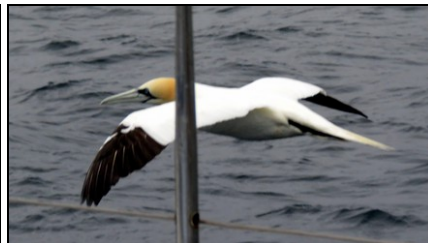


La croisière s'amuse !



En route, le 21 juin. La météo ne se remet pas de sa crève. A-t-elle attrapé le Covid. Un gigantesque navire de croisière (de plus) est amarré à Haugesund. Ses passagers, à bord pour une semaine seront-ils contents de leur séjour dans la purée de pois, souvent stationné dans des environnements comme celui-ci ? Il est vrai qu'ils prennent plaisir à bord. Ce qui les intéresse sans doute le plus ce sont sans doute les bars, restaurants, soirées dansantes, jacuzzis, piscine et shopping center. Dans un reportage dont j'ai malheureusement perdu la trace, il est dit : tout l'art est de faire oublier aux passagers qu'ils sont sur un navire !

Le site météo norvégien www.yr.no produit quelques statistiques. En mai, à Bergen, il a plu 189 mm (la normale est de 109 mm). Plus au nord, à Trondheim, il a plu 92.4 mm (la normale est de 62 mm). Notre ressenti a donc été conforme aux observations.



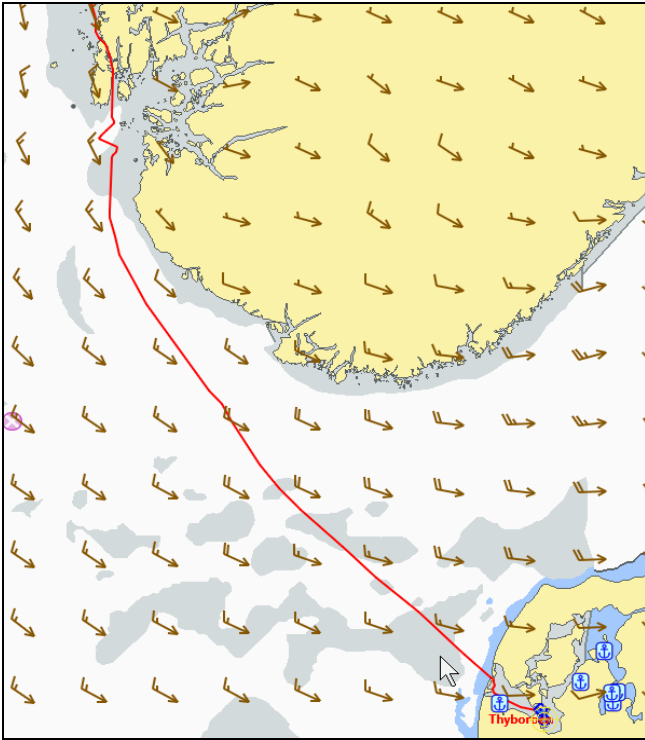
Nous avons fait toute l'approche d'Haugesund en compagnie d'un fou de Bassan. Il volait quelques tours autour de nous avant d'amerrir. Quand nous avons avancé de quelques centaines de mètres, il décollait et recommençait.



Deux bateaux croisés nous apportent un peu de couleur dans cet environnement totalement gris

Retour vers le futur

Limfjord, le 23 juin. Le Cap' met en route pour une relativement courte étape de 35 milles Fedje vers la petite île de Kvistøy, déjà visitée à l'aller. Au moteur, il s'installe dans le cockpit et ferme la cabine pour atténuer le bruit. Il suit la navigation à travers la porte de plexiglas sur l'écran vertical situé juste en face. Une musique stimulante sort des deux haut-parleurs extérieurs. Tout va bien. Les milles s'enchaînent sans accumulation de fatigue musculaire ni nerveuse.



La météo est téléchargée. Le Cap' lève les deux bras au ciel. Puis ces mêmes bras en tombent sans crier gare.. Le vent est presque parfait pour une traversée vers le Danemark. Les conditions seront absolument constantes, de 18 à 23 nœuds pendant plus de 24 heures, suffisamment longtemps pour boucler la traversée au portant. Ensuite les conditions de traversée se dégraderont et il faudra attendre, attendre la prochaine fenêtre météo ou accepter des conditions plus difficiles ou sans vent, inconstantes et/ou moins confortables.

Au nord de la mer libre, le vent refuse comme prévu en soufflant du sud. Thoè tire deux ou trois longs bords. Puis le vent bascule comme prévu vers 15 h au nord-nord-ouest. À partir de ce moment-là, Thoè sera sur des rails. Au début, Éole souffle moins fort que prévu et le courant porte vers le nord. Notre vitesse sur le fond est nettement inférieure à la moyenne pessimiste prévue par le Cap'. Il craint une arrivée plus tardive que prévu et prévient ses proches de ne pas appeler l'hélicoptère prématurément.

À partir de la latitude du sud de la Norvège, il se met à souffler comme prévu et le courant se résigne à nous laisser la quitter.

Thoè se met à dérouler milles après milles sans dévier d'un degré. La pluie cesse.

Le Cap' fait trois courtes siestes de 20 minutes pour ne pas accumuler de fatigue. La nuit venue, ce seront 3 ou 4 endormissements d'une heure, allongé à bâbord dans le carré. Très confortable et réparateur. L' AIS veille sur les bateaux susceptibles d'être croisés. La mer est libre de dangers. Il n'en verra pratiquement aucun.

Pour être vraiment parfait, il aurait fallu, dans la réalité, qu'il contienne un peu plus d'ouest dans son nord-ouest. Mais à l'impossible nul n'est tenu, même pas les dieux. La route s'est faite au vent arrière sauf sur la fin, quand le vent a viré à l'ouest en mollissant légèrement pour une arrivée sans soucis.

La vie reprend ! Par deux fois, je m'assieds dans l'un des sièges installés de chaque côté à l'arrière. Quelques secondes plus tard, quelques grands dauphins accourent pour accompagner et jouer avec Thoè qui déboule à 7 ou 8 nœuds. C'étaient probablement des *Atlantic white-sided dolphin* (2 à 3 mètres, 150 à 230 kg).

Le Cap' jette l'ancre sur le fond danois vers 22 heures avec seulement une heure de retard sur le plan initial, alors que le Cap' avait fait une erreur de trois heures dans ses calculs. Nous sommes proches d'un champ d'éolienne, juste en face d'un cargo en cours de chargement bruyant dans une zone industrielle. Cela ne nous empêchera pas de tomber endormis sous la couette.

Venø, le 23 juin. À peine sortis des bras de Morphée, Thoè se remet en route vers un endroit plus accueillant où son équipage compte récupérer des fatigues accumulées et se la couler douce pendant au moins deux jours. Le changement de temps est surprenant. Les températures des prochains jours seront de 17, 26 et 23 °C. Le ciel sera bleu. Cela change des 13 °C gris norvégien ! Et le Cap' ne fait que se féliciter d'avoir retrouvé le sud. Le sud du nord reste néanmoins du sud !



Les phoques profitent de la marée basse pour se réchauffer

Venø, le 24 juin.



Magnifique lever de Lune à 3 heures du matin...

Tournesol a quelques problèmes à régler. Il a mal serré le filtre à huile lors de la récente vidange. Le moteur s'est partiellement vidé dans les fonds. Il la pompe avec la pompe de cale mobile qu'il a gréée. Il fait l'appoint d'huile avec un restant d'huile de son stock et prévoit de refaire une vidange avec une huile parfaitement adaptée dès que possible. L'huile noire a éclaboussé le sol et le mur du frigo. Il nettoie. Une seconde d'inattention se traduit toujours par au moins une heure de travail aussi inconfortable qu'improductive.

Puis il remplace de pont de diodes de l'hydrogénérateur qui a surchauffé et presque mis le feu au coffre arrière. Thòe allait trop vite ! Cette fois, il l'installe sur une tôle permettant d'évacuer la chaleur dégagée.

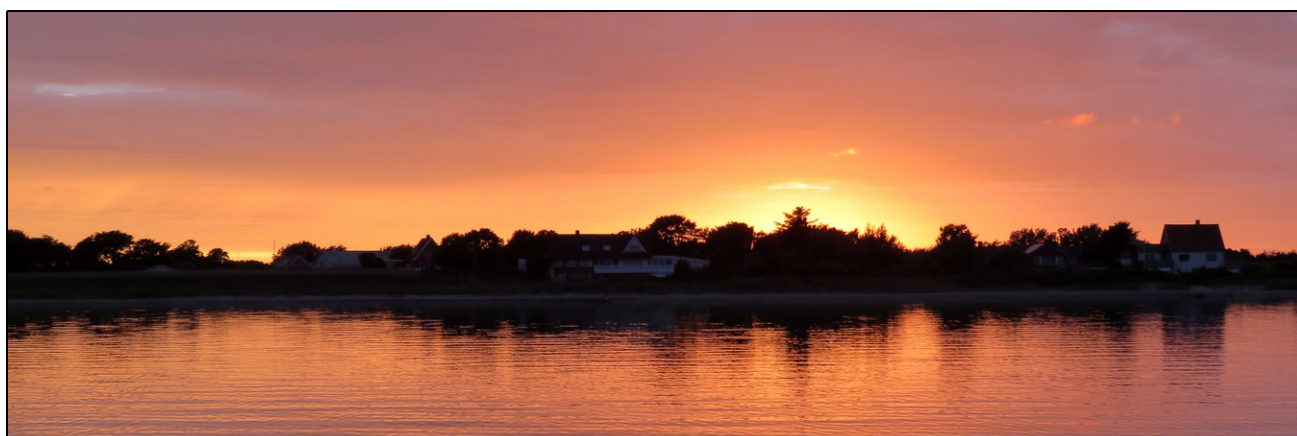
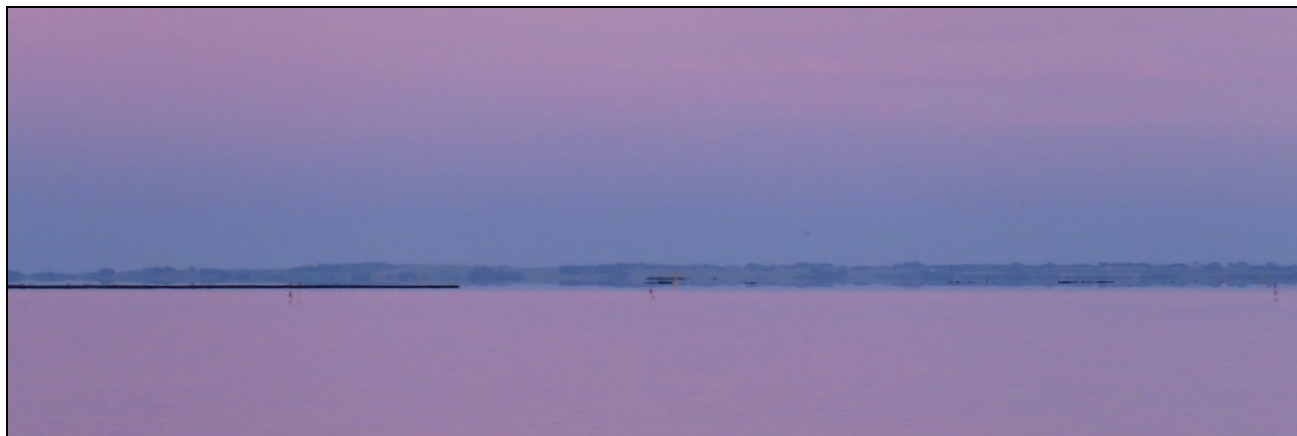
Le Cap' l'expérimente aussi, à ses dépens. Ce n'est pas la première fois ! Il a mal fermé la soute à l'avant et le petit coffre situé à l'arrière-bâbord. De l'eau de mer est entrée pendant la traversée. Voiles, sacs, bouts et matériel divers sont à sécher au soleil. Les cinq centimètres d'eau stagnante au fond doivent être ramassés. Laisser sécher les fonds. Tout ranger.

Le coude d'échappement, corrodé, laisse suinter de l'eau de mer dont une partie seulement sèche grâce à la chaleur dégagée par le moteur. Tournesol coupe un morceau de tuyau de 50 millimètres de diamètre. Il enduit l'intérieur de graisse. Il gratte la rouille du coude d'échappement. Il tartine l'extérieur de résine époxy. Il enfle le bout de tuyau pour mouler un embout plus régulier. Il laisse l'époxy durcir pendant 24 heures. Il retire le bout de tuyau, qui arrache encore de la rouille. Il replace le tuyau d'échappement. Il croise les doigts de chaque main, touche du bois, prie à sa bonne étoile et met le moteur en marche. La fuite semble momentanément étanchée. Il profite de cette séance de bricolage moteur pour réviser les raccordements des tuyauteries de prise d'eau de mer et de rejet de l'eau de la douche. Ramasser l'eau de cale. Laisser l'air à 26 °C qui traverse la cabine sécher les fonds.



Le hamac attaché entre le mât et la voile d'avant est bien venu ! Le vent pulse ses 20 nœuds. Ses 26 °C permettent de flotter en maillot de bain en lévitation à 50 centimètres au-dessus de la plage avant. Nous avons retrouvé la douceur de vivre. Le plaisir de stationner langoureusement au mouillage ou amarré à un corps mort pas si mort que cela dans un cadre calme et reposant. Le pied !

Venø, le 25 juin. Hier soir, le ciel bleu avait été remplacé en 20 minutes par un gros nuage noir. Le Cap' l'avait vu arriver de loin et avait mis à l'abri ce qui avait déjà séché. Le vent a viré de plus de presque 180 ° et forcé à 30 nœuds en quelques secondes. Le tonnerre et la pluie étaient de la partie. La température est rapidement descendue de 26 à 19 °C, pour passer la nuit avec une température idéale.



Joli coucher de soleil avant une journée de pluie incessante