domine le mouillage pour savoir à quel endroit vous mettre à quai pour la livraison. Les livraisons se font en général dans les vingt-quatre heures. Plusieurs employés parlent anglais.

- **Essence** : en jerrycans, à l'une des stations service.
- **Bouteilles de gaz** : les bouteilles de Camping Gaz peuvent être échangées à la station service Shell près de la plage. Les bouteilles d'autres marques peuvent être rechargées, en moins de vingt-quatre heures, aux installations Enacol situées tout au sud de la ville. Il faut emporter l'adaptateur adéquat. Seul le butane est disponible.
- **Clube náutico** : c'est l'immeuble peu élevé avec deux pignons juste en face du mouillage et de la plage, mais en 1997, il était en plein déclin et n'offrait aucun service.
- **Banques** : au nombre de deux. Les dollars, les livres, les francs et les travellers chèques y sont facilement échangeables et du liquide peut être obtenu grâce à une carte VISA, moyennant une commission relativement élevée. Des pièces d'identité sont réclamées. Il y a un distributeur automatique sur la place Amílcar Cabral. Voir Argent page 226.
- **Magasins/Approvisionnement** : un des domaines dans lequel Mindelo s'est considérablement amélioré au cours des années précédentes. Le Supermercado Adegá, au second étage d'un bâtiment près du port, d'une propreté irréprochable, est particulièrement bien fourni et possède un rayon froid proposant du fromage, du bacon... Le Supermercado Serradas, juste à l'ouest de l'église, et le Supermercado Poma, à l'opposé du bureau de poste, sont également de bonne qualité (voir le plan). D'autres supermarchés proposent un assortiment de conserves et d'alcools importés, ainsi que des produits de première nécessité tels que farine, sucre et pâtes, mais presque pas de denrées périssables. La viande fraîche est rare, un boucher au nord de la place du marché, peut congeler la viande à la demande. Sinon, on ne trouve que des saucisses de Francfort, du corned beef, des pâtés et des poulets. Au moins trois boulangeries, dont une dans le marché local, proposent du pain et des petits pains excellents et bon marché. Prenez un sac et une boîte à œufs !
Il y a d'autres commerces dont des pharmacies, deux boutiques de photo (au moins une dispose d'une photocopieuse), des librairies, des papeteries, des marchands de chaussures et de vêtements...
- **Marché** : le vieux bâtiment du *mercado*, sur la route menant au Palais du Peuple, a rouvert il y a quelques années. Il a été décrit comme se situant entre un marché africain et un marché européen avec un choix raisonnable de légumes et de fruits, en général en bon état, avec tous les types de légumes secs. Il n'est pas à son mieux le samedi et est fermé le dimanche. Les prix sont plus élevés qu'aux Canaries ou que sur Madère. Le marchandage ne semble pas de mise. Les sacs, lorsqu'ils sont disponibles, ne sont pas gratuits. On y trouve un bar, un petit restaurant et une boulangerie.
- **Marché aux poissons** : sur le front de mer, près du vieux bâtiment des douanes. D'une propreté un peu douteuse, il offre cependant un bon choix de poissons,

parfois déroutants, à des prix raisonnables. Des pêcheurs vous proposeront également poissons, crevettes et langoustes en venant vous voir au mouillage.

- **Cafés & restaurants** : en nombre et de tout niveau, beaucoup avec des musiciens. Le Restaurant Sodade, avec sa terrasse sur le toit mérite une mention spéciale. Ne pas laisser le voilier sans gardien si l'on s'absente après la tombée de la nuit, on peut aussi s'arranger avec un équipier d'un autre bateau.
- **Hôtels** : sept ou huit hôtels et *residencias*, d'autres en construction. Après des travaux importants, l'Hôtel Porto Grande, à un moment plutôt minable, est de nouveau en haut de la liste. On y trouve une piscine ouverte aux non-résidents, moyennant paiement.
- **Services médicaux** : hôpital en ville. En 1996, un plaisancier norvégien a même trouvé l'hôpital de Mindelo de très bonne qualité après y être resté une semaine. Les soins, le séjour dans une chambre seule avec douche particulière et une nourriture excellente lui sont revenus à 3800 escudos par jour. Les visites étaient libres et un lit supplémentaire a même été ajouté à sa demande. La plupart des médecins et une partie du personnel parlaient un peu anglais.

Communications

- **Bureau de poste** : un grand bâtiment marqué CTT à l'extrémité sud de la Praça Amílcar Cabral (voir le plan) ouvert de 8h à 12h et de 14h30 à 17h, en semaine seulement. Les lettres vers l'étranger doivent être estampillées EXPRESS. Les lettres envoyées en poste restante sont conservées un mois avant d'être renvoyées à l'expéditeur. Voir Courrier page 227.
- **Téléphones** : dans le bâtiment du bureau de poste, disponibles de 8h à 22h en semaine, de 8h à 11 h30 et de 15h à 17h le samedi et de 8h à 11 h30 le dimanche. Deux cabines permettent des appels internationaux qui sont ultérieurement réglés au guichet. Les appels internationaux sont chers depuis le Cap Vert et il est préférable de se faire rappeler.
Les appels internationaux sont également possibles depuis des cabines ordinaires à l'aide de cartes disponibles au bureau de poste et dans certains commerces. Attention, il y a plusieurs types de cartes ne fonctionnant que dans les cabines adéquates.
- **Fax** : le Café Lisboa, Fax : 317290 peut recevoir et envoyer des fax pour les plaisanciers. Vérifier qu'il existe toujours avant de vous y faire adresser des fax.
- **Location de voitures** : plusieurs compagnies - voir Taxis et location de voitures page 228.
- **Taxis** : on trouve des taxis et des minibus communaux *aluguer*. Comme pour une voiture de location, le prix doit être arrangé au préalable.
- **Ferries** : deux nouveaux ferries assurent un service inter îles régulier. Il y a une liaison aller-retour quotidienne avec Porto Novo sur Santo Antão.
- **Vols** : vols fréquents (sauf le dimanche) depuis l'aérodrome de São Pedro, à 8 km au sud-ouest de Mindelo, vers Ihla do Sal, São Nicolau et Santiago. Il n'est pas encore possible de régler les billets d'avion avec une carte de crédit - voir Transports page 228.

BAÍA DE SÃO PEDRO

16°49'3N - 25°03'8W

Généralités

A un peu plus de 5 M au sud-ouest de Porto Grande, Baía de São Pedro offre un abri du nord-ouest au sud-est par le nord-est, bien que des vents de nord-est puissent débouler de la large vallée et qu'une houle d'est puisse également pénétrer dans la baie. Le meilleur mouillage est devant le petit village, tout à l'est de la plage de sable noir par environ 10 m de fond, avec une bonne tenue. On peut voir les bâtiments de l'aéroport environ à un demi mille à l'intérieur des terres (il n'y a pas de vols la nuit).

En plus de l'effet venturi habituel entre São Vicente et Santo Antão (voir Avertissement page 247) la vallée entre Mindelo et São Pedro accélère encore plus le vent. Les adeptes enthousiastes du funboard prétendent que la baie de São Pedro a le meilleur vent au monde. Beaucoup de records y ont été battus.

Il y a une épave submergée près du point 16°49'1 N 25°04'611, dans l'entrée de la baie de São Pedro. Ni la précision de la position précédente, ni la profondeur de l'épave ne sont connues. Une grande attention s'impose lorsque l'on navigue dans cette zone.

Il y a un bar et une épicerie dans le village, ainsi qu'un restaurant et des taxis à l'aéroport. L'hôtel haut de gamme tout à l'ouest de la plage n'accueille pas les non résidents.

BAÍA DAS GATAS

16°53'9N - 24°54'5W

Généralités

Baía das Gatas est une petite baie qui fait face au sud-est sur la côte nord-est de São Vicente, et qui peu servir de mouillage, bien qu'avec des fonds d'à peine plus de 2 m sur une barre rocheuse, il ne convienne qu'aux monocoques à faible tirant d'eau et aux multicoques. Il faut naviguer à vue et ne tenter le mouillage que lorsque les alizés de nord-est sont faibles. Baía das Gatas mérite une visite par la route afin de profiter d'une baignade au fond d'un lagon bien protégé, à moitié artificiel. Un petit village de pêcheurs et des résidences secondaires appartenant aux habitants de Mindelo constituent les seules habitations à terre. Il n'y a ni café, ni restaurant. Un festival international de musique se déroule à Baía das Gatas chaque année au mois d'août.

7 • Santo Antão

Entre 16°54'N - 17°12'N et 24°58'W - 25°22'W

Généralités

Santo Antão, située au nord-ouest de l'archipel, est la seconde île du Cap Vert à la fois par la taille et par l'altitude de son point culminant, le Tope de Cora, 1979 m, tout à l'ouest. Grâce à des précipitations plus abondantes qu'ailleurs, Santo Antão a la plus importante production agricole. Elle prétend aussi être la plus belle, en particulier au nord où elle recèle de profondes vallées spectaculaires et des forêts de pins, d'eucalyptus et de cyprès. Le sud, au contraire, est peu élevé, sec et couvert de broussailles et d'une végétation clairsemée.

Porto Novo est le seul port véritable de l'île. Il faut d'abord demander la permission de s'y rendre en bateau au département de l'immigration de Porto Grande, qui vous délivrera une lettre d'autorisation. Il est sans doute plus simple de s'y rendre en ferry depuis Porto Grande. De nombreux minibus (a1uguerl attendent le ferry à Porto Novo pour aller au nord vers Ribeira Grande (également dénommée Povoação) ou Ponta do Sol, en passant dans de spectaculaires paysages de montagne - excursion vivement recommandée, enchanteresse malgré une température un peu fraîche.

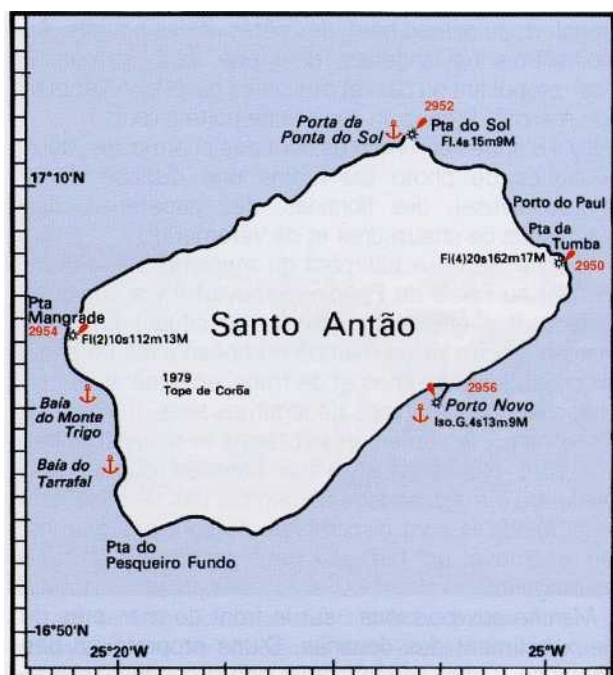
Navigation

Déclinaison magnétique

12°53'W (2000), diminuant de 7'11 tous les ans.

Courants de marée

Les courants de marée sont forts dans le Canal de São Vicente. Le courant qui porte au nord-est commence trois heures et demie avant la marée haute. Le courant qui porte au sud-ouest commence deux heures et demie après cette même marée et peut atteindre 2,5 noeuds lors des marées de vive-eau.



Cartes

- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amirauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaises : 205 (1 : 100 000)
- Américaines : 51500 (1 : 250 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

- 2952 Ponta do Sol 17°12'2N 25°05'7W
Fl.4s15m9M 110° - vis - 250° Perche métallique 10 m.
- 2950 Ponta da Tumba (Fontes Pereira de Melo)
17°07'N 24°58'5W
Fl(4)20s162m17M 141° - vis - 321°
Tour octogonale blanche et bâtiment 16 m.
- 2954 Ponta Mangrade 17°03'2N 25°21'4W
Fl(2)10s112m13M 005° - vis - 200°
Colonne blanche avec fanal rouge 3 m.

Approche

L'essentiel de la côte est formé de falaises, avec des fonds importants à 0,5 M de la côte. Il faut cependant déborder les pointes d'au moins 1 M. Les montagnes créent une zone de déventement qui s'étend jusqu'à 20 M au sud-ouest.

Ports et mouillages

PORTO NOVO

17°01'N - 25°03'6W

Cartes

- Portugaises : 253 (1 : 5 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 10 000)

Feux

- 2956 Brise-lames 17°00'9N 25°03'6W
Iso.G.4s13m9M Perche métallique 6 m.

Généralités

Porto Novo est le seul port de Santo Antão qui convienne aux voiliers. Il est protégé au nord par l'île elle-même et à l'est par un brise-lames en pierre utilisé par le ferry de Porto Grande, des petits cargos et quelques barques de pêche (la plupart de ces dernières sont hissées sur la plage). Mais les fonds sont de mauvaise tenue et la protection contre les vents de nord-est n'est pas très bonne.

Mouillage et accostage

Le meilleur mouillage est juste à l'ouest du môle par 6 m de fond, ouvert au sud-ouest seulement, en prenant garde de laisser suffisamment de place pour les manœuvres des gros bateaux (le ferry de São Vicente peut y effectuer un demi-tour). Prenez garde aussi au fait que les vents dominants de nord-est peuvent tomber la nuit et même qu'une brise de mer peut se lever.

Il est parfois possible de s'amarrer au début du brise-lames par 3-4 m de fond, mais le ressac y est permanent, malmenant aussières et pare battages.

Equipements/services

- Eau : pas de robinet public. Demandez à l'un des restaurants.
- Douches: demandez à l'un des hôtels.
- Carburant : avec des jerrycans à la station-service



Shell sur la route qui quitte le port vers l'intérieur de l'île.

- Bouteilles de gaz : Camping Gaz à la station-service, mais on ne peut pas faire remplir de bouteilles.
- Banque: à l'ouest de la ville; ouverte le matin seulement.
- Magasins/Approvisionnement: au moins deux petits supermarchés.
- Marché : un marché et un marché aux poissons à proximité de la banque. Il est souvent possible d'acheter le poisson directement aux pêcheurs.
- Cafés, restaurants & hôtels : il y en a plusieurs, ainsi qu'un glacier
- Services médicaux. un petit hôpital.

Communications

- Bureau de poste : sur la route qui quitte le port vers l'intérieur de l'île.
- Téléphone: plusieurs cabines.
- Location de voitures: par l'intermédiaire d'un restaurant.
- Bus : les minibus aluguer habituels assurent des liaisons fréquentes avec Ribeira Grande et au-delà. Ils partent près de la banque.
- Ferries : départ pour Porto Grande une ou deux fois par jour.
- Transports aériens : petit aérodrome tout au nord de l'île, à Ponta do Sol ; le ferry est préférable.



La jetée de Porto Novo devant São Vicente depuis le nord-ouest. Un voilier est amarré à proximité du début du brise-lames. Les ferries accostent sur la première partie.

BAÏA DO TARRAFAL

16°57'1 N - 25°18'9W

Cartes

e Amiralut  britannique : 369 (1 : 12 000)

Généralités

Située au sud-ouest de Santo Ant o, cette baie longue de 2 M offre un mouillage convenable, avec des fonds de bonne tenue par 10-15 m d'eau sur presque toute sa longueur. Bien qu'elle soit protégée du nord-est au sud-est par l'est - la baie est en fait totalement abritée des alizés -, la houle brise en permanence sur la plage de gros galets et le débarquement en annexe est souvent difficile, notamment en hiver. Elle peut rapidement devenir dangereuse lorsqu'une houle atlantique de nord-ouest arrive, un voilier au moins a d rap  et a fini sur la plage.

Tarrafal, entouré de végétation, est le premier village que l'on aperçoit en arrivant du sud. Une construction isolée, à moitié en ruines, marque l'extrémité sud d'une baie pittoresque souvent survolée par des aigles et des milans. On trouvera de l'eau et des provisions de base dans le petit village, mais les charger et les transporter en annexe n'est envisageable qu'en cas de nécessité absolue. Il n'y a pas de véritable route reliant Tarrafal à l'est de l' le et l'essentiel des communications se fait par la mer.

BAÏA DO MONTE TRIGO

17°00'8N - 25°20'4W

Généralités

Voici la description de la baie que m'a adressée Jill Schinas : « Située juste au nord de Baia do Tarrafal, Bala do Monte Trigo est plus petite et moins verte que sa voisine. Aussi, elle est totalement abritée des alizés. Théoriquement, elle pourrait devenir dangereuse en cas de coup de vent de sud, mais les locaux disent que cela ne s'est jamais produit dans cette baie.

Les fonds remontent brusquement près du rivage et l'endroit qui semble être un mouillage parfait, à 100 m de la plage, est hors des limites du sondeur. Il y a cependant



Le petit port de Boca da Pistola   Ponta do Sol. Totalement inadapté aux bateaux de plaisance, mais il mérite une visite par la terre.

une petite zone avec 15 m d'eau juste à l'extérieur de la ligne des brisants à l'extrémité est du village.

Le débarquement en annexe doit être parfaitement calculé car les rouleaux sont encore plus gros qu'à Tarrafal et la plage est composée des mêmes gros galets ronds inhospitaliers. Mais les habitants sont merveilleusement accueillants, sans doute parce qu'ils ont rarement des visiteurs. Il n'y a pas de route bitum e et, comme à Tarrafal, le seul moyen pour quitter la baie est un sentier escarpé - ou le bateau. »

PORTO DE PONTA DO SOL

17°12'2N - 25°05'6W

Marées

Correction avec Dakar : - 30 min

Correction avec Porto Grande : +15 min

- Marnage moyen de vive-eau: 0,80 m

- Marnage moyen de morte eau. 0,50 m

Cartes

e Amiralut  britannique : 369 (1 : 18 000)

e Portugaises : 252 (1 : 7 500)

Feux

a 2952 Ponta do Sol 17°12'2N 25°05'7W

FIAsl 5m9M 110° - vis - 250° Perche métallique 10 m.

Généralités

Ponta do Sol est un joli petit village situé tout au nord de Santo Ant o. Son port miniature, la Boca da Pistola, est utilisé par les pêcheurs locaux qui hissent ensuite leurs barques à terre. Le port ne convient absolument pas aux voiliers, qui peuvent cependant mouiller en dehors lorsque le vent est plus est que nord-est.

Si le vent interdit toute visite en bateau, il est vivement recommandé de s'y rendre en aluguer (minibus) depuis Porto Novo. Quittez de préférence le minibus dans le petit hameau de Fontainhas, à moins de 2 km de Porto da Ponta do Sol, qui est un véritable joyau au c eur d'une magnifique vallée verte pleine d'enfants, de poules, et de chèvres, et terminez le trajet à pied.

Approche et mouillage

En arrivant par le nord ou par l'est, il faut contourner Ponta do Sol à plus d'un mille - voyez pourquoi sur la carte 369 de l'Amiralut  britannique. Ne virez en direction de la pointe que lorsque vous la relevez presque plein est, vous trouverez alors des fonds d'environ 25 m de roches et de blocs de pierre à 300 m   l'ouest (ou au sud-ouest) de l'entrée du port.

Les récifs qui débordent fournissent quelque protection de la houle de nord-est, mais en été lorsque le temps est calme, les récifs extérieurs ne brisent pas du tout et même ceux qui sont proches du rivage sont à peine visibles.

Il peut être intéressant de débarquer en annexe dans le petit port - là aussi, il faudra bien calculer son arrivée car les vagues brisent parfois à l'entrée. Il ne faut accepter les propositions des pêcheurs locaux qu'après avoir bien négocié - ils ont la réputation de ne proposer de vous descendre à terre que pour pouvoir vous réclamer une somme exorbitante (300 FF ou plus) pour le retour.

Equipements/services

Il n'y a que peu d'équipements. On trouve un ou deux commerces ainsi qu'un petit café/bar près de l'église, dont le propriétaire parle anglais. Pour trouver une banque, un bureau de poste ou des magasins plus importants, il est nécessaire d'aller en minibus à Ribeira Grande. Le seul aéroport de Santo Antão, avec des vols pour São Vicente et Santiago, se trouve sur le promontoire situé au nord de la ville.

PORTO DO PAUL

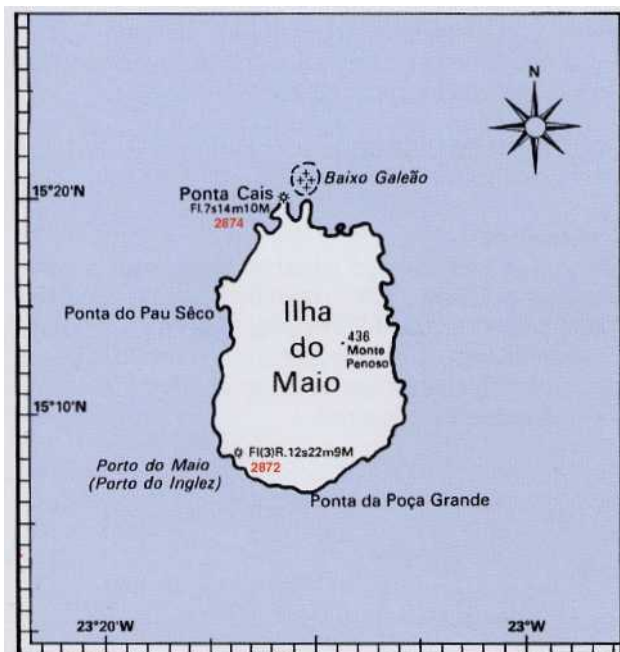
17°08'611 - 25°00'5W

Généralités

A nouveau, je remercie Jill Schinas qui écrivait en 1994 « *Un quai minuscule a été construit à l'extrémité nord-ouest de la baie, juste dans le renforcement, pour offrir une protection contre les vents du nord. Les allèges y déchargent sans difficulté apparente et c'est le seul endroit où l'on puisse débarquer. Nous avons trouvé des fonds de 13 m à environ 50 m du quai, mais il y avait des rochers clairement visibles sous la surface entre nous et le rivage.*

Le seul intérêt de se rendre à Paul est de toute évidence de monter admirer la spectaculaire Ribeira do Paul, généralement considérée comme la plus belle vallée de Santo Antão, voire de tout l'archipel. Il faut cependant une journée entière pour atteindre le sommet et revenir, soit beaucoup trop pour laisser son voilier sans surveillance dans un tel mouillage. »

Le village abrite quelques commerces, un marché et un bar restaurant.



8 • Maio

Entre 15°08'11 - 15°20'11 et 23°05'W - 23°14'W

Généralités

Avec ses 216 km², Maio est l'une des plus petites îles du Cap Vert. Elle est située à l'extrémité sud-est de l'archipel, Santiago étant sa plus proche voisine, à 14 M au sud-ouest. La plus grande partie de l'île est aride et peu élevée. Une petite zone centrale, autour des 436 m du Monte Penoso, est quelque peu plus élevée. Des belles plages de sable fin forment une grande partie de la côte. Ilha do Maio doit son nom à la date de sa découverte - le 1^{er} mai 1460.

Navigation

Déclinaison magnétique

11°52'W (2000), diminuant de 8'E tous les ans.

Courants de marée

Les courants de marée sont faibles. Le courant océanique autour de l'île, fortement influencé par le vent, porte au sud-ouest entre 0,5 et 1 nœud.

Cartes

- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amiralauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaises : 201 (1 : 500 000)
- Américaines : 51540 (1 : 200 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

- 2874 Ponta Cais 15°20'11 23°11'5W
FI.7s14m10M 038° - vis - 292°

Tour métallique 7 m Balise répondeuse radar : M

Note: feu et balise radar étaient signalés «temporairement éteints» en juillet 2000.

- 2872 Porto do Maio (Forte de São José)
15°08'411 23°12'9W FI(3)R.12s22m9M

349° - vis - 090° Plate-forme sur une tour du fort 7 m.

Approche

Il est suffisant de rester à un mille de la côte en contournant l'île, sauf à l'extrémité nord, où le récif brisant Baixo Galeão s'étend à plus de 2 M au large, et à l'extrémité sud, où une épave potentiellement dangereuse gît approximativement à 1,75 M au sud de Ponta da Poça Grande. Les courants peuvent être forts et erratiques, particulièrement autour de l'extrémité nord, et les positions sur la carte sont douteuses si l'on en croit des relevés GPS récents.

Si vous arrivez du nord-est, lisez bien l'avertissement sur le Baixo do João Valente, page 214. Si vous naviguez de nuit, notez aussi que le feu de Ponta Cais, décrit ci-dessus, ne fonctionne probablement pas.

Un vivier à poissons, marqué par une bouée métallique orange surmontée d'une perche rouge et noire est mouillé à quelque 11 M au sud de Ponta da Poça Grande par 14°55'711 23°09'8W. Elle est équipée d'un réflecteur radar et d'un feu à éclats blanc, qui peut encore une fois ne pas fonctionner.

Mouillages

PORTO DO MAIO (PORTO DO INGLEZ)

15°08'4N - 23°12'9W

Marées

- Correction avec Porto Grande : -15 min
- *Marnage moyen de vive-eau*: 1,0 m
- *Marnage moyen de morte eau*: 0,60 m

Cartes

- Amiraute britannique : 369 (1 : 24 500)
- Portugaises : 265 (1 : 10 000)

Feux

- 2872 **Porto do Maio (Forte de São José)**
15°08'4N 23°12'9W FI(3)R.12s22m9M
349 °- vis - 090° Plate-forme sur tour du fort 7 m.

Généralités

Porto do Maio, autrefois dénommé Porto do Inglez à cause des nombreux navires anglais qui y venaient y charger du sel, est à peine plus qu'un mouillage ouvert devant une plage orientée au sud-ouest. Une houle presque permanente rend le mouillage rouleur et le débarquement difficile. La grande église précédée de jardins publics est bien visible à plusieurs milles au large, avec le Forte de São José au sud.

Mouillage

Les meilleurs mouillages se trouvent soit au sud-ouest du fort par 10 m d'eau sur fond de sable, soit plus au nord, dans l'angle formé par la ville et la plage, par 4 m d'eau au plus, toujours sur du sable. Le vent et la houle peuvent virer de 180°, aussi une ancre arrière est-elle conseillée si le bateau risque de dérapier vers la plage.

Il est en général plus simple de débarquer sur les marches au pied du fort que sur la plage au nord-ouest de la ville, avec un grappin pour maintenir l'annexe écartée. La houle tend à tourner autour de cette île



oblongue, et des vagues de 2,50 m peuvent briser sur la plage même par temps calme. Il arrive que la houle puisse empêcher tout débarquement - dans ces conditions, les allèges des cargos ne peuvent pas accoster et tout l'approvisionnement de l'île doit être gruté sur les marches. De même, on peut rarement mouiller dans la petite crique au sud de la ville à cause de la houle.

Une jetée était en construction à Porto do Maio en 1996, mais, constituée de piliers en béton armé, elle n'offrirait aucune protection aux voiliers et le débarquement en annexe serait hasardeux.

Formalités

Faire les formalités d'entrée au poste de police. Les visites de voiliers restent une rareté à Porto do Maio.

Equipements/services

- *Eau* : il ne semble pas y avoir de robinet public. Demandez à l'un des hôtels pour de petites quantités.
- *Douches*: demandez à l'un des hôtels.
- *Banque* : sur la place principale, ouverte le matin seulement.
- *Magasins/approvisionnement* : une épicerie et un petit supermarché avec des réserves fluctuantes.
- *Marché*: près de la place principale. On peut souvent acheter du poisson et des langoustes directement aux pêcheurs à de très bons prix.
- *Cafés & restaurants* : y en a plusieurs, notamment dans les deux hôtels.
- *Hôtels*: deux hôtels agréables près de la place.
- *Services médicaux*: petit hôpital tout près de la plage.

Communications

- *Bureau de poste* : derrière la place.
- *Téléphone & fax*: dans les deux hôtels.
- *Location de voitures* : par l'intermédiaire des hôtels. Louez de préférence une jeep ou un 4x4 (avec chauffeur si possible), les routes sont mauvaises.
- *Taxis* : possibilité d'en louer à la journée, en véhicule tout terrain si possible.
- *Bus*: les minibus *aluguer* habituels.
- *Ferries* : Liaison hebdomadaire avec Santiago.
- *Transports aériens* : liaisons régulières avec Santiago depuis l'aéroport au nord de la ville.

PONTA DO PAU SECO

15°15'9N - 23°14'W

Généralités

On signale un mouillage possible, indiqué sur la carte américaine 51540, juste au nord de Ponta do Pau Seco (dénommé localement Porto Cais, ce qui peut entraîner des confusions). La grande baie au sud du mouillage est peu profonde et obstruée de rochers et de coraux. Il n'y a rien d'intéressant à terre.

9 • Santiago

Entre 14°20'N - 15°20'N et 23°25'W - 23°47'W

Généralités

Avec une superficie de 991 km², Santiago est de loin la plus grande île de la république et abrite près de la moitié de la population. Elle fut la première île du Cap Vert à être habitée de manière permanente, et est au centre du commerce de l'archipel avec Cidade da Praia, tout au sud, qui est la capitale de la République capverdienne et le siège du gouvernement. L'île est en grande partie montagneuse et son point culminant est le Pico da Antônia à 1 392 m. Elle est largement cultivée, les principales cultures étant le maïs, la canne à sucre et les arbres fruitiers.

Navigation

Déclinaison magnétique

11°57'W (2000), diminuant de 8'E tous les ans.

Courants de marée

Les courants de marée sont faibles. Le courant portant au sud-ouest est plus fort autour de la partie nord de l'île où il peut atteindre un nœud.

Cartes

- SHOM : 5834 Îles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amiralauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaise : 201 (1 : 500 000)
- Américaine : 51540 (1 : 200 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

- 2888 Ponta Moreia 15°20'3N 23°44'5W
FI(5)20s97m9M 55° - vis - 275°
Fanal rouge sur baraquement blanc 4 m.
- 2882 Ponta do Lobo 14°59'3N 23°25'5W
FI(4)15s17m9M 190° - vis - 335°
Tour carrée et bâtiment 8 m.
- 2876 Ponta Temerosa 14°53'9N 23°30'3W
FI(2)10s25m5M 258° - vis - 095°
Tour octogonale blanche et bâtiment 21 m.
- 2883 Mosquito 14°57'2N 23°41'8W
FI(2)WRG.6s5M Tour grise 7 m.
- 2890 Ponta Pretâ 15°17'8N 23°46'1N
FI(3)12s34m5M Bâtiment blanc 6 m.

Station radio côtière

- Praia de Cabo Verde (D4D) (14°55'N 23°30'W)
- Transmission : 2182, 2341, 2439 kHz BLU
- Réception : 2182 kHz BLU

Approche

La côte est en général accore, il suffit de la laisser à 0,5 M sauf sur la côte est entre Ponta da Corôa et Ponta do Lobo, où il faut la laisser à plus d'1 mille.

La côte ouest de Santiago est souvent déventée, et en allant de Porto da Praia à Ba(a do Tarrafal, si l'on ne veut pas ou si l'on ne peut pas faire du moteur, il vaut mieux passer par la côte est. Par ailleurs, des vents forts peuvent s'engouffrer dans les vallées et produire des rafales soudaines en mer. Un voilier a ainsi subi des



rafales de 55 nœuds près de la côte ouest de Santiago par vent établi de moins de 30 nœuds.

Si vous arrivez par le nord-est, sans doute en allant de Sal à Boavista, reportez-vous à l'avertissement concernant le Baixo do João Valente, page 241.

Ports et mouillages

PORTO DA PRAIA

14°54'6N - 23°30'2W

Marées

- Correction avec Dakar : - 1 h04
- Correction avec Porto Grande : - 19 min
- Marnage moyen de vive-eau : 1,10 m
- Marnage moyen de morte eau : 0,60 m

Cartes

- Amiralauté britannique : 367 (1 : 150 000 et 1 : 15 000)
- Portugaise : 267 (1 : 10 000)
- Américaine : 51540 (1 : 15 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 21 800)

Feux

- 2876 Ponta Temerosa 14°53'9N 23°30'3W
FI(2)10s25m5M 258° - vis - 095°
Tour octogonale blanche et bâtiment 21 m.
- 2881 Cais Novo 14°54'4N 23°29'7W
FI.G.4s10m5M
Fanal sur structure circulaire en béton 5 m.
Cais nord-ouest 14°54'7N 23°29'8W
FI.Or.5m Perche orange 2 m.

Note : observé en 1993 mais inclus dans aucune liste officielle - prudence de mise.

Aéroport de Santiago 14°55'5N 23°29'4W
AIFI.WG.10s Tour de contrôle de l'aéroport

Note : observé en 1993 mais inclus dans aucune liste officielle. Ne fonctionne que lorsqu'un avion est attendu.

Radio du port

e Autorités portuaires : VHF Canal 13, 16.

Généralités

Porto da Praia, au fond d'une baie profondément découpée, est bien protégée du sud-ouest à l'est par le nord. Il y a un quai de commerce sur la côte sud de la baie, avec un môle dirigé vers le sud-ouest.

La vieille ville est située au nord sur un plateau abrupt à 30 m au-dessus de la mer, mais les constructions plus récentes envahissent les terres plus basses autour de la baie. Le fort taux de croissance annuel de la population, estimé actuellement à 5,5 %, constitue un problème important pour la municipalité. A ce rythme, la ville comptera vite plus de 85 000 habitants, ce qui entraîne des contraintes en eau et en matière sanitaire et de logement. Une grande partie de l'aide reçue de l'étranger est utilisée actuellement à répondre à ces besoins primordiaux.

Il y a plus d'arbres et de verdure que sur la plupart des autres îles, et la vieille ville mérite le détour avec ses églises imposantes, ses places et ses bâtiments officiels, et un marché animé. La place principale, la Praça Amilcar Cabral, qui abrite un petit café ombragé servant entre

autres des boissons fraîches, est un endroit pratique où se retrouver après les courses. Cidade da Praia, comme beaucoup d'autres villes, est malheureusement un lieu de prédilection des jeunes voleurs à la tire. Il faut donc mettre portefeuille et autres objets tentants en sécurité dans une poche intérieure ou dans une ceinture.

Cidade da Praia accueille différentes ambassades. Celle des Etats-Unis est située sur le plateau mais la plupart sont dans le quartier de Prainha, sur la côte ouest de la baie.

Approche

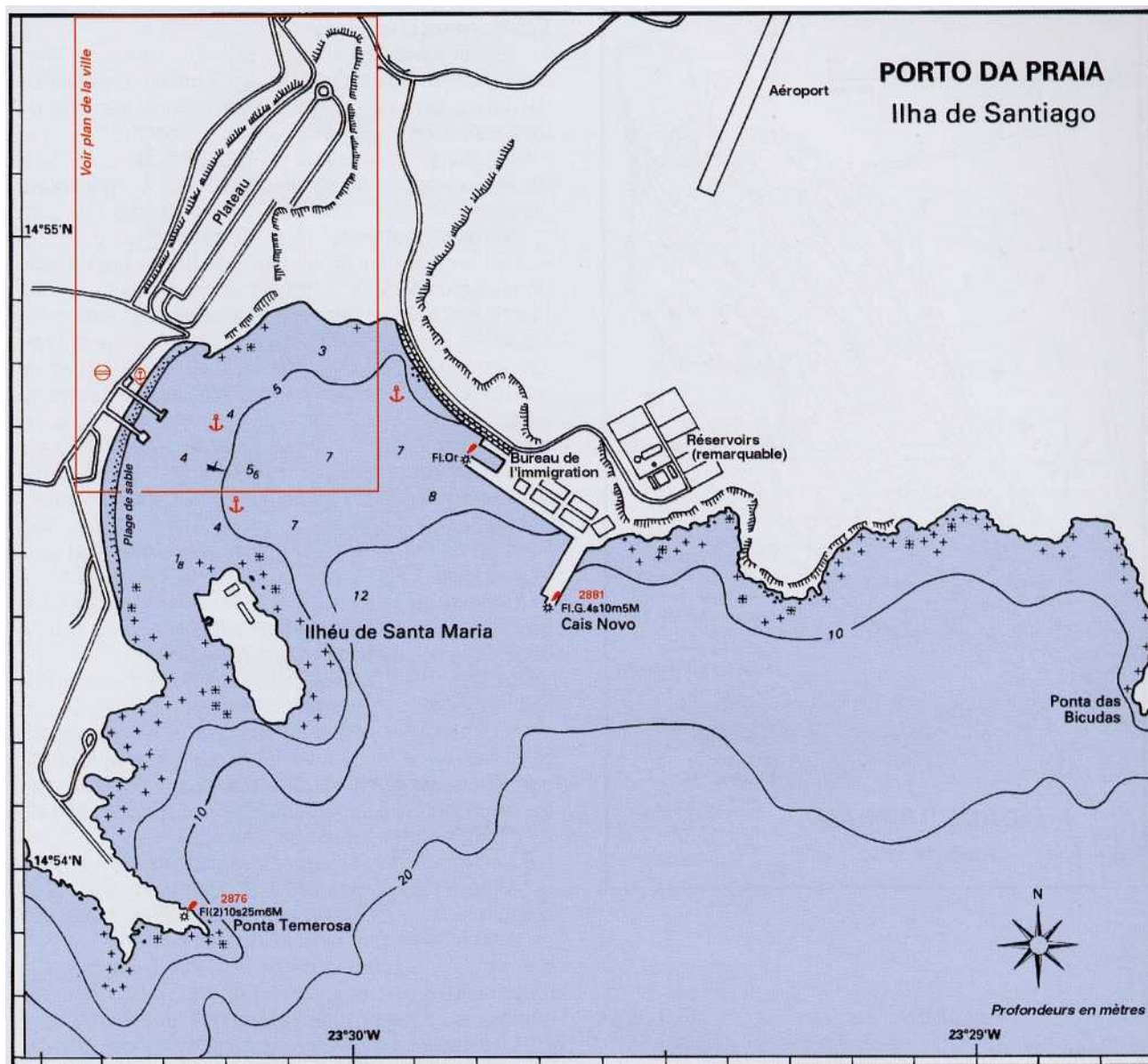
De jour, l'entrée est franche, il n'y a pas de danger à plus de 400 m du rivage. L'entrée de nuit n'est pas recommandée, mais en cas de nécessité, on peut entrer en relevant le feu de Cais Novo entre 286° et 031'. Le quai Cais Novo est également fortement éclairé par un éclairage fluorescent. On suit ensuite un cap au 295° à partir du bout du môle jusqu'au mouillage, 0,5 mille vers l'ouest.

Mouillage

Les voiliers mouillent dans la partie ouest de la baie, entre les deux jetées qui partent de la plage et l'Ilhéu de Santa Maria, par 5-6 mètres de fond. Il y a au moins une épave dans la zone, ses mâts dépassaient clairement de l'eau en 1997 (juste sous la maison de l'Ilhéu de Santa Maria sur la photo). Il est possible que l'épave ne soit plus aussi visible, et il peut également y en avoir d'autres, la zone doit être traversée avec prudence.



L'ouest du mouillage de Porto da Praia, vu depuis le nord. On voit le phare de Ponta Temerosa sur la jetée à l'arrière plan.



Le fond de vase est de tenue médiocre, et il peut être nécessaire de mouiller sur deux ancres. Il y a un fetch de 800 m au nord-est et le mouillage est agité lorsque les alizés de nord-est soufflent. On peut débarquer soit aux marches situées sur le côté sud de la jetée sud ou sur la plage (difficile s'il y a des rouleaux). Quel que soit votre choix, un îlien se proposera pour garder l'annexe. Les jetées, avec des fers rouillés agressifs, sont impropres à un débarquement en annexe.

On peut également mouiller au nord-ouest du Cais Novo, par 6-7 m de fond, dans une zone bien mieux protégée, même si les alizés passent encore, canalisés entre les montagnes. La proximité de la route qui contourne le port rend l'endroit très poussiéreux. Les annexes peuvent apparemment être laissées en sécurité dans le petit port à l'extrémité ouest du cais, peut-être avec un « gardien ». C'est également le meilleur endroit pour débarquer lorsqu'il y a trop de houle sur la plage. Il est possible de venir le long de l'extrémité nord-ouest du cais pour aller au bureau de l'immigration mais il y a toujours beaucoup de houle et en 1997, un bateau de pêche coulé était signalé,

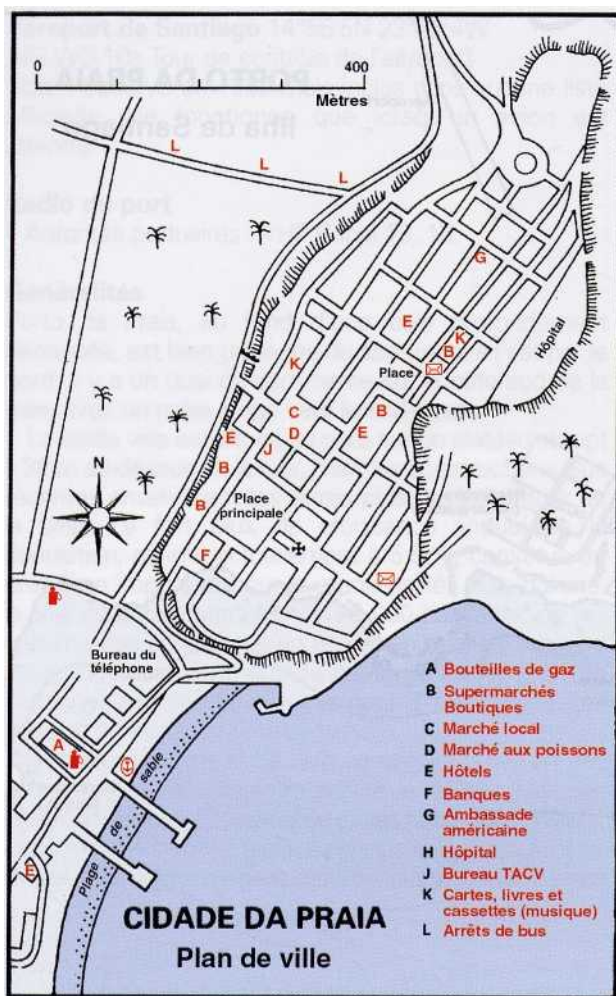
affleurant en surface le long du quai. Ceux qui n'aiment pas marcher trouveront facilement des taxis sur le Cais Novo pour aller en ville.

Des vols et des actes de vandalisme se sont produits à bord de bateaux au mouillage, même avec un gardien. Si vous allez dîner à terre, il est préférable de demander à un autre plaisancier de garder un œil sur le bateau.

Formalités

Si vous faites votre entrée dans l'archipel, hissez le pavillon jaune ainsi que le pavillon de courtoisie dès que vous en aurez un -voir Nationalité et langue page 226. Il faut accomplir l'ensemble des formalités, même si vous les avez déjà faites ailleurs dans l'archipel. Il est particulièrement important pour les équipiers quittant le Cap Vert par avion de s'assurer que leurs passeports comportent les bons tampons, sinon cela peut signifier de longs coups de téléphones et des délais importants à l'aéroport, voire un avion manqué.

La policia maritima ne semble plus se déplacer à l'arrivée des bateaux. Mais, comme les formalités changent de temps à autre, il est conseillé de demander



après des autres plaisanciers quelle est la procédure en cours à suivre. Il faut se rendre dès qu'on descend à terre au bureau du *Capitão dos Portos* de Sotavento (au départ de la jetée nord, à l'ouest du port, la porte d'entrée la plus proche de la route) avec les papiers du bateau, qui sont susceptibles d'être conservés jusqu'au départ (aucun reçu n'est délivré). Les photocopies peuvent être acceptées le cas échéant.

Le bureau de l'immigration est sur le Cais Novo, sous l'arche d'entrée. Le skipper doit s'y rendre dès que possible avec les passeports et une photo d'identité de chaque membre d'équipage. En 1998, les passeports n'étaient plus conservés et les démarches étaient gratuites. Il était toujours nécessaire d'y retourner avant de quitter le port.

Avant le départ, il faut également retourner au bureau du *Capitão dos Portos*, un *desembarço de Autoridade Marítima* étant absolument indispensable si l'on va aux Antilles, où l'on vous demande presque toujours les papiers de la dernière escale. Le tarif des formalités d'entrée et de sortie est très faible et le mouillage est gratuit à l'heure actuelle.

Autrefois, les bateaux qui voulaient se rendre sur Fogo ou Brava devaient demander un permis à Porto da Praia, mais, selon le *Capitão dos Portos*, ce n'est plus nécessaire.

Equipements/services

- *Chantier naval*: aucun. Les voiliers de moins de 12 m peuvent être hissés sur la plage sur un ber quelque peu délabré. Il est cependant souvent occupé, pendant de longues périodes, par des bateaux de pêche.

- *Mécanique*: les ateliers pour les véhicules utilitaires de la Sonacor, à la sortie de la ville, à une courte distance en taxi, vendent des batteries et sont recommandés pour des réparations simples.

- *Shipchandler*: aucun en tant que tel. La quincaillerie Serbam, sur la place principale, vend des outils et des fournitures de plomberie, colliers de serrage, etc.

- *Eau*: remplir les tanks peut être un problème et l'eau est en général de mauvaise qualité. Pour de petites quantités, il est possible de remplir des jerrycans au *clube náutico*. Pour de plus grandes quantités, la meilleure solution est Alimar, dont le petit bureau est situé sur la route près du *clube náutico*. Leur eau vient de sources dans les montagnes et a bonne réputation. Elle peut être livrée en camions citernes sur le Cais Novo pour un prix très raisonnable. Attention aux robinets du Cais Novo, certains, si ce n'est tous, fournissent de l'eau salée. De nombreux plaisanciers préfèrent s'en tenir à l'eau en bouteilles, mais même cette eau peut parfois avoir un mauvais goût.

- *Douches*: il est habituellement possible d'en prendre dans les hôtels, voire au *clube náutico*.

- *Carburant*: avec des jerrycans à la station-service Shell sur la route derrière la plage. Il est également possible de se faire livrer du gazole sur le Cais Novo en le commandant aux bureaux Shell ou Enacol, près du marché. Le carburant est bon marché.

- *Bouteilles de gaz*: la plupart des stations-service Shell échangent les bouteilles de Camping Gaz. Les bouteilles des autres marques peuvent être rechargées en butane à l'usine Enacol au-dessus du port.

- *Glace*: il y aurait une petite fabrique de glace sur la route qui part devant le bureau du capitaine du port en direction du plateau. Il faut s'y rendre tôt le matin.

- *Clube náutico*: situé entre la plage et la route juste au sud de la jetée sud. Il y a un petit bar/restaurant. On peut y remplir des jerrycans d'eau, y prendre des douches et y laisser les annexes en sécurité dans la cour fermée. En 1995, le *clube náutico* était signalé en travaux mais ils étaient arrêtés en 1997, cependant le restaurant était ouvert.

- *Banques*: change de devises et de voyageurs chèques, et possibilité d'obtenir du liquide avec une carte VISA au guichet. Il faut des papiers d'identité et il y a souvent une longue file d'attente.

- *Magasins/approvisionnement*: le niveau est semblable à celui de Mindelo. On trouve tout, y compris des surgelés, à condition d'aller dans plusieurs supermarchés. Plusieurs petits mini-marchés chers situés dans le quartier de Prainha, à l'ouest du port, vendent des produits de luxe pour la communauté des riches « expat » et du personnel des ambassades. On trouve de bonnes boulangeries sur le plateau et dans le quartier de Sucupira au bas de la falaise à l'ouest.

- *Marché*: marché coloré de style africain sur le plateau, avec un grand choix de fruits et légumes, tous les types de légumes secs, de la viande et du poisson. Le second marché à Sucupira, qui vendait auparavant de la viande et du poisson, ne propose plus actuellement que des

vêtements, etc. Il est parfois possible d'acheter du poisson directement aux pêcheurs sur la plage lorsqu'ils rentrent le soir.

- *Cafés, restaurants & hôtels* : les restaurants sont en général bons, pour tous les goûts et toutes les bourses. Le petit café sur la place principale propose des repas rapides dont la traditionnelle *cachupa*, alors que l'hôtel Marisol, près de la plage abrite un restaurant élégant. Il y a près d'une douzaine d'hôtels et de *residencias*, dont les prix sont sensiblement plus élevés que partout ailleurs au Cap Vert.
- *Services médicaux*: un hôpital sur le plateau, ainsi que plusieurs pharmacies.

Communications

- *Bureau de poste* : voir le plan.
- *Téléphone* : centre de téléphone au début de la route qui sort au sud de la ville, surmonté d'une grande enseigne Telecom, où l'on peut aussi recevoir et envoyer des fax.
- *Location de voitures* : il y a plusieurs compagnies, mais examinez bien le véhicule avant de signer - voir Taxis et location de voitures page 228.
- *Taxis* : on trouve des taxis et des minibus *aluguer*, dont la plupart partent du marché de Sucupira à l'ouest du plateau. Une excursion en *aluguer* dans les montagnes est étonnamment bon marché et donne un aperçu d'un monde complètement différent.
- *Ferries* : service inter îles régulier à bord de deux ferries relativement récents, plus le MV *Fuma*, plus vieux, qui relie Fogo et Brava une ou deux fois par semaine. Cette dernière liaison n'est pas conseillée, particulièrement le retour !
- *Transports aériens* : vols inter îles fréquents (pas le dimanche) depuis l'aérodrome à l'est de Praia et vols directs pour Dakar et Bissau. Un projet d'extension de la piste devrait permettre des vols directs avec l'Europe. On ne peut toujours pas régler les billets par carte de crédit -voir Transports page 228.

CIDADE VELHA

14°58'9N - 23°36'4W

Généralités

Plusieurs voiliers disent avoir mouillé devant Cidade Velha, sans doute pour couper la route entre Bafa do Tarrafal et Porto da Praia, mais nous n'avons pas d'informations sur la tenue des fonds et il semble que l'abri soit médiocre. Quoi qu'il en soit, c'est le site de la première capitale de l'île, alors Ribeira Grande, première ville européenne construite sous les tropiques, les caravelles portugaises devaient donc trouver le mouillage fiable.

Il ne reste presque plus rien de la « ville » d'autrefois. Après des attaques successives au XVI^e et XVII^e siècles, la capitale alla s'installer sur le plateau abrupt sur lequel s'élève maintenant Cidade da Praia. Tout ce qui reste actuellement est un petit village de chaumières faiblement équipé. Il reste cependant quelques vestiges fascinants, dont les murs imposants de la cathédrale d'origine, la vieille église étonnamment bien conservée de Nossa Senhora do Rosário au nord du village ainsi qu'une stèle commémorative remontant à l'époque des *conquistadores*. A défaut d'y aller par la mer, l'endroit

mérite amplement une excursion en taxi ou en *aluguerà* partir de Cidade da Praia. Un bar sur la place vend des boissons fraîches, mais il n'y a toujours pas de restaurant.

RIBEIRA DA BARCA

1 5°08'5N - 23°46'W

Feux

- 2884 Ribeira da Barca 1 5°08'5N 23°45'4W

Fl(3)RGW.12s6m5M 080° - vis - 121°

Tour grise 3 m.

Note : la position ci dessus semble être bonne, même si la *List of Lights* de 1998 de l'Amirauté britannique donne 15°07'N 23°46'W et ses équivalents portugais et espagnol 1 5°08'N 23°46'W

Généralités

Cette petite baie sur la côte ouest de Santiago, abritée du nord au sud par l'est, est parfois visitée par des voiliers naviguant entre Bafa do Tarrafal et Porto da Praia. Les alizés de nord-est peuvent s'engouffrer dans la vallée et il y a souvent un peu de houle. La tenue sur des fonds de sable et de roches est inégale, il est conseillé de mouiller deux ancrs, et si possible une troisième afin d'empêcher tout échouage sur le rivage si le vent tourne. Il y a un petit village de pêcheurs à terre avec deux bars/restaurants, mais c'est à peu près tout.

En décembre 1993, une bouée charpente rouge a été signalée à environ 0,75 M au large et à quelque 2 M au sud-ouest de la ville de Ribeira da Barca. Il a été suggéré qu'il s'agissait peut-être d'un appât pour poissons- les petits poissons aiment se cacher dessous et les gros viennent chasser les petits.... Mais on ne sait si elle est temporaire ou permanente, ni même si elle est toujours là. De toute façon, elle n'est pas éclairée et il faut donc faire attention si on passe à proximité de nuit.

BAÍA DO TARRAFAL

15°17'1 N - 23°45'5W

Marées

Correction avec Dakar : - 35 min

Correction avec Porto Grande : +10 min

- Marnage *moyen de vive-eau* : 1,0 m

- Marnage *moyen de morte-eau* : 0,60 m

Cartes

- Amirauté britannique : 369 (1 : 18 500)
- Portugaise : 268 (1 : 5 000)

Feux

- 2890 **Ponta Pretã** 1 5°17'8N 23°46'1W

Fl(3)12s34m5M Bâtiment blanc 6 m.

Note: la structure qui supporte le feu du Cais do Tarrafal, indiqué sur la carte 369 de l'Amirauté britannique et décrite comme « temporairement éteinte » dans la *List of Lights* de 1998 de l'Amirauté britannique, est entièrement en ruine. Le feu n'existe plus.

Généralités

Baia do Tarrafal, sur la côte nord-ouest de Santiago, offre un bon abri du nord au sud par l'est, quoique parfois rouleur. La ville, avec son église bleue et blanche caractéristique, se trouve dans l'angle sud-est de la



La Baía do Tarrafal, fréquemment citée comme le mouillage le plus attrayant du Cap Vert, vue depuis le sud-ouest. On voit le petit quai sur la droite.

baie, derrière une belle plage de sable blanc bordée de cocotiers. Elle est devenue un lieu de villégiature de week-end populaire auprès de la population de Praia et est considérée comme la principale attraction touristique de Santiago. La ville compte actuellement quelque 10 000 habitants, ce qui en fait la seconde ville de Santiago.

Les bâtiments en ruines sur le plateau bas au sud-ouest de la baie, sont ceux de l'ancienne prison des dissidents politiques, à l'époque coloniale.

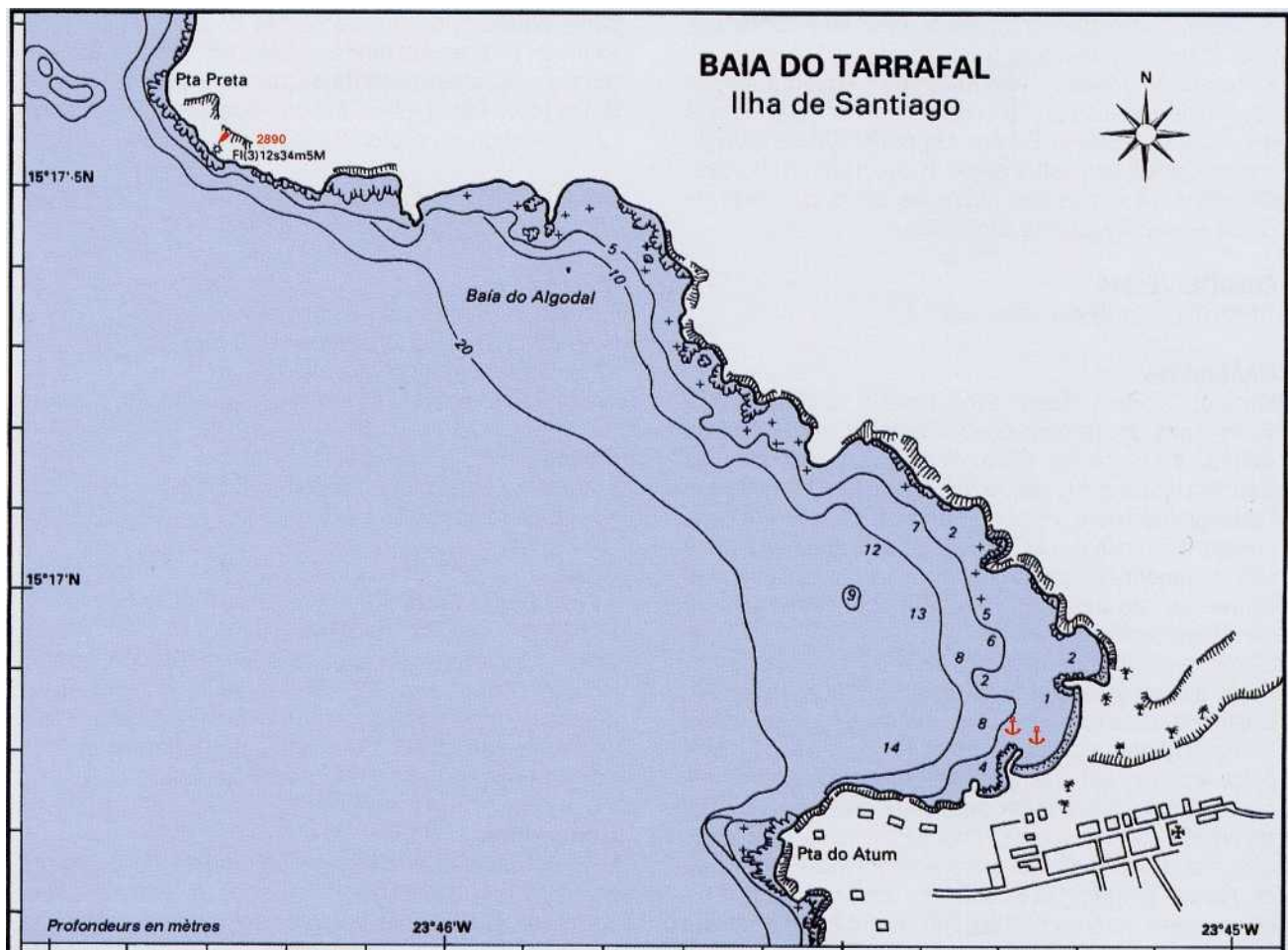
Approche

En arrivant par le sud, il ne faut pas confondre Bafa do Tarrafal avec Bafa do Chão Bom, une grande baie peu profonde à environ 2 M plus au sud. Ponto do Atum, qui sépare les deux baies, est basse et peut être difficile à identifier du large. Toutefois, la tour blanche au toit marron du feu de Ponta Preta au nord de Bafa do Tarrafal est facilement reconnaissable, située sur une corniche à 30 m au-dessus de la mer, et se détachant sur une colline escarpée qui culmine à 369 m.

Entrez dans la baie sur un cap est-sud-est. Il y a plusieurs hauts-fonds près du rivage et il faut être attentif au sondeur et regarder à l'avant - l'eau est en général très claire. Quelques barques de pêche sont sur corps-morts, beaucoup sont tirées sur la plage.

Mouillage

Mouillez au large de la plage par 5-8 m. Il y a quelques zones de sable en couche mince, les fonds sont surtout



des roches et des blocs de pierre et un crin est conseillé. Des rafales descendent des collines le soir et une brise de mer peut se lever, il vaut donc mieux mouiller deux ancrs. Il y a presque toujours de la houle. Il est possible de débarquer sur la plage et il y a également des marches sur le môle. Si une houle de nord-ouest peu probable se levait, il faudrait lever l'ancre immédiatement.

Baía do Tarrafal était autrefois un mouillage sans problème, mais dès 1995 il était conseillé de ne pas laisser le voilier sans surveillance la nuit, car plusieurs vols s'étaient produits. De même, alors que les annexes peuvent être laissées de jour sur la plage sans trop de risque, ce n'est plus le cas de nuit. Des gardiens de confiance peuvent être recommandés par le propriétaire italien du bar de la plage.

Formalités

Il faut se rendre à la *Delegação Marítima* (bureau du port) en ville. Les formalités d'entrée et de sortie y sont souvent remplies en une opération, contre une faible redevance.

Equipements/services

- *Eau*: habituellement disponible à un robinet communal à l'extrémité nord de la plage. On peut également en demander aux habitants des bungalows sur le front de mer, ou à l'un des bars.



La plage de sable fin de Baía do Tarrafal est très fréquentée le week-end par les habitants de Santiago. Elle abrite également une grande flottille de petites embarcations de pêche.



Le quai quelque peu en ruine de Baía do Tarrafal avec plusieurs voiliers au mouillage dans la baie.

- *Carburant* : avec des jerrycans à la station-service juste à la sortie de la ville.
- *Bouteilles de gaz*: échanges de bouteilles de Camping Gaz à la station-service.
- *Banque* : agence de la Banco de Cabo Verde sur la place de la ville. De petites sommes en liquide peuvent être changées au bar italien sur la plage.
- *Magasins/approvisionnement*: un choix limité d'épicerie sèche et de conserves, plus un petit marché vendant fruits, légumes et poissons (qu'on peut aussi acheter directement aux pêcheurs sur la plage) et une bonne boulangerie.
- *Cafés, restaurants et hôtels*: deux hôtels sur la plage, plusieurs petites *residencias* en ville et le choix habituel de restaurants, cafés et bars. Il est possible de louer à la journée des bungalows sur la plage avec l'eau et l'électricité.
- *Services médicaux*: un petit hôpital et une pharmacie.

Communications

- *Bureau de poste* : sur la place.
- *Téléphone* : des cabines à l'extérieur du bureau de poste.
- *Taxis*: taxis et minibus aluquerfréquents pour Praia.

PORTO DE SANTIAGO

15°081 N - 23°31'6W

Cartes

- Amirauté britannique : 369 (1 : 10 000)

Généralités

Porto de Santiago, nommé sur certaines cartes Porto da Pedra Badejo, est situé sur la côte nord-est et est complètement exposé aux alizés de nord-est. Les voiliers ne peuvent donc pas y mouiller en hiver alors que la plupart des bateaux passent à ce moment-là, mais le mouillage devient possible en été lorsque les alizés tombent.

10 • Fogo

Entre 14°49'N - 15°03'N et 24°17'W - 24°31'W

Généralités

Ilha do Fogo se situe à 30 M à l'ouest de Santiago. L'île, d'une surface de 476 km², est constituée par un cône volcanique classique et spectaculaire. Un cratère de 8 km de diamètre occupe le centre de l'île, un petit cône à l'est du cratère constituant le point culminant (2 829 m). Le volcan connaît encore des périodes d'activité, en 1951 la lave dévala les flancs escarpés de la partie est jusqu'à l'océan. Plus récemment, en 1995, des éruptions de cendres, de lave et de magma en fusion eurent lieu à diverses reprises pendant plus d'un an.

Cette dernière éruption, qui débuta pendant la nuit du 2 avril, fut en grande partie confinée au sein du grand cratère. Les flots de lave et les « bombes » volcaniques recouvrirent l'unique route d'accès au fond du cratère et détruisirent pratiquement le petit village de Boca Fonte. Les villages à peine plus grands de Portela et Bangaeira furent épargnés. De manière incroyable, aucun mort ne fut à déplorer. L'essentiel des vignes a été détruit par la lave ou les cendres, mais la plupart des villageois sont revenus, refusant d'aller vivre dans les nouvelles maisons construites pour eux sur les pentes sud de la montagne.

En arrivant par l'est, l'île semble complètement désolée, mais le côté ouest est recouvert de cultures en terrasses. Les cultures sont plus variées que sur la plupart des autres îles. On trouve ainsi un excellent café, du vin produit par le vignoble qui pousse à l'intérieur du cratère, mais dont la production a considérablement diminué depuis la dernière éruption, et comme d'habitude, des fruits, des légumes, du maïs et de la canne à sucre.

Jusqu'à une époque récente, il était nécessaire, avant de quitter l'archipel, d'obtenir un permis à Porto da Praia pour se rendre à Fogo ou Brava. Selon le *Capitão dos Portos de Sotavento* à Porto da Praia, ce n'est plus le cas.



Navigation

Déclinaison magnétique

12°27'W (2000), diminuant de 8'E tous les ans. Des anomalies magnétiques locales ont été signalées dans les alentours de Ilha do Fogo.

Courants de marée

Les courants de marée sont faibles. Le courant océanique portant au sud-ouest peut atteindre 1 nœud autour des côtes nord et nord-est de Ilha do Fogo, il est fortement influencé par le vent.

Cartes

- SHOM : 5834 Iles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amiralauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaise : 201 (1 : 500 000)
- Américaine : 51540 (1 : 200 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

- 2898 Ponta do Alcatraz 14°50'N 24°19'W
FI.4s135m10M 225° - vis - 045°

Colonne blanche 3 m.

- 2900 Cicade de São Filipe, Fortim Carlota
14°53'6N 24°30'1W FI(5)R.20s37m5M

Fanal rouge sur colonne blanche près d'un grand bâtiment couleur crème 4 m.

- 2901 Porto dos Mosteiros 15°02'N 24°19'8W
FI(3)RW.12s12m5M

Pyramide blanche tronquée sur mur 3 m.

Approche

La côte est en général accore et peut être laissée à 0,5 M, sauf lors de l'approche de Vale de Cavaleiros par le nord, où il faut laisser le Baixo do Rui Pereira, juste au nord du port, à plus d'un mille.

Ports et mouillages

VALE DE CAVALEIROS

14°55'N - 24°30'2W

Feux

Aucun feu en 1998.

Cartes

- Portugaise : 272 (1 : 10 000)
- Imray-lolaire : E4 (insert)

Généralités

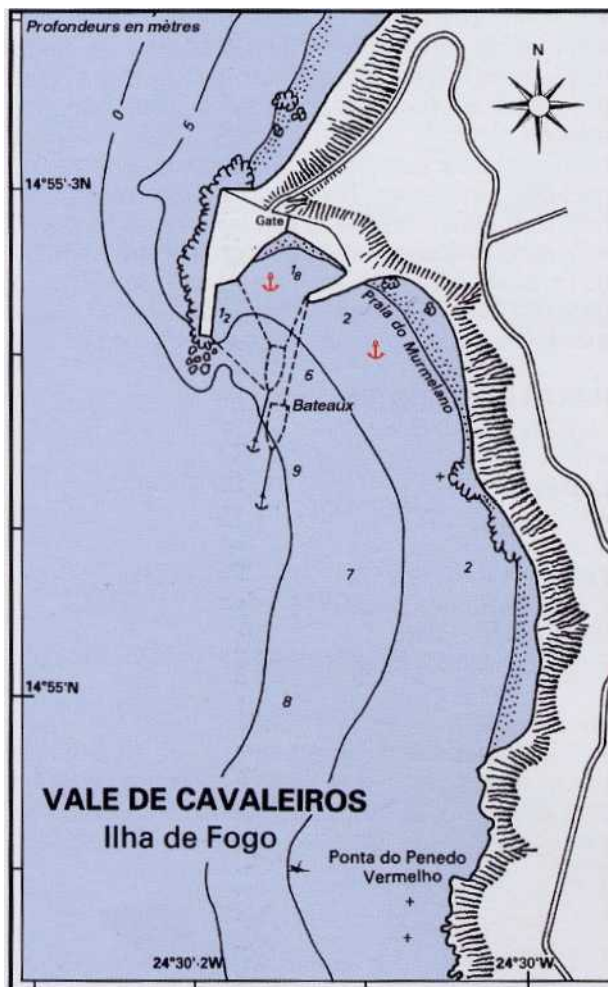
Situé sur la côte ouest de Ilha do Fogo, à 1,5 M au nord de la ville principale de São Filipe, Vale de Cavaleiros fournit une protection correcte contre les vents dominants de nord-est et la houle. C'est le seul port de commerce de l'île, principalement fréquenté par les ferries inter îles et de petits cargos. Ils mouillent dans l'entrée de la baie et sont chargés et déchargés par des allèges, ce qui constitue un véritable spectacle lorsqu'il y a de la houle. Si plus d'un navire commercial se présente, les voiliers présents dans le port peuvent être priés de le quitter immédiatement.

Approche et entrée

En arrivant par le nord, laissez la côte à plus d'un mille afin d'éviter le Baixo do Rui Pereira, situé à moins de



Le mouillage de Vale de Cavaleiros, à quelque 1,5 M au nord de São Filipe, en 1993. On voit les débris de la jetée effondrée et on devine les aussières arrières du cargo amarrées à la jetée et sur le rivage. La jetée est maintenant reconstruite.



2 m sous l'eau. En arrivant par le sud, il faut éviter le récif situé à 0,5 M au sud du port et « balisé » involontairement par une épave. Il suffit de laisser la côte à 0,75 M.

L'état actuel du port est douteux. L'extrémité du brise-lames, ainsi que l'unique feu qui s'y trouvait, ont été détruits il y a dix ans par une tempête. Aucune des publications consultées depuis (britannique, espagnole ou portugaise) n'a fait référence à un feu quelconque. En 1997, grâce apparemment à l'aide allemande, des travaux de reconstruction et d'agrandissement du brise-lames étaient signalés en cours. Ils doivent maintenant être achevés. Si le nouveau port a été conçu dans le style de Porto do Tarrafal sur São Nicolau (également construit par les Allemands), il est probablement conséquent.

En l'absence de confirmation, il est tout à fait déconseillé d'approcher Vale de Cavaleiros de nuit, et même de jour, il faut donner un large tour à l'extrémité du brise-lames. Tous renseignements sur Vale de Cavaleiros, si possible accompagnés de photos récentes, seraient particulièrement appréciés.

Mouillage

Il doit être maintenant possible de venir le long du brise-lames en l'absence de ferry ou de cargo, mais la houle sera toujours un problème et la majorité des plaisanciers préfèrent sans doute mouiller. Il est alors essentiel d'aller tout près de la plage accore de Praia de Murmelano afin de ne pas gêner les ferries et les cargos qui, par le passé, s'amarrèrent par l'arrière au quai est en portant de longues aussières. De nombreux voiliers portent aussi une aussière à terre.

Il est également possible de mouiller dans la partie nord du port avec une deuxième ancre à l'arrière, mais la plage est utilisée pour hisser les barques de pêche et pour le débarquement des allèges, qu'il ne faut pas gêner. La tenue est mauvaise, sur des fonds de grès noirs et de roches. On peut débarquer en annexe sur la plage ou sur les marches au début du brise-lames, cette dernière solution pouvant poser problème si la porte d'accès est fermée au retour.

La prudence est de mise lorsque l'on vient à Vale de Cavaleiros entre juin et novembre, saison pendant laquelle le vent peut soudainement virer au sud. Les locaux prennent ce danger très au sérieux : les bateaux quittent le port pour la nuit pour ne pas être pris au piège par un coup de vent de sud.

Formalités

Lorsqu'un gros navire est attendu, le capitaine du port peut se déplacer et venir à bord voir les papiers. Sinon, il faut se rendre à son bureau sur la place principale de São Filipe.

Equipements/services

On trouve une eau excellente à un robinet situé juste à l'intérieur des portes près du port, mais c'est à peu près tout. Il est parfois possible d'acheter du poisson aux pêcheurs. Il faut marcher jusqu'à São Filipe à quelque 2 M au sud pour faire des courses, mais on a de bonnes chances d'être pris par un minibus alu ou une voiture privée.

SAO FILIPE ET NOSSA SENHORA DE ENCARNACAO

14°53'8N - 24°30'1 W et 14°52'8N - 24°29'6W

Marées

Correction avec Dakar : - 1 h20

Correction avec Porto Grande : - 35 min

- *Marnage moyen de vive-eau*: 1,10 m

- *Marnage moyen de morte-eau*: 0,60 m

Cartes

• Amiralauté britannique : 369 (1 : 10 000)

• Portugaise : 272 (1 : 10 000)

Feux

• 2900 Cidade de São Filipe, Fortim Carlota

14°53'6N 24°30'1W FI(5)R.20s37m5M

Fanal rouge sur colonne blanche près d'un grand bâtiment couleur crème 4 m.

Généralités

São Filipe et Nossa Senhora de Encarnação sont deux rades ouvertes et exposées - l'île étant presque ronde, les vents dominants de nord-est et la houle tournent tout autour. Le mouillage de São Filipe est en général intenable en hiver, mais il doit être possible, en été, de mouiller devant sa spectaculaire plage de sable noir lorsque les vents de nord-est sont faibles ou lorsque le vent est au sud. Na Sa de Encarnação, à 1 M au sud-est, est un peu moins exposée à la houle. De gros rouleaux courent sur les deux plages, rendant les débarquements en annexe délicats. Les conditions sont trop imprévisibles pour y laisser un voilier sans surveillance ou pour un mouillage de nuit.

São Filipe est la ville principale de l'île, facilement identifiable par son église et la vieille forteresse de Fortim Carlota au sud. C'est la plus vieille ville du Cap Vert, à l'exception de Cidade Verlha sur Santiago en grande partie en ruines, et l'une des plus élégantes. La plupart des maisons et des bâtiments de l'époque coloniale sont en bon état, et il y a plusieurs belles places et des jardins publics agréables.

On ne trouve presque rien à Na Sa de Encarnação si ce n'est l'église sur le haut de la falaise.

Equipements/services

• *Eau*: l'eau est bonne à un robinet à Vale de Cavaleiros ainsi qu'à d'autres robinets en ville.

• *Douches*: demandez à l'un des hôtels.

• *Laverie* : lavoir communal avec des robinets.

• *Banque*: près des falaises.

• Magasins/approvisionnement : plusieurs épiceries ainsi qu'une boulangerie sans enseigne près de l'église.

• *Marché* : choix correct de fruits et légumes parfois cultivés sur l'île.

• *Cafés/restaurants* : plusieurs, servant de bons repas.

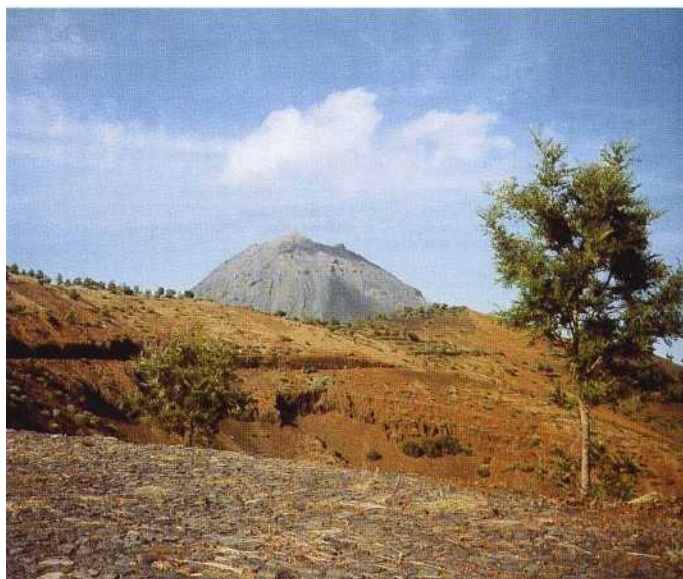
• *Hôtels*: au nombre de trois. L'hôtel Xaguete possède même une piscine, pas toujours remplie.

• *Services médicaux* : petit hôpital sur la route en direction du port.

Communications

• *Bureau de poste*: sur la colline de l'autre côté de la ville.

• *Téléphone*: plusieurs cabines.



Le volcan est sans doute la raison la plus fréquente d'une escale sur Fogo (feu en portugais). Il s'est réveillé en 1995 après 40 ans de sommeil.

• *Location de voitures*: deux compagnies. Les prix sont assez élevés.

• *Taxis*: les courses en taxi jusqu'au volcan sont chères mais valent amplement la peine lorsque le temps est au beau.

• *Bus*: minibus *aluguer* habituels près du marché.

• *Ferries*: le ferry MV Furna dessert Vale de Cavaleiros une ou deux fois par semaine. La traversée d'une heure entre Ilha do Fogo et Porto Furna peut être très agréable, mais il faut absolument éviter la longue traversée retour vers Porto da Praia, contre les alizés de nord-est. Les ferries *Barlavento* ou *Sotavento*, plus grands, s'arrêtent parfois lors de leur tour de l'archipel.

• *Transports aériens* : l'aéroport vient d'être transféré du nord-est de l'île à 2,5 km au sud-est de São Filipe. La piste est étroite. Liaisons fréquentes avec Santiago, moins fréquentes avec São Vicente et Ilha do Sal.

PORTO DOS MOSTEIROS

15°02'N - 24°19'8W

Cartes

• Portugaise: 271 (1 : 2 500)

Feux

• 2901 Porto dos Mosteiros 15°02'N 24°19'8W

FI(3)RW.12s12m5M

Pyramide blanche tronquée sur mur 3 m.

Généralités

Il ne s'agit en aucun cas d'un port mais d'une simple brèche dans les rochers, où quelques bateaux de pêche sont hissés sur le rivage. Complètement ouvert aux alizés de sud-est et totalement inapproprié aux voiliers.

11 • Brava

Entre 14°48'11 - 14°54'11 et 24°40'W - 24°45'W

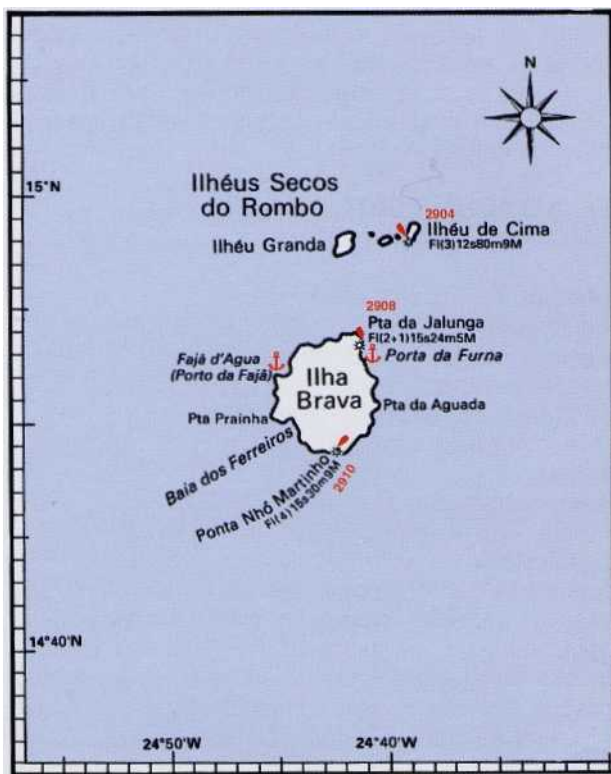
Généralités

Ilha Brava est la plus au sud-ouest des îles de l'archipel, à 10 M à l'ouest de Ilha do Fogo. Avec ses 64 km², elle est la plus petite île à être habitée en permanence. Elle possède un relief élevé, culminant au Monte de Fountainhas (976 m), sur les flancs duquel se trouve la capitale Vila de Nova Sintra, à mi-hauteur du versant nord-est.

Comme sur Ilha do Fogo, la côte est, sèche et désolée, contraste avec la côte ouest et ses reliefs humides et fertiles. L'île, souvent décrite comme la plus belle du Cap Vert, est un point de départ excellent pour une traversée océanique.

Les habitants sont encore plus amicaux qu'ailleurs - et plus enclins à monter à bord des voiliers sans y être invités... Le vol semble y être inconnu. De par les liens profonds avec les Etats-Unis, qui remontent à l'époque des baleinières (voir Histoire, page 229), de nombreux îliens parlent un peu anglais, et les demandes incessantes de cadeaux allant des médicaments aux articles de pêche, aux T-shirts voire aux montres, peuvent lasser. Un simple « non » accompagné d'un sourire semble la meilleure réponse.

A moins d'être très sportif, prenez un taxi ou un minibus aluguer pour monter à Vila de Nova et redescendez à pied (ou en voiture...). La petite ville est presque toujours cachée sous une couche de nuages et est remarquablement verte de juin à novembre. On dit que l'herbe pousse même entre les pavés !



Navigation

Déclinaison magnétique

12°27'W (2000), diminuant de 8'E tous les ans. Des anomalies magnétiques locales ont été signalées dans les alentours de Brava.

Courants de marée

Les courants de marées sont faibles. Le courant océanique porte au sud-ouest autour de Brava, entre 0,5 et 1 nœud.

Cartes

- SHOM : 5834 Îles du Cap Vert (1 : 496 000)
- Amirauté britannique : 366 (1 : 500 000)
- Portugaise : 201 (1 : 500 000)
- Américaine : 51540 (1 : 200 000)
- Imray-lolaire : E4 (1 : 510 000)

Feux

- 2908 Ponta da Jalunga 14°53'411 24°40'6W
FI(2+1)15s24m5M 187° - vis - 007°

Colonne blanche et bâtiment gris 8 m.

Note : le phare ressemble à un bâtiment de ferme jusqu'à ce qu'on aperçoive le fanal

- 2910 Ponta Nhô Martinho 14°481 N 24°42'2W
FI(4)15s30m9M 237° - vis - 106,5°

Tour carrée blanche avec fanal rouge 4 m.

Approche

La côte est en général accore et peut être laissée à 0,5 M tout autour de l'île.

Ports et mouillages

PORTO DA FURNA

14°52'811 - 24°39'9W

Cartes

- Imray-lolaire : E4 (insert)

Feux

- 2908 Ponta da Jalunga 14°53'411 24°39'5W
FI(2+1)15s24m5M 187° - vis - 007°

Colonne blanche et bâtiment gris 8 m.

Note : le phare ressemble à un bâtiment de ferme jusqu'à ce qu'on aperçoive le fanal.





Porto da Fuma depuis l'est. Le mouillage, au nord-est de la baie, est caché derrière la Ponta Badejo et son avancée rocheuse peu élevée.

a 2909 Porto da **Furna, extrémité du môle**

14°53'2N 24°39'9W FR. 1 M

Fanal blanc sur colonne de pierre grise 3 m.

Note: signalé « temporairement éteint » en juillet 2000 et, apparemment, toujours pas réactivé

Généralités

Situé à 0,5M au sud-ouest de Ponta Jalunga, Porto da Furna est bien abrité sauf du sud-est. C'est le port le plus important de l'île, escale des ferries inter-îles, et port d'attache du MV Fuma. Les baleinières de New Bedford en avaient fait une de leurs escales principales, et de nombreux îliens ont des parents en Nouvelle Angleterre. Le village est au fond de la baie et est relié par une route à Vila de Nova Sintra, à quelques kilomètres.

La région a été sévèrement touchée par l'ouragan *Beryl* en 1982. La plupart des toits des maisons du front de mer furent détruits par les vagues et l'infrastructure de l'île fut sérieusement désorganisée. La houle poussa à la côte le ferry inter-îles et un voilier français à Ponta da Aguada à quelques milles au sud, où leurs coques sont toujours visibles.

Fin 1999, on signalait de gros travaux sur une nouvelle digue (sans doute une extension du môle nord). Toute information, en particulier un schéma et/ou des photos, serait la bienvenue.

Approche et mouillage

Les maisons blanches du village, lorsqu'elles ne sont pas cachées par Ponta Badejo, sont visibles à plusieurs milles au large. Il y a de la place pour trois ou quatre voiliers dans l'angle nord-est du port, qui est bien abrité des vents et de la houle. Une fois que vous êtes sûr de ne pas gêner le ferry, mouillez dans 10-15 m d'eau, puis portez une aussière arrière sur l'un des nombreux anneaux incrustés dans les rochers (un « aide » local vous rendra souvent ce service). On peut débarquer en sécurité en annexe dans l'angle est du port.

Formalités

Si le capitaine du port ne vient pas à bord, allez le voir à son bureau dans le village. Jusqu'à peu, il était nécessaire d'obtenir un permis à Porto da Praia pour visiter Fogo ou Brava avant de quitter l'archipel. Selon le *Capitão dos Portos* de Sotavento à Porta da Praia, ce n'est plus le cas.

Equipements/services

Un robinet du village fournit une eau excellente qui se conserve longtemps, et on signale une fabrique de glace dans les environs. Les seuls produits frais disponibles sur place sont le pain, les oranges, les veufs, du poisson et des langoustes. On trouve quelques petits commerces, un marché, une banque, un bureau de poste et un petit hôpital à Vila de Nova Sintra. Les minibus alugueront le moyen de transport habituel, et il y a des taxis.

FAJA D'AGUA (PORTO DA FAJA)

14°521 N - 24°44'2W

Marées

Correction avec Dakar : -1 h35

Correction avec Porto Grande : - 50 min

- *Marnage moyen de vive-eau:* 1,20 m

- *Marnage moyen de morte-eau:* 0,60 m

Cartes

• Amirauté britannique : 369 (1 : 17 500)

Généralités

Fajã d'Agua est une petite baie qui offre un mouillage calme et agréable lorsque les conditions s'y prêtent, abrité du nord au sud-ouest par l'est. Fait presque unique dans l'archipel, une rivière - la Ribeira da Fajã d'Agua, descend la vallée au fond de laquelle se trouve Vila de Nova Sintra.



Approche et mouillage

Le village de Lagoa occupe le nord-est de la baie, et on peut mouiller à l'ouest de celui-ci, par 8 m de fond ou moins sur du sable et quelques rochers. Les fonds chutent rapidement à plus de 20 m et il faut vérifier que l'on est bien sûr le replat avant de jeter l'ancre. La houle peut tourner autour de l'île et le vent fait souvent le tour du compas, à cause des montagnes environnantes.

Equipements/services

Les équipements sont très limités à terre, mais les villageois fournissent couramment du pain frais, des fruits et des légumes, bananes, patates douces, papayes et noix de coco. Il y a un café/bar, une petite épicerie et un nouvel hôtel restaurant (probablement de style américain), le « Ocean Front Motel and Sunset Bar ». Il y a de belles piscines naturelles tout au sud de la baie. Un petit aéroport se trouve à un mille au sud, mais avec ses deux ou trois vols hebdomadaires, il ne constitue pas une source de bruits vraiment gênante. On peut trouver d'autres magasins, dont une épicerie relativement bien approvisionnée, à quelque distance en remontant la vallée, à Vila Señora del Montana. Il y a des taxis, mais les plus sportifs apprécieront cette jolie balade. On parle très peu anglais dans la région.

BAÍA DOS FERREIROS

14°49'7N - 24°44'2W

Généralités

Baía Dos Ferreiros est une baie profondément découpée au sud de Ponta Prainha, qui offre paraît-il un bon mouillage sur du sable au milieu de la baie, à environ 1 000 m de la plage. Elle est ouverte au sud et il n'y a qu'un fetch limité pour les alizés dominants de nord-est, qui peuvent malgré tout produire de violents rabattants. On ne trouve semble-t-il que peu de choses à terre si ce n'est un bâtiment en pierre. De plus amples informations sont les bienvenues.

12 • Secos do Rombo

Entre 14°57'N - 14°59'N et 24°38'W - 24°42'W

Généralités

Ce groupe, constitué de quatre tout petits îlots et de deux autres un peu plus grands, tous reliés entre eux par des récifs, se trouve à 3,5 M au nord de Brava et à 7,5 M de Fogo et est séparé de ces deux îles par des

chenaux profonds. Les deux îlots les plus grands et les plus élevés sont Ilhéu de Cima à l'est, haut de 77 m, et Ilhéu Grande à l'ouest, haut de 96 m.

Ils sont tous inhabités. Selon Jill Schinas, la pêche y est excellente et des pêcheurs de Brava y viennent tous les jours, principalement sur les récifs entre Ilhéu Luiz Carneiro et Ilhéu de Cima. Par mauvais temps, ils campent à terre dans un petit bâtiment, plutôt que de faire le trajet dans leurs barques. L'ensemble du groupe est une réserve naturelle, avec de grandes colonies d'oiseaux de mer dont le rare pétrel de Bulwer.

Si vous ne voulez pas vous y arrêter, passez à plus d'un mille de l'ensemble du groupe.

Navigation

Déclinaison magnétique, Marées et Cartes
Voir les rubriques de Brava.

Feux

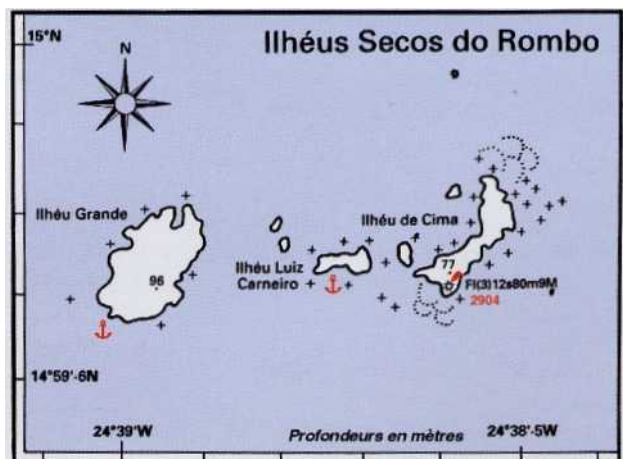
• 2904 Ilhéu de Cima, sommet 14°57'7N 24°38'6W
FI(3)12s80m9M 47° - vis - 252° et 304° - vis - 010°
Baraquement carré blanc et fanal 4 m.

Note : masqué entre 010°-047° par Ilha Brava et entre 252°-304° par Ilha do Fogo, donc il doit être visible si vous passez entre Ilhéu de Cima et ses grandes voisines.

Mouillages

Deux mouillages sont indiqués sur la carte américaine 51540. Celui au sud de l'Ilhéu Luiz Carneiro, l'îlot central, est, paraît-il, correct dans des conditions normales et on peut le quitter rapidement de jour comme de nuit le cas échéant. Celui qui est situé à l'est de Ilhéu Grande (dénommé localement Ilhéu de Baixo) semble presque intenable, mais il y aurait un meilleur endroit devant la pointe sud-ouest de l'îlot. Dans les deux cas, l'absence de plage rend problématique tout débarquement en annexe.

Dans son Street's Transatlantic Crossing Guide, Donald M. Street décrit une visite du groupe sur bateau de pêche « charterisé », qui s'est mouillé au sud de l'Ilhéu de Cima devant un col entre deux collines, par 7-9 m de fond sur du sable de bonne tenue. Il considère ce mouillage comme inapproprié de nuit mais fréquentable de jour par beau temps.



Appendices

I. CARTES

Les cartes sont listées dans l'ordre de la description des îles et des ports dans le texte. Elles peuvent être remises à jour chaque année en se rapportant à la *List of Lights and Fog Signals Volume D (NP 77)* de l'Amirauté britannique ou chaque semaine via les *Notices to Mariners* de l'Amirauté britannique.

Les cartes Imray-Iolaire, et les cartes et publications de l'Amirauté britannique sont disponibles chez

Imray Laurie Norie & Wilson Ltd

Wych House St Ives Huntingdon

Cambridgeshire PE17 4BT Angleterre

01480 462114, Fax : 01480 496109

[E-mail: orders@imray.com](mailto:orders@imray.com)

Note: les cartes à grande échelle ne sont portées sur le diagramme index de la p.272 que si leur échelle le permet. Les cartes du SHOM n'y apparaissent pas.

AÇORES

• SHOM France

Carte	Nom	Échelle
7605	Archipel des Açores - Groupe Central	300 000
1323	São Miguel	1 63 000

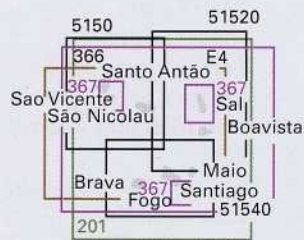
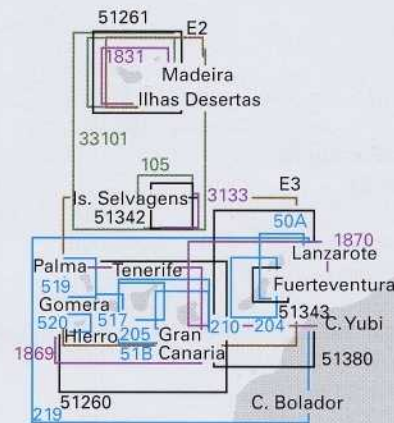
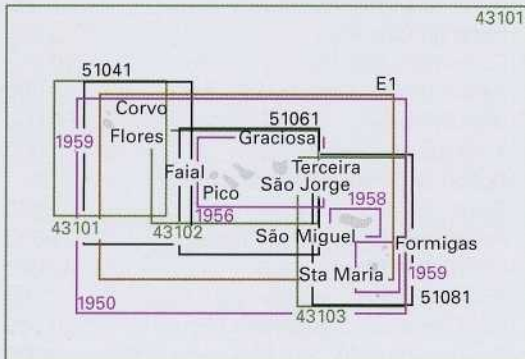
• Institut Hydrographique Portugais

(nouvelle série - voir page 24)

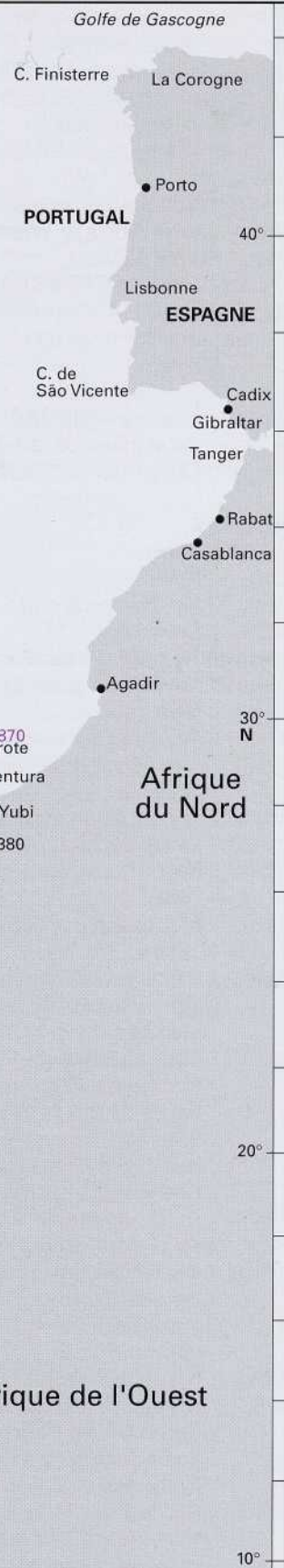
Carte	Nom	Échelle
41101	Arquipélago dos Açores	1 000 000
43101	Arquipélago dos Açores - Grupo Ocidental	300 000
46402	Ilha cas Flores (planos dos Portos das Lajes e Santa Cruz)	50 000
46401	Ilha do Corvo (plano do Porto do Corvo)	50 000
43102	Arquipélago dos Açores - Grupo Central	300 000
46403	Ilha do Faial e Canal do Faial (planos dos Portos da Horta e da Madalena)	50 000
46201	Canal de São Jorge (Ilhas de São Jorge e Pico)	75 000
47501	Ilha de São Jorge (planos dos Portos das Velas e da Calheta) e Ilha do Pico (planos dos Portos cas Lajes, Santa Cruz cas Ribeiras e de São Roque)	7 500
46404	Ilha Graciosa (planos dos Portos de Santa Cruz, Vila da Praia e Folga)	50 000
46405	Ilha Terceira (planos dos Portos da Praia da Vitória e Angra do Heroísmo)	75 000
43103	Arquipélago dos Açores - Grupo Oriental	300 000
46202	Ilha de São Miguel	75 000
47502	Ilha de São Miguel (planos dos Portos cas Capelas, Rabo de Peixe, Formoso, Ponta Delgada, Vila Franca do Campo e Povoação)	5 000
46406	Ilha de Santa Maria (planos dos portos de Vila do Porto, Baia de São Lourenço e Ilhéus cas Formigas)	75000
(ancienne série - voir page 24)		
115	Ilhas Flores e Corvo - Grupo Ocidental	100 000

Carte	Nom	Échelle
186	Porto de Santa Cruz, Flores	1 0 000
187	Porto cas Lajes, Flores	5 000
188	Vila Nova do Corvo	5 000
184	Canal do Faial	1 5 000
183	Porto da Horta, Faial	7 500
182	Porto da Madalena, Pico	7 500
180	Porto do Cais, Pico	5 000
181	Porto cas Lajes, Pico	10 000
178	Portos Velas e Calheta, São Jorge	5 000
113	Ilha Graciosa e Planos dos Portos	50 000
170	Portos de Angra do Heroísmo e do Fanal, Terceira	7 500
172	Porto da Praia da Vitória, Terceira	7 500
111	Ilha de São Miguel	1 00 000
160	Porto de Ponta Delgada, São Miguel	7 500
165	Vila Franca do Campo, São Miguel	10 000
161	Porto de Capelas, São Miguel	5 000
162	Rabo de Peixe, São Miguel	5 000
163	Porto Formoso, São Miguel	5 000
164	Porto da Povoação, São Miguel	5 000
110	Ilha de Santa Maria	50 000
169	Vila do Porto, Sta Maria	7 500
168	Baia de São Lourenço, Sta Maria	5 000
166	Ilhéus cas Formigas	7 500
• Amirauté britannique		
Carte	Nom	Échelle
1950	Arquipélago dos Azores	750 000
1959	Flores, Corvo and Santa Maria with Banco Formigas	150 000
	Ilhas Flores and Corvo	150 000
	Santa Cruz, Flores	25 000
	Lajes, Flores	20 000
	Ilha de Santa Maria with Banco cas Formigas	150 000
	Vila do Porto, Santa Maria	12 500
	Bahia de Sao Lourenço, Santa Maria	12 500
1956	Arquipélago dos Azores (Central Group)	175 000
1957	Harbours in the Azores (Central Group)	37 500
	Canal do Faial	10 000
	Porto da Horta, Faial	12 500
	Vila da Praia, Graciosa	12 500
	Praia da Vitória, Terceira	12 500
	Angra do Herdismo, Terceira	12 500
1858	São Miguel	150 000
	Ilha de São Miguel	10 000
	Ponta Delgada, São Miguel	15 000
	Capelas, São Miguel	15 000
• US Defense Mapping Agency		
Carte	Nom	Échelle
51002	The Azores Archipelago	750 000
51041	Flores and Corvo	250 000
	Santa Cruz, Flores	25 000
	Lajes, Flores	20 000
51061	Faial, Graciosa, Terceira, Pico and São Jorge	250 000
51062	Plans in the Central Azores	50 000
	Approaches to Horta, Faial	10 000
	Horta, Faial	50 000
	Approaches to Santa Cruz, Graciosa	10 000
	Santa Cruz, Graciosa	10 000

Iles Atlantiques. Les détails des cartes à grande échelle sont donnés dans les listes.



- | | | | |
|-------------|---|--|---|
| Américaines | — | Espagnoles | — |
| Admiralty | — | Imray - Iolaire | — |
| Portugaises | — | Pour les cartes du SHOM, voir dans les listes. | |



<i>Carte</i>	<i>Nom</i>	<i>Échelle</i>
51064	Eastern Approaches to Terceira Angra do Heroísmo, Terceira Praia da Vitoria, Terceira	50 000 12 500 10 000
51081	São Miguel and Santa Maria Vila Franca do Campo, São Miguel Vila do Porto, Sta Maria	250 000 20 000 10 000
51082	Approaches to Ponta Delgada, São Miguel Ponta Delgada, São Miguel	50 000 10 000
Imray-Iolaire Series		
El	Arquipélago dos Azores Santa Cruz, Flores Horta, Faial Porto cas Velas, São Jorge Vila da Praia, Graciosa Praia da Vitoria, Terceira Ponta Delgada, São Miguel Vila do Porto, Santa Maria	759 000 5 930 12 470 7 400 10 400 19 450 10 660 10 000

MADÈRE

• SHOM France

<i>Carte</i>	<i>Nom</i>	<i>Échelle</i>
2463(S)	Madère, Porto Santo, îles Désertes	1 47 000

• Institut hydrographique portugais (nouvelle série - voir page 102)

<i>Carte</i>	<i>Nom</i>	<i>Échelle</i>
33101	Arquipélago da Madeira	350 000
36401	Ilha do Porto Santo (piano do Porto)	50 000
36201	Ilha da Madeira	75 000
36402	Câmara de Lobos à Ponta de São Lourenço (plano do Porto do Funchal)	30 000
37501	Portos da Madeira : Porto do Moniz, Porto da Cruz, Caniçal e Machico	7 500
36202	Ilhas Desertas	50 000
36403	Ilhas Selvagens (planos da Selvagem Grande e da Selvagem Pequena)	1 00 000

(ancienne série - voir page 102)

100	Arquipélago da Madeira e Ilhas Selvagens	500 000
101	Arquipélago da Madeira	1 50 000
103	Ilha do Porto Santo	50 000
155	Baia do Porto Santo	1 5 000
102	Ilha da Madeira	80 000
151	Baia do Funchal e Praia Formosa	1 0 000
152	Porto do Moniz	5 000
153	Porto da Cruz	5 000
154	Porto da Machico	5 000
104	Ilhas Desertas	50 000
105	Ilhas Selvagens	50 000
156	Selvagem Grande	20 000
157	Selvagem Pequena e Ilhéu de Fora	20 000

• Amirauté britannique

<i>Carte</i>	<i>Nom</i>	<i>Échelle</i>
1831	Arquipélago da Madeira	1 50 000
1689	Ports in the Arquipélago da Madeira Porto de Funchal Porto de Porto Santo Baia do Funchal and Praia Formosa Baia de Porto Santo	7 500 7 500 15 000 20 000
3133	Casablanca to Islas Canarias (including Arquipélago da Madeira) Ilhas Selvagens (voir aussi page 123)	1 250 000 1 00 000

• US Defense Mapping Agency

<i>Carte</i>	<i>Nom</i>	<i>Échelle</i>
51261	Archipelago da Madeira	1 50 000
51262	Baia de Porto Santo (n'est plus référencée)	15 000
51263	Baia do Funchal and Praia Formosa, Madeira Porto do Funchal, Madeira	10 000 5 000
51342	Salvage Islands Selvagem Grande Selvagem Pequena and Ilhu de Fora	1 03 640 20 625 20 700
• Imray-Iolaire Series		
E3	Arquipelago de Madeira Baia de Porto Santo Porto do Funchal, Madeira	1 70 000 28 500 7 500

CANARIES

• SHOM France

<i>Carte</i>	<i>Nom</i>	<i>Échelle</i>
7270	De Casablanca au Cap Juby - Archipel de Madère et des Canaries	1 000 000
6083	Du Cap Juby au Cap Blanc	84500
7562	Lanzarote et Fuerteventura	175 000
7564	De Grande Canarie à Fuerteventura	175 000
6214	Grande Canarie	109 000
7560	Bahia de Las Palmas - Puerto de La Luz	12 500
7561	Ténérife	125 000
6958	Santa Cruz de Ténérife - De Puerto Caballo à la Darséna Pesquera	10 000
7563	La Palma, Gomera et Hierro	175 000

• Institut hydrographique espagnol

Cartes générales

<i>Carte</i>	<i>Nom</i>	<i>Échelle</i>
209	Islas Canarias y costa occidental de Africa	525 000
219	De Gran Canaria a Lanzarote y costa occidental de Africa, de cabo Yubi a cabo Bojador	350 000
220	De isla de Gran Canaria a isla de Hierro	350 000
50A	Islas de Lanzarote y Fuerteventura	175 000
50B	Islas de Fuerteventura y Gran Canaria	175 000
51 B	Islas de Tenerife y Gran Canaria	175 000
51A	Islas de La Palma, Gomera y Hierro Lanzarote	175 000
206	Isla de Lanzarote	100 000
502	De Arrecife a Punta Gaviota	55 000
5020	Pasos entre las Islas Alegranza, Montana Clara, Graciosa y Lanzarote	25 000
5040	Puertos de Arrecife, Naos y los Mårmoles Lanzarote et Fuerteventura	5 000
503	De punta Gaviota a playa Quemada, Lanzarote, y de la playa de los Matos a punta de Tostón, Fuerteventura	50 000 25 000
5030	Estrecho de la Bocayna	25 000
504	De punta Pechiguera a Arrecife, Lanzarote y de puerto de Rosario a punta Gorda, Fuerteventura	55 000
Fuerteventura		
204	Isla de Fuerteventura	125 000
505	De punta de Tostón a punta Amanay	50 000
506	De puerto de Gran Tarajal a puerto del Rosario	50000

Carte	Nom	Échelle
5060	Puerto del Rosario	3 000
5061	Puerto de Gran Tarajal	3 000
507	Península de Jandia	55 000
Gran Canaria		
210	Isla de Gran Canaria	1 00 000
508	De Banaderos a punta Tenefé	50 000
	Baja de Gando	20 000
	Bahia de Melanara	15 000
5080	La Isleta y bahia de Las Palmas	12 500
5081	Puerto de La Luz	5 000
509	De punta Melanara a punta de Maspalomas	50 000
510	De punta de Maspalomas a cabo Colorado	50 000
	Puerto Rico	5 000
511	De cabo Colorado a punta Melanara	50 000
	Puerto de las Nieves	10 000
Tenerife		
205	Isla de Tenerife	1 25 000
512	Del puerto de Santa Cruz de Tenerife a punta Hidalgo	50 000
513	De punta del Ternero a punta del Sauzal	50 000
	Bajo de la Mancha Blanca	20 000
5130	Santa Cruz de Tenerife	
	De puerto Caballo a la dársena pesquera	10 000
	Puerto Caballo	3 500
5132	Dársenas E y pesquera del puerto de Santa Cruz de Tenerife	5 000
5231	Dársenas E S y de los Llanos del puerto de Santa Cruz de Tenerife	5 000
514	De punta de San Juan a punta Honduras	50 000
5140	Puerto de los Cristianos	3 500
515	De punta de la Faján a punta Rasca	50 000
516	De punta Hidalgo a punta de Buenavista	50 000
Gomera		
517	Isla de la Gomera	50 000
5170	Puerto de San Sebastián de la Gomera	3 500
La Palma		
519	Isla de La Palma	60 000
5190	Puerto de Santa Cruz de La Palma	3 500
Hierro		
520	Isla de Hierro	50 000
5200	Puerto de La Estaca	3 000
• Amiraute britannique		
Cartes générales		
Carte	Nom	Échelle
1 870	Lanzarote to Gran Canaria	300 000
1 869	Gran Canaria to Hierro	300 000
Lanzarote and Fuerteventura		
886	Estrecho de la Bacayna and approaches to Arrecife	75 000
	Puertos de Arrecife, Naos and los Mârmoles	12 500
Gran Canaria		
1 856	Plans in Gran Canaria	
	Approaches to Puerto de la Luz	75 000
	Puerto de la Luz	12 500
	Punta de la Salineta	15 000
	Punta de Gando	25 000

Tenerife and La Palma		Échelle
Carte	Nom	Échelle
1 857	Santa Cruz de Tenerife	12 000
1 858	Approaches to Santa Cruz de Tenerife and Santa Cruz de la Palma	
	Approaches to Santa Cruz de Tenerife	50 000
	Approaches to Santa Cruz de la Palma	75 000
	Santa Cruz de la Palma	10 000
• US Defense Mapping Agency		
Cartes générales		
Carte	Nom	Échelle
51380	Islas Canarias (Eastern Group)	263 900
51260	Islas Canarias (Western Group)	300 000
Fuerteventura		
51343	Approaches to Puerto de Rosario	50 000
	Puerto del Rosario	10 000
Gran Canaria and La Palma		
51344	Ports in the Islas Canarias	
	Approaches to Puerto de la Luz	30 000
	Santa Cruz de la Palma	15 000
	Puerto de la Luz	10 000
Tenerife		
51341	Santa Cruz de Tenerife Harbour	50 000
	Santa Cruz de Tenerife	10 000
• Imray-Iolaire Series		
Carte	Nom	Échelle
E2	Islas Canarias	598 000
	Puerto de los Mârmoles and Puerto de Naos, Lanzarote	17 800
	Morro Jable, Fuerteventura - Puerto de la Luz, Gran Canaria	22 100
	Darsena Pesquera, Santa Cruz de Tenerife	17 300
	Puerto de San Sebastián, Gomera	7 680
	Puerto de Santa Cruz, La Palma	12 580
	Puerto de la Estaca, Hierro	5 880
CAP VERT		
• SHOM France		
Carte	Nom	Échelle
5834	Îles du Cap Vert	496 000
• Institut hydrographique portugais		
Carte	Nom	Échelle
201	Arquipélago de Cabo Verde	500 000
208	Ilhas do Sal e da Boavista	100 000
259	Baia de Palmeira, Sai	5 000
260	Porto de Santa Maria, Sal	10 000
261	Porto de Pedra de Lume, Sal	5 000
209	Ilha da Boavista	100 000
262	Porto de Sal-Rei, Boavista	20 000
257	Porto do Tarrafal, São Nicolau	7 500
258	Porto da Preguiça, São Nicolau	7 500
205	Ilhas de Sto Antão, São Vicente and Sta Luzia	100 000
254	Porto Grande, São Vicente	10 000
253	Porto Novo, Sto Antão	5 000
252	Ponta do Sol, Sto Antão	7 500
265	Porto do Maio, Maio	10 000
267	Porto da Praia, Santiago	10 000
268	Porto do Tarrafal, Santiago	5 000
272	Vale de Cavaleiros a Na Sa da Encarnação, Fogo	10 000
271	Porto dos Mosteiros, Fogo	2 500

• **Amirauté britannique**

Carte	Nom	Échelle
366	Arquipélago de Cabo Verde	500 000
367	Ports in the Arquipélago de Cabo Verde	
	Ilha do Sal	200 000
	Baía do Palmeira, Sal	1 2 500
	Porto do Santa Maria, Sal	20 000
	Approaches to Porto Grande, São Vicente	150 000
	Porto Grande, São Vicente	1 7 500
	Approaches to Porto da Praia, Santiago	150 000
	Porto de Praia, Santiago	1 5 000
369	Plans in the Arquipélago de Cabo Verde	
	Porto de Pedra de Lume, Sal	1 8 000
	Porto de Sal Rei, Boa Vista	50 000
	Porto do Preguiça, São Nicolau	12 200
	Ilhas Sta Luzia, Branco and Razo	90 400
	Tarrafal do Monte Trigo, Sto Antão	12 000
	Ponta do Sol, Sto Antão	1 8 000
	Porto Inglês, Maio	24 500
	Porto da Santiago, Santiago	1 0 000
	Baía do Tarrafal, Santiago	1 8 500
	San Filipe and Encarnação anchorages, Fogo	10 000
	Porto da Fajã, Brava	1 7 500

• **Defense Mapping Agency américain**

Carte	Nom	Échelle
51520	Cabo Verde Islands : Eastern Part	250 000
	Porto de Santa Maria, Sal	15 000
51500	Cabo Verde Islands : Northwestern Part	250 000
	Porto Grande, São Vicente	20 000
51540	Cabo Verde Islands : Southern Part	200 000
	Porto da Praia, Santiago	15 000

• **Séries Imray-lolaire**

Carte	Nom	Échelle
E4	Arquipelago de Cabo Verde	510 000
	Baía da Palmeira, Sal	14 700
	Porto de Sal-Rei, Boa Vista	31 300
	Porto Velho (Porto da Preguiça),	8 600
	Porto Grande, São Vincente	1 5 700
	Porto Novo, Sto Antão	10 000
	Porto da Praia, Santiago	21 800
	Cavaleiros, Fogo	-
	Porto da Furna, Brava	-

II. BIBLIOGRAPHIE

• **Traversées et informations générales**

En français

- Routes de Grande Croisière, Jimmy Cornell, traduction française. Editions Loisirs Nautiques.
- Dictionnaire des termes de marine en dix langues, Barbara Webb et Michael Manton, édition française. Editions Loisirs Nautiques.
- Symboles et abréviations figurant sur les cartes marines françaises (IDINT 1). SHOM.

En anglais

- Atlantic Crossing Guide, The, Anne Hammick/Gavin McLaren. RCC Pilotage Foundation/Adlard Coles Nautical
- Atlantic Pilot Atlas, The, James Clarke. Adlard Coles Nautical
- Bugs, bites & bowels, Dr Jane Wilson Howarth. Cadogan Guides (travellers' health)
- Earth's Changing Surface, The, J Bradshaw, A J Abbott &

AP Gelsthorpe. Hodder & Stoughton

- Meteorology at Sea, Ray Sanderson. Adlard Coles Nautical
- Ocean Birds, Lars Lbjgren. Croom Helm, Beckenham, Kent
- Ocean Passages for the World (NP 136). British Admiralty Hydrographic Department
- Seabirds, an Identification Guide, Peter Harrison. Houghton Mifflin Co, Boston
- Seafarer's Guide to Marine Life, The, Paul V Horsman. Croom Helm & the Marine Society
- Sierra Club Handbook of Whales and Dolphins, The, Stephen Leatherwood & Randall R. Reeves. Sierra Club Books, San Francisco
- Street's Transatlantic Crossing Guide, Donald M Street Jr, WW Norton & Co, New York

• **Açores**

- Açores Flores (Azores Flowers), Erik Sjögren. Direcção Regional de Turismo, Horta, Faial
- Açores Vistos do Céu/Azores from the Air, Filipe Jorge & Antonio Valdemar. Argumentum, Lisbon, Portugal
- Azores Cruising Guide, Gwenda Cornell. World Cruising Publications
- Azores Guide for Tourists. Publiçor, Ponta Delgada, São Miguel (publié tous les ans)
- Azores, The, Claude Dervenn. George C Harrap & Co
- Azores, The, Robin Bryans. Faber & Faber
- Birds of the Atlantic Islands. Vol 3 : A history of the birds of the Azores, David Bannerman. Oliver & Boyd, Edinburgh
- Landscapes of the Azores, Andreas Steiglitz. Sunflower Countryside Guides
- Portugal with Madeira & the Azores, Martin Symington. Dorling Kindersley (Eyewitness Travel Guides)
- Sailing Directions for the West Coast of Europe and North West Africa (Pub 143). US Defense Mapping Agency
- West Coasts of Spain and Portugal Pilot (NP 67). British Admiralty Hydrographic Department

• **Madère**

- Africa Pilot (NP 1). British Admiralty Hydrographic Department
- Birds of the Atlantic Islands. Vol 1 : A history of the birds of the Canary Islands and Salvage Islands, David Bannerman. Oliver & Boyd, Edinburgh
- Birds of the Atlantic Islands. Vol 2 : A history of the birds of Madeira, the Desertas and Porto Santo, David Bannerman. Oliver & Boyd, Edinburgh
- Essential Madeira, Christopher Catling. AA Publishing (AA Essential series)
- Landscapes of Madeira, John and Pat Underwood. Sunflower Countryside Guides
- Madeira & Porto Santo Cruising Guide, Gwenda & Jimmy Cornell & Dick Johnson. World Cruising Publications
- Madeira Plants and Flowers, Antonio da Costa & Luis de O Franquinho. Francisco Ribeira, Funchal, Madeira
- Madeira, Christopher Catling. AA Publishing (Thomas Cook Travellers)
- Madeira, Paul Murphy. Berlitz Travel Guides
- Madeira, Ute York. APA Publications (Insight Guides)
- Madeira, AA Publishing (Baedeker Travel Guides)
- Sailing Directions for the West Coast of Europe and North West Africa (Pub 143). US Defense Mapping Agency
- **Canaries**
- Africa Pilot (NP 1). British Admiralty Hydrographic Department
- Birds of the Atlantic Islands. Vol 1 . A history of the birds of the Canary Islands and Salvage Islands, David Bannerman. Oliver & Boyd, Edinburgh
- Canary Islands Cruising Guide, Jimmy Cornell. World

Cruising Publications

- *Canary Islands*, Damien Simonis & Vic Hawthorn. Lonely Planet Publications
- *Canary Islands*, Paul Murphy. AA Publishing (Thomas Cook Travellers)
- *Essential Canary Islands*, Adam Hopkins & Gabrielle Macphedran. AA Publishing (AA Essential series)
- *Essential Gran Canaria*, Gabrielle Macphedran. AA Publishing (AA Essential series)
- *Essential Tenerife*, Paul Murphy. AA Publishing (AA Essential series)
- *Flowers of the Canary Islands*, Bruno Foggi & Andrea Innocenti. EG Bonechi, Italy
- *Gran Canaria*, AA Publishing (Baedeker Travel Guides) (couvre aussi Lanzarote et Fuerteventura)
- *Gran Canaria, Lanzarote & Fuerteventura*. APA Publications. (Insight Guides)
- *Guanches Survivors, and their Descendants, The*, José Luis Concepción. José Luis Concepción
- *Jardines de Canarias 1, Flores Ornamentales*, David & Zoë Bramwell. Editorial Rueda (avec des textes en anglais)
- *La Gomera : Island of Columbus*, Kristine Edle Olsen. Thames & Hudson
- *Landscapes of Gran Canaria; of La Palma & El Hierro; of Lanzarote; of Southern Tenerife & La Gomera, of Tenerife*, Noel Rochford. Sunflower Countryside Guides
- *Sailing Directions for the West Coast of Europe and North West Africa* (Pub 143). US Defense Mapping Agency
- *Tenerife*, AA Publishing (Baedeker Travel Guides) (couvre aussi La Gomera, La Palma et El Hierro)
- *Tenerife & the Western Canary Islands*, Andrew Eames. APA Publications (Insight Guides)
- *Tenerife*, Tim Jepson. AA Publishing. (AA Explorer series)
- *Cap Vert*
- *Africa Pilot (NP 1)*. British Admiralty Hydrographic Department
- *Birds of the Atlantic Islands, Vol 4 : A history of the birds of the Cape Verde Islands*, David Bannerman. Oliver & Boyd, Edinburgh
- *Cabo Verde - Morabeza Islands*, Ida Azevedo & Isabel Gonçalves. Virar de Página, Portugal, publié tous les ans
- *Cape Verde Islands*, Aisling Irwin & Colum Wilson. Bradt Travel Guides
- *Sailing Directions for the West Coast of Europe and North West Africa* (Pub 143). US Defense Mapping Agency
- *West Africa*, Alex Newton & David Else. Lonely Planet Publications
- *West Africa*, Jim Hudgens and Richard Trillo. Harrap Columbus (Rough Guides)

III. GLOSSAIRE

Le Dictionnaire de la plaisance en 10 langues compilé by Barbara Webb et Michael Manton, avec l'assistance de la Cruising Association, traduction française (Editions Loisirs Nautiques), comporte un glossaire bien plus complet.

Français	Portugais	Espagnol
Algue	Alga	Alga
Amarrage (poste d')	Atracar	Atracar
Anse	Enseada	Ensenada
Avancée rocheuse		
submergée	Restinga	Restinga
Bâbord	Bombordo	Babor
Baie	Baía	Bahia, Golfo
Balise	Baliza	Baliza
Banque	Banco	Banco
Basse mer	Baixa-mar	Bajamar
Bassin	Doca	Dársena
Bau	Largura	Manga
Blanc	Branco	Blanco
Bleu	Azul	Azul
Bouée	Bóia	Boya
Brise-lames	Quebra-mar	Rompeolas
Brouillard	Nevoeiro	Niebla
Bureau	Agência	Oficina
de poste	de correio	de correos
Canal (radio)	Canal	Canal
Cap	Cabo	Cabo
Capitainerie	Capitania	Capitania
Carburant	Gasoleo, Gasolina	Gasol, Gasolina
	Estaleiro	Astillero
Chantier naval	Canal	Canal
Chenal	Laje	Laja
Dalle	Estreito	Estrecho
Détroit	Dique	Dique
Digue	Alfândega	Aduana
Douanes	Duches	Duchas
Douches	Dragar	Dragar
Draguer	Esclusa	Esclusa
Ecluse	Igreja	Iglesia
Eglise	Entrada, Boca	Entrada, Boca
Entrée	Este	Este
Est	Levante,	Oriental
Est (de l')	Levante,	do Este
	Gasolina	Gasolina
Essence	Gasoleo	Gasol
Gazole	Burgau	Cascajo
Gazole	Alto	Alto
Gravier	Altura	Altura
Haut	Baixo	Bajo
Hauteur	Ilha, Ilhéu	Isla
Haut-fond	Ilhota	Islote
Ille	Informações	Information
Ilot	Istmo	Istmo
Information	Amarelo	Amarillo
Isthme	Lago	Lago
Jaune	Comprimento	Eslora
Lac	Maré baixa	Marea baja
Longueur	Maré alta	Marea alta
Marée basse	Mar	Mar
Marée haute	Molhe	Muelle
Mer	Fundeadoiro,	Fondeadero,
Môle, quai	Ancoradouro	Ancladero
Mouillage	Fundear	Fondear
	Preto	Negro
Mouiller	Norte	Norte
Noir	Fechar	Precintar
Nord	Alaranjado	Anaranjado
Obturer	Oeste	Oeste
Orange	do Oeste	Occidental
Ouest		
Ouest (de l')		

Français	Portugais	Espagnol	Espagnol	Portugais	Français
Petit	Pequeno	Pequeno	Chico, Pequeno	Pequeno	Petit
Pétrole (lampant)	Petróleo	Parafina	Dàrsena	Doca	Bassin
Phare	Farol	Faro	Digue	Digue	Digue
Pierre	Pedra	Piedra	Dragar	Dragar	Draguer
Poids	Pêso	Peso	Duchas	Duches	Douches
Ponton	Pontão	Pantalán	Efectos navales	Fornecedore de barcos	Shipshandler
Port d'attache	Porto de registo	Puerto de matrícula	Ensenada	Enseada	Anse
Port de plaisance, marina	Porto desportivo	Puerto deportivo	Entrada	Entrada	Entrée
Plage	Praia	Playa	Esclusa	Esclusa	Ecluse
Pleine mer	Preia-mar	Pleamar	Eslora	Comprimento	Longueur
Profond	Profundo	Profundo	Este	Este	Est
Profondeur	Profundidade	Profundidad	Estero	Esteiro	Crique
Propriétaire	Proprietário	Propiedad	Estrecho	Estreito	Détroit
Quai	Cais	Propietario	Estribor	Estibordo	Tribord
Racine, départ (par ex. môle)		Malecón	Fàbrica	Fàbrica	Usine
Rampe	Raiz	Raiz	Fango	Lôdo	Vase, Boue
Récif	Rampa	Rampa	Faro	Farol	Phare
Rivage	Recife	Arrecife	Fondeadero	Fundeadouro	Mouillage
Roche, rocher	Margem	Orilla	Fondear	Fundear	Mouiller
Rouge	Laxe	Roca	Gasoil	Gasoleo	Gazole
Ruisseau, estuaire	Vermelho	Rojo	Gasolina	Gasolina	Essence
Sable	Esteiro	Estero	Iglesia	Igreja	Eglise
Sale	Areia	Arena	Información	Informações	Information
Salines	Sujo	Sucio	Isla	Ilha, Ilhéu	Ile
Shipchandler	Salinas	Istmo	Istmo	Ilhota	Ilot
	Fornecedore de barcos	Efectos navales	Lago	Istmo	Isthme
			Laja	Lago	Lac
Sud	Sul	Sud, sur	Levante	Laje	Dalle
Sud (du)	do Sul	Meridional	Malecón	Levante	de l'est
Trant d'eau	Calado	Calado	Manga	Cais	Quai
Tour	Terre	Torre	Mar	Largura	Bau
Travaux	Obras	Obras	Marea alta	Mar	Mer
Travei-lift	E pórtico	Pórtico elevador	Maré alta	Maré alta	Marée haute
Tribord	Estibordo	Estribor	Maré baixa	Maré baixa	Marée basse
Usine	Fàbrica	Fàbrica	Meridional	do Sul	du sud
Voilier	Barco à vela	Barco de vela	Muelle	Molhe	Môle, quai
Vent (au)	Barlavento	Barlovento	Negro	Preto	Noir
Vent (sous le)	Sotavento	Sotavento	Niebla	Nevoeiro	Brouillard
Vase, boue	Barro, Lôdo	Barro, Fango	Norte	Norte	Nord
Vert	Verde	Verde	Obras	Obras	Travaux
Yacht-club	Clube náutico	Clube náutico	Occidental	do Oeste	de l'ouest
			Oeste	Oeste	Ouest
			Oficina de correos	Agência de correio	Bureau de poste
			Oriental	do Este	de l'est
Espagnol	Portugais	Français	Orilla	Margem	Rivage
Aduana	Alfândega	Douanes	Pantalán	Pontão	Ponton
Alga	Alga	Algue	Parafina	Petróleo	Pétrole (lampant)
Alto	Alto	Haut			Petit
Altura	Altura	Hauteur	Pequeno	Pequeno	Poids
Amarillo	Amarelo	Jaune	Peso	Pêso	Pierre
Anaranjado	Alaranjado	Orange	Piedra	Pedra	Plage
Ancladero	Ancoradouro	Mouillage	Playa	Praia	Pleine mer
Arena	Areia	Sable	Pleamar	Preia-mar	Travei-lift
Arrecife	Recife	Récif	Pórtico elevador	E pórtico	Obturer
Astillero	Estaleiro	Chantier naval	Precintar	Fechar	Profondeur
Atracar	Atracar	Poste	Profundidad	Profundidade	Profond
		d'amarrage	Profundo	Profundo	Profond
Azul	Azul	Bleu	Propietario	Proprietário	Propriétaire
Babor	Bombordo	Bâbord	Puerto deportivo	Porto desportivo	Marina, port de plaisance
Bahia, Golfo	Baía	Baie			Port d'attache
Bajamar	Baixa-mar	Basse mer	Puerto de matrícula	Porto de registo	Pointe
Bajo	Baixo	Haut-fond	Punta	Ponta	Racine, départ (par ex. môle)
Baliza	Baliza	Balise	Raiz	Raiz	Rampe
Banco	Banco	Banque			Restinga
Barco de vela	Barco à vela	Voilier	Rampa	Rampa	Avancée
Barlovento	Barlavento	Au vent	Restinga	Restinga	rocheuse
Barro	Barro	Vase, Boue			submergée
Bianco	Branco	Blanc	Roca	Laxe	Roche, rocher
Boca	Bôca	Entrée	Rojo	Vermelho	Rouge
Boya	Bóia	Bouée	Rompeolas	Quebra-mar	Brise-lames
Cabo	Cabo	Cap	Salinas	Salinas	Salines
Calado	Calado	Tirant d'eau	Sotavento	Sotavento	Sale
Canal	Canal	Canal, chenal, détroit	Sud, sur	Sul	Sud
Capitania	Capitania	Capitainerie	Torre	Tôrre	Tour
Cascajo	Burgau	Gravier	Verde	Verde	Vert

Portugais	Espagnol	Français	Portugais	Espagnol	Français
Agência de correio	Oficina de correos	Bureau de poste	Oeste	Oeste	Ouest
Alaranjado	Anaranjado	Orange	Pedra	Piedra	Pierre
Alfândega	Aduana	Douanes	Pequeno	Pequeho	Petit
Alga	Alga	Algues	Petróleo	Parafina	Pétrole (la mpant)
Alto	Alto	Haut	Portão	Pantalán	Ponton
Altura	Altura	Hauteur	Porto de registo	Puerto de matrícula	Port d'attache
Amarelo	Amarillo	Jaune	Porto desportivo	Puerto deportivo	Marina, port de plaisance
Ancoradouro	Ancladero	Mouillage			Plage
Areia	Arena	Sable			Pleine mer
Atracar	Atracar	Poste d'amarrage	Praia	Playa	Noir
		Bleu	Pleia-mar	Pleamar	Profondeur
Azul	Azul	Baie	Preto	Negro	Profond
Baía	Bahía, Golfo	Basse mer	Profundidade	Profundidad	Profond
Baixa-mar	Bajamar	Haut-fond	Profundo	Profundo	Propriétaire
Baixo	Bajo	Balise	Proprietário	Propietario	Brise-lames
Baliza	Baliza	Banque	Quebra-mar	Rompeolas	Racine, départ (par ex. môle)
Banco	Banco	Voilier	Raiz	Raiz	Rampe
Barco à vela	Barco de vela	Au vent	Rampa	Rampa	Récif
Barlavento	Barlovento	Vase, Boue	Recife	Arrecife	Récif
Barro	Barro	Entrée	Restinga	Restinga	Avancée
Boca	Boca	Bouée			rocheuse submergée
Bóia	Boya	Bâbord	Salinas	Salinas	Salines
Bombordo	Babor	Blanc	Sotavento	Sotavento	Sous le vent
Branco	Blanco	Gravier	Sujo	Sucio	Sale
Burgau	Cascajo	Quai	Sul	Sud, sur	Sud
Cabo	Cabo	Tirant d'eau	Torre	Torre	Tour
Cais	Malecón	Canal, chenal, détroit	Verde	Verde	Vert
Calado	Calado	Capitainerie	Vermelho	Rojo	Rouge
Canal	Canal	Longueur			
Capitania	Capitania	Bassin de l'est			
Comprimento	Eslora	Digue			
Doca	Dársena	Digue de l'ouest			
do Este	Oriental	du sud			
Dique	Dique	Bassin, quai			
do Oeste	Occidental	Draguer			
do Sul	Meridional	Douches			
Doca	Dique	Anse			
Dragar	Dragar	Entrée			
Duches	Duchas	Travei-lift			
Enseada	Ensenada	Ecluse			
Entrada	Entrada	Chantier naval			
E pórtico	Pórtico elevador	Est			
Esclusa	Esclusa	Crique			
Estaleiro	Astillero	Tribord			
Este	Este	Détroit			
Esteiro	Esterio	Usine			
Estibordo	Estribor	Phare			
Estreito	Estrecho	Obturer			
Fábrica	Fábrica	Shipchandler			
Farol	Faro	Mouillage			
Fechar	Precintar	Mouiller			
Fornecedore de barcos	Efectos navales	Gazole			
Fundeadouro	Fondeadero	Essence			
Fundear	Fondear	Eglise			
Gasoleo	Gasoil	⊕			
Gasolina	Gasolina	Ilot			
Igreja	Iglesia	Information			
Ilha, Ilhéu	Isla	Isthme			
Ilhota	Islote	Lac			
Informações	Información	Dalle			
Istmo	Istmo	Bau			
Lago	Lago	Roche, rocher			
Laje	Laja	Est			
Largura	Manga	Vase,boue			
Laxe	Roca	Mer			
Levante	Levante	Marée haute			
Lodo	Fango	Marée basse			
Mar	Mar	Rivage			
Maré alta	Marea alta	Môle, quai			
Maré baixa	Marea baja	Brouillard			
Margem	Orilla	Nord			
Molhe	Muelle	Travaux			
Nevoeiro	Niebla				
Norte	Norte				
Obras	Obras				

IV. ABREVIATIONS UTILISEES SUR LES CARTES

Espagnol	Portugais	Signification
Feux		
F.	F.	Fixe
D.	Rl.	A éclats
Gp.D.	Rl.Agr.	A éclats groupés
F. D.	F.Rl.	Fixe et à éclats
F. Gp.D.	F.Rl.Agr.	Fixe et à éclats groupés
Ct.	Ct.	Scintillant
Gp.Ct.	Ct int.	Scintillant interrompu
Oc.	Oc.	A occultations
Gp.Oc.	Oc.Agr.	A occultations groupées
lso.	ls.	Isophase
Mo.	Morse	Morse
Couleurs		
am.	am.	Jaune
az.	azul.	Bleu
b.	br.	Blanc
n.	pr.	Noir
r.	vm.	Rouge
v.	vd.	Vert
Fonds		
A.	A.	Sable
Al.	Alg.	Algue
R.	R.	Roche
F.	L.	Vase
Co.	B.	Gravier

Note : l'ouvrage 1D INT1 du SHOM « Symboles et abréviations figurant sur les cartes marines françaises » détaille toutes les abréviations utilisées dans le texte et les plans de cet ouvrage. Les abréviations internationales officielles retenues depuis 1982 lors de la conférence de Monaco de l'OHI (Organisation Hydrographique Internationale). Depuis 1985, toutes les cartes marine publiées par le SHOM suivent les normes internationales.

Index

- Abalo, Playa de, 205
 Abona, Bahía de, 193-194
 Abra, Baía da, 114
 Açores, 9-94
 Faune, 9, 17-21
 Formalités, équipements et navigation, 21-24
 Histoire, 15-17
 Informations générales, 9-15
 Ports et mouillages, 25-94
 Routes, 1-2
 Agaete, Puerto, 182
 Agua Palmito, Playa del, 181
 Aldea, Puerto de la, 181-182
 Aleganza, Isla, 139
 Almoхарife, Praia do, 44
 Amarilla, Puerto, 195
 Anfi del Mar, Puerto, 175-176
 Angra do Heroísmo, 73-75
 Anjos, Baía dos, 93
 Antequera, Bahía de, 185
 Argaya, Playa de, 209
 Arguineguín, Puerto de, 173-175
 Arinaga, Bahía de, 171
 Arrecife, Puerto de, 143-145, 147-148
 Arrieta, 142
 Asno, Playa del, 181
 Atlantico, Marina del, 185-188, 189-190
 Bahía de Abona, 193-194
 Bahía de Antequera, 185
 Bahía de Arinaga, 171
 Bahía de la Bonanza, 219
 Bahía de Gando, 171
 Bahía del Médano, 194
 Bahía de Naos, 221
 Bahía del Salado, 139
 Bahía de Tjimiraque, 219
 Baía da Abra, 114
 Baía dos Anjos, 93
 Baía do Carraçal, 243
 Baía dos Ferreiros, 269
 Baía das Gatas, 252
 Baía do Monte Trigo, 254
 Baía da Mordeira, 237
 Baía da Palmeira, 235-237
 Baía do Porto Pim, 44-45
 Baía de Porto Santo, 04-107
 Baía da Praia (Santa Maria), 91
 Baía de Santa Maria, 237-238
 Baía da São Lourenço, 91-93
 Baía de São Pedro, 252
 Baía do São Pedro (Flores), 31
 Baía do Tarragal
 (Santa Antao), 254
 Baía do Tarragal (Santiago), 261-263
 Baixo, Ilhéu de, 269
 Baixo de João Valente, 241
 Baleines et dauphins, 19-21
 Barra, Portinho da, 66-67
 Barranco de las Lánias, 181
 Barranco de Parche, 181
 Barranco de la Secos, 181
 Barranco Trajana, Punta Tenefé, 171
 Bibliographie, 275-276
 Biscoitos, 76
 Boavista, 239-241
 Bonanza, Bahía de la, 219
 Branco, Ilhéu, 245
 Brava, Ilha, 267-269
 Bugio, Ilhéu, 120
 Caballo, Puerto, 190
 Cagarras, Enseada das, 125-126
 Cais do Castelo, 75
 Cais do Pico (São Roque do Pico), 49-51
 Cala Cantera, 209
 Cala de la Negra, 209
 Cala de la Rajita, 209
 Caleta de Fustes (Puerto del Castillo), 158-159
 Caleta del Sebo (La Sociedad), 139-142
 Calheta de Nesquim, 51
 Calheta (Madère), 119
 Calheta (São Jorge), 59-60
 Câmara de Lobos, 118-119
 Camello, Punta del, 194
 Canaries, 127-221
 Formalités, équipements et navigation, 132-136
 Histoire, 131-132
 Informations générales, 127-131
 Ports et mouillages, 137-221
 Routes, 3-4
 Candelaria, 192
 Caniçal, 115-116
 Cantera, Cala, 209
 Capelas, Porto de, 84-86
 Cap Vert, 223-269
 Formalités, équipements et navigation, 231-234
 Histoire, 229-230
 Informations générales, 226-229
 Ports et mouillages, 235-269
 Routes, 4-5
 Carga da Lapa, 121-122
 Carmen, Puerto del, 148
 Carraçal, Baía do, 243
 Cartes, 5, 8, 271-2-75
 Cartes des traversées, 5
 Casa, Porto de (Vila Nova), 34-35
 Castillo, Puerto del, 158-159
 Castillo del Romeral, 171
 Central Termica de Granadilla, 194
 Chão, Ilhéu, 120
 Chinguarime, Playa de, 207-208
 Cidade Velha, 261
 Cima, Ilhéu de, 269
 Cólón, Puerto, 198-199
 Corralejo, 154-155
 Corvo, 33-34
 Costa Teguisse, 142-143
 Courants océaniques, 5-6
 Cruz, Porto de, 120
 Cueva, Playa de la, 159
 Dauphins, 19, 20-21
 Desertas, Ilhas, 95, 120-122
 El Cabrito, Playa de, 207-208
 El Castillo, 158
 El Cotillo, 154
 El Hierro, 217-221
 El Poris de Las Playas, 160
 El Puerito, 99
 Encarnação, Nossa Senhora de, 266
 Enseada das Cagarras, 125-126
 Enseada das Pedreiras, 126
 Enseada do Selvagem Pequena, 126
 Erese, Playa del, 209
 Espindola, Puerto, 215
 Estaca, Puerto de la, 218-219
 Faial, 35-45
 Faja d'Agua (Porto da Faja), 268-269
 Faja Grande (Flores), 32
 Fax météo, 8
 Ferreiros, Baía dos, 269
 Flores, 25-32
 Fogo, Ilha do, 264-266
 Fora, Ilhéu de, 123, 126
 Formigas, Ilhéus de, 93-94
 Formoso, Porto, 87
 Fuerteventura, 152-163
 Funchal, 109-114
 Furna, Porto da, 267-268
 Fustes, Caleta de, 158-159
 Gando, Bahía de, 171
 Garachico, 202
 Gatas, Baía das, 252
 Ginjinar, 161
 Glossaire, 276-278
 Gomera, La Graciosa, Isla (Lanzarote), 139-142
 Graciosa (Açores), 60-67
 Gran Canaria, 164-182
 Gran Tarajal, 160-161
 Guanchara, Playa de la, 207-208
 Guimar, Puerto de, 193
 Hermigua, Playa de, 205
 Hondura, Puerto de la, 190
 Horta, 38-44
 Ilha Brava, 267-269
 Ilha Deserta Grande, 120-122
 Ilha do Fogo, 264-266
 Ilha do Maio, 255-256
 Ilha do Sal, 235-238
 Ilhas Desertas, 95, 120-122
 Ilhas Selvagens, 122-126
 Ilhéu de Baixo, 269
 Ilhéu Branco, 245
 Ilhéu Bugio, 120
 Ilhéu Chão, 120
 Ilhéu de Cima, 269
 Ilhéu de Fora, 123, 126
 Ilhéu Grande (Secos do Rombo), 269
 Ilhéu Luis Carneiro, 269
 Ilhéu Raso, 245
 Ilhéus das Formigas, 93-94
 Ilhéus Secos do Rombo, 269
 Inglez, Porto do, 256
 Instructions nautiques, *Íres, etc.*, 275-276
 Isla Aleganza, 139
 Isla Graciosa, 139-142
 Isla de Lobos, 156
 Jacomar, Playa de, 159
 Jandia, Punta, 163
 Jardim do Mar, 119
 João Valente, Baixo de, 241
 Judeu, Porto, 72
 La Caleta, 199
 La Galera, 192
 La Gomera, 204-211
 La Palma, 211-216
 La Salineta, 171
 La Sociedad (Caleta del Sebo), 139-142
 Lagoa, 83
 Lajas, Puerto de las (Fuerteventura), 156
 Lajes, Porto das (Flores), 26-28
 Lajes do Pico, 52-54
 Lamas, Barranco de las, 181
 Lanzarote, 137-152
 Las Galletas, 195-196
 Las Palmas de Gran Canaria, 166-170
 Las Playitas, 160
 Latija, Playa de la, 161
 Livres, Instructions nautiques, etc., 275-276
 Lobos, Isla de, 156
 Los Abrigos, 194
 Los Cristianos, 196-198
 Los Gigantes, Puerto de, 200-202
 Los Mármoles, Puerto de, 143-145
 Los Organos, 205
 Luis Carneiro, Ilhéu, 269
 Luz, Puerto de la, 166-170
 Machico, 116-117
 Madalena, 47-49
 Madère, île de, 95-120
 Formalités, équipements et navigation, 100-102, 108-109
 Histoire, 98-100, 108
 Informations générales, 95-98, 108-109

Ports et mouillages,	1 09-120	Playa de Sotavento,	1 61	Puerto Espindola,	215	(Gomera),	208-209
Routes,	2-3	Playa de Suarez,	207-208	Puerto de la Estaca,	218-219	Santiago, Puerto de	
Madère, archipel,	95-126	Playa de Tasarte,	1 81	Puerto de Güimar,	1 93	(Tenerife),	200
Formalités, équipements et		Playa de las Tejitas,	1 94	Puerto de la Hondura,	1 90	Santo Antão,	252-255
navigation,	1 00-102	Playa de las Teresitas,	1 85	Puerto de las Lajas,	1 56	São Fernando,	72
Histoire,	98-100	Playa de Vallehermoso,	205	Puerto de Los Gigantes,	200-202	São Filipe,	266
Informations générales,	95-98	Playa de Veneguera,	1 81	Puerto de Los Mármoles,	1 43-145	São Jorge,	55-60
Ports et mouillages,	1 03-126	Playa del Veronal,	221	Puerto de la Luz,	1 66-170	São Lourenço, Baía de,	91-93
Routes,	2-3	Poças, Porto das,	28-31	Puerto de Mogán,	1 78-180	São Mateus da Calheta,	75-77
Madelina do Mar,	119	Ponta Delgada,	79-83	Puerto de Morro Jable,	1 61-163	São Miguel,	76-87
Maio, Ilha do,	255-256	Ponta do Pau Sêco,	256	Puerto Naos,	216	São Nicolau,	241-243
Maio, Porto do,	256	Ponta do Sol (Madère),	119	Puerto de Naos,	1 43-147	São Pedro, Baía de	
Marina del Atlantico,	1 85-188,	Ponta do Sol, Porto da		Puerto de las Nieves,	1 82	(São Vicente),	252
	1 89-90	(Santo Antão),	254-255	Puerto de Pasito Blanco,	1 72-173	São Pedro, Baía do (Flores),	31
Marina Tenerife,	1 85-189	Portinho da Barra,	66-67	Puerto de Playa Blanca,	1 50-152	São Roque do Pico	
Médano, Bahía del,	1 94	Porto de Capelas,	84-86	Puerto Quemada,	1 50	(Cais do Pico),	49-51
Medio, Playa del,	208	Porto de Casa (Vila Nova),	34-35	Puerto Radazul,	1 90-191	São Vicente,	245-252
Meloneras, Playa de las,	1 71	Porto do Cruz,	1 20	Puerto de la Restinga,	220-221	Sardina, Puerto de,	1 83
Mindelo		Porto da Faja		Puerto Rico,	1 76-178	Secos, Barranco de la,	1 81
(Porto Grande),	246-252	(Faja d'Agua),	268-269	Puerto del Rosario,	1 56-157	Secos do Rombo, Ilhéus,	269
Mogán, Puerto de,	1 78-180	Porto Formoso,	87	Puerto de San Juan,	1 99-200	Selvagem Grande,	1 22-124,
Moniz, Porto,	119-120	Porto da Furna,	267-268	Puerto San Nicolas,	1 81-182		1 25-126
Montana Roja, Punta,	1 94	Porto Grande (Mindelo),	246-252	Puerto de Santiago		Selvagem Pequena,	1 23, 124,
Monte Trigo, Baía do,	254	Porto do Inglez,	256	(Gomera),	208-209		1 26
Mordeira, Baía da,	237	Porto Judeu,	72	Puerto de Santiago		Selvagens, Ilhas,	95, 122-126
Morro Jable,	161-163	Porto das Lajes,	26-28	(Tenerife),	200	Sotavento, Playa de,	1 61
Mosteiros, Porto dos,	266	Porto do Maio,	256	Puerto de Sardina,	1 83	Suarez, Playa de,	207-208
Naos, Bahía de (El Hierro),	221	Porto Moniz,	119-120	Puerto Tauro,	1 78	Symboles utilisés sur	
Naos, Puerto de		Porto dos Mosteiros,	266	Puerto de Tzacorte,	215-216	les plans,	viii
(Lanzarote),	143-147	Porto Novo (Madère),	118	Puerto de la Torre,	1 59	Systèmes de référence	
Naos, Puerto (La Palma),	216	Porto Novo (Santo Antao),	253	Puerto Ventura,	1 56	des cartes,	8
Navtex,	7	Porto do Paul,	255	Puerto de Vueltas		Taliarte,	1 70-171
Negra, Cala de la,	209	Porto de Pedra de Lume,	238	(Valle Gran Rey),	209-211	Taozo, Punta,	1 73
Nesquim, Calheta de,	51	Porto da Pedro Badejo,	263	Punta del Camello,	1 94	Tarajalelo,	1 61
Nieves, Puerto de las,	1 82	Porto Pim, Baía do,	44-45	Punta Jandia,	1 63	Tarrafal, Baía do	
Nossa Senhora de		Porto das Poças		Punta Montana Roja,	1 94	(Santo Antão),	254
Encarnação,	266	(Santa Cruz, Flores),	28-31	Punta Papagayo,	1 52	Tarrafal, Baía do	
Oiseaux de mer,	1 7-18	Porto da Ponta do Sol,	254-255	Punta Taozo,	1 73	(Santiago),	261-263
Oreja, Playa de,	207-208	Porto da Praia		Punta Tenefé,	1 71	Tarrafal, Porto do	
Orzola,	1 42	(Santiago, Cap Vert),	257-261	Punta de Teno,	202	(São Nicolau),	242-243
Palmeira, Baía da,	235-237	Porto da Preguiça,	243	Punta Torrente del Aguila,	1 52	Tasarte, Playa de,	1 81
Palmo a Tostao, Praia do,	244	Porto de Sal Rel,	239-241	Quatro Ribeiras,	76	Tauro, Puerto,	1 78
Papagayo, Punta,	1 52	Porto de Santiago (Cap Vert),	263	Quemada, Playa,	1 50	Tzacorte, Puerto de,	215-216
Parchel, Barranco de,	1 81	Porto Santo, 95,	1 03-107	Rabo de Peixe,	86-87	Tejitas, Playa de las,	1 94
Pasito Blanco, Puerto de,	172-173	Porto do Tarrafal,	242-243	Radio amateurs,	8	Tenefé, Punta,	1 71
Pau Seco, Ponta do,	256	Povoação,	87	Rajita, Cala de la,	209	Tenerife,	1 83-203
Paul, Porto do,	255	Pozo Negro, Playa de,	1 59	Restinga, Puerto de la,	220-221	Teno, Punta de,	202
Paul do Mar,	119	Praia do Almojarife,	44	Ribeira da Barca,	261	Terceira,	67-76
Pêche à la baleine, ancienne		Praia, Baía da		Ribeira Brava,	119	Teresitas, Playa de las,	1 85
station de, (Flores),	31	(Santa Maria, Açores),	91	Rosario, Puerto del,	1 56-157	Tjmiraque, Bahía de,	219
Pedra de Lume, Porto de,	238	Praia do Palmo a Tostao,	244	Routes,	1-5	Trajana, Barranco,	1 71
Pedreiras, Enseada das,	1 26	Praia, Porto da		Sal, ilha do,	235-238	Torre, Puerto de la,	1 59
Pedro Badejo, Porto da,	263	(Santiago, Cap Vert),	257-261	Sal Rei, Porto de,	239-241	Torrente del Aguila, Punta,	1 52
Pedro Barba,	1 39	Praia da Vitória,	69-72	Salado, Bahía del,	1 39	Traversées,	1-5
Pico,	45-54	Preguiça, Porto da,	243	San Andres,	1 85	Traversées, cartes,	5
Playa de Abalo,	205	Prévisions météorologiques		San Juan, Puerto de,	1 99-200	Urzelina,	59
Playa del Agua Palmito,	1 81	internationales,	6-7	San Marcos,	202-203	Vale de Cavaleiros,	264-265
Playa de Argaya,	209	Puertito de la Luz,	1 63	San Nicolas, Puerto,	1 81-182	Valle Gran Rey,	209-211
Playa del Asno,	1 81	Puerto Agaete,	1 82	San Sebastián de		Vallehermoso, Playa de,	205
Playa Blanca, Puerto de,	150-152	Puerto de la Aldea,	1 81-182	La Gomera,	205-207	Veneguera, Playa de,	1 81
Playa de Chinguarime,	207-208	Puerto Amarilla,	1 95	Santa Cruz (Flores),	28-31	Ventura, Puerto,	1 56
Playa de la Cueva,	1 59	Puerto Anfi del Mar,	1 75-176	Santa Cruz (Graciosa),	64-66	Veronal, Playa del,	221
Playa de El Cabrito,	207-208	Puerto de Arguineguín,	173-175	Santa Cruz de La Palma,	212-214	Vila Franca do Campo,	83-4
Playa del Erese,	209	Puerto de Arrecife,	1 43-145,	Santa Cruz das Ribeiras,	52	Vila Nova (Corvo),	34-5
Playa dela Guancha,	207-208		1 47-148	Santa Cruz de Tenerife,	185-190	Vila Nova (Terceira),	76
Playa de Hermigua,	205	Puerto Caballo,	1 90	Santa Luzia,	244	Vila do Porto (São Miguel),	89-91
Playa de Jacomar,	1 59	Puerto Calero,	1 48-150	Santa Maria, Baía de		Vila da Praia (Graciosa),	62-4
Playa de la Latija,	1 61	Puerto del Carmen,	1 48	(Ilho do Sal),	237-238	Vila das Velas,	56-8
Playa del Medio,	208	Puerto del Castillo,	1 58-159	Santa Maria (Açores),	88-93	Vitória, Praia da,	69-72
Playa de las Meloneras,	1 71	Puerto Cementero,		Santiago (Cap Vert),	257-263	Vueltas, Puerto de	
Playa de Oreja,	207-208	Punta Taozo,	1 73	Santiago, Porto de		(Valle Gran Rey),	209-11
Playa de Pozo Negro,	1 59	Puerto Colon,	1 98-199	(Cap Vert),	263	World Geodetic System	1984
Playa Quemada,	1 50	Puerto de la Cruz,	203	Santiago, Puerto de		(WGS84),	8

Iles de l'Atlantique

Anne Hammick

Les quatre archipels décrits dans cet ouvrage sont les escales presque obligées lors d'une traversée de l'Atlantique. Mais plus que des escales, ils représentent de véritables bassins de croisière où les paysages sont étonnants et les habitants accueillants.

La RCC Pilotage Foundation a été créée par des membres du Royal Cruising Club en 1977. Son but est d'aider les plaisanciers à naviguer en toute sécurité dans des bassins de croisière éloignés, en éditant des guides nautiques, maintenant traduit en français par les Editions Loisirs Nautiques.

Anne Hammick navigue depuis sa plus tendre enfance et a traversé plus de sept fois l'Atlantique, dont six fois en tant que skipper. Dès 1987, elle commence à travailler à la première édition des Iles de l'Atlantique. En 1991 elle publie *Ocean Cruising on a Budget*, et depuis lors elle a collaboré à divers guides nautiques pour la RCC Pilotage Foundation : *Atlantic Crossing Guide*, *Atlantic Spain & Portugal* et *Islas Baleares*. Photographe passionnée, elle publie ses photos dans les principales revues nautiques anglaises et illustre en grande partie les guides de la RCC Pilotage Foundation. Anne vit à bord de son yacht à Falmouth au Royaume Uni.



Archipel des Açores

Perdues au milieu de l'Atlantique, les neuf îles des Açores forment une zone de navigation variée, intacte et sans beaucoup de bateaux. Elles offrent des paysages étonnants, une végétation exubérante, une faune variée et, surtout, la présence de nombreuses baleines.



Archipel de Madère

Composé de Madère, Porto Santo, des îles Desertas et Selvagens, l'archipel montre une grande diversité tant géographique que climatique qui se reflète dans la variété de sa faune et de sa flore, largement protégées par des habitants amicaux et accueillants envers les visiteurs.



Archipel des Canaries

Falaises abruptes, gorges escarpées, paysages lunaires, désertiques ou cultivés, les Canaries sont étonnantes à plus d'un titre. Le développement du tourisme a vu l'augmentation des marinas, donc des services, tant techniques que pratiques, pour les plaisanciers de passage.



Archipel du Cap Vert

Le plus africain des archipels décrits dans ce volume présente quatorze îles toutes différentes les unes des autres mais très attachantes. De plus en plus, l'accueil des plaisanciers y est chaleureux et l'on y trouve des équipements en développement constant pour de meilleures escales.

