

À l'Aveuglette dans la Vie suivante (2023)

de Rotterdam vers le sud ...



Pierre Lang

Avant-propos

Trois séries d'eBooks

Naviguant principalement en solitaire, mes hobbies à bord sont la photographie et l'écriture. Je compose trois types de livres abondamment illustrés, publiés électroniquement sous forme d'eBooks téléchargeables :

- **La série VERTE.** *Les Dossiers techniques du Cap'* sont purement **techniques**. Ils sont destinés aux **skippers** et aux **propriétaires** de bateaux de plaisance.
- **La série ROUGE.** *La Route de Thoë* décrit les lieux (plus de 90 % de **mouillages**) où l'ancre de Thoë a laissé son empreinte. Elle est destinée aux **skippers** à la recherche de **lieux d'exception**. Elle se compose de livres hypertextes permettant de trouver rapidement l'information recherchée.
- **La série BLEUE.** *À l'avenglette dans la Vie suivante* est un recueil des **impressions** traversant la tête d'un voyageur au long cours : humour, états d'âme, émotions, commentaires décalés, péripéties et souvenirs heureux ou moins heureux, récits de voyage, découverte, coups de cœur et de gueule, photographies muettes, rêves réalisés (ceux du Cap' ou des vôtres, peut-être). Autant de belles images que de pages imprégnées de **liberté** et de **nature**. Pour les amoureux de voyage, qu'ils soient **terriens, marins** ou **aériens**.
- Les images originales des eBooks et les fichiers annexes (vidéo, etc.) peuvent être téléchargés du site de Thoë (lire la section « [À propos des eBooks](#) »).

Avant de poursuivre la lecture

Deux sections contiennent des informations importantes !

[À propos des eBooks](#), donne des informations importantes à propos du livre (formats, annexes téléchargeables, liseuses compatibles, copyright, contact & support, etc.)

[À propos de l'auteur](#) pour en savoir plus sur Pierre Lang.

La vente des eBooks par la Bootik de Thoë permet de mettre un peu de poussière d'or dans la caisse du bord de Thoë pour pouvoir continuer à vous faire rêver longtemps en voyageant avec nous, grâce au [site de Thoë](#).

La Caisse de bord de Thoë vous remercie chaleureusement pour votre contribution.

Table des Matières

<u>Avant-propos</u>	2
<u>Trois séries d'eBooks</u>	2
<u>Avant de poursuivre la lecture</u>	2
<u>Vers le sud</u>	4
<u>Départ sur les chapeaux de roues (au sens propre)</u>	4
<u>17 mai 2023</u>	4
<u>18 mai</u>	4
<u>19 mai</u>	5
<u>20 mai</u>	6
<u>Ouessant</u>	7
<u>Golfe de Gascogne</u>	10
<u>Ria de Muros</u>	11
<u>On a retrouvé le village d'Astérix !</u>	12
Punta de Castro (42°41.50'N – 009°01.86'W)	12
Punta Oteirino (42°44.91'N – 009°04.58'W)	15
Muros, nord (42°46.88'N – 009°03.49'W)	16
Playa de Tal (42°46.75'N – 008°59.65'W), le 6 juin.	17
Punta & Playa Agieira (42°44.64'N – 008°58.33'W), le 8 juin.	17
<u>En mer, le danger c'est la terre</u>	27
<u>15 août – surtourisme vs simple tourisme nautique ?</u>	33
<u>Surpopulation</u>	35
<u>Le politiquement correct</u>	35
<u>Et le politiquement non correct ?</u>	36
<u>Iles galiciennes</u>	37
<u>Formulaire</u>	37
<u>Conditions</u>	38
<u>Climat</u>	40

Vers le sud

Départ sur les chapeaux de roues (au sens propre)

17 mai 2023

Départ de Rotterdam, avec mon fils G2 et mon petit fils G3. Je suis G1 de la génération des grands-pères. G2 met G1 sous pression. Selon ses non-dits, il faudrait qu'à 9 ans G3 tire le maximum d'un convoi qui pour le coup deviendrait une sorte de stage de voile hauturière sans passer par les cases Optimist et dériveur. G1 est donc pris en sandwich entre les deux autres G. À moins que G3 ne soit pris en tenaille entre G1 et G2 ! Quand G3 est en visite chez son grand-père, il s'adapte à la vie chez G1 qui est différente de celle de son père G2. Quand il est en présence de son père et son grand-père dans le petit espace d'un bateau qu'il ne connaît pas, comment doit-il faire pour s'adapter sans générer de frictions d'un côté ou de l'autre ? En présence de G1, G2 est-il le fils de G1 ou le père de G3 ?

Toutes les combinaisons dangereuses sont possibles. En pseudoformulation mathématique, cela donnerait :

G_i est pris en sandwich entre G_j et G_k pour i, j et k valant à tour de rôle 1, 2 et 3

Qui connaîtra un jour la raison tapie dans les méandres enchevêtrés des boîtes crâniennes ? Selon le témoignage d'amis généralement bien informés, les G se trouvent toujours dans une position périlleuse dès le moment où ils se mélangent. Les G1 en savent quelque chose ! Cela se vérifiera !

Ce n'était pas une bonne idée d'emmener un enfant de 9 ans qui n'a quasi jamais navigué pour un convoi de 400 milles sans escale !

18 mai

Le bambin s'ennuie comme un rat mort à bord. Ayant réussi à lui faire dire ce qu'il a, j'espère, au fond de lui et pas ce que l'on attend qu'il dise dans un effort d'adaptation à son interlocuteur, il me demande de relâcher dans un port pour que sa mère puisse venir le chercher. Une sorte de mutinerie familiale de G2 se déroule à la latitude du cap Gris-Nez. Ce passage étroit entre la Grande-Bretagne et la France défie les skippers avec ses courants, son trafic commercial, ses pêcheurs et ses balises. Pour le coup, il porte d'autant mieux son nom ! Le Cap' décide mettre le cap sur Boulogne-sur-Mer, le port à flot le plus proche. Il propose à sa famille momentanément décomposée de passer la nuit au port. Mais le mutin a déjà mis les clics et les clacs dans les valises. À peine Thoë est-il amarré au ponton, que G2 et G3 prennent la poudre d'escampette sans demander de reste.

La tension avait déjà commencé à Bruxelles avant de rejoindre Thoë à Rotterdam. Départ retardé pour que G3 ne rate pas un cours de musique. Retour préprogrammé pour son retour à l'école. Trois heures de train omnibus au lieu d'une heure en Thalys. Arrivée trop tardive à Rotterdam. Du coup, j'ai oublié d'emporter mon appareil photo favori. C'est un *bridge* Canon FX 60 HS valant à peine 300 €. Son zoom de 1365 mm est imbattable. Il en va de même de son système antivibrations. La qualité des photographies est à la hauteur de mes attentes. Un long zoom pour appareil reflex Nikon vaut plusieurs dizaines de milliers d'Euros. Il faudra que je me contente de mes deux boîtiers reflex Nikon D600 et d'un zoom de maximum 300 mm, jusqu'à ce qu'un ami me l'apporte à bord.

J'ai aussi oublié les lunettes spéciales que je porte devant l'écran du PC. C'est très ennuyeux ! Myope, je suis obligé de le regarder de tout près, sans lunettes. Astigmat, je dois parfois serrer les paupières ou froncer le front ! Pour composer ce livre de bord, ce sera laborieux et probablement limité à moins de textes que de photos. Et, cerise sur le cadeau, le nombre de fautes d'orthographe risque d'exploser.

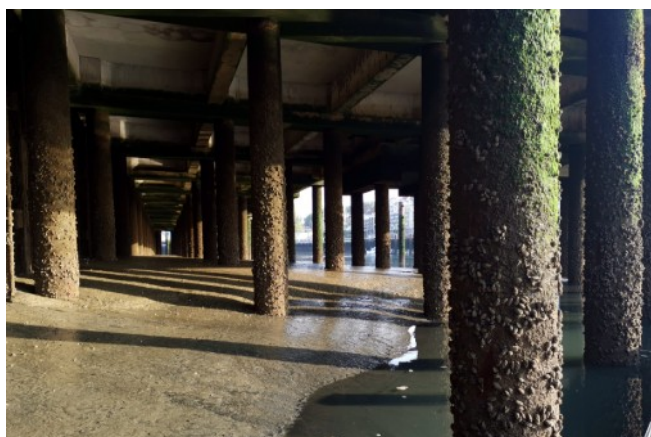
J'ai aussi oublié les appliques polaroid que je peux mettre devant mes lunettes de vue. Elles permettent de ne pas être ébloui par la réflexion du soleil sur la mer en fin de journée et de voir le fond quand on jette l'ancre.

19 mai

Hier, le Cap' n'avait dormi que 4 heures assaisonnées d'émotions négatives. 11 heures de sommeil réparateur ont suffi pour dénouer les nœuds dans le corps et les neurones. Ce n'étaient pas des nœuds marins dont la caractéristique est de se défaire facilement, même après avoir été bien souqués !

Thoë a bu tout son soûl d'eau et 200 litres de gasoil. L'énorme tas d'algues que le safran bâbord avait pêché et traîné péniblement la veille a été évacué par Tournesol et la gaffe.

Quelques préparatifs de début de saison, peu urgents, ont été faits en attendant que le niveau d'eau monte dans le port. Et, comme il se doit, la *todo list* s'allonge.



Marée basse sous les quais du port

À Boulogne, aujourd'hui, le marnage entre marées haute et basse est de 6 mètres. Paré à larguer les amarres ? Oui !

La navigation en solo reprend donc 3 ou 4 jours plus tôt que prévu. Elle commence par l'évaluation des courants, sévères de la Manche jusqu'en Bretagne. La brochure de Boulogne indique de partir vers le sud à la renverse du courant 2 heures après la marée haute. Le Cap' décide de partir 3 h 30 heures plus tôt. Le courant contraire serait fort. Les premiers milles pourraient cependant être parcourus lentement... mais sûrement. Ensuite nous profiterions à 100 % du courant portant. Ce fut un bon choix.

Au début, au large, le vent force 6 compense l'obstination récalcitrante du courant. Thoë file un bon 5 nœuds sur le fond. Tout à fait honorable ! Plus tard, le courant étant revenu à de meilleurs sentiments, ce sera 8.5 nœuds et plus, pour une moyenne globale de 6,4 nœuds. Journée entière sans moteur, soleil omniprésent, vent de secteur nord, température fraîche de 13 °C. À force de rajouter des couches de vêtements, j'étais presque habillé comme en Norvège !

La nouvelle voile d'avant (un solent de 32 m² de 110 % du triangle avant) a été parfaitement fournie par la voilerie M-Sails, à l'ouest de Rotterdam, pour un prix très compétitif (3000 €). M-Sails ne dispose que d'un petit atelier. Il sous-traite ses voiles en Allemagne (selon ses dires). Le Cap' se félicite d'avoir fait confiance à l'agent venu mesurer Thoë avant de couper le tissu et aux commentaires positifs de Google.



C'est une voile en Dacron de premier choix, suffisamment épais, coupe triradiale, rattrapage de creux et bande anti-UV de couleur bleu marine pour être certain de l'enrouler dans le bon sens.

- Le pourcentage d'une voile d'avant se mesure par rapport à la surface du triangle formé par le mât et l'étai (le câble) retenant le mât à l'avant, sur lequel est envoyée cette voile.
- La coupe triradiale permet de mieux transmettre les tensions du tissu vers les trois angles de la voile. Les laizes semblent partir du centre pour rejoindre les angles.
- Une voile est incurvée. Le rattrapage de creux permet à la voile de conserver une forme adéquate lorsqu'elle n'est pas entièrement déroulée (on le voit, plus opaque, sur le bord droit de l'image).
- La bande anti-UV permet de protéger le tissu des rayons UV lorsqu'elle est enroulée.

19 h 30, le courant s'est inversé, déjà un nœud dans les gencives. La vitesse sur le fond est déjà plus proche de 4 que de 5 nœuds. Le Cap' va-t-il demander au moteur de s'agiter ? Oui ! Mais le moteur dira non !

20 mai



La nuit a été passée sur les chapeaux de roues. Le *speedo* a souvent indiqué plus de 10 nœuds sur le fond, grâce à l'association d'un courant de ± 2 nœuds et du vent. J'ai dormi 5 fois 1 heure allongé sur la banquette bâbord du carré. Calé dans l'angle formé par l'assise et le dossier, c'est l'endroit le plus confortable qui soit pour dormir en mer. Entre les tronçons de sommeil, c'est un must pour le navigateur. Il se trouve à 2 mètres de la table du PC et peut voir la carte sur le grand écran. Le programme de navigation déclenche une alarme si l'AIS détecte un navire croisant notre route à moins d'un mille dans les 10 minutes. Par deux fois, le Cap' a dû reporter sa dose de sommeil d'une demi-heure pour tenir compte des navires sur zone.



Les Casquets

Ouessant



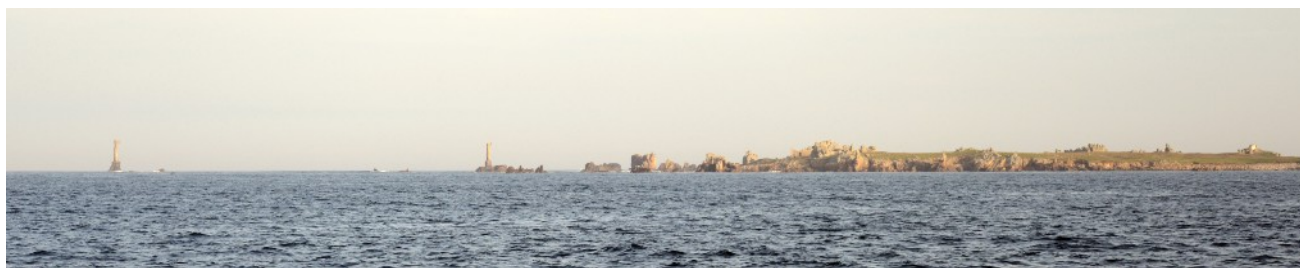
21 mai. Première expérience de l'année : prise de corps mort par 20 nœuds de vent dans la baie de Lampaul, face au village.

Je me sens obligé, une fois n'est pas coutume de mentionner une performance qui n'en est pas vraiment une. Tout dépend du sens que l'on attache à ce mot. 307 milles parcourus sous le soleil de Boulogne à Ouessant en 50 heures, soit une moyenne de 6 nœuds.

En 2011, Thoë avait mis 1 heure de plus et 12 ans de moins pour rallier Ouessant à Nieuport (370 milles à 7,3 nœuds de moyenne) sous la pluie et le brouillard. Cela avait été la pire navigation du Cap' qui n'avait pu dormir que 3 heures.

J'avais prévu de gonfler l'annexe et d'aller jusqu'au village. Si Éole ne se calme pas, je n'essaierai même pas. La nouvelle annexe ne se gonfle pas comme une vulgaire baudruche. Elle dispose d'un plancher rigide en aluminium difficile à installer entre les boudins sans chausse-pied. Sur un quai, d'accord, mais sur le pont inégal de Thoë, oublie-moi si le vent continue de souffler.

22 mai. Après la traversée qui s'achève en 2 jours et avant celle du golfe de Gascogne prévue en 2.5 jours, le Cap' a aussi le droit de souffler ! Il est resté à bord. Tournesol a bricolé : raccordement électrique des écrans de PC, quelques dispositions de sécurité qui seront utiles dans le sud, etc. Puis Mister Cook a cuit une tranche de gigot marinée par le supermarché de son coin belge emballée sous vide.



Thoè se met en route vers 6 h 15 pour la traversée du golfe de Gascogne. Le Cap' n'a pas encore décidé du point d'atterrissage. Cela dépendra d'Éole, car il soufflera longtemps plein vent arrière. La traversée de 300 à 330 milles devrait durer 2 ½ jours comme la précédente. Dans les premiers 80 milles, nous devrions rencontrer des pêcheurs. Ils s'activent sur le plateau continental jusqu' des profondeurs de ± 200 mètres. Plus au sud, la profondeur se mesure en milliers de mètres. Ce sera le désert marin. Nous ne croiserons quasi plus personne jusqu'en Espagne.



Le phare de la Jument, à l'entrée de la baie de Lampaul où Thoë a passé la nuit

Golfe de Gascogne

Le Cap' met en route à 4 h 15 UTC (6 h 15). Nous sommes vent arrière, à plus de 175° du lit du vent. La voile d'avant est établie en ciseaux (du côté opposé à la GV). Le vent s'établit entre 20 et 28 nœuds. Thoë enfile les milles comme une infinité de perles sur un collier. En 24 heures nous avons enfilé 150 perles de 1852 mètres (151 milles) soit plus de la moitié du golfe entre Ouessant et la côte nord espagnole.

Le Cap' profite des conditions idéales pour tenter de rattraper Zorrino, le voilier de son ami Étienne. Il fait du cabotage en dans les rias galiciens du NW. Mais le cabotage d'Étienne ne dure jamais. Il est tenu par un agenda rigoureux dont le tempo dépend des changements d'équipages. Le prochain est le 29 mai à Vigo. Nous espérons le rejoindre le 24 mai avant la tombée de la nuit, si le bateau maintient son rythme actuel. Demain matin, nous devrions être à portée de réseau mobile pour savoir où Zorrino se trouve et fixer un rendez-vous ou faire la surprise de notre arrivée à bâtons rompus.

Cela tombe bien. Le 24 mai est la date de mon anniversaire et il y a une bouteille de Cava qui n'attend qu'une chose : envoyer son bouchon aussi près de la Lune que possible. L'occasion fait le bouchon.

Cette nuit a été mouvementée. L'océan est mouvementé. Au vent arrière, le bateau est le jouet des vagues. Le bercement gauche-droite est un peu trop prononcé. Couché dans le carré, on craint d'être éjecté des étroits sièges. Finalement, le Cap' a pu dormir dans sa cabine après avoir mis le volume des alarmes au taquet. Disposition aussi inutile que nécessaire. Depuis Ouessant, l'AIS n'a pas détecté un seul navire à craindre.



Les deux seuls événements intéressants à noter concernaient de passage de trimarans de course. IDEC (31 mètres de long sur 22 de large) faisant route en direction de la Trinité-sur-Mer à 18 nœuds, vitesse que je trouvais déjà respectable. C'était sans compter le deuxième trimaran, BP11 (Banque Populaire, 33 x 22 m) traversant le golfe dans le sens opposé à la vitesse fulgurante de 35 à 40 nœuds (63 à 72 km/h) ! Les deux bolides, passés respectivement à 7 et 21 étaient cachés par l'horizon. C'est d'ailleurs cette destination que le skipper d'IDEC avait programmée dans son AIS !

Ria de Muros

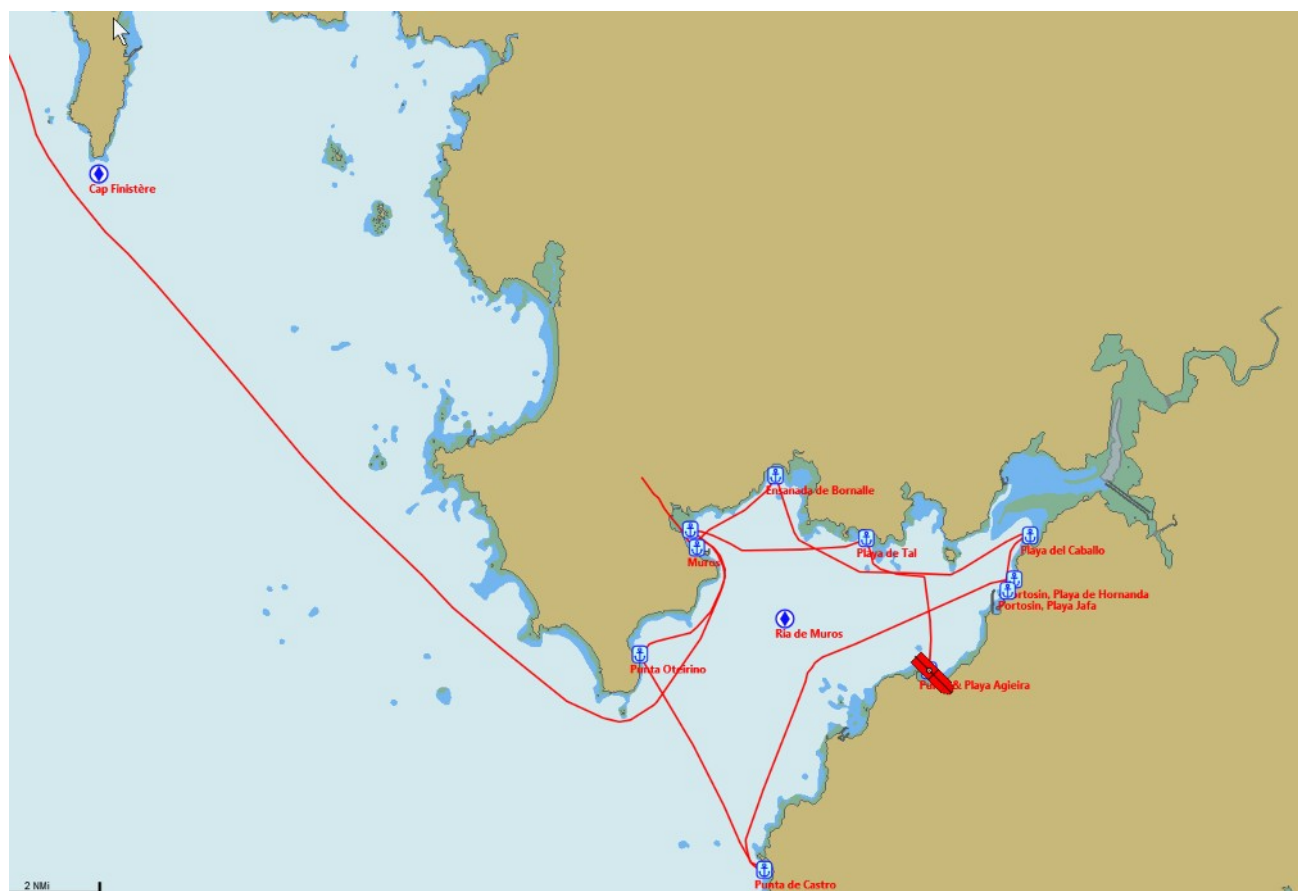
Muros marina ($42^{\circ}46.61'N - 009^{\circ}03.34'W$), le 24 mai.

Ensanada de Bornalle ($42^{\circ}47.75'N - 009^{\circ}01.64'W$), le 25 mai.

Playa del Caballo ($42^{\circ}46.79'N - 008^{\circ}56.13'W$), le 28 mai.

Portosin, Playa Jafa ($42^{\circ}45.92'N - 008^{\circ}56.60'W$), le 29 mai.

Portosin, Playa de Hornanda ($42^{\circ}46.09'N - 008^{\circ}56.47'W$), le 29 mai.



On a retrouvé le village d'Astérix !

Punta de Castro (42°41.50'N – 009°01.86'W)

Le 1er juin. Sur les conseils d'Étienne, pour ne pas se *plantifier* complètement et cultiver les neurones qui nous restent en dépit des décennies qui s'accumulent comme un estuaire s'ensable, le Cap' jette l'ancre à une encablure d'une petite presqu'île. Tournesol a tôt fait de mettre le système antiroulis à l'eau, car la très petite houle de NW assaille sans vergogne la magnifique plage devant laquelle Thoè se dandine. L'eau est turquoise. Le paysage n'a pas dû changer depuis 2000 ans, à part une bâtisse bien visible et une ou deux autres dissimulées derrière des bouquets de conifères.





On le sait, c'est connu, les Français chauvins accaparent volontiers les succès étrangers. Notre Gaston Lagaffe national est, par exemple, Franco-Belge.

Nous venons de trouver les restes du village d'Astérix. Ce héros n'est donc pas français ni même breton. Qui a-t-il trouvé les restes d'un village gaulois qui résiste à tout en Bretagne ? Personne ! Si c'était le cas, cela se saurait !

En réalité, les restes de son village se trouvent en Galice, très précisément, à la position $42^{\circ} 41.6775' \text{ N} - 009^{\circ} 01.9211' \text{ W}$ sur une presqu'île appelée Punta Oteirino.

Astérix est espagnol. Olé !

Du mouillage, nous pouvons voir les ruines du village qui a été finalement été abandonné. La langue séparant l'îlot de la terre vraiment ferme a été barrée par une imposante muraille défensive d'au moins trois mètres d'épaisseur. J'avais déjà vu des fortifications préhistoriques le long de la côte W de l'Irlande.

Preuve qu'en ces temps extrêmement reculés, où l'humanité ne se comptait pas en milliards d'individus, il fallait se défendre et par corollaire, faire la guerre, puisque la meilleure stratégie est l'attaque. Notre modernité n'a rien inventé. La guerre est génétique. Elle est inscrite dans des gènes qui ne peuvent souffrir de mutations salvatrices. Combien de chercheurs de par le monde ont-ils identifié dans notre ADN le gène responsable de notre agressivité guerrière ? S'il en existe, ont-ils utilisé l'outillage Crispr/Cas9 ou une autre technologie vaccinale de type ARN messenger pour inhiber les effets néfastes dudit gène ? Le génie qui fera cela méritera assurément le prix Nobel de la Paix chaque année pendant le reste du siècle, même à titre posthume après sa mort.



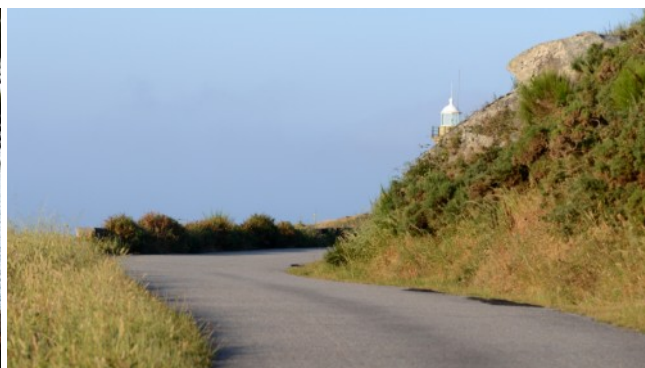


Punta Oteirino (42°44.91'N – 009°04.58'W)

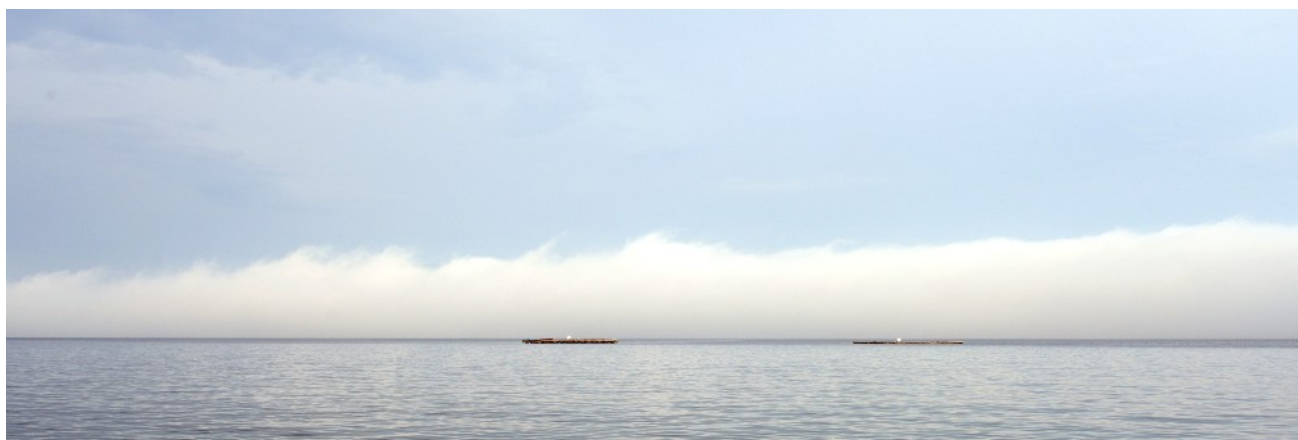
2 et 3 juin. Pas superstitieux pour un atome, le Cap' touche du bateau en bois : ses jambes semblent fonctionner presque normalement suite à son opération à la colonne vertébrale début janvier. Deux jours ne font pas jurisprudence, mais le message est encourageant.



Monillage



Le tour du Monte Louro (221 à 239 m)



Le brouillard d'advection s'installe durablement dans la ria. Il est causé par la présence d'air chaud et humide au-dessus d'une mer dont la température est proche de son point de rosée (température à laquelle l'humidité de l'air se condense pour former de la brume ou des nuages). Le soleil arrive à transpercer cette brume peu dense, mais la visibilité est relativement limitée.



La brume se crée aussi au vent du Monte Louro (239 m). De notre côté, sous le vent l'air se réchauffe en redescendant ; la vapeur d'eau s'en va comme elle est apparue en se refroidissant lors de son ascension de l'autre côté du mont.

On a l'impression qu'un nuage s'est ancré au sommet, mais ce n'est qu'une illusion. Au vent du mont, le nuage se crée. Sous le vent de celui-ci, il s'évapore. Un nuage n'est qu'un éternel recommencement. Il naît. Il grandit. Il meurt. Le projet de grimpe jusqu'au sommet est mis à une date ultérieure.

Muros, nord (42°46.88'N – 009°03.49'W)

Le 5 juin. Ravitaillement oblige, le Cap' jette l'ancre au NW du port. Tournesol a besoin de sandow (élastique de 10 mm de diamètre) pour amarrer la barre en cas de visite des orques. Le Cap' fait une analyse d'expert autoproclamé depuis quelques jours pour se préparer à ce qui est pudiquement qualifié d'interaction par les protecteurs de cette espèce protégée. Elle ne compte qu'une cinquantaine d'individus entre le de Gibraltar et la Galice. Voir le dossier « Attaques d'orques ». Mister Cook a besoin de remplir le frigo et tout le monde a envie de se faire un ou deux restos de *calmares fritos* ou *calmares a la plancha*.

C'est marée basse. Une nuée de petits bateaux et de pêcheurs à pieds se sont rués sur le rivage et les faibles profondeurs. Ils sont équipés de herses munies d'un long manche. Ils ratissent le sol à force de bras pour récolter des coquillages. Cette pêche est terriblement réglementée pour préserver la ressource. Sur le plan d'eau dérivent des amas d'algues et d'herbes. Les râteaux ne sont pas pourvus d'une intelligence artificielle qui ferait automatiquement le tri entre les bonnes coquilles et l'ivraie.



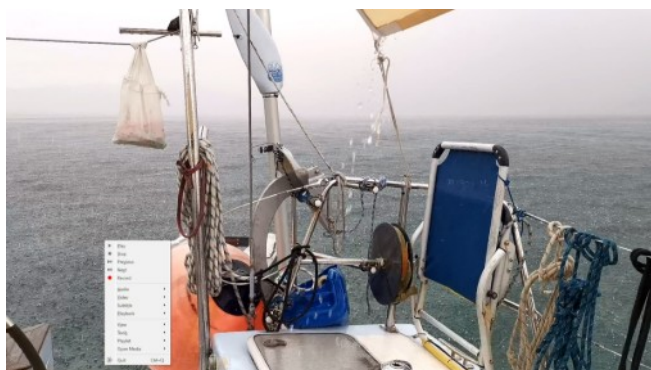
Playa de Tal (42°46.75'N – 008°59.65'W), le 6 juin.



7 juin. Vers 02:00 du matin, le lac sans vent s'est transformé en bouillire à 100 °, mer se formant et vent montant entre 30 et 40 nœuds pendant 2 heures. Le Cap' a veillé à la table à carte, car la rive rocheuse était dans notre dos. L'ancre Rocna de 33 kg bien enfouie dans du bon sable n'a (évidemment) pas bronché d'un centimètre. La fin de la nuit a été agitée, le Cap' roulant bord sur bord sous sa couette.

Le nuage et la nuit passés, tout est redevenu calme... jusqu'à la nuit suivante ou, rebelote, le roulis a remontré ses dents acérées malgré le système antirollis mis à l'eau par Tournesol. Dès le lever du jour, le Cap' a commandé le départ, pour rejoindre un mouillage moins turbulent à 2 milles au moteur.

Punta & Playa Agieira (42°44.64'N – 008°58.33'W), le 8 juin.



9 juin. La dépression qui remonte vers le nord parallèlement aux côtes portugaises ne nous lâche pas. Le plan du Cap', profiter du vent du sud qu'elle génère est remis à demain.

Vent fort et averses copieuses se succèdent régulièrement.

Quoiqu'il n'y ait quasi pas d'agents pathogènes en mer, nous sommes bel et bien confinés à bord. Quarantaine inutile à 250 mètres de la plage déserte !

Playa Moreira (43°03.03'N – 009°15.75'W)



Le 10 juin. Le Cap' met le cap vers La Corogne pour trouver une pharmacie. Il s'est réveillé avec une tourista d'enfer et la pharmacie du bord ne dispose pas du traitement symptomatique pour ce type d'agression gastrique.

Neuf heures de moteur pour trouver un abri à peine moins remuant que des tripes perturbées. Pourtant, l'étroite plage de sable fin devant laquelle Thoë a jeté l'ancre est très bien protégée du vent du sud, parfaitement encaissée entre ses abords rocheux.

Mon ressenti est peut-être psychologique ! Les impressions sont souvent trompeuses.



Cabo Torinana

La Corogne (marina Real Club Nautico, 43°22.07'N – 008°23.72'W), le 11 juin.

Accueil exemplaire par une personne très sympathique en français, ce qui va séduire nos voisins d'outre-Quévrain. Ce capitaine du port est venu aider à amarrer Thoë. J'avais besoin d'acheter des médicaments, il m'a trouvé une pharmacie ouverte ce dimanche à quelques minutes de la marina. Il y a toujours au moins une pharmacie ouverte 24 h / 24 h à La Corogne.

Playa del Portelo (43°22.80'N – 008°20.62'W)

Playa de Chanteiro (43°26.83'N – 008°18.35'W)



Playa del Portelo



Playa de Chanteiro

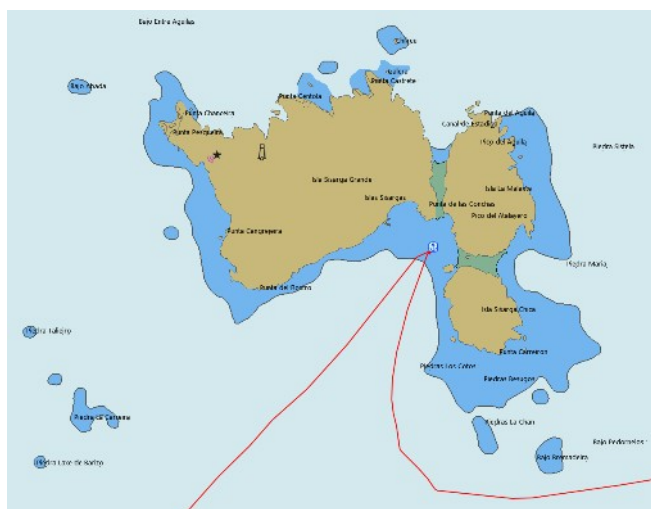
Playa de Chanteiro, le 15 juin. Deux jours sans traitement, deux jours de gélules, deux jours de diète stricte, deux jours de régime relâché et tout finit par rentrer dans l'ordre comme un long bout intestinal que l'on fourre à la volée dans un sac. L'équipage de Thoë met l'annexe à l'eau pour une balade le long du sentier côtier.







Ares (43°25.49'N – 008°14.18'W), 16/06/2023 Los Islas Sisargas



Islas Sisargas, le 23 juillet. Il y a peu d'îles en Galice. Nous en profitons pour y jeter l'ancre et faire une courte balade jusqu'au phare qui se trouve au nord d'Isla Sisarga Grande.





Modernité oblige, les constructions annexes tombent en ruines. La nature reprend inéluctablement possession des lieux que l'humanité abandonne dans sa course effrénée vers le progrès, la productivité et l'invasion globale due à sa propension génétique à se reproduire jusqu'à la fin de son temps : sa propre extinction.

Le phare a été déserté par son gardien. Il n'y a que les touristes-citadins à déplorer cet abandon. Lequel d'entre eux accepterait aujourd'hui un tel travail solitaire au milieu de nulle part, dans un endroit où la nature est enragée ? Ils feraient grève pour que la dureté et la pénibilité de leur labeur soient reconnues par la sécurité sociale assortis d'un départ à la retraite à 55 ans.

La lanterne du phare sert encore. Jusqu'à ce qu'on la remplace par l'émetteur AIS déjà en service. L'inertie due à la force de l'habitude fait en sorte que l'on abandonne difficilement certaines techniques déjà de facto abandonnées : *vous savez, mon bon Monsieur, on ne sait jamais que le système GPS soit perturbé, piraté ou saboté par les R... Rien de tel qu'une bonne ampoule électrique !*

La lanterne et ses lentilles inventées par Fresnel en 1822 sont sans doute les dernières parties de l'édifice encore en état de fonctionner. Le gardien, le pétrole et la fée électricité ont été remplacés par quelques mètres carrés de panneaux solaires et une batterie d'antennes.

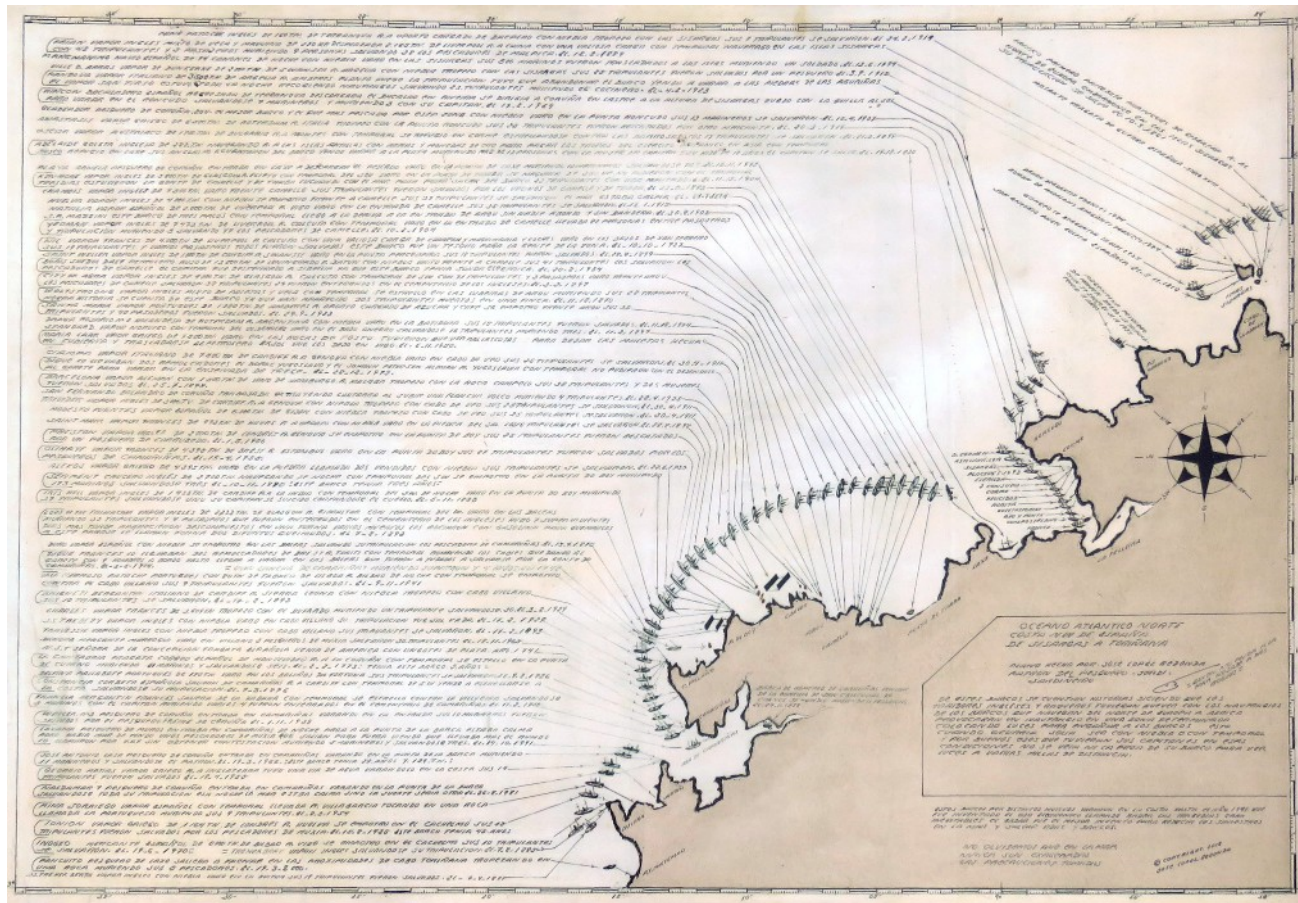




P... t'as vu le bateau, comme il est beau ?

En mer, le danger c'est la terre

Corme, le 25 juillet. Nous embouquons, en randonnée, le *Camiño dos Faros* (Etapa 2). C'est un chemin de plusieurs dizaines de kilomètres. Il est découpé en tronçons côtiers de 20 à 30 kilomètres. Comme son nom l'indique, il relie des phares. Pas n'importe quels phares ! Ceux de la *Costa da Morte*. Il n'est pas nécessaire de traduire le nom de cette côte mortelle. Pour ceux qui sont aussi nuls en paysages qu'en langues, il existe des panneaux illustrés dont les commentaires sont trilingues. Les unilingues franco-français devront comprendre en interprétant les images.



Les épaves de la Costa da Morte

Cette illustration énumère les principales épaves entre la *ria de Camariñas* (en bas) et les *Islas Sisargas* (en haut) sur une distance de 40 kilomètres. *Corme*, où nous nous trouvons, se trouve au nord de sa ria, à gauche de la rose des vents.

Cela rappelle le temps où un bateau désespéré n'avait quasi aucune chance de s'en sortir. Les vents dominants du NW le drossaient à la côte. Il y avait peu de chance de pouvoir jeter l'ancre, car les profondeurs sont trop importantes. Ensuite la forte houle et les rochers acérés découpaient le navire échoué en menus morceaux.



Le phare de Corme et plusieurs récifs, par temps calme



Quelques souvenirs de l'époque héroïque



En vidéo, cela donne ceci ([cliquer ici](#))



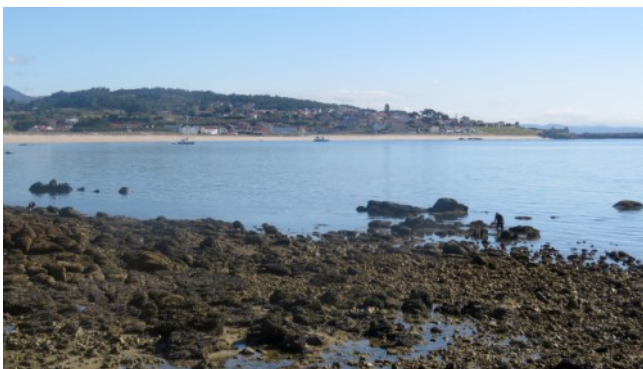




15 août – surtourisme vs simple tourisme nautique ?



Bretagne (©Navistop, probablement la grande plage de Houat)



Aguíño (Galice)



Surpopulation

Camariñas, le 28 juillet. La météo a revêtu, pour une journée (rassurez-vous), son manteau pluvieux d'automne. La visibilité est limitée. La petite pluie fine semble avoir été importée de Bruxelles. Je zappe les informations en ligne et tombe comme par désenchantement sur deux articles (de plus) à propos des attaques d'orques. Chaque auteur autoproclamé, journaliste ou expert émet son avis auto-autorisé.

Tous se réfèrent aux principales, voire aux seules sources d'informations fiables disponibles : le GTOA (Grupo de Trabajo Orca Atlántica, www.orcaiberica.org), le CIRCE (Centre de Recherche sur l'Environnement, www.circe.info), la CA (Cruising Association, www.theca.org.uk/orcas). Les deux premières ont pour objet social l'étude et la protection des orques. La troisième est sensée *protéger* ou défendre le point de vue les marins et les bateaux, pour autant que ceux-ci aient un avis pertinent sur la question.

Ces sources sont actuellement submergées de demandes d'interviews, au point que les sites ne pas toujours mis à jour (celui de la CA semble carrément abandonné). Mieux, comme il y a peu d'informations objectives et fiables, ils se réfèrent aux témoignages et aux ressentis subjectifs que quelques victimes d'attaques, de préférence si ceux-ci sont sensationnels. Après, ils se nourrissent des informations publiées par leurs confrères (sources dignes de confiance par définition). L'information tourne en rond en renforçant sa prétendue objectivité.

- [Attaques d'orques, mystère en pleine mer : entre science, légendes et fantasmes \(L'Express\)](#)
- [Collision entre les orques et les bateaux : s'agit-il vraiment d'attaques ? \(The Conversation\)](#)

Les articles témoignent souvent de l'anthropomorphisme dont font preuve leurs auteurs. Pour le coup, l'humain essaye, contrairement à son habitude de faire preuve d'empathie avec la nature, au lieu de la dominer, la maîtriser, la formater ou la reformuler à son image... ou la détruire. Cette louable intention ne fait pas long feu.

Les orques *jouent*-elles, s'entraînent-elles à la chasse, se *vengent*-elles d'un accident dont la grand-mère White Gladis aurait été victime avec un bateau lors d'une *pêche illégale* ? Le mot illégal est curieusement choisi, comme si la grand-mère connaissait les multiples législations européennes sur la pêche. Mieux, ont-elles développé l'habitude de s'en prendre aux safrans des voiliers à la reprise de la navigation après l'épidémie de Covid 19 ? Ben ! oui, elles avaient été seules en leur royaume pendant ces mois. En compagnie des pêcheurs et des cargos quand même ! Mieux encore : elles feraient passer un message écolo à l'humanité.

Je me remémore une interview que mon amie Belén avait faite de moi en Islande, dans le cockpit de Thoë. Étaient présents, un cameraman, un preneur de son, Belén et moi ainsi qu'une ou deux autres connaissances. Il s'agissait de réaliser un reportage sur la recherche concernant les baleines à Husavik. Belén, biologiste marine, avait revêtu l'habit de productrice. Elle avait interviewé la directrice du *Whale Museum* d'Husavik, le maire de la ville, des pêcheurs, des responsables de compagnie de whale watching, etc. Plutôt que de me poser des questions de journaliste, elle m'avait demandé de parler. Parler spontanément sur le thème des cétacés et de la recherche.

Le politiquement correct

Le documentaire n'a malheureusement pas vu le jour. Je ne possède qu'une sorte de [bande-annonce](#) principalement tournée à bord de Thoë et en grande partie basée sur mes propos politiquement corrects.

En plus de ce que contient cette bande-annonce, j'avais expliqué ceci en d'autres mots, plus succins. Je ne dispose malheureusement pas du rush de la séquence. Cette séquence s'est terminée par une question piège à laquelle il était

impossible de répondre sauf à émettre des idées impossibles à publier sans être conduit fissa au pilori. Mais à l'impossible, le Cap' n'est pas tenu...

Les Hommes, quand ils gèrent une forêt, dénombrent les sangliers. Quand il y en a trop et qu'ils estiment les animaux en surpopulation, ils édictent un règlement autorisant les chasseurs à en tuer un certain nombre scientifiquement déterminé. Il faut une caution ou une excuse scientifique !

S'agissant d'anthropomorphisme, Homme tentant de se se mettre dans la peau de l'animal lui prête des sentiments, des intentions, etc. Dans les versions anthropomorphisme 2.0 et 3.0, les animaux sont légalement de plus en plus doués de sensibilité, au même titre que les citoyens. C'est un progrès. L'Homme se met à la place de la baleine (l'orque pour ce qui nous concerne aujourd'hui) et essaye de déterminer ce qui l'anime : le jeu, la vengeance ou une autre motivation typiquement humaine.

Dans l'interview, j'avais mis en évidence que l'Homme tente de gérer la pression sur les baleines dans un triangle d'intérêt contradictoire (la protection animale, le tourisme et le business). C'était leur avis sans demander aux intéressés ! On a beau respecter la Nature, on ne lui demande pas son avis, ni pour la détruire, ni pour la domestiquer, ni pour la protéger ! Pourtant, comme je le signale à la fin de la [bande-annonce](#), c'est elle qui est la plus forte. Sixième extinction globale ou pas, elle survivra à l'Humanité, sous une forme ou sous une autre.

Une vingtaine de bateaux emmènent mille personnes par jour voir les baleines, en tournant autour comme des familles de chats autour d'une souris. Pour que les bateaux ne rentrent pas bredouilles au port, le capitaine qui a repéré un cétacé signale sa position aux autres par VHF. Les bateaux convergent alors vers la baleine à bosse comme des crocodiles lors de la migration des gnous.

Chaque animal est alors entouré d'un essaim vrombissant et voyeur, Smartphone à la main. Il semble jouer le jeu puisqu'il ne s'enfuit pas. Est-il perturbé ou non ? Peut-il se nourrir sans limites ? Les baleines à bosse viennent dans le nord faire des provisions de graisse. Elles mangent une tonne par jour. Elles migrent ensuite pour se reproduire dans les eaux chaudes des tropiques où cette quantité de nourriture fait défaut. Sont-elles incommodées par ces navires ? Vont-elles choisir le banc de krill et le bruit où la diète au calme loin de bateaux ? Qui peut savoir comment l'animal perçoit cette situation, si ce n'est en faisant moult suppositions anthropomorphiques ou hypothèses basées sur des mesures dites scientifiques ?

J'ai alors posé la question de savoir comment les baleines de la baie d'Husavik considèrent le problème. Les hommes tentent de se mettre dans la peau de l'animal, pour le comprendre sinon de décider de son sort. Par symétrie, qu'advient-il si un animal se met dans la peau d'un être humain, ou mieux, d'un animal humain, puisque nous sommes des animaux. De purs animaux, puisque nous avons notamment été l'objet de la sélection naturelle jusqu'à ce que nous prenions le pouvoir et colonisions la nature elle-même, y compris la nôtre, aujourd'hui, les infos relatent qu'un individu vit depuis un mois avec le rein d'un cochon génétiquement modifié. Chez le cochon, tout est bon !

Certes, nous sommes des animaux particuliers et particulièrement doués. Peut-être pervers ou psychopathes, car nous ne nous soucions pas des blessures ou douleurs infligées à la nature que nous colonisons. La Nature, même avec un très grand N, n'a pas de sentiments et ne ressent rien, le non-vivant certainement, le vivant peut-être... Sans sentiments en jeu, les mots pervers et psychopathes ne peuvent par définition pas s'appliquer. C'était un abus de langage qui a dépassé mon clavier. Je vous prie humblement de bien vouloir m'en excuser.

Que peuvent les baleines face à la surpression touristique dont elles font l'objet ? Elles vivent dans l'eau, sous la surface, ne parlent pas, ne peuvent pas négocier avec les politiciens. Rien. Nada.

Et le politiquement non correct ?

À la fin de mon monologue, l'une des personnes présentes a fait référence à ma tirade à propos de la surpopulation de sangliers dans nos forêts. Elle m'a demandé, si j'étais une baleine victime de la surpopulation humaine, qui je tuerais en premier lieu ! C'est là que j'ai atteint le point de non-retour du politiquement non correct !

Après quelques moments de réflexion et quelques signes non verbaux signifiant que c'était une excellente question, j'ai osé cette réponse : *je tuerais les médecins et fermerais les hôpitaux. Ainsi, les lois de la nature et de la sélection naturelle reprendraient leurs cours normaux au profit d'un retour à l'équilibre d'une biodiversité remettant l'espèce humaine à sa juste place.*

J'ai omis le point d'exclamation terminal de cette réponse, car je ne vois pas d'autre solution que de réduire le nombre d'individus sur terre. C'est d'ailleurs ce que la Nature finira par faire d'elle-même si l'Humanité continue de rendre la Terre invivable pour elle-même. Je ne m'inquiète ni pour la Terre ni pour la Nature. Toutes deux survivront à la 6e extinction de masse si elle se produit. Les civilisations incas et mayas ont péri. Aujourd'hui, chaque année on découvre sous la jungle impénétrable de nouvelles cités en ruine grâce aux techniques d'exploration archéologique modernes (aviation, lasers, informatique, etc.).

Tout espoir n'est cependant pas perdu ! Les journaux et les politiques font actuellement leurs choux gras (ou pas gras) en pointant du doigt le surtourisme. Est-ce un premier pas vers le ciblage de la surpopulation ?

Iles galiciennes

<https://illasatlanticas.gal/es>

https://www.iatlanticas.es/instrucciones/instrucciones_ingles.pdf

Formulaire

Page https://www.iatlanticas.es/html/index8381.html?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=200077&lang=en (trad Google)

Conformément aux articles 4.1. m) et 10.3. e) de la loi 15/2002 du 1er juillet, qui déclare Parc National Maritime-Terrestre des Îles Atlantiques de Galice, une autorisation écrite est requise pour naviguer et mouiller dans les eaux du Parc National. La réglementation de ces activités fait partie des objectifs de conservation et d'utilisation publique du Parc National des Îles Atlantiques de Galice.

Le permis de navigation, nécessaire à l'obtention du permis de mouillage, est **valable trois ans** et permet de naviguer dans les eaux du Parc National durant l'année en cours. La demande doit être faite en remplissant les formulaires de navigation et en les envoyant au bureau du Parc National accompagnés de la documentation demandée. Ces formulaires peuvent être obtenus sur le site Internet du Parc National ou auprès du bureau du Parc lui-même, qui peut les envoyer à l'intéressé par courrier électronique, courrier ordinaire ou fax.

Le permis de mouillage peut être obtenu directement via cette page Web, en suivant les instructions ci-dessous. Le but de cette nouvelle procédure est d'accélérer l'octroi des permis d'amarrage, et ainsi de rapprocher l'Administration des citoyens et de faciliter les procédures d'octroi des permis.

N'oubliez pas que sur les îles Cíes et Ons, vous pouvez vous inscrire aux ITINÉRAIRES GUIDÉS qui sont proposés quotidiennement en été aux kiosques d'information.

TRÈS IMPORTANT : Si vous n'avez pas encore l'autorisation de naviguer dans les eaux du Parc National, vous pouvez remplir ce formulaire et suivre les instructions ci-dessous.

Veuillez saisir vos coordonnées pour demander un permis d'amarrage.

DNI/CIF Format Ex.35956458 H (personne) A 36148785 (Entreprise)

Clef d'accès : Par défaut le numéro de permis de navigation sans l'année, ex. 2345

J'ai lu et j'accepte les conditions d'ancrage

Si vous avez oublié votre code d'accès, vous pouvez le récupérer en cliquant ICI.

Veuillez saisir votre identifiant, le système vous enverra un email avec votre mot de passe.

L'adresse électronique à laquelle votre mot de passe sera envoyé est celle que possède le parc national des Îles-de-l'Atlantique dans sa base de données.

Si vous n'avez pas reçu le mot de passe, veuillez nous contacter.

DNI/CIF

Format Ex.

35956458 H (personne)

A 36148785 (Entreprise)

Conditions

CONDITIONS POUR LES BATEAUX AVEC PERMIS D'ANCRAGE

CONDITIONS GÉNÉRALES

Le mouillage doit être effectué en respectant la zone balisée réservée aux baigneurs (à 200 mètres du bord des plages). Il sera localisé de manière à permettre l'accès des bateaux aux quais de l'île, en sortant du couloir correspondant.

La pratique de la plongée sous-marine nécessite une autorisation écrite, qui sera exigée avant le début de l'activité sous-marine.

La pêche sportive et la chasse sous-marine sont interdites dans les limites du Parc National.

Il est interdit d'introduire des espèces végétales ou animales exotiques, à l'exception des chiens lazarrillo.

Vous devez gérer vos déchets conformément à l'Ordonnance FOM/1144/2003 du 28 avril, qui régit les équipements de sécurité, de sauvetage, de lutte contre les incendies, de navigation et de prévention des déversements que les navires doivent emporter à bord des bateaux de plaisance (BOE du 12 mai 2003). Les déchets ne peuvent pas être laissés sur les îles ou dans la mer, vous devez rapporter les déchets à terre.

Si vous trouvez ou voyez des cétacés ou des oiseaux marins, il est très important de vous comporter de manière respectueuse afin de ne pas gêner leur activité vitale.

Une distance minimale de 100 mètres doit être maintenue avec les troupeaux ou les animaux solitaires. A partir de cette distance, ce sont les animaux qui décideront de se rapprocher s'ils en ont envie.

Vous devez être silencieux, sans klaxonner, sans accélérer ni crier.

La présence humaine ne doit pas altérer les activités normales des animaux liées à la mer.

La baignade à proximité des cétacés et des oiseaux marins est déconseillée. Les premiers sont de grands animaux sauvages qui, dans des circonstances extrêmes, peuvent se montrer agressifs et causer des dégâts. Ces derniers sont facilement stressés par la présence humaine qui peut interrompre leurs habitudes alimentaires ou reproductives.

Aux fins de la présente autorisation, on considère qu'une activité récréative à but non lucratif ou commerciale est exercée.

La personne autorisée doit être en possession de toutes les licences et permis nécessaires pour exercer les activités de navigation et de mouillage. La navigation, le mouillage et le séjour dans le Parc National doivent être conformes à la réglementation en vigueur. Non-respect de l'une des conditions indiquées, ainsi que celles établies dans la loi 42/2007 du 13 décembre sur le patrimoine naturel et la biodiversité ; Loi 5/2007, du 3 avril, sur le réseau des parcs nationaux ; Loi 15/2002, du 1er juillet, déclarant Parc National Maritime et Terrestre des Îles Atlantiques de Galice ; Le Décret Royal 274/1999 du 21 octobre approuvant le Plan de Gestion des Ressources Naturelles des Îles Atlantiques, et le Décret Royal 1803/1999 du 26 novembre approuvant le Plan Directeur du Réseau des Parcs Nationaux, et d'autres règles concordantes, donneront lieu à la résolution et résiliation de l'autorisation, quelles que soient les sanctions administratives qui peuvent correspondre. De plus, les visiteurs doivent en tout temps suivre les instructions du personnel du Parc.

CONDITIONS DANS L'ARCHIPEL DU CIES

Les seules zones de mouillage autorisées dans l'archipel des CÍES sont : Praia das Rodas, Praia de Nosa Señora et Praia de San Martiño.

Le débarquement doit avoir lieu à l'embarcadère de Rodas. Le quai de Carracido appartient à l'Autorité Portuaire de Vigo et, sans son autorisation expresse, il n'est pas possible d'accoster ou d'utiliser ledit quai. Dans l'île du Sud ou à San Martiño, comme il n'y a pas de quai, le débarquement peut se faire avec un navire de soutien.

La navigation dans l'archipel des Cies peut être pratiquée dans les eaux du Parc National délimitées par l'espace polygonal spécifié dans l'annexe de la loi 15/2002, en dehors des zones de réserve marine :

De Cabo Bicos à Perairo dos Fornos, jusqu'à l'isobathe 10.

Environs d'Illote Boeiro, jusqu'à isobathe 10.

Baixo Carrumeiro, jusqu'à isobathe 10.

CONDITIONS DANS L'ARCHIPEL DE L'ONS

Les seules zones de mouillage autorisées dans l'archipel de l'ONS sont : la zone de Dornas-Castelo et la Praia de Melide.

Le quai de Dornas (île d'Ons) appartient à l'Autorité Portuaire de Marín et à Ría de Pontevedra (Ministère du Développement). Sauf autorisation expresse de ladite Autorité Portuaire, vous ne pouvez pas accoster ou utiliser ladite installation.

L'île d'Onza est une zone de réserve selon le décret 274/1999 du 21 octobre, qui approuve le Plan de gestion des ressources naturelles des îles de l'Atlantique, il est donc **interdit d'y débarquer.**

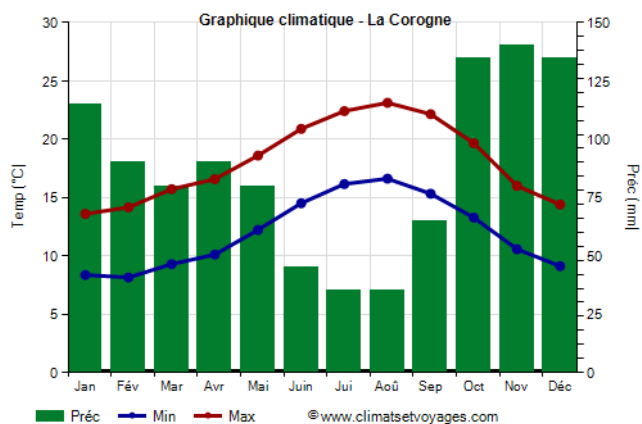
CONDITIONS DANS L'ARCHIPEL DE SÁLVORA

La seule zone de mouillage autorisée dans l'archipel de SÁLVORA est : la plage de Castelo ou la plage d'Almacén.

Pour des raisons de conservation, **la visite de l'île de Sálvora se limite à la plage do Almacén et au chemin qui mène au phare** (si la visite est accompagnée d'un guide, il est également possible d'emprunter le chemin qui mène au village). Aucun visiteur ne peut s'écarter des sentiers autorisés ni accéder au reste de l'île.

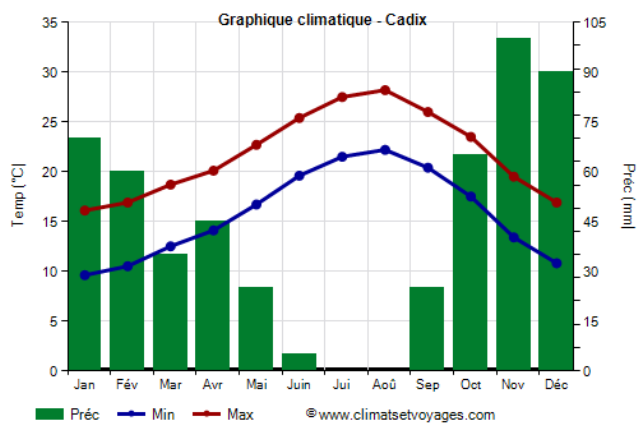
Le port de Sálvora appartient à l'Autorité Portuaire de Vilagarcía (Ministère du Développement). Sauf autorisation expresse de ladite Autorité Portuaire, vous ne pouvez pas l'amarrer ou l'utiliser

Climat



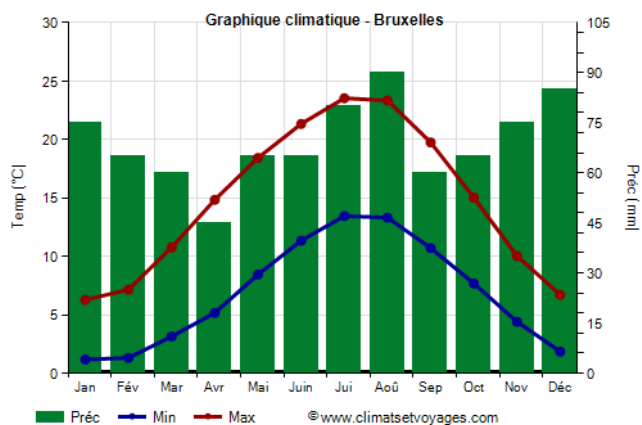
www.climatsetvoyages.com/climat/espagne/la-corgne

Pluie : 1045 mm/an



www.climatsetvoyages.com/climat/espagne/cadix

Pluie : 525 mm/an



www.climatsetvoyages.com/climat/belgique/bruxelles

Pluie : 825 mm/an