

# CLEA II dans le Golfe de Finlande D'Helsinki à Tallinn (via Saint-Pétersbourg)

2 Juillet - 16 Juillet 2016

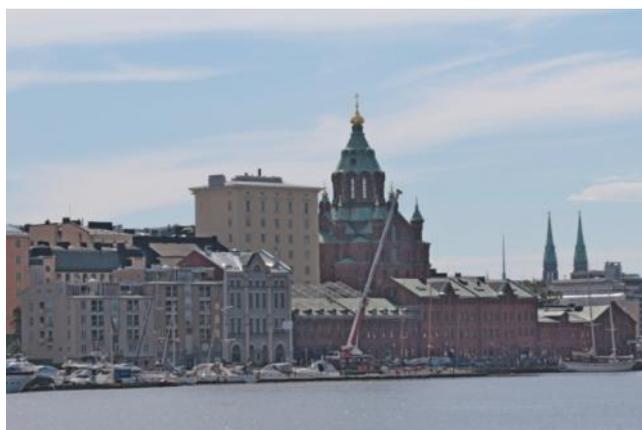
## L'équipage



## Le bateau, Cléa II



Dans la marina de la presqu'île de  
Katajanoka (Helsinki)



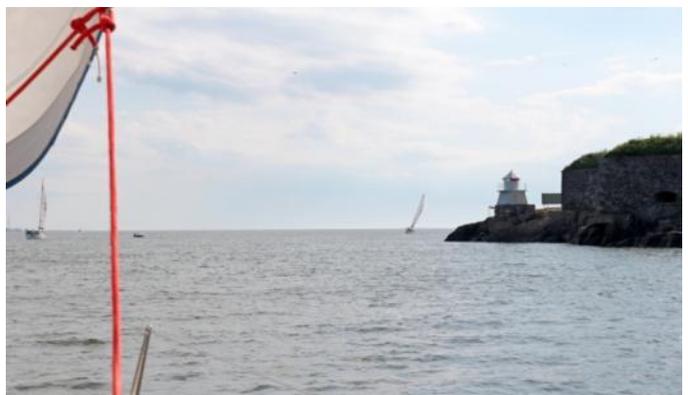


Après avoir dîné en terrasse la veille au soir avec le bord descendant,

et avitaillé le samedi dans un supermarché où une « sœur sourire » ne nous a pas aidés, nous voilà prêts.



Nous partons confiants, beau temps, mer belle, passage près du Fort Suomenlinna (1748) pour sortir de la rade d'Helsinki, route vers l'est vers notre première étape



Après 22 milles en tirant des bords, l'entrée en chicane de la marina de Kaunisaari est bien négociée malgré le clapot. Pas beaucoup de place ni d'eau pour Cléa et ses 13,6 m, la marina étant taillée pour des petits bateaux.

Du 2 au 16 Juillet : Le périple. Cela mérite quelques explications...



Sur le ponton, les plaisanciers locaux un peu imbibés de bière semblent étonnés de nous voir là. Un couple dans le petit bateau à moteur à côté duquel nous avons réussi à nous placer vient voir comment c'est, un voilier de 13 m, et repartent impressionnés.

Ce qui est curieux c'est que personne n'a jugé bon de prendre des photos de cet endroit, dont on repart le lendemain matin par temps plutôt brumeux. Il y a peu de vent, la chicane est bien négociée car le moteur fonctionne bien... Et on hisse les voiles vers l'île de Loris, étape avant de faire la sortie de l'Europe.

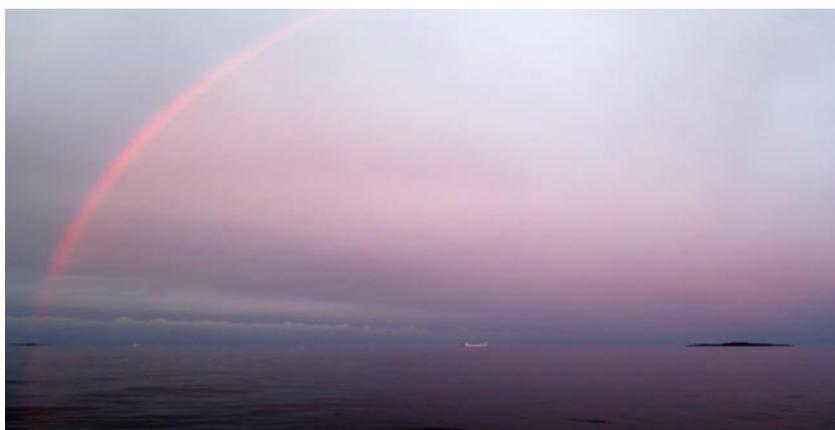
Quelques 10 nm plus loin, vers 13h, le vent tombe et donc, évidemment, moteur. C'est alors que le barreur dit "le moteur tourne mais j'avance pas".



Après quelques discussions dans l'équipage, Thierry se décide à plonger mais l'eau est trouble et il remonte en disant qu'il a eu du mal à voir si oui ou non il y a une hélice.

Jean-Claude envoie un pan-pan à la VHF à trois reprises, sans obtenir de réponse.

On a le temps d'admirer un arc-en-ciel qui dure, dure...



Puis apparaît un bateau de douaniers qui s'enquière de notre situation. Puisqu'on est un voilier, on décide de rentrer sous voiles à Helsinki, où on pense réparer facilement. Ils nous donnent un N° de téléphone qui pourrait être utile, si nécessaire.



Oui, mais le vent est très faible...

On se rapproche lentement d'Helsinki, pendant une dizaine d'heures. en ayant le temps d'admirer le coucher de soleil qui n'en finit pas. Il est 22 h, beau coucher de soleil...

Arrivés dans un des passages le long de la côte très fréquentés par des cargos, un autre bateau, de garde-côtes cette fois, vient nous proposer de sortir de là, par exemple en se rapprochant encore pour trouver un mouillage pour la nuit. Facile quand il n'y a pas de vent, que la côte est peu accore et qu'on ne connaît pas le coin...



Finalement ils trouvent plus raisonnable (nous aussi) de nous remorquer jusqu'à Helsinki, à 8 milles environ. Une remorque est vite passée et sur l'eau plate tout se passe bien, en 1h30 environ, nous sommes à quai. A peine amarrés ils sont repartis en vitesse sans qu'on ait le temps de leur donner une bouteille de vin. "De grands professionnels", on a trouvé.



Le même coucher de soleil à 23 h



Nous avons l'honneur et l'avantage d'être amarrés, tout près de la marina de départ, sur un quai réservé à la marine. Donc les commodités sont proches, la ville aussi, et le stationnement est gratuit...

En continuant à penser "qu'on n'a plus d'hélice hélas" (cf. Bourvil, La Grande Vadrouille), ce lundi



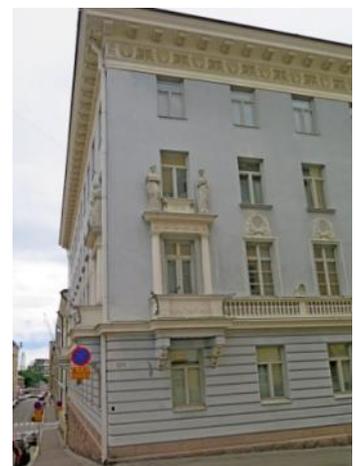
Non ce n'est pas une station-service...

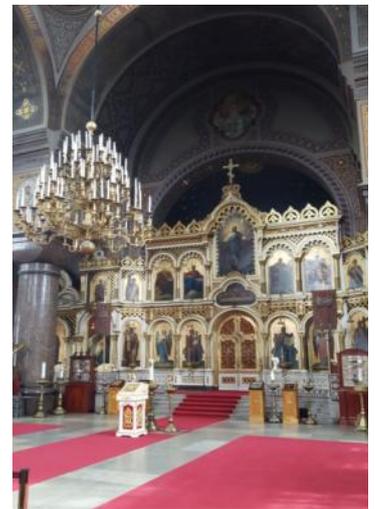
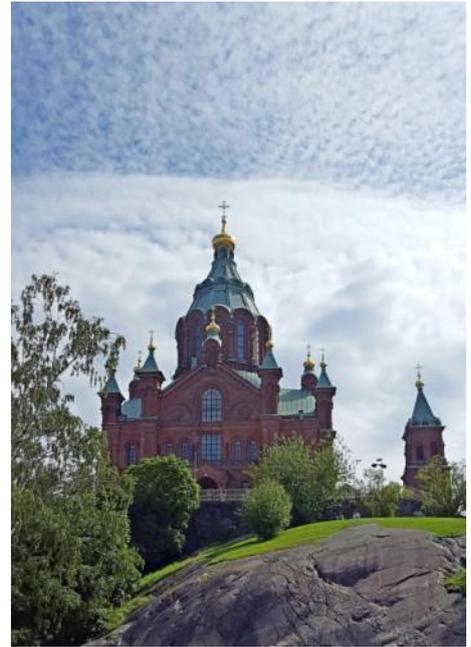
4 Juillet Thierry va faire la tournée des chantiers. On en a bien trouvé une sur un quai mais elle ne convient pas, paraît-il.

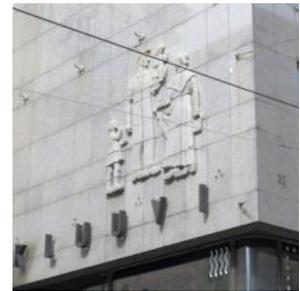
Une hélice est commandée (en Belgique) chez Volvo mais pour l'installer, il faudrait attendre vendredi... En se démenant bien, Thierry et Hervé trouvent un autre chantier plus disponible. On devrait pouvoir être remorqués mercredi 6 vers ce chantier plus éloigné.



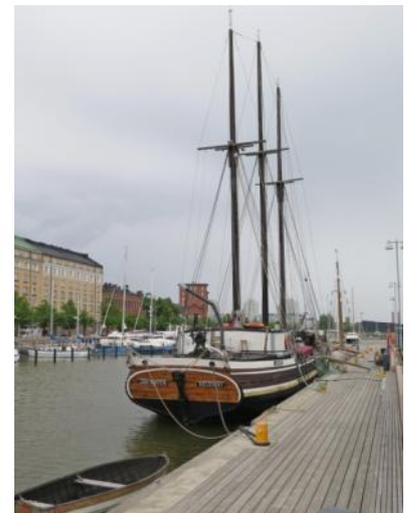
Alors pour tuer le temps nous allons visiter Helsinki, ses monuments, ses marchés...







... ses bâtiments classiques, années 30, type soviétique, et puis ses bateaux et marinas...





Et même des brise-glaces



beaucoup plus beaux quand le soleil se couche, et qui ont, du coup, été photographiés abondamment !

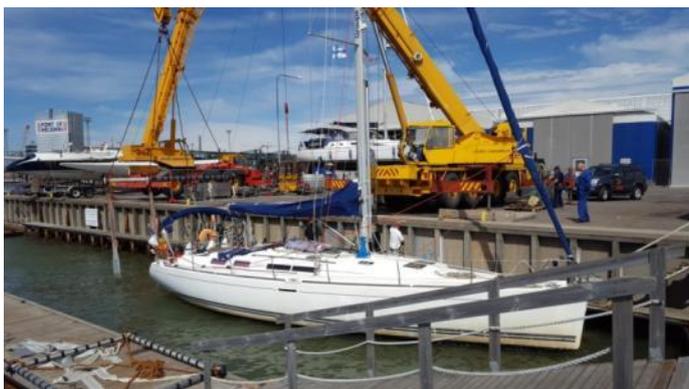
Une autre occupation, étant, évidemment, de cuisiner de bons petits plats. Ici c'est Rémy qui s'y est mis :



Une fois l'hélice récupérée, on vient enfin nous chercher avec un gros zodiac pour nous haler et un autre au cas où. A bord tout le monde est décontracté, d'autant plus qu'un des marins a un bonnet rouge, comme Cousteau : on a confiance !!



Arrivés au chantier, la prise en main par les marins est rapide et efficace

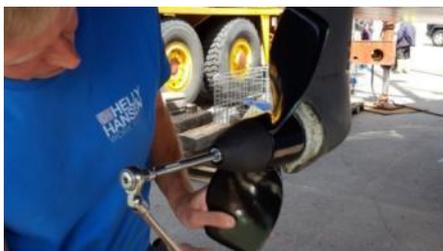


On nous a dit de nous'écarter, mais après le treuillage on est "rassurés" car il n'y a plus d'hélice, l'hypothèse était bonne !



La préparation puis la pose de l'hélice fait l'objet d'une attention accrue de la part de l'équipage... un peu étonné que la sécurisation de l'hélice soit due seulement à de la colle...

En un rien de temps le bateau est remis à l'eau et après s'être écartés des monstres qui circulent dans le coin on goûte le repos dans la marina toute proche.



Et enfin nous repartons en soirée vers notre but, Saint-Pétersbourg, direction Haapasaari, le poste frontière. L'avantage de naviguer de nuit ici c'est qu'elle ne dure pas longtemps. A minuit et demi il y a encore des lueurs rouges à l'horizon nord-ouest qui persistent longtemps après le coucher du soleil. Après 80 nm en grande partie au moteur l'arrivée à Haapasaari à 6h le jeudi 6 se fait sous la bruine et il ne fait pas très chaud. Dodo pour tout le monde, avant de faire la clearance car on a appris qu'une fois faite il fallait partir immédiatement.



Une fois réchauffés par un bon repas agrémenté de myrtilles cueillies par Luce on examine le programme. Au menu, le vent dans le nez avec 25 nds (en rafales) vers l'est, 80 nm au moteur jusqu'à l'île de Kronstadt (clearance pour entrer en Russie, soit une demi-journée minimum sur place), puis 20 nm jusqu'à la ville (le tout dans un chenal dont on ne doit pas s'écarter). Et le trajet de retour, clearance à Kronstadt, 150 nm vers Tallinn, le vent dans le nez encore d'après les fichiers Grib, sans mouillage abrité possible... Le tout en une semaine moins 2-3 nuits à St Pétersbourg. L'équipage n'est



pas très chaud... Finalement nous décidons d'aller explorer la côte finlandaise et partons vers Kotka à 18h. Pendant l'après-midi Max se déchaîne en cuisine (brioche, tarte aux pommes, moelleux au chocolat), d'autres parcourent l'île. Vu le temps brumeux on n'a pas très envie de raffoler de l'endroit! A part quelques bergeronnettes, oies cendrées et cygnes, la vie semble bien à l'abri au chaud dans les maisons.



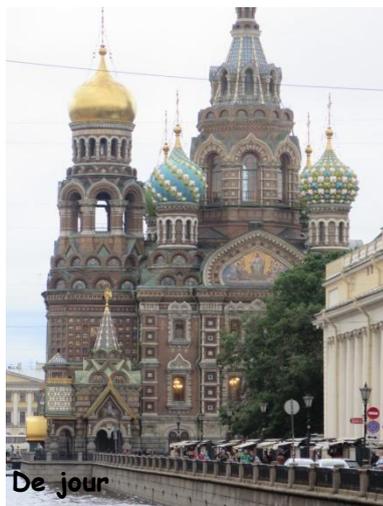
Clôtures un peu surprenantes

Et donc départ vers Kotka. La photo ci-contre montre qu'on est bien au mois de Juillet... La marina de Sajokaniahti est ralliée après 15 nm. Et surprise, la brume s'est levée.

D'aucuns ont pensé qu'on pourrait trouver un train... pour aller quand même à St Pétersbourg. Renseignements pris à la gare, il faut changer à Kouvala puis prendre un train rapide. Soit environ 5 h de trajet. Vendredi midi Rémy (notre locuteur russe) et Hervé partent en éclaireurs et nous suivons un peu plus tard. Max qui connaît déjà n'a pas envie de se joindre à nous. Grâce à lui nous aurons quelques belles photos de Kotka vu des collines (et on mangera aussi du moelleux au chocolat en revenant).

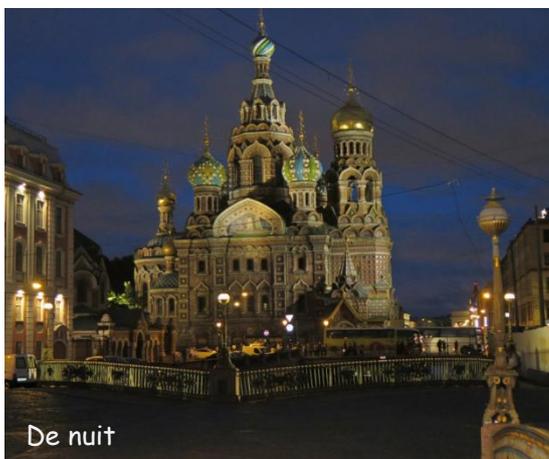


Arrivés à Saint-Pétersbourg vers 19h nous retrouvons Rémy et Hervé qui ont retenu un hôtel (envahi par des chinois !) pour la nuit. Nous allons faire un tour "by night" qui débute en plein jour, guidés par Rémy : déambulation dans



De jour

la perspective Nevski, visite de la Cathédrale du Sang Versé (Alexandre II y a été assassiné), magnifique même si elle ne date que de la fin du 19<sup>e</sup> siècle.



De nuit

Dîner au restaurant Legran (il y a eu quand même près de 5h de train, trouvons-nous comme justification de se taper la cloche !). Puis on termine par la place de l'Ermitage, bien sûr fermé à la visite, et vers minuit et demi, taxis pour rentrer à l'hôtel Polustrovo. La nuit est enfin tombée.





Avant de reprendre le train vers 15h samedi (pas plus tard sinon nous raterions la correspondance à Kouvala), nous allons voir la cathédrale Saint Isaacs.

Ci-contre, juste un exemple de la somptuosité du lieu (colonnes en lapis-lazuli et jaspe, stucs et bois dorés, mosaïques bien sûr...)



Nous avons peu de temps devant nous, mais pour avoir une idée de l'âme slave, quelques-uns vont voir le Musée de la peinture russe.

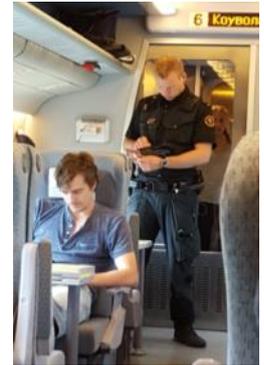
Beaucoup de tableaux étonnants (pour nous), juste deux exemples (19-20<sup>e</sup> siècle)



Pour le reste il y a tellement à voir, même le métro qui descend vertigineusement et dont on dévale les escaliers pour ne pas rater le train. Nous arrivons à la gare une demi-heure avant, mais on craignait la longueur éventuelle des formalités de douane, on ne sait jamais...



Le voyage de retour se passe bien, les douaniers vous regardent sous le nez (la photo du passeport, le visage, la photo, le visage) et nous retrouvons Max et Clea à Kotka. Il y fait beau !

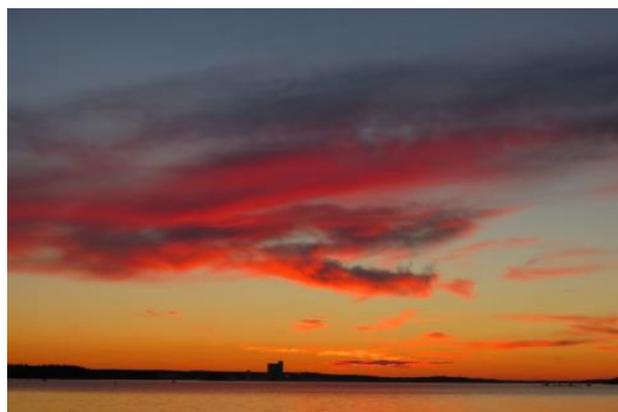


Comme le but de notre croisière était bien d'aller à Saint-Pétersbourg, on a jugé utile (et amusant) d'emporter la balise spot, qui a ainsi marqué notre passage aussi à Kouvala. Ce qui a donné l'impression que Clea était parti dans les terres...



Dimanche 10 Juillet, le temps a bien l'air de se mettre au beau (enfin) et nous prenons le petit déjeuner dehors. Puis nous partons vers l'est, l'île de Svartholm et sa marina de Lovisa que l'on atteint après 36 nm de louvoyage, dont une bonne partie dans le brouillard. C'est une jolie petite île fortifiée (1748) dont on fait le tour aisément.

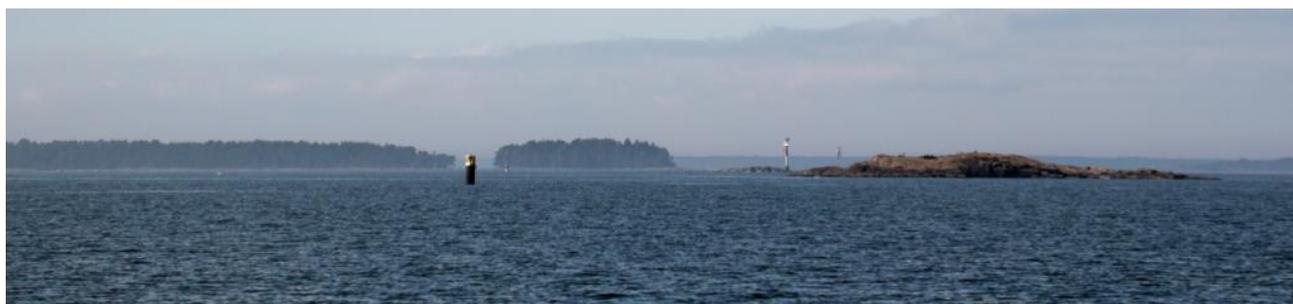




Après avoir pris un bain (pas très chaud) Rémy nous rejoint pour une bière en terrasse, puis on dîne dehors sur la table du cockpit. Enfin ça ressemble à l'été. Et puis sous ces latitudes on voit de très beaux couchers de soleil (d'où compétition entre photographes !).

Ce soir c'est la finale de foot France-Portugal et certains arrivent à voir une partie du match dans le bateau à moteur sur notre catway. Le Portugal a gagné par 1 à zéro...

Lundi 11 il fait beau quand nous partons, mais ça ne dure pas : le brouillard se met de la partie dès que l'on s'éloigne. Dans ces parages la navigation électronique est d'un grand secours car il y a une multitude d'îles, balises, chenaux, des alignements qui servent à on ne sait qui tellement ils sont nombreux, et l'attention de l'équipage est fortement mobilisée.





Après avoir parcouru 42 nm le vent dans le nez (comme d'habitude) il se met à pleuvoir juste après avoir accosté à Porvoo. Donc visite de cette vieille ville sous la pluie, sans une âme dehors d'ailleurs.



Comme partout les maisons badigeonnées de rouge de Falun sont présentes en nombre (dont une particulièrement gitarde !) mais il y a aussi quelques maisons en bois ou plus rarement en pierre, de style plus "classique".



Le lendemain nous reprenons le long chenal bordé de roseaux (l'eau est plutôt saumâtre), avec des maisons et des mouillages (à faible profondeur) sur plusieurs



milles. Au début il fait bon mais avant d'accéder à la mer libre on a de bonnes rafales de face, bien froides, et après avoir arisé le solent et la GV on enfile les cirés bas et hauts.



Depuis le temps que l'on navigue vent dans le nez, on a eu l'occasion d'améliorer nos virements de bord ! Nous allons vers Helsinki, à la marina Vattunienmi où nous passons la nuit bien tranquilles, puis le mercredi nous tirons encore

vers l'ouest, vers Porkkala, avant de traverser pour Tallinn. A bord il fait plus chaud, on s'occupe ou on rêve, ou bien on barre, et le temps s'améliore encore.



Et le lendemain jeudi on fait facilement du sud pour les 40 mn qui nous séparent de Tallinn. On croise quelques voiliers (c'est rare) dont un trois-mâts qui va aussi vite que nous (au moteur). Dans l'avant-port des monstres sont bien présents, que ce soit les ferrys ou les bateaux « de croisière ». On se

faufile dans la marina de Sadama après avoir fait le plein de gazole pour l'équipage suivant. On s'amarre bien comme il faut, en prenant le temps, et voilà, c'est fini. Demain on nettoiera le bateau et on verra arriver le nouvel équipage. Enfin la majeure partie car déjà Antoine (qui prend le bord suivant) passe son nez : tout va bien, après ces péripéties (il parle de l'hélice, bien sûr) ? Rendez-vous est pris pour dîner tous ensemble le lendemain.

Bien sûr après avoir repéré les douches et fait un brin de toilette on n'a plus qu'une idée : aller voir comment c'est, Tallinn, surtout qu'après Thierry, qui avait passé quelques jours avant la croisière, Antoine nous en a dit également le plus grand bien.



De la terrasse de Toompea : à gauche le premier gratte-ciel soviétique (Hôtel Jirú)

Tallinn, vieille ville fortifiée et partenaire un temps de la Ligue Hanséatique, s'étale en ville basse, plus commerçante, et ville haute (Toompea) plus aristocratique. Passée la tour Margareta, la rue Pikk va du port à la place centrale où s'élève l'Hôtel de Ville.



L'Estonie ayant été de tous temps (sauf depuis 1990) occupée par les danois, allemands, suédois,..., et enfin les soviétiques, l'architecture est très variée. Et les styles anciens côtoient l'Art Nouveau.



D'en haut



D'en bas



D'avant...



Restaurant d'altitude dans un pays très plat (à la redescente)

En guise de conclusion, une croisière plutôt réussie. Bien sûr la perte de l'hélice nous a coûté cinq jours de navigation, rendant impossible l'arrivée à Saint-Péters-bourg en voilier dont nous rêvions, mais devant cette petite « fortune de mer »

pas un de nous n'a

manifesté de mauvaise humeur. Nous avons tous « profité » de cet incident pour aller bien visiter Helsinki et goûter à des spécialités finlandaises, et puis buller en bateau même au port c'est toujours être en bateau, surtout dans un bateau confortable. En plus d'aucun(e)s se sont déchaîné(e)s en cuisine ! Ce coin Est de la Finlande présente une multitude d'îles basses sur l'horizon et donc une multitude de chenaux. Ce qui était un peu décevant c'est que, malgré les mouillages et marinas auxquelles on pouvait s'attendre, le tirant d'eau de Cléa ne permettait pas de s'y arrêter car les fonds sont vraiment très faibles. Les navigateurs là-bas n'ont que des petits bateaux, on comprend pourquoi. A quelques exceptions près ils semblent se borner à aller pique-niquer sur une île pour la journée puisqu'on n'a rencontré de navigants que rarement. La mer n'est cependant pas difficile car elle est cassée par les îles. Ayant pratiquement tous navigué au bon temps de la radio-gonio on s'est plus d'une fois demandés comment on pouvait se débrouiller lorsqu'on est dans le brouillard ou la pluie et qu'il faut se repérer dans tous ces chenaux qui s'enchevêtrent... Et puis le temps n'a pas été à la hauteur, on aime toujours naviguer (au moins un peu) au portant. Mais comme disait Thierry après avoir choisi une destination, demandez-moi d'où vient le vent je vous dirai qu'il en vient...