

1989

Norvège



Isabelle Donze

« Carnets de bord »

19/10/2014



Ålesund
 Geiranger Fjord
 Ålesund
 Kristiansund
 Trondheim
 Anse Selven
 Stokksund
 Rørvik
 Torghatten
 Brønnøysund
 Sandnessjøen
 Svartisen
 Gronøy
 Bodø

Fond de carte : Wikipedia, Scandinavia location map.
7/09/2014.

Photo de la page de couverture : Svartisen, juillet 1989, ID.

Ålesund – Bodø

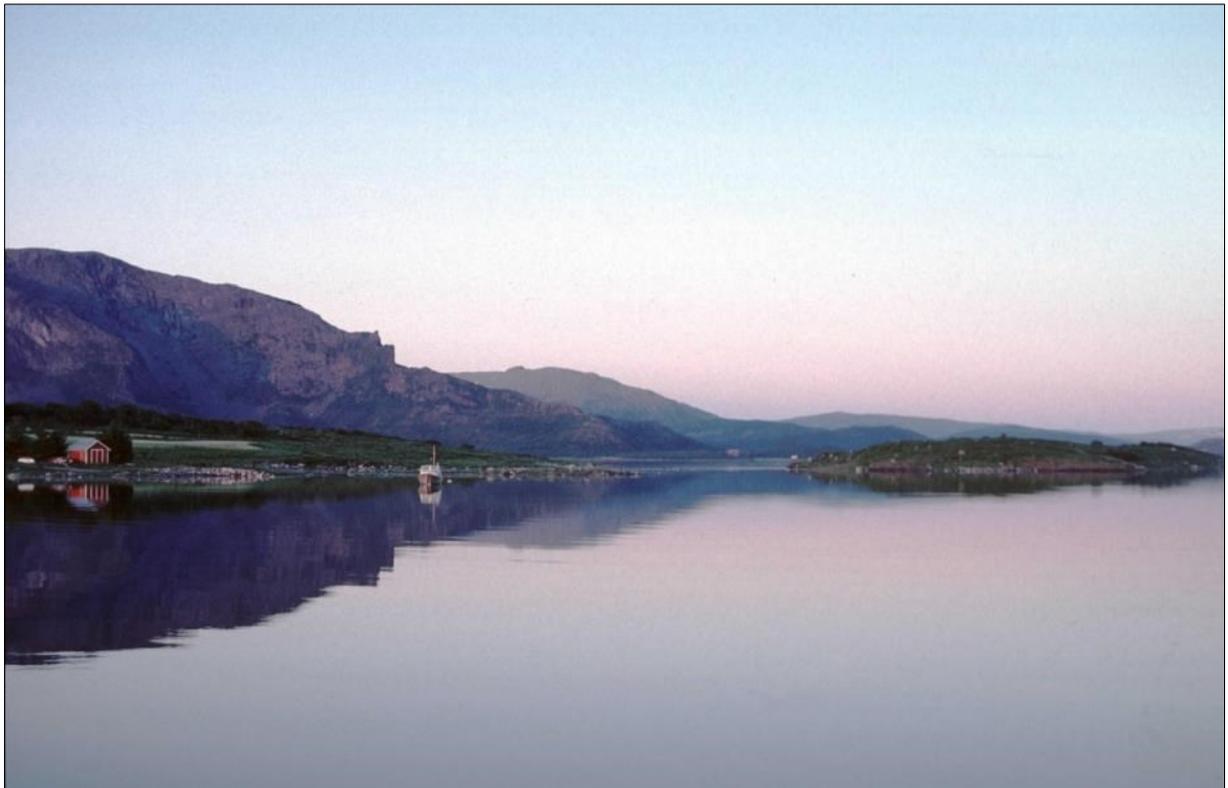
24 juin au 9 juillet 1989

Equipage (GIC) :

9 personnes

Bateau :

Sun Fizz « SAMOA » (GIC)



Un soir près de Torghatten.



(Photos Equipage).

Samedi 24 Juin 1989

ÅLESUND

Nous prenons l'avion Paris-Oslo, puis Oslo-Ålesund. Nous survolons les sommets enneigés de Norvège, puis l'avion atterrit sur une petite île en face d'Ålesund. Vue du ciel, la mer est hérissée d'écume. Le vent souffle !



Ensuite, un car nous emmène jusqu'à Ålesund, où nous trouvons sans problème Samoa dans le port de plaisance dont les bassins très bien protégés s'étendent à travers la « vieille ville ». Celle-ci ne date que du début du siècle, car Ålesund, ravagée par un incendie, fut entièrement reconstruite.

Tout l'équipage est bientôt au grand complet, certains sont déjà en Norvège depuis quelques jours. Guy a perdu son sac ! Il est décidé que, comme il y a deux Isabelle à bord, l'une des 2 va se faire appeler « Anabelle ».



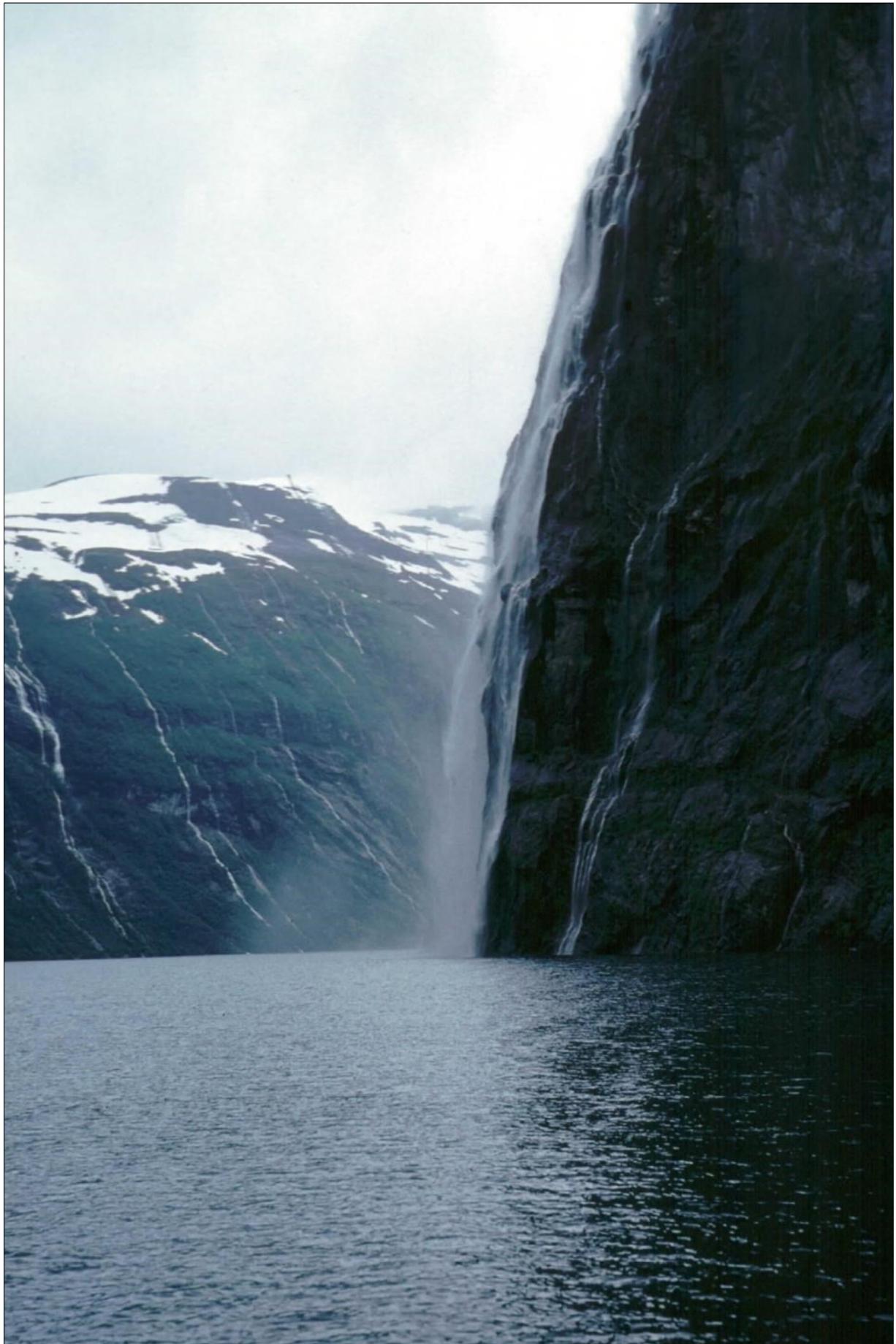
Ålesund. Le port.

Dimanche 25 Juin 1989

ÅLESUND - GEIRANGER FJORD
8h10 - 22h

Journée pluvieuse... La sortie d'Ålesund est très intéressante car la côte est parsemée d'îles. Je suis de quart pour la sortie d'Ålesund et l'entrée dans le Storfjorden. Ensuite, il faut prendre carrément un virage pour s'engager dans le Geiranger Fjord. Nous longeons des parois à pic bordées de cascades et de chutes d'eau. Les sommets alentours montent à 1 500 mètres d'altitude, mais nous ne voyons rien en raison du temps très gris. Sous la pluie, j'essaie de prendre des photos. Les couleurs sont au gris, au vert et au bleu sombre. Au fond du fjord s'étagent quelques maisons, hôtels et campings. Nous nous amarrons à un ponton et partons à pied sur la route faire quelques kilomètres. L'endroit est désert. Aucun bateau. Il faut dire qu'il est 23 h, mais on ne s'en rend pas compte car il fait encore jour ! Finalement, le fjord paraît moins impressionnant ici que dans les « défilés ».





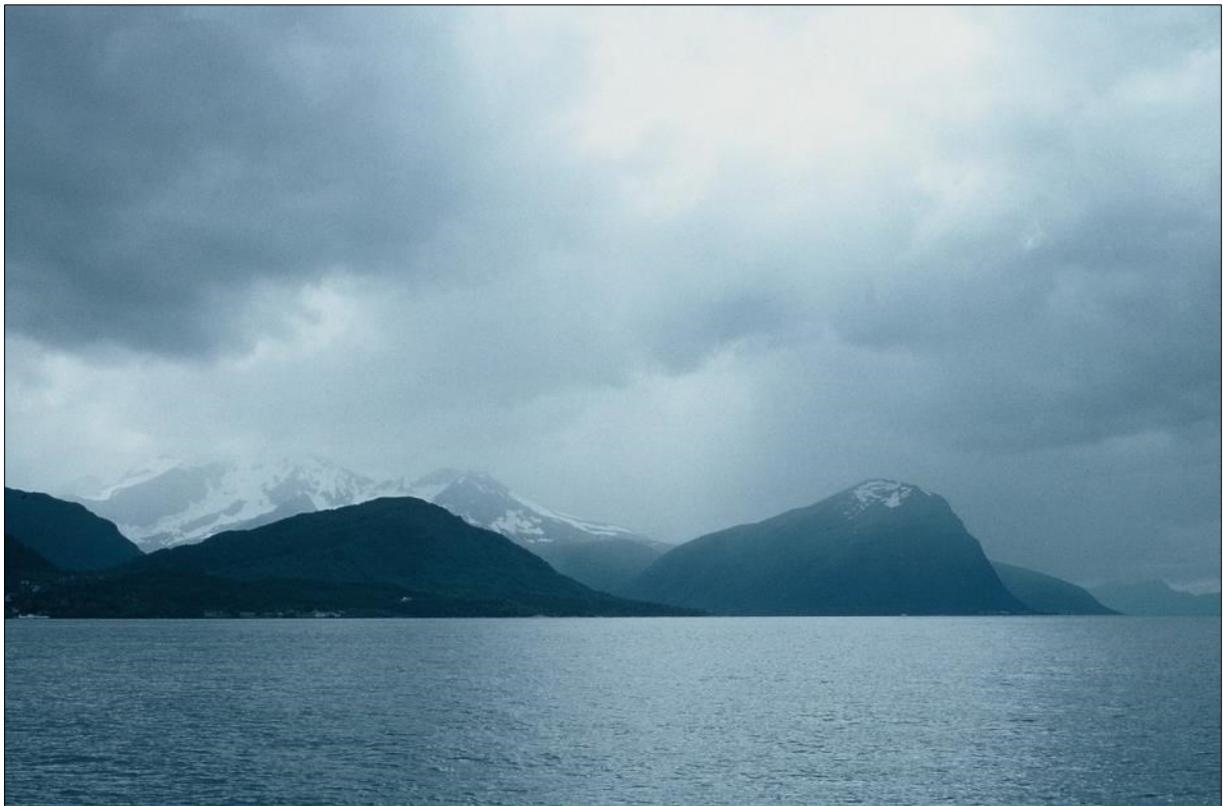
Lundi 26 juin 1989

GEIRANGER FJORD - ÅLESUND
8h - 20 h

La sortie du fjord est très rapide : nous sommes poussés par un vent de SSW 5 à 7 Beaufort. Nous laissons derrière nous des montagnes enrubannées d'impressionnants nuages. A la sortie, des rayons de soleil nous attendent.



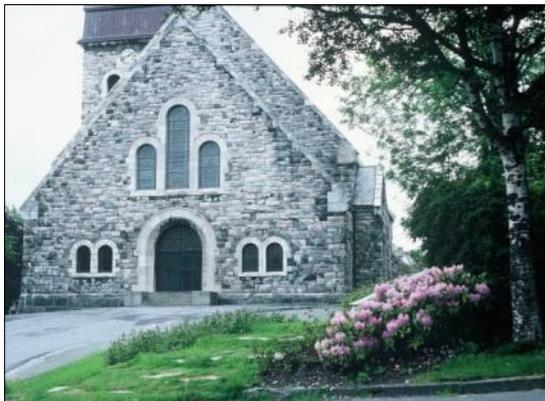






De retour à Ålesund, nous faisons une petite promenade en ville. Ici, les rues sont très peu encombrées par les voitures.

On s'achète des gants et vestes en fourrure polaire en prévision des grands froids !



Ålesund.

Mardi 27 juin, Mercredi 28 juin 1989

ÅLESUND - KRISTIANSUND **12h - nuit - 9h**

Nous quittons Ålesund et sortons du fjord au niveau du petit village de Bud. C'est l'entrée dans le passage d'Hustadvika, bordé de récifs et de hauts fonds et ouvert au vent du large. En peu de temps le vent monte, et pendant mon quart, entre 3 h et 5 h du matin, nous devons essuyer un force 7 à 8 d'ENE. La mer est creuse, on est ballotés dans tous les sens, tout le monde est malade. Une option serait de faire escale dans l'un des petits ports de la côte, mais il apparaît vite que se diriger sur ces ports mal identifiés à travers la barrière de récifs est trop dangereux. On pense mettre à la cape le temps d'y voir plus clair... Certains montent sur le pont pour aider à identifier les feux... Finalement le quart est fini, et je plonge dans ma couchette. Nous n'avons pas fait le point à cause du mal de mer, et on s'est bel et bien égarés. C'est à la VHF, en contactant un cargo pour lui demander notre position, que l'équipe du quart suivant parvient finalement à identifier une balise proche,

« Midflu », et à reprendre le bon cap vers Kristiansund. Heureusement, le vent diminue au cours de la nuit. Le matin au réveil, j'ai le plaisir d'ouvrir l'oeil en entendant le bruit du moteur : Samoa est enfin arrivé à Kristiansund. Ouf !

Pour nous rasséréner de ces aventures nocturnes, nous allons manger des glaces !

Kristiansund est une ville très calme, c'est un assez grand port.



Samoa à Kristiansund. Une escale bienvenue après une nuit mouvementée.

Jeudi 29 juin - Vendredi 30 juin 1989

KRISTIANSUND - TRONDHEIM

11h - nuit - 7h

Nous longeons l'île plate de Smøla, bande de terre qui ne dépasse pas 68 mètres d'altitude, et d'où émergent quelques fermes. L'élevage de saumon et de truites de mer est la ressource principale de cette île et de sa voisine, Hitra, qui est tout aussi plate mais plus grande. Soudain, dans le passage entre les deux îles, nous sommes pris dans des rafales et surprise : la barre à roue lâche. En catastrophe nous dénichons la barre franche dans l'un des coffres arrière et l'installons sans problème. Ça marche mais la barre est très dure à tenir ! Il faut s'y mettre à deux. Cette barre de fortune nous permet quand même de gagner l'anse Rognan, au Sud-Est d'Hitra, pour mouiller et voir si on peut réparer. A l'examen, ce sont les drosses de barre à roue qui ont cassé... Il va falloir attendre Trondheim pour remplacer les drosses.

Ce petit mouillage est charmant, très calme. Une maison. Mais nous levons l'ancre rapidement, il est 16 heures et nous devons atteindre Trondheim le plus vite possible.



Départ de Kristiansund.



Rencontre avec un voilier français.



Passage de l'express côtier devant Kristiansund.



Nous passons la nuit entière à remonter laborieusement le fjord de Trondheim, l'un des plus longs de Norvège, sous voile réduite car la barre franche est très difficile à tenir. C'est à l'aube que nous tirons les derniers bords, avant de trouver une place dans le grand port de Trondheim.

Trondheim

Dans la journée, un réparateur vient réparer les drosses, pendant qu'une partie de l'équipage récupère en dormant et en faisant un petit tour dans la ville très animée. Le plus beau monument de Trondheim, c'est la cathédrale Saint-Olav, qui date de 1320 et qui est le plus grand monument médiéval de Scandinavie. A l'époque, Trondheim s'appelait Nidaros et était un lieu de pèlerinage. Capitale de la Norvège, c'était la résidence royale et le siège épiscopal. Mais son influence diminua après les guerres contre la Suède au XVIIIème siècle. De nos jours, c'est une importante ville universitaire. La cathédrale étant fermée, nous visitons le musée de la Société Royale des Sciences qui présente des collections d'animaux empaillés de la région.

Le quartier le plus pittoresque de Trondheim, c'est celui des vieux entrepôts au bord du Nidar. En effet, ceux-ci sont sur pilotis.



Trondheim. Le quartier sur pilotis.



Trondheim.



TRONDHEIM - ANSE DE SELVEN **15h - 22h**

Une fois la barre réparée, nous quittons Trondheim pour nous dégager du fjord et passer la nuit dans la petite Anse de Selven, au débouché du fjord. Nous nous installons à un quai désert et peu entretenu, près d'un bâtiment désaffecté qui devait faire office de débarcadère de pêche ou de petite usine. Le vent est fort. Nous partons marcher dans la campagne déserte, le jour tombe, il fait froid, une route mène vers trois fermes isolées au milieu de grandes prairies.

Samedi 1^{er} juillet 1989

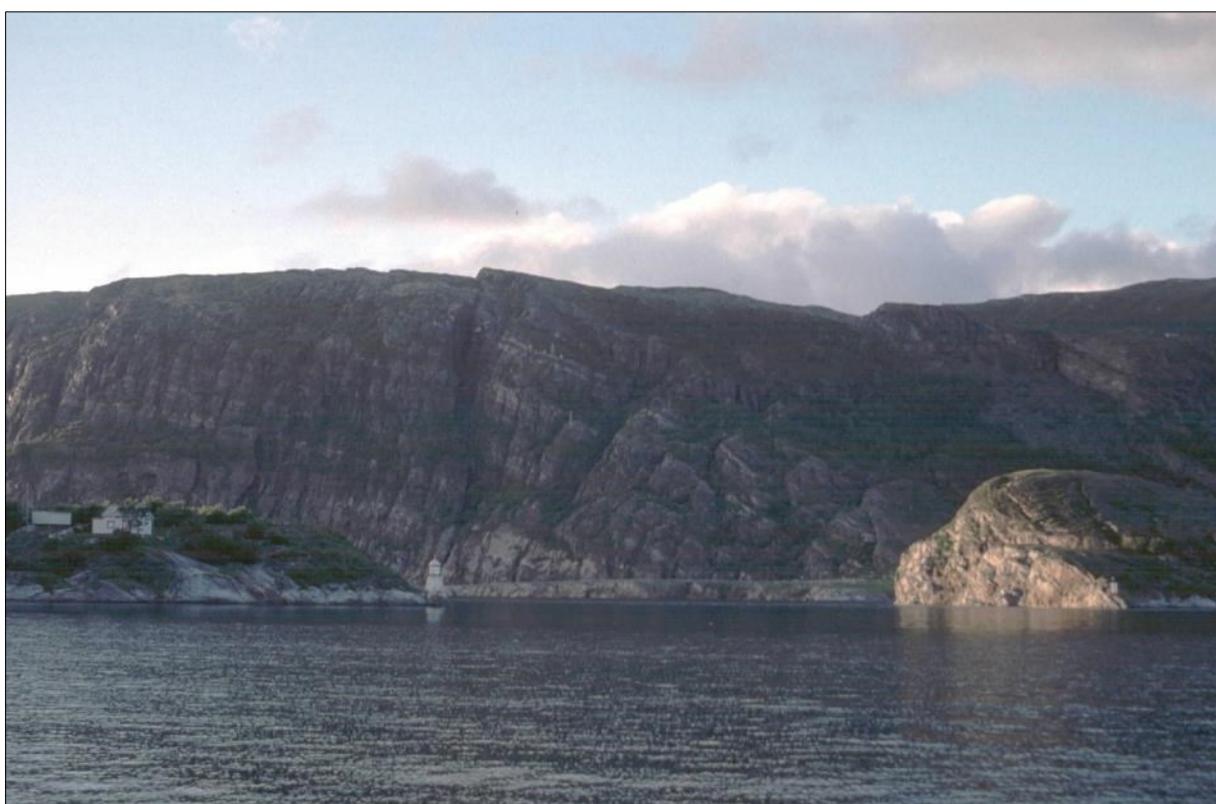
ANSE SELVEN - STOKKSUND (HARSVIK)
11h - 22h

Après une bonne nuit de sommeil, nous quittons l'Anse Selven sans regret et reprenons notre montée vers le nord. Aujourd'hui, il fait un temps magnifique, ce qui contraste avec le ciel gris des jours derniers. La luminosité et la lumière sont dignes des paysages arctiques. Nous arrivons sur la passe de Stokksund au moteur, au coucher du soleil. Il faut s'engager entre deux rochers très étroits pour découvrir le petit village camouflé derrière ce mur de rochers. C'est impressionnant et splendide, sans doute l'un des plus beaux sites de Norvège que l'on peut fréquenter en bateau. Derrière la passe, la mer ressemble à un lac tellement calme que de nombreux reflets y miroitent. Des îlots émergent çà et là. Magique. Nous nous arrêtons à quai pour dîner, puis repartons dans les derniers rayons du soleil.



Entrée dans le passage de Stokksund.





La passe de Stokksund, le soir.

Dimanche 2 juillet 1989

STOKKSUND - RØRVIK

0h - 9h

Après avoir fait le quart de sortie de [Stokksund](#), je dors le reste de la nuit et me réveille à l'entrée du port de [Rørvik](#). On se croirait un peu au Far-Ouest. C'est désertique, hormis une grande église de bois blanche, construite en 1896, un vieux musée, quelques chalutiers et une longue route qui mène au village, alignement de maisons qui se perdent vers la campagne.

RØRVIK - TORGHATTEN

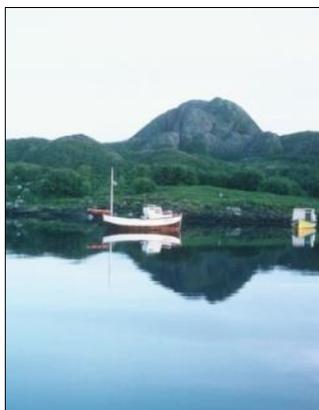
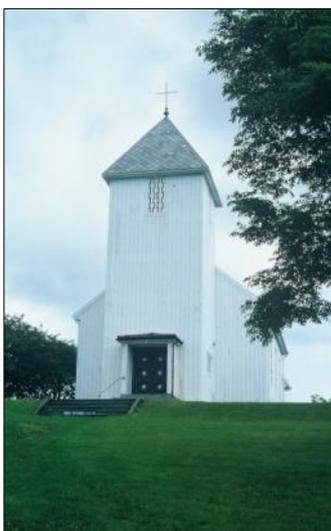
12h - 23h30

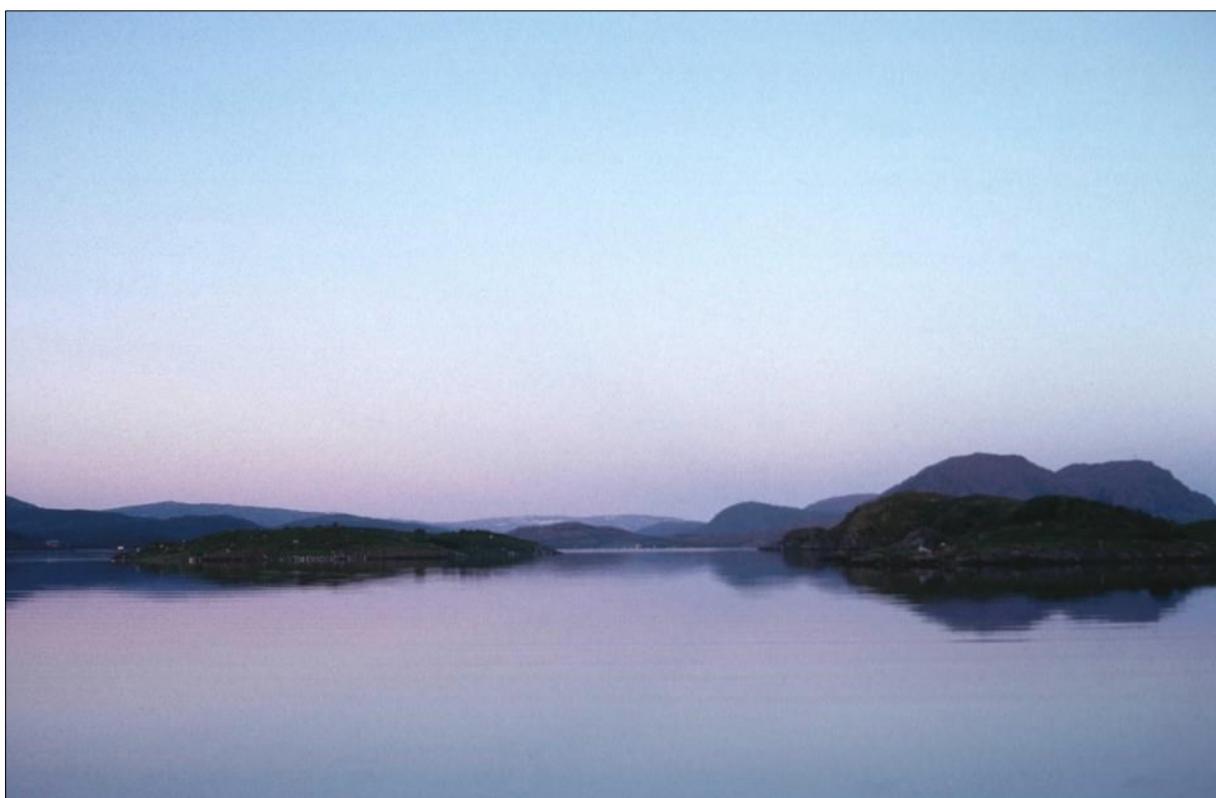
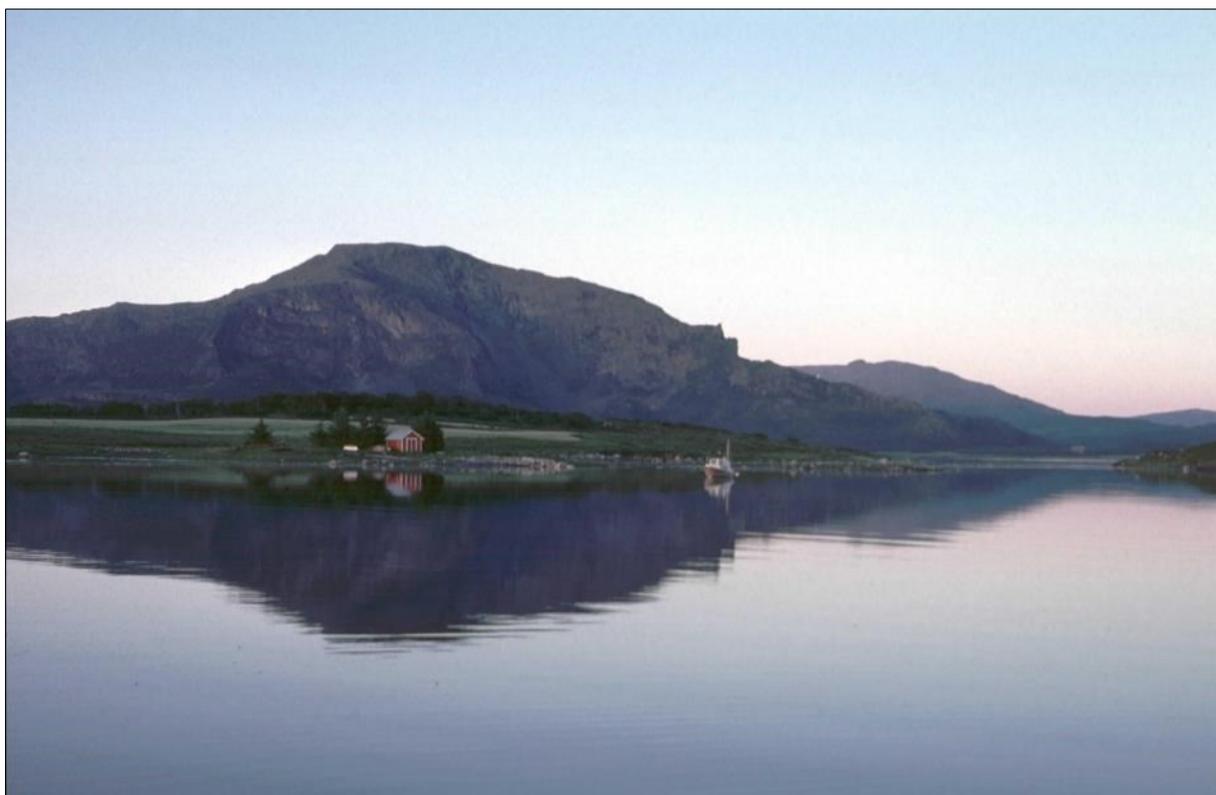
Nous n'avons guère envie de nous éterniser à [Rørvik](#), et préférons aller mouiller devant la montagne percée de [Torghatten](#). Nous passons l'après-midi à faire du pilotage et à tirer des bords serrés entre les îles, sous le soleil, au milieu de ravissantes criques verdoyantes jalonnées de cabanes, de petits pontons et de minuscules phares très bas sur l'eau. Ceux-ci se distinguent plus facilement en cas de brume. La navigation ne doit pas être facile dans ces parages en hiver ! Les Express côtiers et autres cargos qui naviguent toute l'année vont ainsi de phare en phare, à l'aveuglette et souvent dans une brume à couper au couteau. Chapeau !

Ici, le long de l'île verdoyante de [Leka](#), on peut évoquer l'image de « ma cabane au Canada ».

Nous prenons un mouillage magnifique à [Moittavn](#), face à la montagne percée de [Torghatten](#). Il faut dire que nous avons failli nous engager dans une mauvaise passe avec un haut-fond et que nous avons dû faire marche arrière au dernier moment.

Les courageux partent en expédition vers la montagne. Celle-ci est percée d'un tunnel naturel de 160 mètres de long et de 35 mètres de large, remontant à l'âge glaciaire, et donnant lieu à de multiples légendes. Quant à moi je reste à bord pour dormir car il est déjà tard, malgré la lueur du jour. Entre temps, le vent se lève. Que nous réserve la météo ?





Soirée près de Torghatten.

Lundi 3 juillet 1989

TORGHATTEN - BRØNNØYSUND
10h - 12h

Plus pluvieux on ne fait pas !!! On reste à [Brønnøysund](#) à cause de la pluie battante. Ballade en ciré sous la pluie dans un village détrempé. On se console en préparant un petit festin.

Il faut démonter la pompe des WC qui sont bouchés.



Mardi 4 juillet 1989

BRØNNØYSUND - SANDNESSJØEN
9h - 21h30

Nous passons le [Leirfjorden](#) sous la pluie. A la sortie, je suis de quart avec Jean-Paul, et le vent passe de force 0 à force 7. Un petit bateau en difficulté dérive vers les rochers. On prend des ris mais finalement, on décide de laisser tomber et d'aller s'abriter au port industriel de [Sandnessjøen](#) qui est à l'entrée du fjord.

Port immense, industriel. Pluie battante et coup de vent.

Comme d'habitude dans ces cas-là, on se met à table ! Gâteaux « faits maison », pain grillé scandinave, fromage en boule, crevettes et autres victuailles du pays sont les bienvenus.

Mercredi 5 juillet 1989

SANDNESSJØEN - GLACIER DE SVARTISEN

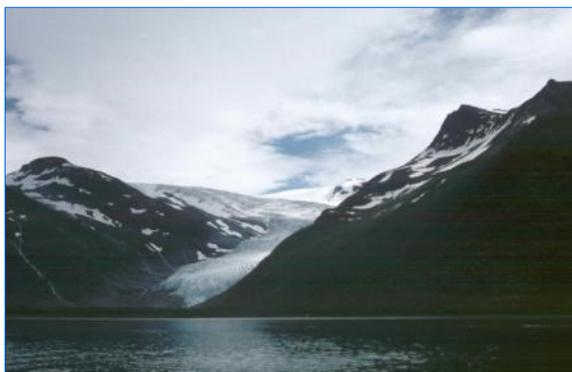
Passage du Cercle Polaire

11h - 22h

Nous avons rencontré un équipage de Danois et nos deux bateaux régatent ensemble. On prend mutuellement des photos. Vont-ils nous les envoyer ? Aujourd'hui est un grand jour : nous allons passer le Cercle Polaire Arctique, par 66°30' Nord. A bord, nous sommes 2 vétérans du Cercle Polaire, Jean-Paul qui est allé à Jan Mayen et moi au Groenland, et nous « baptisons » donc les autres (confiture sur le nez, avec un verre de jus de fruits : les moyens du bord !).

Le cercle Polaire ici en Norvège est curieusement balisé par des mappemondes en fer installées sur des îlots.

Nous remontons le fjord de Svartisen sous la pluie. Au fond du fjord s'étale le glacier, magnifique. Nous sommes tous seuls. Nous amarrons Samoa à un gigantesque ponton qui donne sur une petite route bordée d'une forêt impénétrable. C'est très humide. Demain nous irons au glacier.





LE GLACIER DE SVARTISEN

L'Engabreen est le seul glacier côtier d'Europe continentale.





Jeudi 6 juillet 1989

SVARTISEN - GRONØY
15h - soir

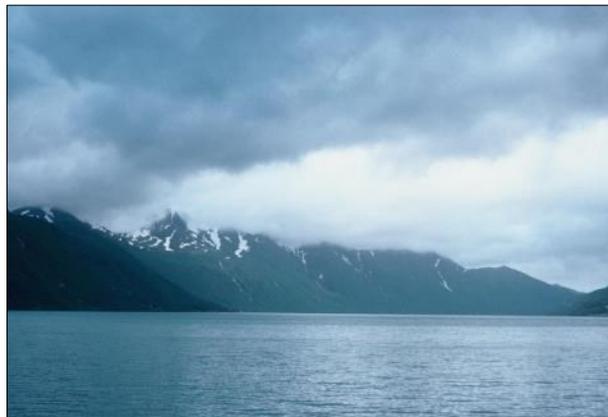
Le matin, nous partons en expédition au pied du glacier. Finalement, l'endroit est relativement fréquenté : un chalet-refuge vend des cartes postales et autres souvenirs. Svartisen est le deuxième glacier de Norvège et, comme toujours, ce genre de promenade est impressionnant.



(Photo Equipage).

L'après-midi, nous reprenons la mer. A la sortie du fjord : beaucoup de vent (une fois de plus !). On se réfugie en catastrophe à Gronøy, après avoir distingué le ponton en passant juste devant. Ici, c'est un dédale d'îlots. La visibilité est limitée, la pluie battante et en quelques instants on ne distingue plus rien du tout. Un empannage délicat a lieu sous grand-voile 2 ris et foc...

Gronøy, c'est juste un ponton avec une route et quelques maisons.



Sortie de Svartisen



Vendredi 7 juillet 1989

GRONØY - BODØ
6h - après-midi

C'est aujourd'hui notre dernier jour de croisière, ce soir nous devons être à Bodø. Nous n'aurons pas eu le temps de passer par les Lofoten.

Nous quittons le ponton sous foc seul, sous la pluie, avec du vent.

On arrive à Bodø avec le foc enroulé au maximum, vent arrière. Il y a trente noeuds de vent. On atterrit sans problème, à « fond la caisse » !



BODØ. *Le grand nettoyage du bateau.*



Bodø. Le retour de pêche. Vente des crevettes.



Samedi 8 et Dimanche 9 juillet 1989

BODØ - OSLO EN TRAIN

Avec Laurence et Virginie, nous prenons le train de nuit, direction Trondheim, après avoir passé le samedi à Bodø, et rencontré l'équipage « montant ».

Nous traversons les paysages de la montagne norvégienne, où les lacs et les grandes fermes succèdent aux forêts.

Dans la journée nous laissons Virginie à Trondheim et reprenons un nouveau train de nuit pour Oslo, dans laquelle nous visitons le musée des bateaux vikings, avant de gagner Paris en avion.



OSLO





Oslo. Le musée des bateaux vikings.

Le Bateau : SAMOA

SUN FIZZ

PLAN : Philippe BRIAND

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Longueur hors tout	: 12,30 m
Longueur cocue	: 11,75 m
Longueur flottaison	: 10,20 m
Bau maxi	: 3,85 m
Tirant d'eau quillard	: 1,95 m
Tirant d'eau dériveur lesté	: 1,35 m/2,15 m
Déplacement quillard	: 7.300 kg
Déplacement dériveur lesté	: 7.750 kg
Poids lest quillard	: 3.000 kg
Poids lest dériveur lesté	: 3.350 kg
4 cabines séparées	

Grand'voile	: 33,00 m ²
Génois léger ou médium	: 49,50 m ²
Génois	: 40,20 m ²
Fcc n° 1	: 29,50 m ²
Fcc n° 2	: 17,00 m ²
Tourmentin	: 8,00 m ²
Spinnaker	: 110,00 m ²

AMÉNAGEMENTS ET INVENTAIRE STANDARD

CABINE AVANT

2 couchettes transformables en lit pour 2 personnes
Equipets babord, tribord et avant
Penderie à babord
Coffres rangement sous couchettes
Accès, aération et éclairage naturel par panneau de pont
2 plafonniers en applique
Aérateur sur boîte à dorade
Moquette, vaigrage
Hauteur sous roof : 1,90 m
Matelas de couchettes recouverts tissus
Porte de séparation avec coursive
Porte de séparation avec compartiment toilette
Meuble coiffeuse avec glace, tablette et placards

COMPARTIMENT TOILETTE

Bloc compact rangement nécessaire toilette recouvert fornicia
Lavabo
Douche
Caillebotis bois
Alimentation en eau sous pression
Pompe d'évacuation pour la douche
Prise de courant de 12 Volts
Glace en pieds
Porte-serviettes - Pastère - distributeur papier
Plafonnier
WC marin avec pompe
Aérateur de pont
Éclairage naturel par hublot plexi teinté
Hauteur sous barrots : 1,85 m
Porte de séparation avec coursive
Porte de séparation avec cabine avant
Cloisons recouvertes de liège

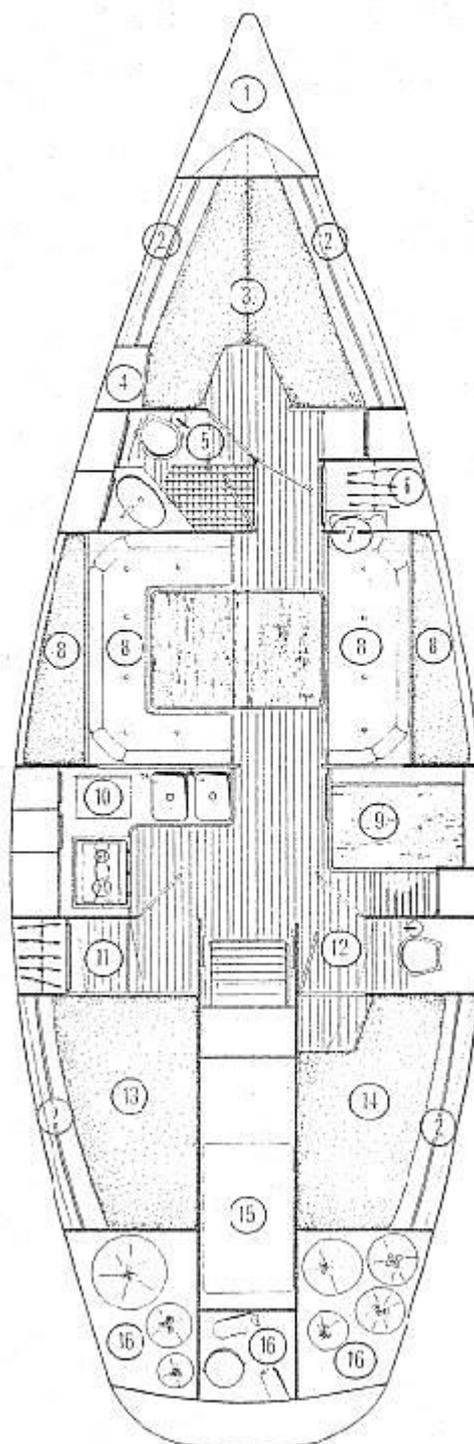


SCHEMA DE PRÉSENTATION

Brochure technique : <http://anciensbateaux.jeanneau.fr> (page vue le : 7/09/2014)

SUN FIZZ

1. - Puits à mouillage
2. - Equipets
3. - Cabine avant (couchette double)
4. - Penderie
5. - WC, salle d'eau
6. - Penderie
7. - Bar, lecteur cassettes stéréo
8. - Couchettes
9. - Table à cartes
10. - Bloc cuisine
11. - Penderie
12. - WC, compartiment toilette
13. - Cabine arrière bâbord (couchette double)
14. - Cabine arrière tribord (couchette double)
15. - Coffre canot survie
16. - Coffres extérieurs



CARRE

Sur babord, une banquette en U avec dossiers transformable en couchette double
Sur tribord, une couchette avec dossiers utilisable en banquette
Bar encastré
Au centre, une table de repas rabattable 130 x 130 env. avec supports verres
2 couchettes supérieures
Equipets acajou tribord et babord
Coffres de rangement sous couchettes
Mains courantes
Tube fluorescent au-dessus de la table à repas
1 applique sur babord et tribord
Aération et éclairage naturel par panneau de pont avec aérateur sur toile à dorade
Plancher, habillage bois, vaigrage, matelas de couchettes recouverts de tissus matelassés
Lecteur de cassettes stéréo avec hauts parleurs encastrés
Armoire avec étagère et penderie dans coursive à tribord

POSTE NAVIGATION

Table à cartes format « Grand-Aigle » - pupitre avec rangement pour cartes et instruments. Plumier
Penderie à cirés sous table à cartes
Panneau pour disposition des appareils de navigation.
Equipet-Bibliothèque
1 ecteur de cartes
1 planifère
Tableau électrique complet avec :
● contacteurs :
fax de navigation
fax de route
fax de mouillage
projecteur de pont
● voltmètre contrôle état de charge groupes batteries moteur, batteries bord
● 2 voyants de contrôle : moteur, bord
● porte-fusibles et fusibles accessibles en façade
Siège de navigation galbé avec 2 tiroirs sous le siège

COIN CUISINE

Disposition fonctionnelle en L avec barre de protection
Ensemble plan de travail - vaisselier formica
Planche à découper
Huche à pain
Poêlée
Evier inox double avec robinet arrivée d'eau
Alimentation en eau douce sous pression
Alimentation en eau de mer par pompe à pied
Evacuation à la mer avec vanne
Cuisinière sur carter avec four, plan de travail
Hotte aspirante
Réfrigérateur/glaçière compartimenté - 130 l. env. - vidange par vanne
Vaisselle personnalisée pour 10 personnes : verres, assiettes, bols, couverts
1 générateur d'eau sous pression indépendant
2 réserves d'eau douce 350 l. env.
1 tube fluo (éclairage indirect)
Tableau de bord cuisine avec prise 12 volts, contacteur hotte, jauges électriques, réservoirs, contacteur groupe d'eau

CABINE ARRIERE BABORD

Hauteur sous barrots = 1,95 m
1 couchette double
Equipets acajou
Penderie
Coffres sous couchettes
1 planifère
Porte de séparation
Eclairage naturel par hublot plexi teinté et hublot de coque
Hublot d'éclairage et aération du cockpit
Matelas de couchettes recouverts tissu
Aérateur de pont
Tablette étroite rabattable
Glace
Siège avec coffre

CABINE ARRIÈRE TRIBORD

Hauteur sous barrots : 1,95 m
1 lit couché
Matelas de couchettes recouvert tissu
Équipets scotch
Coffres sous couchettes
1 placemier
Éclairage naturel par hublot plexi teinté et hublot de coque
Hublot éclairage et aération de cockpit
Aérateur de pont
Porte de séparation avec compartiment toilette

VOILES DACRON

1 grand-voile avec bandes de ris
1 génois médium maxi
1 loc n° 1
1 tourmentis
Lattes et sacs

COMPARTIMENT TOILETTE ARRIÈRE TRIBORD

WC marin avec pompe
Porteserviettes
Distributeur papier
Glace - réfrigérateurs
Lavage rabattable, alimentation eau sous pression
Cloisons recouvertes liège
Porte séparation carré

ACCASTILLAGE DE PONT

Ferrure d'étrave avec double davier d'étrave et chauxards
Puits à chaîne avec guindeau mécanique semi-encasqué
Balcon avant avec faux homologues et capelages de drisses
Balcon arrière ouvrant avec supports bouées et feu de poupe
Balcon de mât
Chandeliers inox - double étage de filières
Rail de large aig
2 taquets d'amarrage avant
2 taquets d'amarrage arrière
2 chauxards arrière
2 rails d'écoute génois avec aube-tout et poulies de retour
1 bare d'écoute de grand-voile avec chariot
2 panneaux de pont 500 x 500 plexi fumé
1 panneau de pont 100 x 320 plexi fumé
6 taquets de manœuvre au cockpit
1 appareil à gouverner avec barre à roue, compas sur colonne
Accastillage pour ratier manœuvres du spi au cockpit
(poule plat pont, filiers, clam-cloats, bloqueurs à câble)
2 winchs spi - 2 vitesses
1 winch drisse de spi - 2 vitesses
2 winchs génois - 3 vitesses
1 winch écoute grand-voile 2 vitesses
Manettes pour winch
Rangements minivannes de winchs dans le cockpit
Coffres babord, tribord et arrière
Coffre à bib sous cockpit

GRÉEMENT

● Mât alliage léger, tube anodisé
Drisses intérieures
Haubannage inox scots
1 ridoir à voile
1 winch pour la drisse de génois
1 winch pour la drisse de grand-voile
1 winch étaiage bordure et prise de ris
1 rail de taillon
1 balance de bôme
1 drisse de grand-voile textile
1 drisse de génois textile
1 feu de tête de mât
1 feu de hune
1 projecteur de pont
● Bôme à ris alliage léger-système prise de ris rapide-étarpage voile sur la bôme
1 pale-bas de bôme avec retour au cockpit
Escutes de génois
Palm d'écoute de grand-voile

EN OUTRE, SONT LIVRÉS :

1 pompe de cale manuelle
Maquette dans cabines avant et arrière
Plancher dans descente à la cabine principale et le carré
Rideaux pour les hublots et panneaux de pont
Plafond en vaigrage laté-bois
2 matras courroies de descente cabine
Vide-pêche de descente
Marches recouvertes antidérapant
Panneau de descente coulissant plexi teinté
1 barre franche de secours

MOTEUR

Compartiment moteur insonorisé
Aération haute et basse
Accès par la descente à la cabine
Moteur livré : voir tarif
Alternateur 70 Ah pour la charge des batteries
pompe de cale
Tableau de bord complet avec en particulier
compte-tours
jauge à carburant
Réservoir à carburant inox : contenance 150 l. e
1 batterie 12 Volts 80 Ah
2 coupe-circuit moteur et bord
1 batterie 12 Volts 161 Ah

Jeanneau préconise **MOTUL**

Bateaux
Jeanneau
ES53 LES 1620015 Cedex (Nantes) Tel. 01 91 91 06 10 Fax Le Rocher-Yeu 546 50024 B

Dans un souci permanent d'amélioration des modèles, les Constructions Nautiques JEANNEAU précisent que ce document n'est pas contractuel et se réservant le droit de modifier les spécifications des bateaux sans préavis, à l'exception des prix.

