

GIC – Shetland, Hébrides extérieures juillet 2013 – Récit de croisière

A la recherche du mouillage au fond d'un loch

Alors que la France bénéficie d'un temps caniculaire, les deux semaines de navigation passées entre *Lerwick* et *Stornoway* n'ont jamais dépassé 19° : un jeu de cache cache entre deux dépressions, des calmes plats, du brouillard, du soleil et le crachin écossais pour découvrir les îles *Shetland*, *Fair isle*, le *Nord de l'Ecosse* et enfin les *Hébrides extérieures*.

Le projet de grande croisière 2013 de *Clea II*, le voilier du club, a été de retourner aux *Shetland* via les Hébrides extérieures, alors que d'autres équipages du GIC se réchauffaient du côté de Cuba, la Sicile, ou encore en mer Egée. Entre les mois de juin à août, les navigations ont été réparties en 5 étapes : 1/ un convoi de Brest à *Stornoway* ; 2/ *Stornoway* *Lerwick* ; 3/ découverte des *Shetland* ; 4/ remontée entre *Lerwick* et *Stornoway* ; 5/ convoi retour entre *Stornoway* et Brest.

Samedi 27 juillet, arrivé pour 4 d'entre nous à *Victoria Pier* par le ferry depuis *Aberden*. Depuis 2 jours une dépression passe à l'ouest de îles britanniques d'où une perturbation dans les liaisons aériennes. Pour arriver à l'heure au changement d'équipage, un trajet aérien jusqu'à *Aberden* (nord-est Ecosse) puis le ferry vers *Lerwick* était judicieux. Une occasion de découvrir le chenal entre *Mainland* et *Bressay Noss*.

A la découverte des îles Shetland ?

Les *Shetland* forment un archipel d'une centaine d'îles dont à peine 15 sont habitées par 26.000 habitants. Principale ville, *Lerwick*, point culminant *Ronas Hill*, 450m. Battues par les vents de l'Atlantique, parfois à 250 km/h, ces îles ne voient pas beaucoup d'arbres pousser. A moins que l'appétit des moutons ne laisse aucune chance à la moindre pousse. Le climat, même l'été, peut s'avérer rude et changeant.

Un dicton local dit : « Si le temps ne te plaît pas, attends cinq minutes ».

Se rendre aux îles *Shetland*, c'est faire un voyage grandeur nature en ornithologie sur des sites préhistoriques. Pas de panique si au hasard d'une rencontre au bord d'un voe (fjord) ou au comptoir d'un pub vous ne comprenez pas le dialecte qui emprunte autant à l'anglais qu'aux Scots et aux Norns (norvégien ancien).

L'archipel entrainé dans le giron écossais au XVe siècle, alors que le roi de Danemark offrait les îles *Orcades* et *Shetland* pour compléter la dote de sa fille qui devait épouser *Jacques III*, futur roi d'Ecosse. D'où le drapeau non officiel sur certaines maisons, d'une croix nordique blanche sur les couleurs écossaises. (bleu)

Au premier soir l'équipage a presque atteint son effectif. L'avitaillement au supermarket de *Lerwick* a rempli les rangements de *Clea II*. Seul manque *Michel*, son avion étant resté au sol à cause du mauvais temps à *Edimbourg*. Son arrivée est annoncée pour le lendemain par le ferry de 7h. Autre problème, le sac de *Baudoin*, qui refuse toujours de rejoindre son propriétaire.

Première immersion dans un fish and ships local suivi d'une bière au *Lounge bar*. Retour à bord, il fait 11°C dans les cabines, la bière du pub ne suffit pas à nous réchauffer... pas d'erreur nous sommes bien en été.

Dimanche matin, le temps est toujours un peu couvert, la dépression passe sur les *Shetland*. *Michel* est arrivé mais pas le sac de *Baudoin*. A bord de *Cléa II* nous commençons le rappel et l'identification des points de sécurité puis nous larguons les amarres pour quelques manoeuvres dans le chenal entre *Mainland* et l'île de *Bressay Noss*. Nous sommes bien protégés pour effectuer virements, réductions et changements de voiles. En fin de matinée, retour à quai pour la récupération du sac de *Michel* et une collation. Le baromètre affiche 13°C. Une prise de météo au *Yacht club* confirme le coup de vent jusqu'au lendemain matin.



Aberden



Aberden départ du ferry



Base pour les plateformes pétrole



Chenal Mainland Bressay Noss



En vue de l'île Noss



l'île Noss par le sud



l'île Noss par l'est



l'île Noss par le nord

Shetland, Lerwick - latitude 60° 9' 18 N longitude 1° 8' 42 O

La dépression finit de passer sur *Mainland*. Le baromètre remonte à 1009 hp. 9h 28 juillet, nous largons les amarres pour *Bura Voe* situé dans le nord de l'île.

Les étapes s'enchaînent : contourner l'île de *Noss*, passage entre *Walsay* et *Samphery*, prendre le canal de *Yell Sound* pour gagner notre premier mouillage à *Bura Voe*. (Voe signifiant également fjord)

Un peu frustrant de ne pas s'arrêter à l'île de *Noss* que l'équipage précédent nous a décrit comme l'escale à ne pas manquer. Réserve naturelle classée, avec 2 kms de falaise de grès où se nichent quelques milliers d'oiseaux. Ne pas aller à *Noss* c'est comme aller en Egypte sans visiter les pyramides. Mais la dépression a fait décaler notre départ. A l'origine nous aurions dû mouiller au sud de *Noss* le samedi soir, puis le lendemain visiter cette réserve d'oiseaux et ensuite faire une étape à *Symbister*.



Le dictons sur le temps s'est confirmé après le passage de la dépression dans l'ouest de *Noss*, un grand soleil nous accompagnait et le vent nous abandonnait. A 2 nœuds de vitesse sous voile, le moteur s'imposait pour gagner notre étape. De plus vue l'heure tardive, le passage du canal de *Yell sound* s'effectue dans un fort contre courant. Des vagues se forment ainsi que des marmites d'eau dans le sud de *Yell* ce qui ne favorisent pas l'avance et toujours avec un vent de moins de 10 nœuds, nous évoluons entre 3 et 4 nœuds sous moteur. Au sortir d'un premier coude dans le canal de *Yell*, nous apercevons au loin *Sullom Voe*, le terminal pétrolier de *Mainland*. En fin d'après-midi nous entrons dans *Bura Voe* toujours avec le soleil.





Bura Voe, mouillage de Clea II



Bura Voe sur la A970



BuraVoe.Sand Voe



Bura Voe l' avion Potez



En pleine nature



Retour au bateau avant le brouillard



Bura Voe, un des lochs

Shetland, Bura voe - latitude 60° 35' 5 N longitude 1° 19' 53 O

Débarquement en annexe pour découvrir cette partie de l'île. Le long de la petite route A970 qui monte plein nord, il fait bon marcher dans ce paysage légèrement vallonné où se mêlent les couleurs de quelques lochs, les parcelles de prairie et les incontournables moutons. Sur le trajet nous découvrons un avion sans aile au lieu dit *Lanchestro* le fuselage d'un Potez 840, certainement un nostalgique de cette époque. Nous allons jusqu'à Sand Voe, le dernier loch qui mène en pleine mer, puis retour au bateau. Au loin une masse nuageuse s'annonce. En peu de temps la baie de *Bura Voe* retombe dans le brouillard.

Shetland, Walls - latitude 60° 14' 32 N longitude 1° 31' 22 O

7h 30 juillet, la baie de Bura Voe est toujours dans le brouillard, nous reportons à 10h le lever de l'ancre, histoire de mieux cerner la sortie de la baie. La navigation commence par un sérieux nettoyage de l'ancre encombrée de laminaires. Puis dans le brouillard cap plein nord pour aller prendre le passage entre la pointe de Fathaland et l'île Gruney. Le logiciel de navigation Maxsea time zero positionne le bateau, complété en la circonstance du radar. Une veille est de plus instaurée jusqu'au levé du brouillard. Débordée la pointe de Fathaland des colonies d'oiseaux sont observables mais la visibilité reste médiocre, dommage, nous commençons notre descente le long de la côte ouest de mainland vers le loch de Walls. Le vent revient en milieu d'après midi, la grande voile est établie mais pas suffisante pour avancer à 5 nœuds. Le moteur reste en appui.

Passage de l'île de Papa Stour. Le temps nous manque pour faire escale et visiter les vestiges archéologiques et voire les nombreux oiseaux mais aussi des grottes à moitié submergées.

Il reste moins de 20 miles pour atteindre la passe ouest de Walls. Arrivés devant, se présente un encombrement de pêcheries au milieu du passage. Il est préféré la passe sud par le skipper, plus ouverte. L'entrée sud a permis de mieux découvrir l'ensemble des lochs autour de walls. Il ne pleut pas, plus de brouillard mais la température ne dépasse pas 12°C. Les instructions nautiques évoquent un ponton dans la partie ouest du loch de Walls, mais visuellement celui-ci ne se confirme pas. Un bateau anglais est déjà au mouillage dans le sud-est de la marina. Deux bateaux dans le loch c'est presque déjà la foule. Nous mouillons Clea II dans le sud de la marina réservée aux petits bateaux de pêches, par 6 mètres de fond. Attention pour les adeptes du ponton, la marina cale moins de 1,50 mètre.



Bura Voe, au matin visibilité faible



Ancre prise dans les algues



Arrivée devant la passe ouest Walls



Mouillage à Walls



17h passé les commerces sont clos



Ponton d'accueil



Seul maison de français fleurie



La baie sous la grisaille



Convivialité dans le carré de Clea II



Sumburgh Head et Fitful Head

A l'heure du thé nous débarquons en annexe à la petite marina. Le seul commerce a déjà tiré son rideau. Nous partons à la découverte de la baie et nous rencontrons un français pêchant près du futur terminal dans l'est de la baie. Il tente de nous réconcilier avec la température locale et les rayons de soleil. Le ponton décrit dans les instructions nautiques est localisé mais ouvertement inexploitable car ayant tendance à couler par tribord. Un panneau confirme la construction en cours d'un terminal pour ferry avec des subventions européennes. De retour au bateau nous croisons un couple de retraités franco-anglais vivant en Angleterre depuis 1975. Lui était serveur, elle femme de chambre, ils se sont rencontrés et la seule maison fleurie sur ce chemin de Walls est devenue leur bien-être. Même sous la grisaille les petits coins de paradis existent.

En soirée, des nuages ramènent à nouveau le brouillard et la pluie. Même à 11°C on est bien dans le carré de Clea II à déguster une carbonara.

Fair Isle - latitude 59° 32' 17 N longitude 1° 36' 13 O

31 juillet, 7h. La station météo du bord indique un taux d'humidité de 80%. Pour faire les 41miles qui nous séparent de *Fair Isle*, les bonnets sont de rigueur.

C'est Annick qui nous fait la sortie de Walls, debout sur le banc tribord. Malgré la moue des deux premiers équipiers sur son estimation de la trajectoire du bateau, nous nous en sortons.

Le coefficient de marée de 40 puis de 37 simplifie la navigation dans cette partie du nord de l'Ecosse. Le soleil revient pour le passage de *Sumburgh Head* et *Fitful Head*, les pointes sud ouest des Shetland. Les 14 noeuds de vent nous aident à nous rapprocher de Fair Isle.





Arrivée sur Fair isle



Vue depuis la presqu'île de Bu Ness inaccessible



Au ponton de Fair Isle



L'entrée de Fair isle bien protégée



Un plateau incliné ...



Tu vois ... c'est dans cette direction !

L'arrivée dans le port principal de *Fair Isle* est grandiose, un étroit passage qui mène au seul quai avec un paysage élané dans le fond de la baie. Nous nous mettons à couple d'un bateau suédois *Altaï* qui nous demande de nous amarrer ailleurs, probablement impressionné par la taille de *Clea II*, mais nous resterons à couple de cet *Albert Rassy* de moins de 38 pieds.

Rapidement nous débarquons pour découvrir cette île sous le soleil. C'est tout simplement attirant. 7,8 km², point culminant *Ward Hill* (217 m), moins de 70 habitants, lieu permanent d'oiseaux migrateurs. On peut y observer les nicheurs sibériens, tels le Pipit de la Petchora, la Locustelle lancéolée et la Locustelle de Pallas. L'île est une succession de points de vues, mer, falaises, landes. Tout l'équipage est sur cette route qui mène plein sud, pour ne rien manquer.



Le gîte, un lieu très conviviale

Au passage nous observons le ferry de l'île *Godd Sheperd IV*, flamboyant de rouge et bleu qui sort de l'eau pour rejoindre son berre. Passage devant le gîte de l'île très confortable, où sont proposés douches, bar, chambres et wifi. Nous passons devant les restes d'un bombardier allemand *Heinkel He 111* qui s'est écrasé sur l'île le 17 janvier 1941. Deux des cinq aviateurs sont morts et enterrés dans le cimetière de l'île. Découverte de cette école dont les fenêtres donne sur la mer. Tout est calme, hormis une voiture qui passe, repasse et semble vouloir s'échapper. Retour au bateau suite à 3 heures de marche. Après le repas direction le gîte pour un moment douche puis se poser confortablement sur les grandes banquettes à lire quelques articles sur les oiseaux ou l'histoire de l'île.

Gardien des lieux, le mouton est partout



Macareux



Le long de la route principale



Piège à lapin, technique implacable





Brouillard sur la marina de Pierowall



8h les amarres sont rondement larguées



Passage nord de la marina, temps calme



Cap de Nizz, rocher appartenant aux oiseaux



toujours de la coordination !



Vue sur les 2 pontons de la marina



La bouée de sauvetage d'Orkney



Orcades, Pierowall Westray - latitude 59° 19' 23 N longitude 2° 58' 30 O

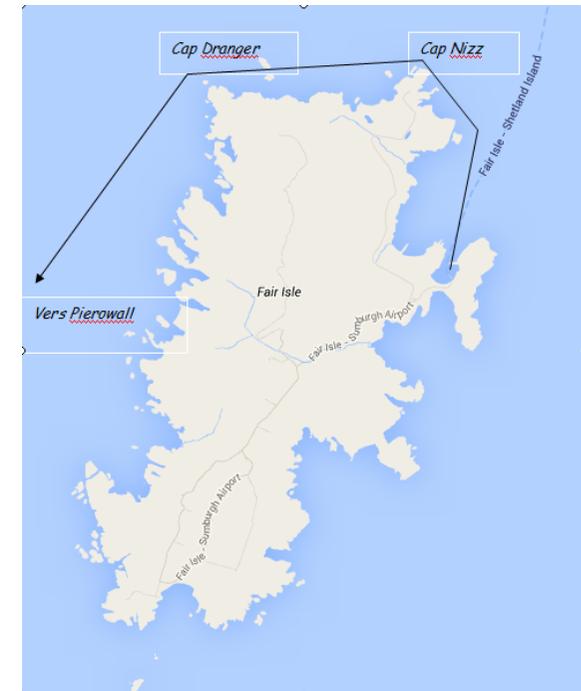
1 août, 8h. Le vent annoncé de 5 à 28 nœuds de bonne augure pour une journée de voile. A la sortie de Fair Isle, nous découvrons les caps de Fair Isle *The Nizz* puis *Dranger*. Magnifique rocher peuplés d'oiseaux. Puis cap au 235° notre destination, le port *Pierowall* sur l'île de Westray aux Orcades. Sur la traversée de 30 milles le beau temps nous accompagne pour se changer en brouillard et terminer en pluie fine, brouillard et vent soutenu.

Conséquence, il ne fait pas très chaud dans la dernière partie. Avec un brouillard et le vent, l'entrée dans le port reste un exercice intéressant. Un fois arrivé dans la marina composée de 2 pontons en équerre, le vent de nord-est nous écarte du ponton envisagé et de plus en marche arrière l'avant du bateau est dépalée. Mais où est la commande du propulseur d'étrave ?

Nous finissons à couple d'un bateau hollandais nommé *Bastard de CAMPEN*. (*Bastard* voulant dire *bâtard* en clair) qui nous donne nombre de conseils. Baudoin est chargé de capter son discours pour que le reste de l'équipage puisse faire l'amarrage pour la nuit.

Bien dommage d'être dans le brouillard car quelques falaises dans le nord et l'ouest de l'île sont remarquables.

En soirée le vent souffle toujours entre 18 et 25 nœuds. Thierry à pied, à la découverte des lieux, nous a négocié des crabes venant d'un bateau de pêche hollandais. Le repas du soir fut tout trouvé.





La côte nord de l'île Westray



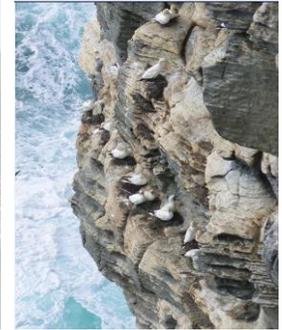
La côte ouest de l'île Westray



Westray Noup Head au nord-ouest



Westray Noup Head au nord-ouest



Westray les nids d'oiseaux



Le phare de Noup Head

L'île de Westray c'est un peu le bout du monde mais également une réserve ornithologique, avec la plus grande colonie au monde de sternes arctiques. Au nord de l'île la balade jusqu'au phare est grandiose, aussi bien par sa colonie de macareux que pour la découpe des falaises. Compter 3 kilomètres pour rejoindre le phare depuis le port de Westray.



Des paysages rudes du village





Vue d'ensemble de la marina Kirkwall



La marina de Kirkwall



Amarrage à l'extérieur du ponton principal



Vue depuis le port de pêche



St Magnus cathedral



Scapa Flow, une des passes obstruée



Eglise faite par les Italiens en 1939



Plage ou le HSM Royal OAK sombra

Orcades, Kirkwall - latitude 58° 59' 13 N longitude 2° 57' 32

2 août. Petit parcours de 17 milles pour rejoindre la ville principale de l'archipel sur *Mainland*. A longer l'ouest de *Westray*, prendre la passe d'*Eday* puis laisser *Orkney Island* sur tribord, négocier les forts courants dans la passe et déborder *Shapinay* par babord.

Kirkwall fondée au XI^e siècle, son nom signifiant en norvégien « l'église de la baie », nous ouvre ses portes pour 2 journées. On visitera la cathédrale Saint Magnus. Remarquable monument de style roman et gothique primitif, auquel la pierre rose confère un charme particulier. A la sortie de la ville *Highland Park Distillery*, la distillerie la plus septentrionale, et la découverte du plan d'eau *Scapa Flow*. Haut lieu de la fin de la première guerre mondiale où le sabordage de 52 bateaux allemands fut réalisé le 21 juin 1919 afin que ceux-ci échappent aux armées victorieuses. Puis le haut fait du torpillage du bateau anglais, le HMS OAK. Lancé en 1914 il participa à la bataille du Jutland puis fut coulé au mouillage en rade de Scapa Flow en 1939 par l'Unterseeboot 47 alors commandé par Günther Prien.

En remplissant les papiers de la marina, nous sommes informés d'un concours local d'animaux pour le lendemain. C'est décidé nous y allons et ferons également la visite du plan d'eau de *Scapa Flow*.

Le lendemain le beau temps encore une fois n'était pas présent pour notre journée champêtre. Mais rien n'arrêta notre soif de visiter cette île. Le côté atypique des anglais à garder leur flegme devant les événements météo, nous prend au jeu. Vers 13h le crachin gagnant un peu trop la lande, nous partons vers le site de *Scapa Flow* accompagné d'un taxi qui nous fait la visite des lieux. Merci pour le cours d'histoire.



Le concours d'animaux à St Andrew



Entre voisins, le concours commence



Notre favori, la queue étrangement préparée



Entre éleveurs ont s'entend bien



Orcades, arrivée sur Stromness



Stromness une ville tout en longueur



La marina située au delà du quai du ferry



L'effet des maisons en granit



Manœuvre en entrée de Stromness

Orcades, Stromness - latitude 58° 57' 51 N longitude 3° 17' 34

4 août. Après avoir visité la vieille la baie de *Scapa Flow* chargée d'histoire, faire une étape à *Stromness* et s'imaginer quelques années en arrière entrant par une passe avec un bateau nous intéressait. De plus une étape de 32 milles nous rapprochait du nord de l'Ecosse.

Départ à 13h de *Kirkwall* par 15 nœuds de vent. Après quelques informations échangées avec le responsable de la marina, nous décidons de prendre la passe entre l'île de *Rousay* et *Mainland*. Un passage à négocier avec le courant portant mais vent contraire. Et celui-ci monte à 20 nœuds puis 25 nœuds. La météo avait bien annoncée une dépression qui passait sur les Orcades.

En mer avec ce vent de sud ouest, les bords à la voile ne sont pas très favorables pour faire du sud-ouest, notre destination. Une fois débordé les pointes de la côte ouest, la route s'ouvre vers le passage nord de *Graemsey*.

Au nord de la passe il faut négocier la zone expérimentale du centre d'énergie européenne (EMEC). C'est un domaine d'essais de production d'énergie avec les vagues étendu sur près de 3 milles.

Stromness est une ville paisible. Anciennement c'était le havre naturel d'*Hamnave* qui a accueilli nombre de bateaux de pêche et des baleiniers. C'est également de ce port que le capitaine *Cook* a hissé les voiles pour son ultime voyage de 1776 à 1779 vers Hawaï où il y mourut suite à une altercation. Sur l'île d'*Hoy* une curiosité, une tour de pierre détachée de la falaise à plus de 147m. Elle attire les alpinistes et les vols à voile.



Sud de la passe à Stromness



La passe ouest de Stromness



Le phare de la pointe sud Stromness



Sortie de la passe de l'ouest, l'île Hoy



Le nord de l'île d'Hoy



Vue de la pointe de Ness à Hoy



Equipier en observation approfondie du grément



arrivée au loch Eriboll, Whitien Head



Rispond bay, notre premier objectif



Clea ii au mouillage d' Ard Neackie



En surplomb mouillage à Ard Neackie



Falaise et le Viel homme d'Hoy



The man of Hoy très visible de loin



Cette tour attire alpiniste et le vol à voile Au large de l'île Hoy, la tension est palpable



Nord Ecosse, loch Eriboll, isthme d' Ard Neackie - latitude 58° 29' 57 N longitude 4° 39' 51

5 août. Au matin un vent faible souffle sur la marina. La traversée vers le loch *Eriboll* situé à 63 milles cap au sud-ouest s'annonce peu actif à la voile. Dans la passe ouest de *Stormness* un courant emmène Clea II à plus de 6 nœuds mais les voiles ne bougent pas. Moteur. Il y a des moments en bateau ou les éléments nous abandonnent. Cette journée en fit parti.

Domage de ne pas être piéton aujourd'hui. *Hoy* serait dérivé du norrois et signifierait « La haute île » Le nord et l'ouest très vallonnés ressemblent aux Highlands. Les falaises de l'ouest sont des plus impressionnantes de l'Ecosse. Nous passons à proximité d'*Old Man of Hoy*, un stack de 137 mètres de hauteur sur la côte ouest. C'est un empilement de grès rouge, perché sur un socle de basalte. Ce n'est qu'en 1966 que ce piton est escaladé.

Au large de l'île d'Hoy, l'équipage sous un soleil bien présent prend un moment de détente sur la plage arrière : c'est le repas en pleine mer. Vers 17h nous sommes par le travers de la pointe de *Whitien* à 10 milles de notre mouillage du soir *Rispond bay*. Un brouillard puis une pluie vient vers notre position. L'anse de *Rispond bay* est déjà occupé par un bateau de pêche sur sa bouée et un voilier anglais mouillé au milieu de cassiers en bois flottant amarrés sur des bouées. L'évitement étant restreint, nous continuons sur la baie suivante à 2 milles près de pêcheries. Arrivé sur cette zone le mouillage est descendu. Observation rapide que l'ancre dérape sur un fond rocheux. Nous continuons sur la presqu'île d'*Ard Neackie*. Par 7m de fond, mouillage. Nous sommes bien protégé derrière ce petit monticule de terre.



La seule maison sur Ard Neaksie



Ard Neackie, en avant plan des celliers



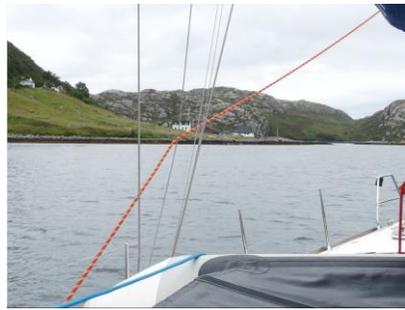
Les moutons semblent rejeter le bateau



retour au bateau



Entrée du loch Laxford



Entrée du loch Achadihfi



Cap adventure international



accès au mouillage loch Achadihfi



Nous sommes dans les Highlands



Débarquement à Achadihfi

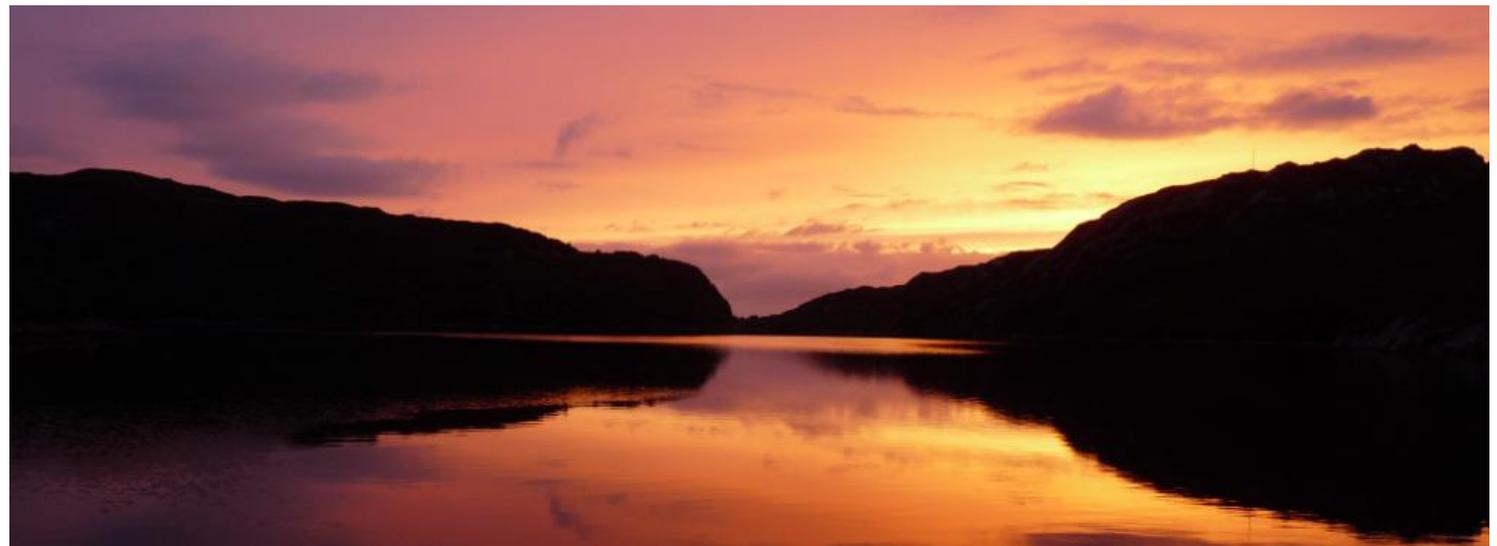


Point de vue sur les lochs



Nord Ecosse, loch Laxford, loch Achadihfi - latitude 58° 24' 44 N longitude 5° 3' 24

6 août. Aujourd'hui étape de contournement de la pointe ouest de l'Ecosse pour aller dans les Highlands. Le vent nous sort du loch *Eriboll* à plus de 10 nœuds. 12h le cap *Wrath* est par bâbord, la renverse nous emmène plein sud vers l'entrée du loch *Laxford*. A l'origine le port du loch *Bervie* était notre destination, mais l'observation du loch *Achadihfi* niché au fond du loch *Laxford* nous a attiré. Avec le logiciel MAXSEA ce changement est réglé en peu de temps. Quelques bords sont nécessaires pour aborder l'entrée du loch *Laxford*. A partir de là c'est presque le silence dans le bateau pour regarder le paysage. 16h30 le bateau glisse sur l'eau à 2,5 nœuds pour aller chercher le mouillage derrière une petite île totalement isolée. Le barreur serre à droite dans le chenal devant *cap adventure international*, un bateau est au sec autour de quelques maisons. Puis virer à 90° entre une pointe et un rocher immergé, enfin revenir plein nord à longer une pêcherie. Un petit plan s'ouvre devant nous. Mouillage par 6 mètres de fond dans un paysage d'îlots et de montagnes des *Highlands*. Nous débarquons pour une marche de 2 heures et se poser sur un point culminant simplement pour écouter le vent et regarder la nature. Durant ce temps Baudoin et Annick se battent avec un changement de gaz pour le repas.



loch Achadihfi au couché de soleil, cela réconcilie avec tous les moments vécus depuis le début de la croisière



Entrée du loch Eurobost sous le soleil



Sortie du loch Achadhfi



C'est le silence pour glisser sur l'eau



Îlot de notre mouillage



Retour dans le loch Laxford



Mouillage dans un dédale d'îlots



Mouillage devant le cimetière évité



Mais face à la lande c'est mieux !

Hébrides extérieures, île Lewis loch Eurobost - latitude 58° 7' 44 N longitude 6° 27' 14

7 août. Nous devons traverser de l'ouest *Ecosse* vers l'île *Lewis* au Hébrides extérieures. 48 milles au moteur faute de vent qui monte difficilement à 10 nœuds. En contrepartie le soleil nos accompagne toute la journée. C'est encore un moment d'échange à l'arrière du bateau. Les quarts sont tout de même respectés même sous pilote automatique.

A 15 milles de l'arrivée un agitation sur l'eau nous montre que la vie sous-marine est bien là. Un groupe important de dauphins entoure un banc de poissons et ferme de plus en plus le cercle. Des dauphins font des aller et retour vers notre bateau. Cette situation se prolonge pendant au moins une heure.

L'entrée dans le loch *Eurobost* se fait vers 17h. Le soleil est toujours bien là. Le calme règne dans ce bras de mer. Nous avançons à 5 nœuds avec notre barreur préféré et quelques intentions de pêches de la part de Thierry. Pas facile de négocier une vitesse à moins de 3 nœuds en vu de constituer le repas du soir. Mouillage par 10 mètres dans une vase bien compacte. Le bateau ne bouge plus derrière un petit mamelon.



Couché de soleil depuis notre mouillage dans le loch Eurobost



Loch Eurobost au matin



Loch Eurobost la brume se lève



Loch Eurobost un lac miroir



sortie du loch Eurobost sans vent



Arrivée Stornoway à la voile

Hébrides extérieures, île Lewis Stornoway - latitude 58° 12' 23 N longitude 6° 23' 31

8 août. A 7h le loch *Eurobost* ressemble à un lac, la brume s'efface peu à peu devant le soleil. 10h nous levons l'ancre destination le loch *Eurisort* histoire de rester encore un peu dans ces paysages d'Ecosse. Mouillage par 6 mètres dans une anse presque au fond du loch *Eurisort*. Deux maquereaux se sont fait prendre à l'entrée par Thierry, bravo le repas se constitue. En début d'après midi le vent revient sur le plan d'eau, départ pour notre destination finale *Stornoway* situé à moins de 12 milles.

Nous arrivons une journée plus tôt à *Stornoway* pour visiter l'île *Lewis*. Des paysages de landes et de marécages où dorment des couches de tourbes noires. Un combustible moins exploité aujourd'hui par les îliens pour son dégagement de fumée et son extraction réglementée. La partie la plus intéressante de *Lewis* est la côte ouest où se situent les sites archéologiques, les demeures anciennes et les plages sauvages. C'est ici que *Stanley Kubriq* tourna des scènes de l'*Odyssée de l'espace*.

Sornoway capitale administrative des Hébrides extérieures, la ville est un petit port fort agréable qui a l'avantage de concentrer beaucoup de services. Situation idéale pour un changement d'équipage et de maintenance du bateau *Clea II*. Une marina publique est en cours de construction pour accueillir plus de bateaux à voile dans l'ancien port.

Si nous devons donner un conseil aller manger le soir au *Royal hôtel*, situé quai *Cromwell* avec l'équipage montant. Les mets sont très appréciés après 15 jours de mer.



Clea II au milieu des pêcheurs



Extraction de la tourbe à Lewis



Stornoway vu du parc du château



Le château de Lew fermé



Le port de pêche rappelle la Bretagne



Le travail de confection dans un atelier



*Sans oublier
CLEA II
un Dufour 455
Grand large du Club*

Et l'équipage de cette croisière ...

Nous gardons tous un excellent souvenirs de cette croisière de près de 420 milles entre *Lerwick* et *Stornoway*. Les moments d'échange furent très présents avec des Gicquois très impliqués. L'électronique de bord notamment avec le logiciel de navigation MAXSEA a permis de travailler rapidement des changements de parcours et d'horaires de départ. La réception de fichiers GRIB en wifi aux marinas ou avec un téléphone 3G a permis de naviguer en toute sécurité. Le temps et le vent n'ont pas toujours été favorables. Pour informations techniques aux prochains navigateurs 146 litres de fuel furent consommés avec Clea II, pour 51 heures de moteur. Ce qui donne une moyenne de 2,8 litres / heure. Le nombre de litres de whisky et de bière n'est pas communiqué. Mais au fait vous connaissez l'équipage ?



*Adeline,
Michel,
Thierry,
Henri,
Claude,
Annick,
Baudoin,
Serge*

