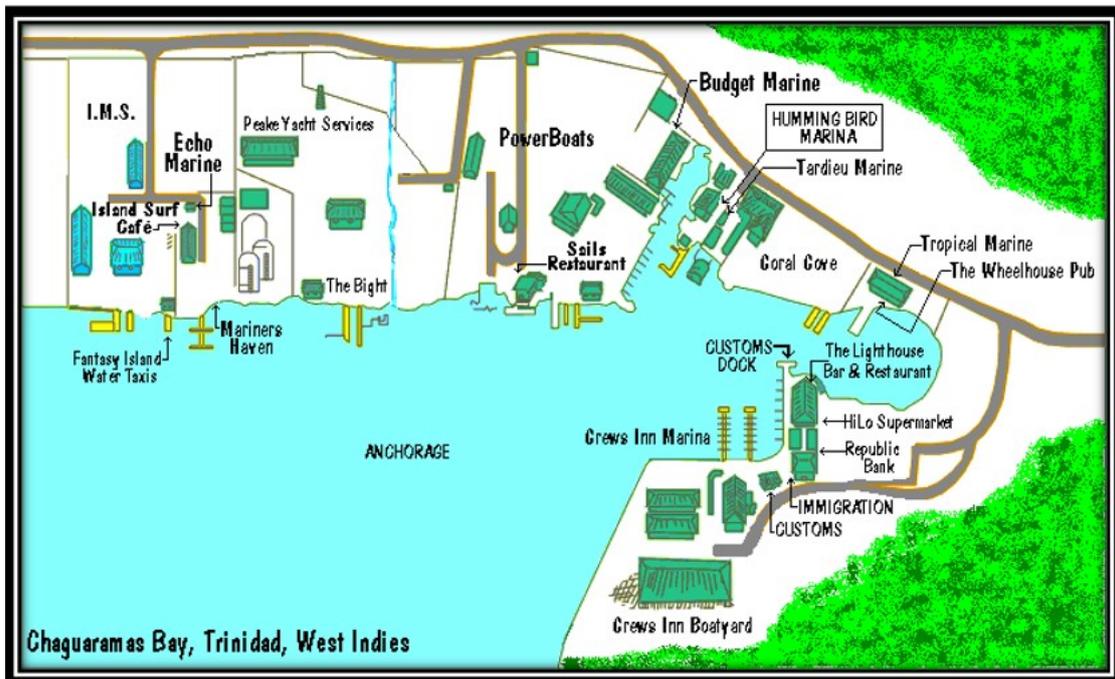


Trinidad, Chagaramas bay, Peake yacht services



L'île de Trinidad



Bilan de cet estivage entre le 22 avril et le 15 novembre 2017 chez Peake Yacht Services (dont 17 jours à la marina) : très positif (*la pub est gratuite*).

La baie de Chaguaramas, située au sud de la trajectoire habituelle des cyclones de l'automne (dernier cyclone à Trinidad, plus modeste que les monstres actuels, en 1933), est sûre ; l'inconvénient est qu'elle est sale, car les plateformes se trouvent au large et les bateaux pollueurs sillonnent l'immense golfe de Paria.



Le bâtiment administratif avec douches, restaurant et chambres d'hôtes



Travellift puissant, personnel parfaitement formé

Les trois toiles de protection au-dessus du pont, bien ficelées et laissant passer l'air, ont tenu, malgré les trombes d'eau de la saison des pluies et malgré le vent ; à l'intérieur aucune trace de moisissure, bien qu'aucun déshumidificateur n'ait été installé ; à l'extérieur juste quelques mètres d'écoute ont verdi sous les averses et le bateau n'est pas dans un état de saleté repoussant.

Tout le contraire de ce que nous avons lu sur d'autres blogs.



Le chauffeur drive son chariot comme une Clio et ça ne traîne pas !

La sécurité de l'aire de stockage est parfaitement assurée par des vigiles et les vols sont très rares.

Les douches et WC sont en bon état et bien entretenus.

Petite épicerie au bord de l'eau dans le chantier voisin (Powerboats) et un Massy store express à Chaguaramas (1 km environ). Pour un avitaillement plus important, se faire conduire au supermarché Massy à 11 km (200 TT\$ = 25 €, temps d'attente inclus).

Si l'on désire un taxi, appeler Ian PIERRE au (+1 868) 780 7081 ou Andy, l'un des électriciens du chantier, (+1 868) 375 2575. Ils sont moins chers que BRANDON Taxi (+1 868 390 3700).

Pour les réparations en tous genres, on arrive à trouver l'homme providentiel chez les nombreux professionnels établis à l'intérieur ou à proximité des trois principaux chantiers navals.

Peake dispose d'un shipchandler dans l'enceinte du chantier ; si vous ne trouvez pas ce que vous cherchez, Budget marine, situé tout près, a pas mal de matériel et on y est bien reçu.

La Peake team est tout bonnement impeccable. Qu'il s'agisse de Daniella, la hollandaise qui reçoit les plaisanciers avec un éternel sourire et sait répondre instantanément à toutes les questions posées, de Susan qui gère les travaux et ceux qui les exécutent, du conducteur et des servants du chariot roulant et du travellift, hypercompétents et hyperrapides (bateau à l'eau en 30 mn trajet compris), du dockmaster (le capitaine de la petite marina), des garde-barrière ou encore des employés du site prêts à vous conduire ici ou là contre une somme raisonnable, les gens sont courtois, savent écouter et s'adapter aux demandes.

Le dossier pour la douane et l'immigration est un modèle du genre. À l'aéroport de Tobago, les policiers l'identifient à distance.

Le travail réalisé avec soin par l'équipe technique (ponçage des anciens antifouling, rehaussement de la ligne de flottaison tout autour du bateau, mise en œuvre d'une primaire et de 2 couches d'antifouling Seehawk, vendu assez cher) nous a coûté 2 500 € au lieu des 3 300 \$ annoncés. Tarif correct. On peut bien entendu s'en occuper soi-même.

Nous avons d'ailleurs rencontré beaucoup d'habitues et pas un seul mécontent.

Difficile de trouver mieux, d'autant que les prix sont très corrects et pas supérieurs à ceux pratiqués par Powerboats, contrairement à ce qui se dit ici ou là. Seul Coral Cove a des offres plus intéressantes, mais le travellift est assez petit.

Coordonnées : +1 868 634 4427

Email : reservations@peakeyachts.com

Site : <http://peakeyachts.com/>

Petits bémols

- ➔ Le Zanzibar, restaurant du chantier, plutôt sélect, n'est pas extraordinaire et le personnel de service aurait besoin d'une formation pour accueillir correctement les clients. Au restaurant de Powerboats, c'est plutôt meilleur, mais là encore le personnel de service laisse à désirer.
- ➔ L'accueil n'est pas top dans la shipchandlery maison. Là aussi, des progrès sont nécessaires.
- ➔ Il faut de bonnes amarres pour tenir le coup au ponton de la marina, notamment à l'extérieur, et il vaut mieux relever sa passerelle, car les bateaux à moteur qui sortent de Crews Inn (la marina du fond de la baie) passent rapidement et il arrive même qu'une houle de sud vienne perturber le plan d'eau. Mais 1) les corps-morts semblent à toute épreuve 2) on a l'eau et l'électricité à discrétion 3) le dockmaster, très convivial, est content que vous restiez ; alors, pour 5 jours accordés gracieusement, nous y sommes restés 17 jours sans payer un sou de plus, entre la mise à terre et la remise à l'eau.
- ➔ Les « contractors » (les pro qui sont en contrat avec Peake) sont plus ou moins recommandables. Ceux que je connais : Crystal, le voilier, n'est pas vraiment accueillant, pas rapide et pas bon marché (il y en a un autre à Chaguaramas, paraît-il, plus efficace) ; Mr Clean, le nettoyeur de coque, promet monts et

merveilles, prend cher (2 500 TT\$ = 316 €) et se contente du minimum ; Raymond, l'un des mécaniciens, semble faire du bon boulot (Mob. : (+1 868 732 0337), mais 400 US\$ (réduits à 350 après discussion) pour changer une bague hydrolube sans démontage d'arbre , c'est 2 fois plus cher que ce que nous avons payé aux Canaries.

Ajout : Pour des réparations délicates, un ami qui a eu affaire avec Dynamite marine (situé à côté de Budget marine) – celui-ci sous-traitant les travaux à des artisans choisis en prenant une commission – en dit beaucoup de bien.

http://www.yachtworld.com/dynamitebrokerage/dynamitebrokerage_0.html

*Patrice GEFROY
SY Mindelo
19 nov. 2017*