Norvège - Ecosse à la voile – 4

Les épisodes précédents

Journal-1 : du Havre au Danemark par le canal de Kiel

Journal-2 : de Kiel à Bergen par le Danemark, la Suède et le sud de la Norvège

Journal-3 : de Bergen à Oban, par les Shetlands, les Orkneys et le canal Calédonien

Ecosse

Mercredi 12 juillet : pas de possibilité de passer le matin, donc on attend…
Je termine la vidéo sur le canal Calédonien.
L'après-midi, ça se décante et on passe, jusqu'à la mer.
On sort et on profite de la marina de Corpach, toute neuve. Tellement neuve qu'elle ne figure sur aucune carte (y compris le Reeds 2023…)

Jeudi 13 juillet : on quitte Corpach, avec beaucoup de nuages . Quelques belles vues sur le Ben Nevis… qui garde son chapeau des jours pluvieux.
Succession incroyable de grains et de passages de soleil ; c'est vraiment l'Ecosse ! En fin de journée après beaucoup de moteur et un peu de vent, on finit par arriver à Tobermory, toujours aussi beau, et on trouve même une place sur un catway de la marina.
Petite virée dans le patelin et visite à la distillerie !
La journée se termine sous un soleil radieux, et on déguste même l'apéro dans le cockpit du bateau (Tobermory whisky, la distillerie est sur le quai) .

Vendredi 14 juillet : départ de bonne heure pour profiter du courant de marée et direction Mallaig. Du vent, souvent portant, pas de pluie et tout le temps des paysages changeant au gré des nuages et des percées de lumières. C'est vraiment superbe, encore que toujours dans les tons gris… Arrivée à Mallaig qui est un petit port de pêche et de desserte des îles en ferry. On se met à couple d'un vieux gréement.

On voulait prendre du gasoil… ce n'est possible qu'en semaine et jusqu'à 17h00, avec un jerrycan et en marchant un bon kilomètre. Ce sera donc pour plus tard, en gardant un œil sur la jauge.
Mallaig, c'est aussi (et surtout ?) la gare du train à vapeur qui a servi (entre autres, probablement…) dans le film Harry Potter.

Samedi 15 juillet : réveil avec du soleil, puis de la pluie. Départ vers 11h30, sous un beau soleil, histoire de prendre le détroit à l'est de Skye avec le courant de marée dans le bon sens. En arrivant à proximité du détroit, on se prend un bon grain et là, ça part pour l'après-midi . Dans le détroit, au plus fort, pas loin de 5 nœuds de courant, avec pas mal de remous et tous les phoques du coin qui se sont donné rendez-vous pour la séance de pêche quotidienne. On file à 10 nœuds. On en sort et on continue jusqu'au château d'Eilean Donan, célébrissime, et qui apparaît dans Highlander, James Bond, Chapeau Melon et Bottes de Cuir (vidéo du générique de la dernière saison, qui est loin d'être la meilleure).
Mouillage dans la petite baie située juste en face du château, où j'étais déjà passé il y a 6 ans... Bon, pour le moment, avec la pluie et les nuages ; il n'y a rien ou presque à voir.
Le soir , une accalmie ; comme il y a 6 ans, les phoques des environs se retrouvent sur les quelques rochers du centre de la baie et font le spectacle, visuel et sonore !

Dimanche 16 juillet : la météo annonce un bon coup de vent et les précipitations qui vont avec ! Avant la pluie, un dernier tour aux environs d'Eilean Donan et on prend le chemin du retour. Ca se met à bien souffler avec des claques jusqu'à 25 nœuds . Au moins, il y a moins de remous et de marmites qu'hier. Dans le détroit, toujours beaucoup de courant et de phoques, mais en plus, du vent et des torrents de pluie ! On met le cap sur une baie de l'ouest de Skye, Ornsay. A la gîte, la jauge de gasoil commence à passer à zéro ; donc, on procède à un ravitaillement en vol avec le jerrycan de réserve, avant d'arrêter le moteur et de désamorcer le circuit.

Arrivée et prise de corps mort dans la baie et, en fin de journée, entre 2 averses, petite virée en annexe jusqu'à l'hôtel du port pour une bière réparatrice, dans un lounge très cosy !

Lundi 17 juillet : départ pour une courte étape jusqu'à Mallaig, pour refaire les pleins de gasoil, d'eau et de bouffe. Pas trop de pluie. Tout va bien !

Mardi 18 juillet : il fait beau… !!! un passage à la boulangerie de Mallaig qui vaut le déplacement (bon, pas depuis la France quand même…) et on part en direction de Eigg, sous le soleil et sous voiles. Paysages superbes sur les Skye et les Small Isles (Eigg, Muk, Rum, Cana). On fait un passage à proximité du port de Eigg (bon, l'anse où on eut mouiller) ; c'est étroit, avec des cailloux partout et, en plus, beaucoup de bateaux à l'ancre. On décide de continuer sur Muk où l'on arrive à la bonne heure, après ceux qui sont partis tôt et avant ceux qui arrivent tard. Mouillage dans une baie bien abritée et virée à terre, au milieu des champs, des moutons et avec des vues superbes sur les autres Small Isles et jusqu'aux Hébrides extérieures.

Mercredi 19 juillet : départ vers Tobermory ; navigation sans histoire avec un bon vent portant. Passage à la distillerie pour refaire les niveaux.

Jeudi 20 juillet : navigation jusqu'à Oban. Essai de spi en partant, jusqu'à ce que le vent se mette à peu près définitivement aux abonnés absents… Belle vue sur Duart Castle, à l'entrée du Sound of Mull. Arrivée dans la marina située en ville (« transit marina », on ne peut y rester que 3 nuits ; après , il faut aller en face sur l'pile de Kerrera).

Relâche pour 5 jours jusqu'à l'arrivée de Martine et Muriel.

Relâche… pas tout à fait. Depuis quelques jours, pas moyen d'étarquer la GV. On suspecte fortement un problème de rhéa en tête de mât. En montant la GV avec la balancine (donc sur une rhéa différente), ça a l'air de mieux marcher. On passe 2 heures à inverser les drisses de GV et de balancine ; en espérant que ce ne soit pas inutile.

J'en profite aussi pour finaliser la vidéo de la sortie du canal à Eilean Donan par Tobermory, Muck et Eigg. Et les photos depuis l'entrée du canal à Inverness.

Mercredi 26 juillet : avec le plein d'enthousiasme, on part vers Tobermory et les « Small Islands » … On ne tarde pas à se faire rattraper par la pluie, la vraie, celle qui mouille bien. Puis à Tobermory, par un front de dépression et un fort vent dans la baie. En plus, les pontons sont complets et on est quitte pour prendre un coffre. Je fais quand même un petit tour vespéral à terre et au pub, mais sans conviction…

Jeudi 27 juillet : du vent et de la pluie, jusqu'en milieu de journée. En plus, la mère Théo prévoit un nouveau passage de dépression dans les jours qui viennent, avec un fort vent. C'est raté pour les « Small Islands » et on décide de mettre le cap vers le sud ; il paraît qu'il y a une vague de chaleur en France… ?
Départ vers 11 heures et cap sur Lochaline. C'est un bon point de départ pour la traversée ouest-est de Jura-Islay et ses courants féroces !!!
Le cadre est bucolique et agréable. Bon, c'est quand même pas Ibiza… même si l'hôtel fait de louables efforts pour nous accueillir pour une bière ; seulement, comme il n'a pas la licence, on peut l'acheter, mais il faut la décapsuler et la boire à l'extérieur… entre 2 averses.

Vendredi 28 juillet : navigation vers le sud et passage juste à côté de Duart Castle, à l'entrée du Sound of Mull.
Il faut traverser la chaîne d'îles pour accéder au Jura Sound. Plusieurs options, dont le fameux Corryvreckan, de sinistre renommée. On opte paresseusement pour Cuan Sound, le plus au nord et le plus court. On se pointe pile poil à la renverse de marée et on passe en souplesse, sans une éclaboussure.

Ensuite on rallie la marina de Craob Haven, vaste et vraiment sympa. Seul problème, ils hébergent la soirée de lancement de la WHYW (West Highlands Yachting Week) et ils sont complets le lendemain. Donc, OK pour 1 nuit mais 1 seule.
Il faut que l'on s'arrête ne serait-ce que pour retendre la courroie d'entraînement de la pompe à eau de mer.
Et puis, renseignement pris, la WHYW, c'est pas la Rolex Fastnet… : concours de pâtisseries, dégustations de gin, soirée, navigation jusqu'au port d'à côté etc… pendant 1 semaine. Bon, ceci dit, c'est pas plus tarte qu'autre chose.

En revanche, pour le lendemain, c'est gros coup de vent et on décide de passer le Crinan canal plutôt que de redescendre tout le Jura Sound contre le vent. A chat de la licence et réservation du passage sur le site des Scottish Canals.

Samedi 29 juillet : la matinée tient toutes ses promesses et on descend le Jura Sound jusqu'à l'entrée du canal avec force 5-6 dans le nez et quelques claques à 7. Sans oublier les courants qui génèrent quelques champs de vagues bien creuses (j'ai toujours été surpris par le nombre de termes qu'ont les British pour désigner les perturbations liées au courant : eddies, race, whirlpool, overflows, grey dogs, merry men… et j'en oublie !) En tout cas, ça n'a pas l'air de trop les déranger, on n'a jamais vu autant de bateaux sur l'eau !

Au final, on arrive à l'entrée du canal vers midi. Le canal, c'est Indiana Jones ! à peine la place pour se croiser, végétation haute de chaque côté et 2,2 mètres de fond. Mais ça passe ! On se croirait dans le marais poitevin, mais certainement pas dans un célèbre canal écossais entre 2 golfes.
On fait un stop pour la soirée avant l'escalier d'écluses et un tout à pied jusqu'au pub !

Dimanche 30 juillet : il faut dire que tout le personnel, comme sur le canal Calédonien, est très prévenant et que tout est bien organisé. Avec quelques différences… La manœuvre des écluses est manuelle et à la charge des équipages : ouvrir les portes et les fermer, ouvrir et fermer les vannes… Quand je dis « manuelle », cela signifie qu'il faut se coltiner l'ouverture et la fermeture des portes, bâbord et tribord, à l'huile de coude ! En plus, le personnel est certes très prévenant, mais il parle avec un accent écossais à couper au couteau. J'avais vaguement compris que l'on pouvait prendre un « pilote » pour passer le canal, ce qui me paraissait un peu excessif ; sauf que le « pilote » en question a un rôle qui se limite à manœuvrer les écluses, moyennant une rémunération à la fin du canal. C'est ce que je crois comprendre…

A la 2ème écluse, le gars des « Scottish Canals » me fait signe d'aller le voir. Je m'attends à une remarque sur la longueur des aussières ou la position du bateau dans l'écluse, sauf que non, ce qu'il me montre c'est que nous n'avons plus de refroidissement moteur et qu'il est urgent de faire quelque chose…
Donc arrêt au premier ponton après l'écluse. Et démarrage des hostilités pour vérifier tout le circuit… sans succès… De guerre lasse, on prend rendez-vous avec le dépanneur du coin (qui répond au téléphone le dimanche et qui nous promet de passer le lendemain matin… à bon entendeur, salut !).

Fin de soirée un peu tristoune, en économisant l'électricité des batteries, sous la pluie. Mais avec quand même un tour au pub du coin et au supermarché pour refaire les niveaux de whisky. Aujourd'hui, Tobermory 12 ans.

Lundi 31 juillet : le dépanneur se pointe sur les 10 heures… et galère jusqu'à midi sans rien trouver, ce qui flatte notre ego, sans forcément nous rassurer. Il passe ensuite à la bidouille sérieuse : noyer le rouet de la pompe dans la graisse silicone, monter à l'envers la plaque de fermeture de la pompe pour effacer les creux de jeu initialement prévus et couper un morceau de tuyau d'arrivée au cas où une fissure et une entrée d'air viendraient mettre le bolo… Et ça marche !!!
Départ vers les écluses suivantes, jusqu'au point haut du canal avant la 8. L'avantage c'est que l'on est plus près du pub au Cairnbaan Hotel.

Mardi 1er août : c'est reparti pour les écluses, de concert avec un bateau de joyeux gallois qui rentrent à la maison à Conwy. La manœuvre des écluses, à plusieurs, se trouve quand même bien simplifiée ! A 13h30, on retrouve la mer, qui est plate, avec un petit vent de bout sympa. Et en quelques bords, on arrive à Tarbert. Au passage, il nous semble bien avoir aperçu une baleine…

Mercredi 2 août : départ de Tarbert et navigation avec un assez fort vent de bon plein jusqu'à la marina de Troon, un peu au sud de Glasgow. Le vent forcit et on finit quand même avec 3 ris dans la GV et presque rien dans le génois.
Arrivée sans histoire. Marina superbe, avec un ship qui propose un peu d'accastillage et un pub restaurant fort accueillant.

Jeudi 3 août : relâche en raison d'un fort vent. On en profite pour nettoyer les frusques, le bateau et réparer le cunningham qui nous est fort utile en raison de l'impossibilité d'étarquer correctement la GV. On passe aussi au chantier d'à côté pour acheter un nouveau rouet de pompe à eau de mer et, au fil de la discussion, le patron nous suggère de démonter la pompe , de la vérifier et de changer ce qu'il y a à changer… dans l'après-midi ! Banco, c'est fait, on partira avec des joints et un roulement neufs ! Wait and sea comme ils disent dans la Navy !
Petit viron dans Troon, bonne station balnéaire anglaise avec 2 immenses plages, l'une sous le vent et l'autre au vent, mais, selon les jours, les rôles peuvent s'inverser.
A noter le pub de la marina qui est superbe !
Dans la soirée, ça continue à souffler dur.

Vendredi 4 août : départ de Troon pour un long bord le long de la côte jusqu'à Stranraer, au fond du loch Ryan. Ça avance bien malgré un peu de moteur en milieu de journée. Le port est au fin fond du loch qui n'en finit plus… pas loin de 8 miles quand même. Et en plus il se gaffer des ferries qui sont assez nombreux. Le port de Stranraer… ben c'est petit et le bled aussi. En plus, au moment de démarrer nouveau sketch du refroidissement et nouvelle arrivée avec le minimum de moteur…. Il nous faut du gazole ; c'est ravitaillement à la station-service du patelin avec un jerrycan. Il pleut …

Bon en épluchant de nouveau le circuit d'eau, on trouve un tuyau qui fait siphon et qui ne devrait pas. On retend tout le bazar. On verra pour la suite… Ce serait bien que ça marche ; ça commence à me brouiller l'écoute, comme on dit dans la Royale !!!

Samedi 5 août : on décide de traverser sur Bangor en Irlande, pour éviter le secteur de l'île de Man , certes très touristique, mais nécessitant un moteur un peu moins farceur, surtout avec le vent assez fort qui sévit en ce moment. On ressort péniblement du loch Ryan en tirant des bords, puis on file direct sur Bangor avec 20-25 nœuds au largue. A 9 nœuds, la traversée est assez vite expédiée !
Une troupe de marsouins fort sympathiques nous escorte un moment et nous fait le spectacle autour du bateau.
Bangor est un bled étrange, contrasté (!) : belle marina, beaux alignements de vieilles maisons multicolores et ramassis de boutiques abandonnées, de bars foireux (pas tous quand même !).
D'ailleurs, on va faire un tour dans l'un d'eux… nous étions presque dans les jeunes…

Et comme, exceptionnellement, je ne passe pas la soirée avec la tête dans le moteur, je sors la vidéo « de l'Ecosse à l'Irlande » .

Dimanche 6 août : Beau temps, entre peu et pas de vent, donc beaucoup de moteur. Au moins, la mer est plate, ce qui nous change. On file avec le courant sur le petit port d'Ardglass, le dernier avant Dublin. Les grains se succèdent.
C'est tout petit, sympa, bien tenu. En plus aujourd'hui c'est la fête du village. Et un pêcheur sympa vient nous proposer des homards pour le dîner, « the catch of the day ». Avec grand plaisir !
Je remplis aussi le sPCR (Personnal Craft Report : le papelard informatique pour informer les British que l'on entre ou que l'on sort de chez eux) .

Lundi 7 août : départ pour Dublin… mais avec vent de face ! Finalement, de guerre lasse, on abrège et on fait un mouillage devant Red Island, environ 12 miles avant Dublin. Paysage champêtre et beau coucher de soleil sans pluie, ce qui mérite d'être signalé.
Mais la vraie attraction du jour, ce sont les dauphins qui nous ont escortés. Je n'en avais jamais vu autant (10, 20 ?) ni si longtemps.

Mardi 8 août : départ de Red Island, beau temps et peu de vent. On arrive sans encombre à la marina de Howth, cadre sympathique pour passer quelques jours si les prévisions de vents contraires se précisnet et se confirment.
Le personnel nous confirme qu'aucune formalité n'est exigée par la douane ou l'immigration lorsqu'on arrive d'Irlande du Nord… Donc, si je résume, pour des Français, pour aller d'Angleterre en France,

- Soit on traverse direct et il faut faire des tas de formalités à l'entrée en France pace que c'est « comme si on venait de Tunisie » (dixit un spécialiste de l'administration concernée)
- Soit on passe par l'Irlande du Nord (en UK donc, sans formalités), puis en Irlande (sans formalités entre Irlandais), puis en France (toujours sans formalités puisqu'on vient de l'UE)

Pas belle la vie… ?
On affale le drapeau jaune pour la douane et on part visiter Dublin et ses pubs.
Et je finalise une vidéo intermédiaire sur les phoques et les dauphins.

Mardi 9 août : départ de Martine.
D'après la mère Théo, entre le vent de bout, du sud, et les coups de vent pour vendredi et samedi, on pourrait bien rester ici jusqu'à dimanche…
Ce que l'on fait ! Au programme, pas grand-chose, un peu de balade et de jogging sur les hauteurs, quelques courses, tour des différents pubs… et farniente !
On fait quand même connaissance avec notre ami le héron du port, toujours de veille sur les pontons.
On échange aussi avec un autre bateau de français, Hatoup, avec qui on se découvre que l'on a des amis communs qui étaient avec nous en Norvège.

Mais les meilleures choses ayant une fin, demain, c'est le départ vers le sud ! Et la maison !

Lundi 14 août : départ vers le sud, Arklow. Avec du vent et le courant, ça file jusqu'à 8-9 nœuds, sur une mer plate et presque avec du soleil. Arrivée à Arklow… une marina, qui est un vague parking à bateaux, petit et plein comme un œuf. On reste sur les pontons de la rivière et en faisant un rond d'observation, on arrive quand même à toucher ! Le quartier est tristounet, même s'il y a tout pour faire les courses à proximité. Le bled est tristounet avec ses boutiques fermées (définitivement…) et la route à assez grande circulation qui passe en plein milieu.

Mardi 15 août : départ de bonne heure et cap sur Rosslare, à la pointe SW de l'Irlande. Journée de soleil avec pas mal de vent et une mer plate. Arrivée ne souplesse et mouillage à l'abri du vent à côté de Hatoup.
Environnement triste à souhait. Et en plus le guindeau se met en grève et on est bon pour manipuler l'ancre à la main.

Mercredi 16 août : on attaque la traversée vers le sud et la Cornouaille anglaise et les îles Scilly que l'on vise. Un vrai poème… pas de vent, mais en revanche un (très) fort coup de vent annoncé pour le vendredi, précisément sur les Scilly, où nous visons de nous rendre.
Nous naviguons en flottille avec Hatoup, ce qui permet de faire la causette et d'échanger sur l'organisation de la navigation.
Début de navigation sous le soleil et au moteur. Mer plate. En revanche, une foule de dauphins nous accompagne en permanence. Moins nombreux certes qu'avant l'Irlande, mais quand même très présents et dans la durée!
On attaque la nuit, toujours au moteur et sous les étoiles.
On commence à recevoir à la VHF quelques messages du CROSS Corsen et du sémaphore de Brignogan, en français. Toujours sympa, après 4 mois de constater que l'on approche de l'écurie !

Jeudi 17 août : Dans la nuit, quelques échanges avec Hatoup qui est toujours à proximité ; la météo (via les Falmouth Coast Guards) prévoit un très fort coup de vent sur les Scilly pour les jours qui viennent.
On décide donc de modifier notre destination pour aller sur la Cornouaille et Newlyn (à côté de Penzance), pour attendre que ça se tasse.
On descend vers Land's End plein sud dans nuée de bateaux de commerce qui remontent les rails. Un mini 6.50 en solo traverse au milieu du tas… j'espère juste que le skipper n'était pas en train de dormir…
Et on finit par passer au sud de la Cornouaille, obliquer vers l'est et Newlyn où l'on arrive vers 13h00.
Minuscule : de la place pour 9 bateaux de plaisance à peine, le restant du port étant réservé aux bateaux de pêche. L'accueil est sympa et on devrait être bien pour attendre la fin du coup de vent.
A signaler, qu'à l'approche, nous avons croisé un bon nombre de voiliers qui partaient vers l'ouest… à destination de Scilly ?
Et puis, un petit pèlerinage à l'auberge Benbow Inn où nous étions passés au départ de notre virée en kayak au sud de la Cornouaille, il y a pas loin de 20 ans.

Vendredi 18 août : matinée sympa et petit jogging jusqu'à Mousehole, très beau petit port d'échouage et village typique. Vers midi, ça commence à souffler dur et à tomber dru. Et Arôme confirme un p'tit 50 nœuds sur les Scilly et la pointe SW de l'Angleterre.
Fin d'après-midi tranquille dans le port
Et mise en ligne de la vidéo « d'Irlande en Cornouailles, avec les dauphins », avec quelques images d'Hatoup.

Samedi 19 août : plein de gasoil (ça a l'air simple, mais il faut savoir que cela se fait au jerrycan de 20 litres et que la station-service est à 1 km environ…) puis réparation de la commande de guindeau qui ne fonctionne plus. Bon, en définitive, elle a eu du mérite de fonctionner jusque-là, parce que la prise est devenue un bloc de rouille. Le temps de câbler la commande de rechange et ça repart !
Soirée d'adieux à Newlyn au « Red Lion », où l'orchestre est déchainé !

Dimanche 20 août : lever 5h00 pour un départ dans la foulée. Tout le truc de la navigation le long de la côte sud de l'Angleterre, c'est qu'il faut absolument passer les caps AVEC le courant de marée.

Donc aujourd'hui, cap Lizard AVANT 11h00. Ça secoue bien malgré tout, mais ça passe avec un coup de moteur pour s'en sortir et on continue jusqu'à Plymouth sur une mer assez plate avec un bon vent portant, même si quelques séquences de moteur sont encore nécessaires.
Arrivée à Plymouth en milieu d'après-midi et arrêt à la May Flower Marina. Plymouth, grand port militaire de la côté sud ; d'ailleurs, pour accéder à la marina, il faut contourner la Drake's Island ce qui met tout de suite dans l'ambiance ! Il y a aussi dans le Reed's un tas de recommandations sur les distances qu'il faut respecter par rapport aux bateaux militaires, le canal VHF dédié etc… Bon, un dimanche après-midi en août, on se dit que ça devrait être un poil plus cool…

Lundi 21 août : rebelote avec le départ 6h00 pour cause de courant de marée.
La côte est superbe, forêts, champs, haies de bocage. Il n'y a pas à dire, ils sont très en retard sur nous en matière de bétonnage du littoral.

On passe Gammon Head et on arrive à Dartmouth. Le must de la côte sud (enfin, bon, à mon avis…) Embouchure de rivière encaissée, avec la ville et ses maisons colorées sur les 2 rives, dominées par le « Britannia Royal Naval College » (la « Navale » du coin, excusez du peu). Les autres attractions sont les bateaux à aubes et le train à vapeur qui dessert les villages de la vallée et, en particulier, un peu plus en amont, la villa d'Agatha Christie. Bon, ici, tout est very British !
Je me renseigne sur les formalités à remplir pour rentrer en France, pour un bateau Français avec 2 Français à bord. Pour le port de Cherbourg… rien. Et pour la PAF (Police de l'Air et des Frontières), après consultation d'un supérieur (c'est vrai que la question est difficile, voire piégeuse…) rien non plus. Je vais finir par demander le remboursement de l'amende qu'ils nous ont collée à Roscoff l'année dernière !

Mardi 22 août : on repart de bonne heure (6h00) pour profiter de la marée et des courants portants pour, cette fois, traverser la Manche. Au final, journée splendide : mer plate, bon vent sauf quelques molles avec un peu de moteur, pas de souci pour traverser les rails et le DST, de belles périodes à 7 nœuds et une arrivée à Aurigny vers 18h00, après 12h00 de navigation quand même.
Débarquement, papelards de douane et d'immigration (!!! je pense que tout le monde se connaît sur l'île et qu'un « immigré » serait vire repéré… mais, bon, cela crée des emplois !)
On est parés pour la nav du lendemain jusqu'à Cherbourg.
Le truc marrant, c'est que le Pogo que nous avions rencontré aux Pays Bas et en Allemagne, puis à Bergen a quitté Aurigny pour Guernesey le matin même, alors qu'il est rentré de Norvège par le même itinéraire qu'à l'aller et que nous sommes passés par l'Ecosse et l'Irlande !

Mercredi 23 août : navigation sans histoire jusqu'à Cherbourg et arrivée au port de Chantereyne. Passage à l'heure française. Petit appel à la capitainerie du Havre pour vérifier que la place de A Suivre est libre, ce qui semble être le cas !

Jeudi 24 août : départ 8h30 et cap plein est. Passage de Barfleur pleine balle avec le courant. Et puis une molle assez longue avec du moteur, avec un épisode algues dans l'hélice et un peu de suspens avant que l'on s'en débarrasse (plus ou moins…) avec un bon coup de marche arrière. Puis, le vent de lève NE et on se pique un 7-8 nœuds direct Le Havre. Moteur à l'arrivée avec pas mal de vibrations assez louches ; ça ne doit pas être super clair du côté de l'hélice… mais ça tient jusqu'à la place, ce qui est le principal !
Et, en plus on est dans les temps pour passer au « Il Romeo », la cantine attitrée !

Et puis, au calme, je sors la dernière vidéo du voyage, de Penzance au Havre, et les dernières photos.