

Sapyol, en route pour l'Ecosse (Mariannick et Jo Legris)

Par manque de temps ou par habitude peut-être, et en raison de contraintes de toutes sortes, nos navigations d'été, hormis une escapade aux Açores en 1992, nous avaient conduits vers le nord, à « briquer » maintes fois la côte de l'Angleterre, du Solent aux Scilly et Padstow en Cornouaille anglaise, et à fréquenter le sud et le sud-ouest de l'Irlande.

Vers le sud, nous avions aussi nos habitudes sur le Nord de l'Espagne, la Galice, et la côte du Portugal.

Depuis quelques années nous rêvions d'une navigation vers l'Ecosse.

La décision fut prise dans les premiers mois de l'année 2014 et le projet fut préparé avec quelques amis de Vannes-Fareham Voile.

Nous passons le Pont de Kerino le 5 Juin au matin et nous allons faire face à plusieurs déconvenues qui ralentissent notre progression (manque de vent, vent mal orienté, accroc dans la grand-voile, problème de santé pour Mariannick) et nous bloquent à l'Aberwrac'h.

Finalement, nous ne repartons que le 16 juin au matin de l'Aberwrac'h. Nous franchissons le rail des cargos, de jour, sans trop de difficultés bien que le trafic soit intense. Nous avançons bien, au près, avec un petit vent de Nordet 4 à 5 et une mer houleuse mais non brutale et la navigation de nuit est vraiment plaisante.

Lorsque le jour se lève nous entrons dans le port de pêche de **Newlyn**. Bien installés, nous allons pouvoir prendre un peu de repos. Nous en aurons besoin car le plus sérieux va enfin commencer.

La Cornouaille et le Pays de Galles

Nous sommes déjà le 18 Juin à 8h30 lorsque nous quittons Newlyn pour **Padstow**, à 70 milles environ. Désormais, en dehors des cartes papiers IMRAY que j'ai embarquées par précaution, je ne dispose plus du logiciel Maxsea et des cartes Mapmedia installés sur mon PC, pas plus que de l'AIS. En effet en raison du coût des cartes sur le PC, j'ai préféré installer la version Maxsea Time zéro gratuite sur mon Ipad et acheter pour seulement 44,99 € la carte Raster comprenant toutes les cartes de détails du Pays de Galles, de la République d'Irlande, d'Irlande du Nord et de l'Ecosse.



Padstow

Du phare de Longship jusqu'à Padstow la côte est inhospitalière et il faut bien calculer son coup pour arriver au bon moment. Padstow est un petit port très animé où nous n'étions pas retournés depuis l'année 1984. On y accède par un chenal étroit dans lequel le courant est assez fort. Le port qui asséchait en 1984 est aujourd'hui équipé d'une porte qui maintient les bateaux à flot.

Nous arrivons à temps pour nous installer le long du quai à la place indiquée par le Harbour Master.

Le lendemain nous profitons du beau temps pour nous nous promener un peu dans Padstow, pour voir ce qui a changé depuis 30 ans et pour compléter la cambuse.

Le soir, comme d'habitude, nous interrogeons plusieurs sites météo. Le temps n'est pas établi, et comme nous pensons faire route vers Milford Haven à quelque 75 milles de Padstow, sans possibilité de se mettre à l'abri, nous décidons d'attendre.

Nous repartons de Padstow le 20 Juillet à 11h30 BST pour **Milford Haven**. La navigation est agréable.

Nous sommes à Saint Ann's Head aux environs de 2h du matin et nous nous engageons dans cette longue entrée empruntée par les tankers pour se rendre aux terminaux pétroliers de part et d'autres de l'approche.

Soudain, sortant de la nuit à l'arrière de notre bateau, un RIB vient nous accoster pour nous contrôler. Mariannick prend les commandes et je descends dans la cabine avec les deux visiteurs qui sont montés à bord.

Le contrôle n'en finit pas. Je m'impatiente, d'autant que nous poursuivons sous la pluie notre progression et que Mariannick, à qui je n'ai donné aucune consigne, manifeste une inquiétude légitime et m'appelle avec insistance pour savoir quelle route suivre.

Nous « libérons » sans regret nos inquisiteurs et nous finissons par accéder à l'écluse de la marina de Milford Haven.

Nous restons deux jours dans cette marina confortable mais chère. La ville ne présente pas d'intérêt particulier.

Nous sympathisons avec un couple de Français qui se dirigent aussi vers l'Ecosse et finalement nos nouveaux amis décident de modifier leur programme pour nous accompagner.



Milford Haven marina

Le Canal Saint Georges et la mer d'Irlande

Nous partons donc ensemble de Milford Haven le 23 Juin à 15h30 pour **Arklow, en République d'Irlande**. Un vent de 28 à 30 nœuds venant du Nord Est, contre le courant de marée, lève une mer croisée très dure. Il faut attendre la renverse pendant quatre ou cinq heures pour que la mer et le vent mollissent un peu. La navigation dans le canal Saint Georges nous semble tout à coup plus difficile qu'en Manche.

Nous arrivons à Arklow le 24 Juin à 6h du matin après avoir parcouru 81 milles et nous entrons dans une marina minuscule où nous devons manœuvrer le bateau à la main, tant l'espace est mesuré.

Nous quittons Arklow le 25 Juin à 6 heures du matin pour Howth, situé à l'entrée de la baie de Dublin. Les courants de marée très forts, de l'ordre de 3 nœuds, nous imposent ce départ matinal. A midi nous sommes arrivés à **Howth**. Le lendemain nous prenons le train pour aller passer la journée à Dublin.

Nous visitons le **Trinity College** et nous avons la chance d'arriver dans cette université prestigieuse lors d'une cérémonie traditionnelle de remise de

diplôme.

Notre balade à travers la ville nous conduit ensuite à **Temple Bar**, quartier historique du centre de **Dublin**, quartier branché, fréquenté par des musiciens de rue, et connu pour sa vie nocturne, ses bars, ses restaurants.

Nous quittons Howth le 27 Juin à 7 heures pour **Ardglass**, à environ 55 milles. Les premières heures de navigation sont faciles. Mais rapidement les conditions météo se dégradent. Le vent atteint la force 6, avec rafales, et lève une mer contre-courant de 2,5 mètres à 3 mètres. Nous



sommes au près serré dans ce bouillonnement, nous avançons vite, mais c'est très inconfortable et très fatigant.

Nous décidons de nous réfugier dans le **Loch de Carlingford**. Par chance, le courant est avec nous, sinon nous n'aurions pas pu entrer. C'est un peu comme dans le Golfe du Morbihan les jours de grande marée. Il faut vraiment mériter, puis trouver, la toute petite marina de Carlingford, un peu sinistre, tout près de la frontière entre la République d'Irlande et l'Irlande du Nord. Mais après une quarantaine de milles dans la « piaule » nous sommes heureux de relâcher.

Nous constatons que le port est plein de petites méduses, et bien entendu, nous en aspirons dans l'arrivée d'eau des toilettes du bord. La pompe sera à changer, et il n'y a rien sur place. Nous réparerons cela plus tard.

Nous passerons là une journée, le temps de prendre un taxi et d'aller faire du shopping à Newry, au-delà de la frontière.



Le port d'Ardglass n'est pas encombré

Le 29 Juin nous partons à 6 heures pour Ardglass, un départ matinal imposé par le courant qui nous éjecte du Loch de Carlingford. Nous arrivons à midi à Ardglass. L'entrée est étroite, assez bien balisée, mais il faut être vigilant. Nous découvrons une petite marina peu fréquentée par la plaisance. Les installations sont sommaires, mais l'accueil est sympathique. Nous ne nous attardons pas là. Le 30 Juin à 7 heures nous partons pour **Bangor** dans la **Baie de Belfast**, où nous arrivons à 19 heures.

Nous avons le plaisir de rencontrer l'équipage de Betelem, un Etap 34 S qui revient d'Ecosse : Jean-François et Brigitte AUGER et Pierre CHEVAIS, trois amis navigateurs, adhérents de Vannes-Fareham Voile, que nous espérions bien retrouver là ou ailleurs sur notre parcours. Une autre surprise nous réjouit : nous rencontrons, tout à fait par hasard, Olivier, notre fils cadet, qui se trouve momentanément à Belfast pour son activité professionnelle. Le lendemain nous visitons **Belfast**.

Le 3 juillet, nous quittons Bangor à 7 heures pour Glenarm, mais à peine sorti du port, nous constatons que le refroidissement du moteur ne fonctionne plus. Retour immédiat et appel à un mécanicien. Le bateau est sorti de l'eau. Le circuit, encombré d'algues, est débouché. Tout va bien, Nous en profitons pour remplacer la pompe des toilettes; ça peut toujours servir.

Enfin la récompense : l'Ecosse

Le 5 juillet à 7 heures nous partons pour l'Ecosse avec une possibilité de repli à Glenarm, au cas où la météo nous surprendrait à nouveau. La visibilité est telle, qu'arrivés à la hauteur de Glenarm, nous apercevons la presqu'île de Kintyre au Sud de l'Ecosse. Enfin la récompense que nous espérions depuis notre départ : à 16 heures nous nous amarrons à **Campbeltown**. Cette étape de 53 milles aura été de tout repos.

Nous débarquons pour une petite promenade. C'est samedi, il y a peu de monde dans la rue centrale et la plupart des boutiques sont fermées, ce qui donne une impression de morosité, alors qu'il fait beau et qu'il n'est pas tard. C'est un contraste saisissant après ce que nous avons vu à Dublin et à Belfast, mais ici il y a aussi la beauté du paysage et la gentillesse des Ecossais.

Le 6 Juillet au matin nous nous engageons dans le Kilbrannan Sound et nous passons entre La presqu'île de Kintyre et l'île d'Arran, entre des monts qui culminent à 450 mètres à babord et à



Entée sous la pluie dans le Crinan Canal

870 mètres à tribord. Désormais en Ecosse, nous apprécions de faire des étapes plus courtes. Après seulement 30 milles, nous entrons dans **East Tarbert Loch** : l'entrée est étroite, et le port très abrité. Ici c'est la fête, on y chante et on y boit !

Comme nous avons choisi de passer à l'Est de Kintyre, nous avons obligatoirement pris l'option de passer dans le Canal de Crinan, sinon nous aurions été bloqués dans le Loch Fyne et nous n'aurions pas pu monter plus au Nord. Par conséquent, le 8 Juillet nous mettons le cap sur l'entrée du canal Crinan. Les Midges (ce sont des

moustiques très agressifs et qui piquent dur) commencent à attaquer. Le temps est couvert, les nuages sont bien noirs, très vite nous n'avons plus de visibilité et la pluie tombe à grosses gouttes. Nous voilà bien trempés lorsque nous nous présentons devant l'écluse, à l'entrée du canal. Ce canal nous permet de passer du Loch Fyne au Sound of Jura, en évitant le Mull of Kintyre qui peut réserver des surprises par mauvais temps.

Nous devons franchir 15 écluses, deux d'entre elles (à l'entrée et à la sortie) sont commandées électriquement par le personnel du Canal, les autres le sont par nous-mêmes, et c'est une manœuvre que nous ne pouvons faire à deux.

Avec nos deux amis sur leur Dufour 32 nous nous en sortons et nous faisons une promenade bucolique dans ce magnifique canal. Nous ne parviendrons cependant pas à franchir dans la journée les 9 milles qui conduisent à la sortie.

Nous n'avons rien à regretter, car nous prenons une nuit de repos dans un environnement superbe.

Nous sortons du canal Crinan le 9 Juillet, le vent est frais, nous traversons le Loch Crinan, puis le Loch Craignish et nous sommes à **Craobh Haven** dans la soirée. Craobh Haven est un minuscule village d'une quarantaine de maisons, fréquenté par des passionnés de sites naturels. La petite marina de



Craobh marina



Craobh est bien protégée par les rochers qui ferment le site. La capitainerie fait en

même temps office de shiphandler, et le soir, dans l'unique pub, on peut faire quelques courses alimentaires et rencontrer les habitants du village.

Quittant Craobh le lendemain, nous passons dans le Sound of Luig, et poussés par un violent courant, nous nous engageons dans l'étroit passage entre l'île de Fladda et l'île de Dubh Sgeir.

C'est impressionnant. Nous sommes alors dans le large Firth of Lorn et nous nous dirigeons vers le Kerrera Sound.

Kerrera est une île située à l'Ouest de Oban, bien connue pour la qualité de son whisky. Nous



Fort courant entre Fladda et Dubh Sgeir



Marina de Kerrera

prenons une navette qui traverse les navigateurs de Kerrera à Oban et nous faisons un peu de tourisme dans cette petite localité. Le 1er Juillet nous continuons de faire route dans le Sound of Mull et nous entrons avec un fort



courant dans la passe étroite de Loch Aline, un abri très sûr, doté d'une très petite marina. Aucun problème pour trouver une place. Seulement quelques bateaux sont amarrés là parmi lesquels un Sangria en piteux état et trois jeunes gens insouciant et bien sympathiques qui tentent de réparer leur moteur hors-bord. Ils sont bien courageux pour être arrivés jusqu'ici dans ces conditions malgré les difficultés de la navigation.

Le **Loch Aline** sera, à regret, le point le plus Nord que nous atteindrons pour cette fois, car des obligations familiales nous

obligent à redescendre.

Nous amorçons le retour et nous retournons à Kerrera, sachant que nos amis Patrick et Edith Gillac, adhérents eux aussi de Vannes-Fareham Voile, sont dans les parages, sur leur Dufour 380. Un bref appel VHF pour tenter de les joindre et nous obtenons tout de suite la réponse : ils sont dans la marina de Dunstaffnage, à 3 ou 4 milles au Nord de Oban.

Quel plaisir de nous retrouver à Kerrera le lendemain !

Nous partons le 14 Juillet au matin pour Craobh Haven, avec une météo médiocre. Le mauvais temps ne tarde pas à arriver.

A peine sortis du Sound de Kerrera, nous faisons face à un vent qui force ; la visibilité se réduit et la pluie commence à tomber. Nous réduisons fortement la voile. Le vent monte jusqu'à 33 nœuds. C'est complètement bouché, nous n'avons plus du tout de visibilité. Nous devons passer entre les Îles de Fladda et Dubh Sgeir, là où le

courant est très puissant, mais cette fois avec un vent contre-courant. Grosse inquiétude à bord. En fait, c'est incompréhensible, la mer est plate lorsque nous passons, nous voilà rassurés.

Nous progressons ainsi jusqu'à l'entrée de Craobh. Dernière difficulté : une centaine de bateaux manœuvrent dans la boucaille en attendant le départ d'une régata qui doit les mener jusqu'à Tobermory. Difficile de savoir où passer sans risquer la collision. Nous slalomons au moteur dans cette flottille désordonnée, impatients que nous sommes de nous mettre à l'abri.

Un coup de vent est annoncé sur la zone. Nous attendrons donc une accalmie.

Un navigateur écossais qui doit aller à Oban, propose de nous y emmener en voiture. Mariannick et nos amis profitent de l'occasion et c'est dans une superbe Jaguar qu'ils font le voyage.

Oban Ville





Tout à fait par hasard, ils rencontreront, Laurence et François Flory Dubos dans le Tesco d'Oban. Décidément, l'Ecosse est bien fréquentée cette année ! Nous ne quittons Craobh Haven que le 17 Juillet, en passant cette fois à l'Est de l'**Ile de Jura**, et en évitant de passer trop près du redoutable **Golfe de Corryvreckan** connu pour ses énormes tourbillons.

Nous faisons escale au sud de Jura dans un mouillage qui nous semble abrité par un chapelet d'îles, appelées « The Small Isles ». On aperçoit à terre la distillerie de **Craighouse**, ce qui est aussi une bonne raison de s'attarder dans ce Loch. Il fait très beau. Nous allons faire la visite de la distillerie. Tout va bien jusqu'au moment où le vent change de direction et lève une houle qui nous secoue durement. Ce sera l'affaire d'une journée et d'une nuit pendant lesquels nous ne débarquerons pas.

Nous ne quittons Craighouse que le 19 Juillet pour descendre à **Port Ellen, au Sud de l'île d'Islay**. Port Ellen est un petit port de pêche qui réserve quelques places pour la plaisance.

Adieu l'Ecosse



Le 22 Juillet, adieu l'Ecosse, nous partons pour **Ballycastle**, au Nord de l'Irlande du Nord. Ballycastle est une belle station balnéaire, curieusement orientée au Nord dans un pays où en général il ne fait pas très chaud. Notre bref séjour ici est très agréable.

Il n'a pas toujours fait chaud

Nous quittons Ballycastle avec un vent de Sud Sud Est force 5, nous filons bon train jusqu'à Fair Head, à la pointe Nord de l'Irlande du Nord, puis nous sommes obligés de tirer des bords pour prendre la direction de Glenarm. Le vent contre-courant forme une mer hachée qui nous ralentit ; à cela s'ajoutent des bancs de brume épaisse qui ne nous facilitent pas la tâche.

Nous sommes à **Glenarm** à 19 heures, un tout petit port tranquille que nous avons « zappé » à l'aller. Nous aurons juste le temps de débarquer et de faire un tour dans le village pour une brève visite des lieux.

Le lendemain nous quittons Glenarm pour Ardglass. Nous « touchons » du vent et nous faisons une belle étape (plus de 50 milles) avec « tout dessus ».

A Ardglass, nous retrouvons Laurence et François qui nous attendent. Nous partirons donc le lendemain à trois bateaux pour la grande marina de **Dunlaoghair**.

Encore une soixantaine de milles de faits sur le chemin du retour. Nous profitons du confort de la marina pour faire une réparation. Nous appliquons un « pansement » sur le vase d'expansion du circuit d'eau douce qui s'est mis à fuir. Il fuit toujours, mais un peu moins. Nous ferons mieux quand nous arriverons à Vannes.

Nous sommes déjà le 27 Juillet lorsque nous partons de Dunlaoghair. Objectif Arklow. La météo n'est pas mauvaise : le vent prévu est à l'Ouest Nord-Ouest, 3 à 4, devenant 4 à 5 au cours de la journée, des averses, bonne visibilité, se détériorant sous les averses.

Tout va bien jusqu'au moment où Sapyol est stoppé brutalement. Nous sommes prisonniers d'une filière de casiers dans un courant de plus de 3 nœuds. Malgré tous nos efforts, nous ne parvenons



Maudits casiers ! Merci aux Coastguards.

pas à nous dégager, et il n'est pas possible de plonger pour tenter quelque chose. Je serais emporté par le courant et ce serait la noyade assurée.

Je lance donc un pan-pan, tout de suite reçu par les Coastguards de Wicklow.

Je donne ma position et j'explique ce qui nous arrive. Une demi-heure plus tard le Life Boat est sur place avec une dizaine de sauveteurs. Deux d'entre eux embarquent sur Sapyol, l'un avec un

« bout » solide muni d'un grappin pour sortir de l'eau le « bout » qui nous retient et l'autre avec un long manche sur lequel est fixée une pièce métallique aussi tranchante qu'une lame de rasoir. En quelques secondes, nous sommes libérés et nous dérivons dans le courant. Nous vérifions que tout est en ordre de marche, puis nous proposons de payer l'intervention. Ils ne veulent pas accepter. Nous proposons alors de faire un don pour une œuvre : même refus. En insistant, nous réussissons à leur donner le peu de vin que nous avons.

Quelle efficacité et quelle élégance ! Nous remercions et nous échangeons quelques accolades avant que nos deux sauveteurs regagnent leur bord, après quoi nous faisons escale à Arklow.

Nous repartons d'Arklow le 29 Juillet à 14 heures pour arriver le lendemain matin à 6 heures à Milford Haven. La traversée se fait au moteur avec un vent nul et nous finissons contre le courant avec un coefficient de 80.

L'étape suivante doit nous conduire à Padstow. L'étape est longue, nous démarrons à 7 heures du matin. Le vent forçit, la pluie se met à tomber, nous avons de moins en moins de visibilité lorsque nous traversons le Canal de Bristol et nous sommes au près, grand-voile au deuxième ris lorsque le vent monte à 30 nœuds. Il atteint 34 nœuds dans les rafales. Nous entrons à Padstow à 20h30 Epsilon, arrivé avant nous, est le long du quai.

Le 3 Août, nous quittons Padstow à la tombée de la nuit. Epsilon qui est le bateau le plus rapide ne sortira que le lendemain.

La houle est très haute et nous avons beaucoup de difficulté à repérer de nuit les nombreux casiers mouillés à la sortie du chenal.

Toute la nuit la mer est agitée. Lorsque nous arrivons à Saint Ives, il fait encore nuit. Nous attendons que le jour se lève pour prendre le mouillage d'un pêcheur devant le port qui assèche. Nous avons bien fait d'attendre, car même de jour, nous devons être très vigilants pour éviter les casiers.

Nous dormons 2 heures en attendant que le courant nous soit favorable pour aller virer la pointe de Lands'End et entrer dans le port de Newlyn, le 4 Août à 17h15. Arrivés ici, nous avons l'impression d'être rentrés. Il ne reste plus qu'à traverser la Manche et nous serons dans nos eaux. Nous nous arrêterons au Crouesty pour revoir et embrasser nos enfants et nos petits-enfants. Que c'est bon de rentrer « à la maison »!

Notre croisière se terminera le 15 Août à 21 heures, lorsque nous franchirons le pont de Kerino à la seule ouverture du soir. Là, nous serons accueillis par nos amis de Vannes. Quelle joie de retrouver tous ceux qui étaient là lors de notre départ le 5 Juin, de leur passer les amarres et de boire un coup avec eux.

Voilà une jolie croisière de 1500 milles qui se termine.

Retournerons- nous un jour en Ecosse ? Si Dieu nous prête vie, qui sait ?

Mariannick et Jo Legris