

WordPress

Un site utilisant WordPress

PDF generated April 07, 2019 by Kalin's PDF Creation Station WordPress plugin

Table Of Contents

| | |
|------------------------------|---|
| Croisières 2018 | 3 |
|------------------------------|---|

Croisières 2018

by Bernard Klein - lundi, avril 09, 2018

http://sukhaoceans.com/?page_id=43

Trajet au 28/8/2018.

Cliquer sur le lien. http://sukhaoceans.com/wp-content/uploads/2018/08/20180828_Croisie?re.png

Sommaire

Derniers préparatifs et traversée vers la Corse. Du 25 mai au 2 juin 2018.

[On ferme la maison pour 3 mois.](#) Vendredi 25 mai 2018.

[Avitaillement et rangement.](#) Samedi-mardi 26-29 mai 2018.

[De Port Camargue à l'île du Frioul.](#) Mercredi 30 mai.

[Du Frioul à Porquerolles.](#) Jeudi 31 mai.

[Traversée vers la Corse.](#) De Porquerolles à Calvi. Vendredi 1er juin-samedi 2 juin.

Réparation du moteur à Calvi en Corse. Du 3 au 22 Juin 2018.

[Calvi. Réparation du moteur.](#) Dimanche 3 - mardi 5 juin.

[De Calvi à l'île Rousse.](#) Mercredi 6 juin.

[Île Rousse.](#) Jeudi 7 juin.

[De l'île Rousse à Sant'Ambroggio puis Calvi.](#) Vendredi 8 juin.

[Sur coffre à Calvi en attente de grutage.](#) Samedi 9 juin-lundi 11 juin.

[Grutage du bateau et alignement du moteur.](#) Mardi 12 juin-vendredi 15 juin.

[De Calvi à St Florent, et mouillage à St Florent en attente de changer l'inverseur.](#) Samedi 16 - lundi 18 juin.

[De St Florent à Calvi.](#) Mardi 19 juin.

[Au coffre devant Calvi.](#) Mercredi 20 juin.

[Au mouillage baie de Calvi.](#) Jeudi 21 - vendredi 22 juin.

[De la baie Algajo \(pointe nord est de la baie de Calvi\) à Sagone.](#) Samedi 23 juin.

[De l'anse de Figuera à Ajaccio.](#) Lundi 25 juin.

[Du port Tino Rossi, Ajaccio au mouillage Scoglio Blanco \(pointe de Senetosa\).](#) Mardi 26 juin.

[Traversée vers la Sardaigne. \(Pointe de Senetosa à l'île d'Asinara\).](#) Mercredi 27 juin.

Sardaigne. Du 27 juin au 6 juillet 2018

[Au coffre à Cala Reale, île d'Asinara.](#) Jeudi 28 juin.

[Au mouillage devant Ancora.](#) Vendredi 29 juin.

[Au mouillage dans la baie de Porto Conte et départ vers le port d'Alghero](#). Samedi 30 juin.
[Port Alghero, marina San Elmo et départ vers le cap San Marco, réserve du golf d'Oristano](#). Dimanche 1er juillet.

[Au coffre, cap san Marco, réserve d'Oristano](#). Lundi 2 juillet.

[Cap San Marco, réserve d'Oristano et route vers Carla Forte](#). Mardi 3 juillet.

[Carla Forte, marina Sifredi](#). Mercredi 4 juillet.

[Carla Forte, marina Sifredi vers l'anse de Malfano sous le cap Spartivento](#). Jeudi 5 juillet.

[Traversée de 173 nm Sardaigne-Sicile. De l'anse de Malfano Sardaigne à l'île Eglade de Marettimo, Sicile](#).
. Vendredi-samedi 6-7 juillet.

[Sicile, du 7 juillet au 17 juillet 2018](#)

[Scala Nuova, île de Marettimo](#). Samedi 7 juillet.

[De Scala Nuova, isola di Marettimo à Cala Grande, pointe NW de isola di Favignana](#). Dimanche 8 juillet.

[De Cala Grande, punta Sottile, pointe NW de isola di Favignana à punta Longa, isola de Flavignana](#).

Lundi 9 juillet.

[De punta Longa, isola de Flavignana à la marina del Maestrale, Trapani](#). Mardi 10 juillet.

[De Marina Vento de Maestrale, Trapani à Sferra Cavallo](#). Mercredi 11 juillet.

[De Sferra Cavallo à Cefalu](#). Jeudi 12 juillet.

[De Cefalu à Isola Filicudi \(îles Eoliennes\)](#). Vendredi 13 juillet.

[De Pecorini a Mare, Isola Filicudi au mouillage de Porto di Ponente, Isola Vulcano](#). Samedi 14 juillet.

[De Porto di Ponente, Isola Vulcano à Reggio di Calabria, détroit de Messine](#). Dimanche 17 juillet.

[De Reggio di Calabria, détroit de Messine à Roccella Ionica](#). Lundi 16 juillet.

[Journée au port de Roccella Ionica](#). Mardi 17 juillet.

[Grèce](#)

[Traversée d'Italie vers la Grèce](#). Mercredi-jeudi 18-19 juillet. De Roccella Ionica vers l'île Othoni, Grèce.

[De l'île Othoni vers l'île Erikoussa](#). Vendredi 20 juillet.

[De l'île Erikoussa vers une crique déserte sous le cap Varvaro](#). Samedi 21 juillet.

[Du mouillage nord de Corfou à la marina Gouvia](#). Dimanche 22 juillet.

[Marina Gouvia](#). Lundi 23 juillet.

[De Marina Gouvia à Ormiskos Valtou](#). Mardi 24 juillet.

[Ormiskos Valtou](#). Mercredi 25 juillet.

[De Ormiskos Valtou à Ormos Parga](#). Jeudi 26 juillet.

[De Ormos Parga à Ormos AY Ioannou](#). Vendredi 27 juillet.

[De Ormos AY Ioannou à Preveza, Ormos Vathi](#). Samedi 28 juillet.

[De Ormos Vathi, Preveza à Vonitsa](#), mouillage de Nisis Koukouvitsa. Dimanche 29 juillet.

[De Vonitsa à Ormos Kopraina](#). Lundi 30 juillet.

[D'Ormos Kopraina à l'îlot Vouvalos](#). Mardi 31 juillet.

[De l'îlot Vouvalos à Preveza](#). Mercredi 1er Août.

[De Preveza au sud du canal de Levkas](#). Jeudi 2 Août.

[Du canal de Levkas à ormos Vlikho \(Nidri\)](#). Vendredi 3 Août.

[Ormos Vlikho \(Nidri\)](#). Samedi 4 août.

[De ormos Vlikho \(Nidri, Levkas\) à ormos Kapali \(Nisos Meganisi\)](#). Dimanche 5 août.

[De ormos Kapali \(Nisos Meganisi\) au mouillage à Mitika \(sur le continent en face de l'île Kalamos\).](#) Lundi 6 août.

[De Mitika \(sur le continent en face de l'île Kalamos\) à Koni \(Itaque\).](#) Mardi 7 Août.

[De Koni \(Itaque\) à ormos Sarakiniko \(Itaque\).](#) Mercredi 8 août.

[D'ormos Sarakiniko \(Itaque\) au port de Sami \(île de Céphalonie\).](#) Jeudi 9 août.

[De Sami \(Céphalonie\) à Akra Mounda \(SE Céphalonie\).](#) Vendredi 10 août.

Retour de Grèce vers la France. 11 août-5 septembre 2018.

Traversée de Grèce (Akra Mounda, Céphalonie) vers l'Italie. 11-13 août 2018. 276 milles.

Sicile. 14-16 août 2018. 65 milles.

[De Rezzio Calabria à Portorosa Marina.](#) Du mardi 14 août au mercredi 15 août.

[De Portorosa Marina à Capo Orlando.](#) Du mercredi 15 août au jeudi 16 août.

Italie. 16-26 août 2018. 300 milles.

AkraMounda-Italie_croisiere2018

[Traversée de Sicile vers le continent Italien](#) (Agropoli). Du jeudi 16 août au vendredi 17 août.

[De Agropoli vers Amelfi.](#) Du samedi 18 août au dimanche 19 août.

[De Amelfi à l'île de Procida.](#)

[De l'île de Procida à au port de Gaeta.](#) *Encore un violent orage en mer!* Du lundi 20 août au mardi 21 août.

[Marina Flavio Gioia, Gatea.](#) Du mardi 21 août au mercredi 22 août.

[Marina Flavio Gioia, Gatea.](#) Du jeudi 23 août au vendredi 24 août.

[De la marina Flavio Gioia, Gatea à Porto Santo Stefano \(Monte Argentario\).](#) Du vendredi 24 août au samedi 25 août.

[De Porto Santo Stefano \(Monte Argentario\) au mouillage de Talamone.](#) Du samedi 25 août au dimanche 26 août.

Traversée d'italie (Talamone) vers la France (Villefranche sur mer). 27-28 août 2018. 191 milles.

De Villefranche à Port Camargue. 28 août-5 septembre 2018. 191 milles.

[De la baie de Villefranche à Cannes.](#) Du mardi 28 août au mercredi 29 août.

[Port de Cannes.](#) Jeudi 30 août.

[Du Port de Cannes à la rade d'Agay.](#) Vendredi 31 août.

[De la rade d'Agay à la baie d'Alicastre, île de Porquerolles.](#) Samedi 1er septembre.

[De la baie d'Alicastre, île de Porquerolles au port de Porquerolles.](#) Dimanche 2 septembre.

[De l'île de Porquerolles à la rade de la Badine,](#) presqu'île d'Hyères (WP0002). Lundi 3 septembre.

[De la rade de la Badine, presqu'île d'Hyères à Port Camargue.](#) Mardi-mercredi 4-5 Septembre.

[Port Camargue.](#) Mercredi 5 septembre.

Derniers préparatifs et traversée vers la Corse.

[Retour au sommaire](#)

On ferme la maison pour 3 mois. Vendredi 25 mai 2018. On a bouclé la maison (courant coupé sauf alarme du fait des orages, arrosage à minima) et **surtout pose des filets et barrière** pour sécuriser la maison quand Guillaume et Claire viendront avec Céliane et Camille.

[Retour au sommaire](#)

Avitaillement et derniers préparatifs. Samedi-mardi 26-29 mai 2018. Françoise en pleine application de ses talents d'organisatrice. Que de place dans ce bateau!

Dimanche 27 mai 2018. On va partir vers les îles d'Hyères (cap 115 °C), puis direction Corse, bouches de Bonifacio, Sardaigne, Sicile, Grèce. Une dépression stationne sur le Magreb qui crée un courant de sud est orageux, en conséquence vent dans le nez avec mer forte car le vent est plus fort en Provence. Le bateau est prêt mais on attend le bon créneau, probablement mardi 29/5. J'en profite pour remplir le site Sukha et j'ai fait une révision du serrage des boulons/écrous du moteur (écrous du tourteau desserrés !).

Lundi 28 mai 2018. Vent sud 6-7, pluie et orages. L'annexe est installée et solidement attachée. Départ prévu demain tôt.

Plein de carburant. Mardi 29 mai. Loch 4903, HM 14 H. Départ à 7H30 vers la station carburant qui s'avère en panne. Ma carte bancaire est quand même débitée de 300 €. Manoeuvre d'accostage seul nickel avec, tout en restant sur le bateau, prise d'une bite un peu en arrière du milieu du bateau avec une amarre en double souquée à l'avant, puis marche avant mini du moteur avec barre braquée pour plaquer le bateau sur le quai. J'attends 9 H l'ouverture pour clarifier la question. Départ avec la même manoeuvre mais barre en sens inverse. Cap sur la Grande Motte pour mettre 150 litres de GO. 10H30, sortie de la Grande Motte avec vent sud est 4-5, temps gris et mer se formant. Pour ne pas faire 55 NM au moteur vent dans le nez, on revient à Port Camargue pour attendre le jour suivant. Arrivée 11H30. Loch 4010, HM 16.6. J'en profite pour mettre des rondelles Growers plus sûres que des rondelles en étoiles pour fixer le tourteau. Je nettoie le loch bloqué par des coquillages au vinaigre blanc, je nettoie le filtre de douche.

Prévisions météo pour mercredi 30 mai, looks good.

[Retour au sommaire](#)

Port Camargue-Frioul. Mercredi 30 mai. Loch 4910, HM 16.6. Départ 6H30 vers Marseille. Temps gris avec averses sporadiques, vent N-NE 2-4. Route au 115 ° C au près serré 2-5 knts. Arrivé au port de l'îlot du Frioul à 20H30. 69 nm et 5 h moteur. A la traversée du delta du Rhône, je pense que le bateau a du accrocher quelque chose dans l'hélice. Beaucoup de vibrations du moteur et des planchers. Je trouve **un écrou de silent bloc tribord avant bien desserré**, les autres peu serrés. Une durite eau de mer goute, je resserre le collier. Les écrous du tourteau n'ont pas bougé.

[Retour au sommaire](#)

De Frioul à Porquerolles. Jeudi 31 mai. Loch 4972, HM 21.5.

Temps gris avec vent Sud 3. Le moteur vibre toujours mais moins. Je sors du golf de Marseille au moteur puis passé le cap Croisette, cap au 115 °C sur le cap Sicié. Nous remettons le moteur de temps en temps et constatons de fortes vibrations de l'hélice. Nous décidons d'aller mouiller à petit régime sous le cap Sicié au nord des rochers des Grands Frères, fond de sable par 5 m. Je plonge (eau à 19°C) et je trouve un bout avec un plastique très costaud entouré autour de l'arbre d'hélice. A la remise en route, plus de vibration de l'hélice (ouf!).

Cap sur Porquerolles au 105 ° C, à 4-5 knts. Arrivé à 17 H. Le mouillage de l'anse du Bon Renaud est déjà bien rempli. On va mouiller dans la baie du Langoustier par 3-4 m mais attention sable et grosses plaques rocheuses. On remouille sur orin. **Conclusion:** mettre un coupe orin et acheter une combinaison si on va en Bretagne. Toujours mouiller sur orin si le fond n'est pas net.

[Retour au sommaire](#)

De Porquerolles (baie des Langoustiers) à Calvi. Vendredi 1er juin-samedi 2 juin. Loch 5021, HM 25,7. Révision moteur. Prévisions météo SW 2-4. Cap au 105° C.

http://sukhaoceans.com/wp-content/uploads/2018/06/20180605_PC-Calvi.png

Le vent reste SW 4-5 toute la journée. Le bateau file vent de travers toutes voiles dessus à 7 knts avec des pointes à 8.6 knts. Beau soleil, vagues de 1-2 m. Le vent faiblit avec un beau coucher de soleil à 21 H SW 1-2.

On maintient sous voiles à 2-4 knts toute la nuit en lofant de temps en temps pour stabiliser les voiles. Mis le moteur vers 7 H à 25 nm de Calvi. Le moteur vibre beaucoup. J'appelle le service après vente de Volvo qui me met en relation avec un agent Volvo de Calvi. Rendez vous pris pour lundi 4/6.

En vue du cap Revellata Corse à 7 heures du matin.

On mouille sous la pointe de la Revellata par fond de sable 9 m, bien abrité W mais exposé N-E. Françoise envoie un mail pour corriger un compte rendu du CA de l'IFYM en indiquant notre mouillage et hasard des coïncidences, un membre du CA, Didier Zawalki, téléphone pour nous dire qu'il est en face, voit notre bateau et vient nous voir à la nage, prendre un café nespresso réalisé grâce au convertisseur 1200 w. Didier connaît un ami très bon mécanicien qui viendra nous donner son avis demain.

Le soir, on va prendre un coffre à Calvi car la météo prévoit un vent de N-NE 2-4 pour la nuit exposant le mouillage à la houle. En fait, nuit calme sans vent.

[Retour au sommaire](#)

Réparation du moteur à Calvi en Corse. 3-22 Juin.

[Retour au sommaire](#)

Calvi. Réparation du moteur. Dimanche 3 - mardi 5 juin. Loch 5145, HM 34.

On va s'amarrer sur pendilles à Calvi dans l'ancien port de pêche (48 €).

Le mécanicien Jean Pierre Carducci regarde le moteur. Au début, il ne voit rien. Je lui fais écouter les fortes vibrations à 1800 tr/min dans la salle de bains et la cabine arrière, dans l'épontille en alu et je lui montre la photo du silent bloc babord avant monté de travers.

Il regarde les silents blocs et confirme ce que je craignais: le moteur est mal positionné donc vibre. Il le voit surtout au fait que le moteur se décale à la mise de la marche avant. Il me conseille de ne plus utiliser le moteur et de rentrer à la voile. Je verrai demain le chantier naval de Calvi en me référant de Jean Pierre.

[Retour au sommaire](#)

Lundi 4 juin. Loch 5145, HM 34. Amarré au port de Calvi. Pluies orageuses le matin, vent SW 2-4 forçant 6 dans l'après midi. Journée tranquille, courses, lecture, port calme. J'ai commencé à former Françoise pour la rédaction du site. Le chef d'atelier du chantier naval de Calvi passera demain matin. On verra si il confirme le diagnostic de Jean Pierre et la décision à prendre, réparation sur place ou retour sur Port Camargue ou on continue. Si on répare sur place, on se baladera autour du cap Corse en attendant de trouver un créneau avec le chantier. [Retour au sommaire](#)

Il préconise de refaire complètement le positionnement puis l'alignement en sortant le bateau, de vérifier voir changer la bague hydrolube. Nous appelons le chantier AMT de Port Camargue pour les informer. Le responsable demande à être tenu au courant du devis. La sortie est prévue le mardi 12/6 à Calvi pour la journée. En attendant, nous allons explorer la côte Nord de Corse: île Rousse, St Florent, Cap Corse à faible régime moteur. Mouillage à 12 H à 1 nm de Calvi par 8 m fond de sable, vent SW 5-6, presque seul. Le vent devrait se calmer. [Retour au sommaire](#)

De Calvi à l'île Rousse. Mercredi 6 juin. Loch 5146. HM 35. Temp eau 20.4 °C, Temp air 18.8 °C. Vent N-NE 2-3, nuageux. Départ vers île Rousse au près en tirant deux grands bords. Navigation tranquille, mer calme à 2-4 knts. Arrivée à 17H50, Loch 5163 et HM 36. Prise d'un coffre (17 €) car la zone de mouillage est maintenant remplie de corps morts et il y a des risques d'orages. Presque seul avec un catamaran. Les zones de mouillage sont loin du port et près de la côte.

L'île Rousse.

[Retour au sommaire](#)

Île Rousse. Jeudi 7 juin. Loch 5163 et HM 36. Une dépression relative se creuse entre la Corse et le continent avec forts orages prévus toute la journée. On décide de rester au coffre. Un orage vers 13 H puis pluie. Après plusieurs appels, le chantier de Calvi m'indique que Volvo leur demande des investigations complémentaires (alignement et ovalisation jonction inverseur/arbre) avant de décider de sortir le bateau. En insistant, je peux obtenir que ces investigations soient menées vendredi 8/6 après midi. Donc demain direction vers le petit port de Sant'Ambroggio à 5 nm W.

[Retour au sommaire](#)

De l'île Rousse à Sant'Ambroggio puis Calvi. Vendredi 8 juin. Loch 5163 et HM 36. Temp eau 21 °C, Temp air 20°C. Vent SW 2-4. Destination Sant'Ambroggio SW pour 2ème expertise du bateau. Départ 9H30. On tire deux grand bords au près, puis le vent adonne et on termine près bon plein. Arrivée à 13 H à 2 knts dans ce tout petit port avec un chenal indiqué comme s'ensablant mais donné à 2,5 m. La dérive touche légèrement et se relève à 2 m. On s'amarre étrave devant car rochers au bord du quai. Françoise va faire quelques courses mais il n'y a rien dans ce petit port mis à part le Club Med.

Le chef d'atelier du CNC désaccouple l'arbre et constate qu'il n'y a pas d'ovalisation du plateau de l'inverseur. Il y a un défaut d'alignement du tourteau avec un évasement de 1 mm en bas et sur tribord.

Il remet à niveau le silent bloc babord (plus bas de 8 mm, cf. 5/6) ce qui corrige l'essentiel du défaut. Il trouve que la ligne d'arbre ne tourne pas facilement et préconise de nouveau de sortir le bateau pour vérifier la bague hydrolube. Il faut également remettre d'aplomb le silent bloc babord avant en levant ce côté du moteur avec un petit cric pour que le silent bloc se positionne sans contrainte, puis repercer la chaise moteur pour le fixer. Je lui rappelle de nouveau deux autres problèmes: légère fuite d'huile de l'inverseur et nécessité d'ajouter 10-20 ml de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion tous les 5 heures de moteur. Il vérifie qu'il n'y a pas de fuite au niveau du bouchon de vidange de l'inverseur et pense que soit le joint spi de l'inverseur doit être changé, soit un boulon et joint de fixation du carter. Pour le liquide de refroidissement, il pense qu'il pourrait y avoir une fuite au niveau de l'échangeur. Pour le vérifier, il préconise de mettre en pression le vase d'expansion et de surveiller. Il va contacter le SAV Volvo pour indiquer son diagnostic pour les vibrations et ces deux autres problèmes de SAV. Nous repartons à 17 H en direction de la baie de Calvi et constatons qu'il y a toujours des vibrations, notamment lorsque le moteur est en prise. Mouillage à 18H30 dans la baie de Calvi. Beau soleil. On est tous seuls. Loch 5184. HM 37.

[Retour au sommaire](#)

Sur coffre à Calvi en attente de grutage. Samedi 9 juin-lundi 11 juin. Loch 5184, HM 37. Temp eau 21 °C, temp air 22 ° C. Vent SW 3-6 prévu. Un vent SW 4-6 se lève vers 9 H avec des vagues qui contourne la pointe de Calvi et rendent le mouillage intenable. On remonte l'ancre pour prendre un coffre sous la citadelle de Calvi bien abritée. Françoise est maintenant devenue très pro pour prendre les coffres avec le crochet autolarguable mis avec une gaffe spécifique. Il ne faut cependant pas tarder à le larguer car le petit bout prévu pour le largage s'entoure assez vite autour du crochet avec risque d'ouverture. On passe une deuxième amarre en double pour sécuriser l'amarrage. J'envoie un mail au chantier de Calvi et au SAV Volvo pour récapituler les problèmes à résoudre. J'appelle le chantier de Port Camargue qui

m'indique qu'il a eu une vidéoconférence avec le SAV Volvo sur ce problème de vibrations. On passe une journée agréable au coffre bien abrité, beau soleil, pas de jet skis du fait du vent et température 25°C. Lecture (nous avons 24000 livres à lire sur nos liseuses...) , petit bricolage.

[Retour au sommaire](#)

Dimanche 10 juin, Loch 5185, HM 37. Temp eau 21, temp air 24.6.

Tranquille au corps mort devant Calvi avec temps orageux, vent faible en attente d'un renforcement 5-7 de _____

Pendant ce temps, **Céliane** en visite dans la maison bardée de filets sécurisants de ses grands parents, s'exerce à devenir une grande navigatrice. Et oui, pour être une navigatrice, il faut non seulement connaître la voile, mais aussi comprendre comment les choses s'emboîtent afin un jour de pouvoir réparer le moteur. Et tout se dérègle chaque jour à bord, toilettes entre autre déboîtées aussi vite réemboîtées.

[Retour au sommaire](#)

Lundi 11 juin, Loch 5185, HM 37.6. Temp eau 20.5, temp air 18. Une journée tranquille au coffre devant Calvi. Vent fort de NE (venant de la mer) avec clapot en conséquence tournant au SW dans l'après midi.

[Retour au sommaire](#)

Grutage du bateau et alignement du moteur. Mardi 12 juin-vendredi 15 juin. Loch 5185, HM 37.6. Départ 7H45 pour le grutage, vent force 2, puis fort vent SW 6-7 dans la journée. Le grutier nous attend, très professionnel, prenant le temps de positionner le bateau puis de le caler. Cela change de Port Camargue.

Le chef d'atelier arrive à 9H30 et confirme que la ligne d'arbre tourne difficilement. Il m'embauche comme apprenti et nous démontons le tourteau, l'hélice, la bague hydrolube puis sortons la ligne d'arbre. La bague hydrolube est endommagée.

Nous nettoyons la ligne d'arbre, l'enfilons dans le tube d'étambot avec la nouvelle bague neuve pleine de graisse. Puis il coupe l'ancienne en deux, la positionne à l'intérieur du bateau dans le tube d'étambot afin que la ligne d'arbre soit bien centrée sur ce tube.

Là, après avoir remis le tourteau, nous constatons

Le mécanicien repositionne le silent bloc babord avant en soulevant légèrement le bloc moteur avec un vérin de façon à ce que le silent bloc se positionne tout seul en se décalant d'un cm vers l'arrière.

Il reperce alors le châssis moteur pour fixer le silent bloc avec des écrous nylstop neufs et des rondelles.

A noter que le mécanicien avait mis les anciens écrous nylstops (usage unique!) sans rondelles... Je changerai les écrous nylstops des trois autres silent blocs demain. Puis il ajuste les réglages des silents blocs pour que le plateau de l'échangeur s'emboîte dans le tourteau.

Enfin, à la demande du SAV Volvo, il démonte l'inverseur et constate une fuite au niveau d'une platine protégeant un engrenage. Pas de fuite des joints spi de l'inverseur ou du moteur. Il commande les joints adéquats ainsi que les joints caoutchouc pour corriger la perte de liquide refroidissement au niveau de l'échangeur. Fin des travaux 12H30. Efficace! Rendez vous pris pour jeudi le temps de recevoir les pièces envoyées de France par avion: remise en place inverseur, calage fin du moteur, puis positionnement du presse étoupe Volvo. Le mécanicien de Port Camargue ayant jeté la bague plastique pour positionner les joints du presse étoupe dans le bon sens, il en fabrique une avec une bouteille d'eau, mise en place d'un coupe orin, et révision 50 heures avec resserrage de tous les boulons (dessérés par les vibrations...).

Après midi tranquille à nettoyer la coque avec l'eau, nettoyer le vérin du safran (je l'avais laissé en position baissée d'ou des coquillages se sont fixés au vérin avec risque probable de détériorer les joints du vérin à la remontée), débloquer la dérive (idem probablement coquillages). Le soir, moules au curry, frites, bière corse dans un resto tranquille du port.

[Retour au sommaire](#)

Mercredi 13 juin, Loch 5185, HM 37.6. Journée tranquille sur berre sur l'aire de carénage. Orages annoncés mais seulement quelques averses. Je mets des boulons nylstops neufs et des rondelles pour fixer les silents blocs. Peu de place mais j'ai une grosse mallette de clefs Magnusson qui me simplifie l'accessibilité. Françoise fait les courses au Super U avec son caddy sur roulette de mémé (bien pratique en bateau), sous l'oeil matinal et interrogateur de sa petite fille.

[Retour au sommaire](#)

Jeudi 14 juin, loch 5185, HM 37.6. Journée pour finaliser le positionnement du moteur et la réparation des petits problèmes de SAV. Françoise fait les dernières courses et bon repas à midi, poulet rôti, chips et salade.

Le mécanicien arrive à 13 H et termine à 18H30. Appel de la société AMT (Port camargue) qui accepte de payer les frais de sortie et positionnement du moteur. Le mécanicien change le joint défectueux de l'inverseur Volvo et constate que c'est en fait les boulons de la petite plaque qui ne sont pas vissés... Problème de fiabilité de Volvo. Il change le joint et visse correctement tous les écrous et boulons de l'inverseur. Il fait la vidange de l'inverseur et constate que l'huile est trouble, remplie de limaille. Pour lui, l'inverseur a un gros problème d'usure prématurée des pignons avec risque blocage à moyen terme. Il appelle le

responsable du SAV Volvo qui lui indique de remonter l'inverseur de façon à déjà régler le problème d'alignement du moteur. Puis il passe 2 heures à aligner le moteur sur la ligne d'arbre. C'est rigoureux, besogneux et long. Le moteur est enfin correctement positionné et aligné. L'arbre tourne librement. Il fixe le coupe orin puis serre fortement l'hélice en assurant boulon de l'hélice et anode au frein filet rouge. Cela ne bougera pas.

Il recherche si il y a une fuite de liquide refroidissement en mettant sous pression le circuit. Pas de fuite. Surprenant car j'ai ajouté 500 ml de liquide en 20 heures moteur. Puis il fait la révision obligatoire pour la garantie des 50 heures (en fait 40 heures): huile, filtres divers, resserrage de tous les boulons/écrous. Le préfiltre à gaz oil est propre, sans eau ou algues. Encore une bonne leçon pratique de mécanique.

En conclusion, les problèmes de positionnement et d'alignement sont réglés, la facture est payée par le concessionnaire de Port Camargue (environ 800 €), la révision obligatoire des 50 heures est faite. Par contre, un nouveau et potentiellement sérieux problème d'usure de l'inverseur est détecté. Un autre problème de perte légère et régulière de liquide de refroidissement reste sans explication. Repas léger le soir en attendant les essais en mer.

[Retour au sommaire](#)

Vendredi 15 juin, loch 5185, HM 37.6. Aire de carénage de Calvi. Ajout de 80 ml d'eau de refroidissement. Remise à l'eau vers 9H30 et essai du moteur avec le mécanicien. **Point positif:** nous constatons que le moteur vibre moins et surtout, qu'il n'y a plus ce bruit inquiétant de frottement de l'hélice/arbre. **Point négatif:** le mécanicien est sceptique sur l'inverseur qui claque toujours en lien avec l'huile bourrée de limaille vidangée hier. Il fera son rapport avec une photo de l'huile et envoi d'un échantillon si besoin. Le risque est que l'inverseur se bloque avec tous les dommages pour le moteur, bateau, et équipage surtout en cas de manoeuvre de port. Nous déposons le mécanicien en le remerciant chaleureusement et partons au mouillage par 7 m, fond de sable. Beau temps, vent venant de la mer force 2. J'envoie un mail au service après vente Volvo pour les alerter sur ce nouveau problème d'inverseur, leur rappelle le problème de fuite d'eau, les risques matériels et humains potentiels de blocage d'inverseur, et je leur demande si nous devons rester en attendant de solutionner ce nouveau problème ou si nous pouvons continuer. J'appelle le responsable du SAV Volvo du sud est (Alain Roger) qui va faire le forcing pour un échange standard d'inverseur et m'indique que je peux sans trop de risque naviguer 2-3 jours. On reste au mouillage pour un départ vers St Florent demain (30 nm). En attendant, lecture, baignade. Dîner (courgette, céréales, chorizo) puis salade de fraises/bananes sur une mer plate, température agréable, sous le soleil se couchant sur la citadelle de Calvi.

[Retour au sommaire](#)

De Calvi à St Florent, et mouillage à St Florent en attente de changer l'inverseur. Samedi 16 - lundi 18 juin, loch 5188, HM 39. Départ vers Saint Florent à 7 H. Beau temps, vent secteur N 2-4.

On tire un petit bord au Nord puis quand le vent refuse au bout de 2 heures, une heure de moteur puis un grand bord à 5-6 knts direct vers la pointe de [Curza](#) à l'entrée du golf de St Florent. Françoise prend son petit déjeuner avec croissants (à l'huile) à 10 heures. Déjeuner avec du jambon Corse (Coppa), fromage Corse, et fruits.

Puis rentrée dans le golf sous voile à 2-3 knts en longeant la côte à 200 m pour arriver dans l'anse Fiume Santo, baie de la Mortella, WP0033. Mouillage par 5 m de fond de sable, mais bancs rocheux à 50 m. Beaucoup de petites vedettes. On attendra leur départ en soirée pour mieux se positionner. L'annexe est mise à l'eau pour repérer les bancs rocheux, vérification de l'ancre et baignades. L'eau est à 22°C. Demain, je regarderai si je peux caler les planches du coffre du moteur avec du joint caoutchouc pour limiter les vibrations.

[Retour au sommaire](#)

Anse Fiume Santo, baie de la Mortella, Golf de St Florent. Dimanche 17 juin, loch 5217, HM 40, WP0033. Nuit paisible au mouillage. Le vent SW 5-6 prévu n'est pas venu. J'ai retailé la mousse d'isolation d'une planche du coffre moteur pour supprimer un contact avec le moteur et placé des bandes de caoutchouc adhésives pour limiter les vibrations. A voir. Ce matin, je constate que l'arbre tourne de nouveau difficilement... J'appellerai le mécanicien demain. Vent variable secteur N prévu ce jour. On va mouiller devant St Florent, 4 m fond de sable, WP0005 , puis départ en annexe pour visiter ce gros village touristique. La chaleur arrive et on installe nos pare soleils très efficaces (création Française: tissu isolant multicouche aluminium protégé par du tissu de bâche) sur les hublots. Le vent entre par les hublots en restant froid (effet venturi) et le bateau reste bien frais. Lecture, repos dans ce paysage de rêve. Mistral et tramontane souffle sur le golf de Lion mais en épargnant la Corse. Vent thermique de NE force 2-3, petit clapot.

[Retour au sommaire](#)

Lundi 18 juin, loch 5219, HM 41. Mouillage à l'ouest immédiat de St Florent. WP0003.

Nuit tranquille au mouillage. Beau temps, vent thermique 2. Après plusieurs appels, Mr Alain Roger du SAV Volvo Sud Est nous répond que Volvo France ne veut pas faire d'échange standard et demande que l'inverseur soit en premier lieu démonté pour faire un devis de réparation. Après discussion, il convient que cela va prendre très longtemps, que le mécanicien lambda n'a pas le savoir faire et outils pour démonter un inverseur, et que nous risquons de leur faire une très mauvaise publicité. Il nous envoie un inverseur ce soir qui arrivera Mercredi. Rendez vous pris avec le mécanicien de Calvi pour mercredi après midi ou jeudi matin. Donc départ demain pour être à Calvi mercredi (30 nm).

[Retour au sommaire](#)

De St Florent à Calvi. Mardi 19 juin. Loch 5219, HM 41, WP0003. Départ vers 9 heures direction Calvi (30 NM) avec l'objectif de changer l'inverseur jeudi matin. Vent SE faible tournant vers 11 H NE 5. On file au grand large à 6-7 knts avec creux de 2 m. Françoise dont l'appétit est aiguisé par une mer formée nous fait des pâtes chinoises, saumon courgettes. Arrivée à Calvi à 15 H. Houle de 1 m dans la baie ouverte au nord est. On prend un coffre (toujours avec la gaffe magique) pour faire des courses demain matin. Le vent se calme en soirée. Loch 5249, HM 42.

[Retour au sommaire](#)

Au coffre devant Calvi. Mercredi 20 juin, loch 5249, HM 42. Nuit tranquille. La mer s'est calmée. On part à 8H30 en annexe faire les courses au super U. Le vent de nord est se lève rapidement créant une forte houle et une montée sportive de annexe sur le bateau avec les courses. Une fois les courses rangées, on part au mouillage à l'est de la baie. Nous mouillons 50 m de chaîne. C'est plus calme. Françoise nous cuisine un excellent sauté de veau provençale, avec de la pollenta au fromage. Lecture baignade, confirmation des rendez vous pour changer l'inverseur demain. A 19 h, le vent tourne au NW nous exposant à la houle NE de travers. Fort roulis mais on a l'habitude.

[Retour au sommaire](#)

Au mouillage baie de Calvi. Jeudi 21 - vendredi 22 juin. Loch 5250. HM 42,5. WP 0036. Départ 7H30 en direction de Sant' Ambrogio au Chantier Naval de Calvi. Nous longeons la côte NE de la baie de Calvi et repérons un mouillage abrité de vent NE en WP0039 puis le mouillage bien abrité de vent NE de la baie Algajo avec fond de sable en deux endroits au sud et nord de la pointe rocheuse centrale (WP0038 et WP0040). Arrivée au petit port de Sant' Ambrogio à 8H30, dérive relevé 1/2 pour éviter de toucher et amarrage sur la gauche dans un mouchoir de poche, sans accrocher de pendilles avec la dérive ou le safran. Petit port actif de vedettes/zodiacs de locaux partant en promenade pour la journée. Françoise en profite pour faire la lessive, nettoyage et rangement du bateau. Le chef d'atelier arrive vers 10H30 avec l'inverseur et les joints de l'échangeur. L'inverseur est vite changé, l'alignement est vérifié et n'a pas bougé. Par contre, la ligne d'arbre est devenue à nouveau dure probablement du fait du gonflage de la bague hydrolube en caoutchouc neuve. Régis vérifie les silencieux bloqués qui semblent de travers mais c'est une position naturelle car une fois les écrous desserrés, ils restent de travers et reviennent de travers si on les remet droits. Pour le changement des joints de l'échangeur, tout d'abord vidange et récupération du liquide de refroidissement (coolant). Vidange du circuit eau de mer. Puis il s'avère qu'un boulon est difficilement accessible sous le volant moteur. On trouve une astuce en insérant avec un aimant sur flexible un embout allen que l'on desserre avec une clef américaine de 7 (environ une heure pour ce boulon...). Les joints sont changés sans trouver de problème, de même qu'un petit joint sur le coude d'échappement. On remet le liquide coolant filtré puis essai du moteur. Pas de fuite. La commande d'inverseur est toujours aussi dure. Nous vérifions que le câble libre ne bloque pas. Nous démontons la commande d'inverseur et vérifions que la bille n'a pas entamé le logement en aluminium. Nous nettoyons la graisse et remettons de la graisse marine neuve. La commande est moins dure. Il est 15H30 avec 5 heures de travail non stop. Les modifications sont faites, nous remercions chaleureusement Régis et repartons au mouillage sur Calvi avec un vent de face force 5-6 et clapot de 1 m. Arrivée vers 17 H, mouillage de 45 m de chaîne, repas et repos bien mérités. [Retour au sommaire](#)

Vendredi 22 juin. Loch 5261. HM 45. Eau 2400. WP 0036. Nuit tranquille, quelque peu ballotté par une houle de NW. Ajout de 500 ml de coolant dans le vase expansion jusque niveau max (attendu car l'air du circuit se purge progressivement). Pas de fuite de coolant ou eau de mer dans le coffre moteur suite au changement de joints. Huile OK au niveau max. L'arbre tourne difficilement du fait d'un gonflement probable de la bague hydrolube. Devrait se roder notamment en laissant l'arbre tourner sous voile mais à surveiller. Petite dépression entre Corse et continent générant des vents forts 6-7 mais passant du SW aujourd'hui à NE ce soir. Le vent tournant au NE 4-5, nous partons vers la pointe Revellata pour descendre la côte ouest. Arrivé à la pointe Revellata, le vent refuse brusquement et vire à l'W-SW force 7 (30 knts) avec une houle de 2-3 m. On empanne et revient au mouillage initial WP0036. Je constate que la température du moteur est trop élevée et je purge les bulles d'air. Vers 16 H, le vent NE forcé à 6 avec un fort clapot et nous levons l'ancre à 17 H pour rejoindre le mouillage de la baie WP0040. La température du moteur est normale (85°C). On mouille par 10 m fond de sable, mer calme mais avec une houle intermittente d'W de travers. Pas de vent durant la nuit mais forte houle de W et gros roulis. Difficile de dormir. Demain, la météo prévoit du NE fort 6-7 et on va en profiter pour descendre vers le sud. Loch 5271. HM 46.7.

[Retour au sommaire](#)

[Retour au sommaire](#)

Dimanche 24 juin. Loch

[Retour au sommaire](#)

De l'anse de Figuera à Ajaccio. Lundi 25 juin. Loch 5324. HM 53. WP0042. Départ à 9 H vers Ajaccio. Pas de vent. Au moteur 1800 tr/m, 5,5 knts. Arrivée à 12 H. Plein de gaz oil (90 L, HM 56) et on se met au port Tino Rossi. ce n'est pas facile de s'amarrer car la distance entre ponton est petite. La manette d'inverseur est dure et revient difficilement au point mort créant des soubresauts dans l'inverseur à disque. On se promène en ville, notamment avec le petit train.

Jpeg

Jpeg

Jpeg

Puis je pense préférable de changer le câble d'inverseur de 5,14 m (17 ft) et de démonter et nettoyer le mécanisme de la manette. Je trouve un câble d'inverseur chez Uship (40 €) et je démonte le mécanisme de la manette qui est par endroit bien corrodé en faisant attention de mémoriser le schéma de montage et de ne pas perdre de pièces car sinon, nous ne pouvons plus repartir. Trois heures de nettoyage et graissage, avec réflexion nocturne. Loch 5340, HM 57.

[Retour au sommaire](#)

Du port Tino Rossi, Ajaccio au mouillage Scoglio Blanco (pointe de Senetosa). Mardi 26 juin. Loch 5340, HM 57. Levé 6 H ce mardi pour changer le câble pilotant l'inverseur. Trois heures de travail efficaces. Le résultat est là : le passage marche avant/arrière est plus souple. Ouf ! Départ à 12 H vers le sud. Vent W 3, W 4 dans l'après midi qui nous propulse 5-6 knts au près puis 6-7 au grand large, beau temps. Arrivée vers 17 heures au mouillage Scoglio Blanco entouré de gros rochers blancs, juste avant la pointe de Senetosa, dans un site désert (WP0043). La plage de sable/algues est étroite (20-30 m) et prolongée par de gros (1-2 m de haut) blocs rocheux. On mouille par 9 m avec uniquement 20 m de chaîne pour éviter qu'elle se coince dans les blocs rocheux. Loch 5367. HM 57.5.

[Retour au sommaire](#)

Traversée vers la Sardaigne. De la pointe de Senetosa à l'île d'Asinara. Mercredi 27 juin. Loch 5367 HM 57.5. Au mouillage à Scoglio Blanco, WP0043. Départ à 8 H pour le parc protégé de l'île d'Asinara (île aux ânes) à 40 nm au 210 °. Vent faible et route au moteur 1800 tr/min quand la vitesse descend sous

2 knts (correspondant en général 5 knts de vent réel), entrecoupée de route sous voiles. Le vent forçait NW 5 dans l'après midi et nous terminons à 6-7 knts. Arrivée à l'île d'Asinara vers 17 H et prise d'un coffre obligatoire (mouillage non autorisé). Nous sommes le seul bateau pour 30 coffres. On prend l'annexe, nous payons le droit de coffre (36 €) et nous nous promenons dans cette île qui était un ancien pénitencier dont il reste quelques baraquements abandonnés. Il y a beaucoup d'ânes en liberté. HM 61.5 (4 h moteur), Loch 5408 (40 nm).

Technique : l'arbre tourne toujours difficilement. Au point mort, il tourne sous voile à 3 knts. Françoise trouve que le moteur vibre. Je vérifierai demain matin les fixations. Commande inverseur OK.

[Retour au sommaire](#)

Sardaigne. Du 27 juin au 6 juillet.

[Retour au sommaire](#)

Au coffre à Cala Reale, île d'Asinara. Jeudi 28 juin, Loch 5408, HM 61.5. BH 38. Au coffre à Cala Reale, île d'Asinara.

Départ à 11 H vers Alghero, 30 nm. Le vent est S 4-5, contrairement à la météo annonçant un vent variable pour la zone. Nous partons au moteur vent dans le nez pensant que c'est un phénomène thermique local. Nous passons le passage de Fornelli vers 12 H avec un vent de SW 6, puis près serré avec un ris et trinquette. La mer est formée. Le bateau marche à 5 knts à 42 °C du vent. Le passage de Fornelli entre l'île d'Asinara et la Sardaigne permet d'éviter un détour de 20 nm pour contourner l'île d'Asinara. Ce passage d'une largeur de 100 de mètres est bordé de hauts fonds de 2-3 m. Au bout d'une heure, le vent ne changeant pas de direction et la météo annonçant maintenant le même vent S dans le nez jusqu'à Alghero à 30 nm, nous rebroussons chemin, repassons le canal de Fornelli pour aller mouiller par 4 m fond de sable dans la baie d'Ancora juste avant le passage de Fornelli, magnifique mouillage WP0044. Nuit difficile avec mer agitée car un vent NE 4 venant de la mer s'est levé levant un fort clapot de 1 m. Loch 5426 HM 63.5.

C'est aujourd'hui l'anniversaire (18 mois) de Céliane avec un bon gâteau et cadeau, le papa protégeant la main de toute brûlure.

Technique. J'ai vérifié ce matin que le serrage des écrous de fixation des silents blocs, des embases des silents blocs et du tourteau était correct. J'ai ajouté 100 ml de liquide refroidissement pour compléter au niveau max. La ligne d'arbre est toujours dure. Il faut probablement attendre que la bague hydrolube s'use... Concernant les vibrations, nous verrons l'évolution.

[Retour au sommaire](#)

Au mouillage devant Ancora. Vendredi 29 juin, Loch 5426 HM 63.5. BH 38. WP0044. Départ 8H30 vers Porto Conte (30 nm). Une fois pris le passage Fornelli, nous longeons la côte grand large avec un vent d'E-NE 2-3, puis vent arrière avec un vent N 4-5 dans la journée, beau temps à nuageux. La météo prévoyait peu de vent de secteur NW faible dominant ... Nous longeons cette côte nord ouest faites de

hautes falaises sauvages sans abri pour une arrivée dans la grande baie de Porto Conte à 16 H. Mouillage par 3,5 m fond de sable/vase à Calla Torre de Conte, WP0045, à l'écart du port et boîtes de nuit pour éviter le bruit. Loch 5459 soit 33 nm, HM 65. Technique: pas de problème.

[Retour au sommaire](#)

Au mouillage dans la baie de Porto Conte, WP0045 et départ vers le port d'Alghero. Samedi 30 juin, Loch 5459 HM 65. BH 38. Nuit tranquille dans cette baie bien abritée. Le club de vacances et boîte de nuit se sont mis en route vers 22 h mais nous nous n'avons pas été dérangés car étions assez loin. Il est préférable de mouiller au plus profond de la baie. Départ vers 10 H pour le port d'Alghero et amarrage à la marina de San Elmo (75 € hors saison... cher, 95 € en saison, hors de prix). Il fait chaud, nous mettons le taud, les pare soleils. Nous faisons le plein de fruits et légumes à la fermeture du marché, puis promenade dans la vieille ville, le long des bords de mer, shopping pour Françoise. Courses au supermarché Eurospin bon marché. Nuit calme et reposante. Loch 5467, HM 66.5.

[Retour au sommaire](#)

Port Alghero, marina San Elmo et départ vers le cap San Marco, réserve du golf d'Oristano. Dimanche 1er juillet, Loch 5467, HM 66.5, BH 38, eau 2640. Promenade et quelques courses dans cette belle ville le matin avec pas trop de touristes. Nettoyage du bateau, plein d'eau et départ à 12 H pour Oristano à 45 nm. La météo prévoit un vent variable secteur W. Nous avançons principalement au moteur (1800 tr/min, 5.5 knts) en mettant les voiles dès que possible cap au 173 °C. Nous rencontrons un fort clapot de SW de 1-2 m sans vent indiquant du vent au large. Le bateau tape dans la vague ce qui rend pénible l'avancée au moteur. Nous abattons de 20°C et reprenons le cap quand le clapot faiblit. Nous passons le cap Manu vers 18 H. Beaucoup de casiers de pêcheurs par 50-100 m de fond qui laissent traîner 5 m de ligne flottante pour faciliter probablement la prise du casier, mais augmente le risque de l'accrocher avec le bateau, notamment avec l'hélice. Il faut donc surveiller attentivement. Nous arrivons vers 18 H au cap Manu où il y a deux possibilités de mouillage au nord (abrité du clapot SW) et au sud du cap Manu le long de grandes plages de sable. Mais le guide indique qu'une discothèque surplombe les deux mouillages et règne en maître. Aussi nous décidons de continuer vers la réserve naturelle d'Oristano et trouvons de nouveau un fort clapot de SW après le passage du cap Manu. Je souhaite arriver avant la nuit (21 H) pour éviter de prendre un casier. Dîner avec une boîte de raviolis et parmesan. A 3 milles de l'arrivée, un vent W-SW force 4 arrive enfin et nous terminons près bon plein à 6 knts. Nous contournerons le cap San Marco vers 21H15 et allons prendre un coffre (obligatoire car le mouillage est interdit) de la réserve naturelle juste derrière le cap. Le mouillage est relativement calme, la houle de SW étant en partie bloquée par le cap. Loch 5515 (48 nm), HM 73.5 (7).

Technique. Le niveau de coolant a encore baissé et j'ajoute 90 ml pour compléter au niveau max. Je vide tout le coffre et inspecte minutieusement les connexions du chauffe eau. Je trouve une petite goutte sur la durite amenant le coolant, fuite que je n'avais pas détectée précédemment. Je resserre le collier et le double avec un autre collier. Je ferme les vannes d'arrivée de coolant au chauffe eau pour tester si la fuite provient de cette durite. Après 7 heures de moteur ce 1er juillet, je constate que le niveau de coolant n'a pas baissé. Donc la microfuite provenait de cette fixation de la durite d'arrivée de coolant qui a joué depuis la mise en place. Je pense que je n'avais rien vu précédemment car le coolant arrivant à 85°C, cette microfuite (50 microL toutes les 20 s) devait s'évaporer rapidement.

[Retour au sommaire](#)

Au coffre, cap san Marco, réserve d'Oristano, WP0047. Lundi 2 juillet, Loch 5515, HM

73.5. Journée tranquille amarré au coffre. Beau temps, promenade jusqu'au phare San Marco, lecture, bon repas de nouilles chinoises, courgettes.

[Retour au sommaire](#)

Cap San Marco, réserve d'Oristano et route vers Carla Forte. Mardi 3 juillet. Loch 5515 HM

73.3. Météo: faible gradient de pression sur la Méditerranée. Départ à 8 H. Pas de vent. Passé le cap San Marco, nous rencontrons au moteur une houle de SW de 1-2 m du à un vent synoptique entre les Baléares et la Sardaigne.

Un vent faible de NW (5-8 knts) se lève à 10 H permettant d'épauler le moteur avec la GV et le génois et d'atténuer l'effet de la houle. Nous arrêtons le moteur de temps en temps quand le vent est supérieur à 6-7 knts et permet d'avancer sous voiles à une vitesse ? 2 knts. Passé Buggeru, un vent ? 8 knts nous permet d'avancer sous voiles à 3-5 knts jusqu'à l'arrivée à Carlo Forte. Nous voyons une grande ferme marine juste au nord de l'Îlot Dei Meli non indiquée sur les cartes pourtant mises à jour, et uniquement balisée par une bouée jaune (je n'ai pas vu de feu positionnée dessus indiquant qu'elle est éclairée la nuit) peu repérable au radar. Arrivée à 18 H à Carlo Forte dans la marina Sifredi (VHF 15, 39 €/nuit jusqu'au 1er Juillet prix que l'on nous a fait, 55 € en juillet et 75 € en Août...). Amarrage par l'arrière libéré après avoir remis l'annexe à l'eau. Loch 5561 (46 nm), HM 78.2 (5 h).

[Retour au sommaire](#)

Carla Forte, marina Sifredi. Mercredi 4 juillet. Loch 5561, HM 78.2. Le mercredi est jour de marché à Carla Forte, marché très peu cher de fruits et légumes, vêtements, quicailerie. Nous en profitons pour faire les provisions, la prochaine étape étant la Sicile (240 nm). Françoise choisit ses cerises.

L'équipage en profite pour faire une pose à l'ombre d'un magnioli centenaire.

Technique. Après avoir remis en route le circuit du chauffe eau, je trouve que le niveau d'eau a légèrement diminué. A suivre. L'arbre est toujours dur, tourne au point mort à 3 knts. Niveau huile OK.

[Retour au sommaire](#)

Carla Forte, marina Sifredi vers l'anse de Malfano sous le cap Spartivento. Jeudi 5 juillet. Loch

5561, HM 78.2. La météo (Navtex) indique une petite dépression 1013 sur le SW de la France se déplaçant en se creusant 1010 vers le golf de Lion 1010 puis se déplaçant en se comblant vers la Provence. Une autre dépression 1012 à l'est de l'Algérie se déplace vers la Tunisie en se comblant dans les 24 H. La carte des vents prévoit un vent W/NW arrière force 5 pendant 2 jours pour aller en Sicile. **Départ à 11 H** pendant une heure et demi au moteur car vent de sud 2. Puis le vent adonne et passe progressivement au NW. Au cap Sperone, il souffle à force 5 et nous faisons route vent arrière 6-8 knts génois tangonné et grand voile assurée jusqu'au cap Teulada pendant 2 heures. Puis nous empannons et faisons route grand large sur la baie de Malfatano toujours avec un vent NW 5. Mouillage à 18 heures avec orin sur fond d'algues et de roches WP0046. Loch 5597, HM 80. Départ pour la Sicile prévu demain

matin à 6 H.

[Retour au sommaire](#)

Traversée de 173 nm Sardaigne-Sicile. De l'anse de Malfano Sardaigne à l'île Eglade de Marettimo, Sicile. Vendredi-samedi 6-7 juillet. Loch 5597, HM 80.

Météo. Une dépression se creusant dans le golf de Gêne, tramontane/mistral dans le golf du Lion et vent NW à W 5 dans le sud de la mer tyrrhénienne. Départ à 6 H du mouillage avec vent NW 4, vent arrière, grand voile avec retenue, génois tangonné, mer belle. Puis la mer se forme, le vent faiblit rendant difficile le maintien des voiles qui claquent. Nous lofons et mettons le moteur pendant une heure. Le vent NW revient 4-5, 6 en début d'après midi avec des pointes à 7 (30 knts), mer formée. Pour éviter de retangonner le génois, opération toujours délicate avec une mer formée vu notre grand âge, nous lofons de 30°C pour stabiliser les voiles avec la houle. Françoise nous fait un délicieux curry d'agneau et pomme de terre qui nous stimule pour la journée. Puis le vent forcissant à 7 (30 knts) avec des vagues de 3-4 m, nous prenons un ris avec retenue de bôme, enroulons le génois, remontons à moitié la dérive et faisons route vent arrière. Le bateau marche à 7-8 knts avec départ au lof à 9-12 knts. Nous battons le record de vitesse (enregistré par le traceur) du bateau à 12.3 knts. Nous prenons un deuxième ris pour être plus tranquille la nuit et la vitesse de se maintient à 7-8 knts.

Françoise un peu inquiète pour une nuit à naviguer avec une mer assez forte et des rafales à 7.

Bernard fait le quart jusqu'à 24 H, Françoise de 0 H à 3 H, puis Bernard reprend le quart. Le vent refuse vers 3 H, nous empannons et le vent faiblit à 5-6. Le matin, nous remettons le génois, le vent faiblit et nous larguons les ris pour arriver à Marretimo à 9 H. Loch 5768 (173 nm), HM 83. La météo prévoyait un vent force 5 qui a été finalement 6-7 pendant 24 H, bien compréhensible étant donné la petite échelle géographique et de temps de ces dépressions qui se forment et se combent. Le bateau se comporte bien par allures portantes, le pilote barre bien, et il est sécurisant à l'intérieur avec des points d'appui.

Technique. bague hydrolube. J'ai laissé tourné hélice et arbre au point mort durant tout le trajet pour user la bague. A l'arrivée, l'arbre tournait facilement. A surveiller.

Electricité. J'ai rencontré un problème de décharge des batteries vers 3 H du matin entraînant un arrêt de l'électronique. J'ai du mettre le moteur pendant une heure (le bateau filant à 8 knts sous voiles) pour recharger les batteries. Plusieurs explications: 1. beaucoup de consommation pendant 24 heures avec le pilote qui a été beaucoup sollicité, le winch électrique, les deux frigos, le WC électrique, l'électronique avec pour seule recharge les panneaux solaires pendant 10 H. 2. Je n'ai pas remonté le booster de charge ce qui limite l'efficacité de l'alternateur du moteur. Par ailleurs, la charge de l'alternateur est régulée par le boîtier électronique Volvo par la tension de la batterie moteur, batterie qui est neuve et sûrement peu déchargée. 3. les batteries de service (ou seulement une d'entre elles) commencent à périlcliter. A réfléchir.

[Retour au sommaire](#)

Sicile, du 7 juillet au 17 juillet 2018

[Retour au sommaire](#)

Scala Nuova, île de Marettimo. Samedi 7 juillet. Loch 5768. HM 83. WP0049. Journée tranquille dans ce joli petit port animé et cette magnifique île. Repos, promenade.

Jpeg

Jpeg

[Retour au sommaire](#)

De Scala Nuova, isola di Marettimo à Cala Grande, pointe NW de isola di Favignana. Dimanche 8 juillet. Loch 5768. HM 83.

Levé tôt le matin (enfin pour Françoise) pour faire une promenade dans l'île avec des entiers balisés avant la grande chaleur.

Départ à 11H30 vers Cala Grande isola di Favignana, 9.5 nm. Au moteur sans vent. Nous notons du clapot de courant entre les îles et mouillage par 6 m de fond sable et herbes sous le phare de la Punta Sottile, WP0048. bien à l'abri de la houle de Nord du vent thermique dominant, WP0048. Beaucoup de petits bateaux moteur arrivent dans l'après midi. Baignade, eau à 23.5 °C.

Pendant que ces grands parents se préparent pour aller en Grèce, Céliane profite de la plage et fait la fête avec sa soeur, sous l'oeil pas très vigilant de sa maman.

Technique. **Bague hydrolube.** Je note que l'arbre tourne de nouveau difficilement, probablement du au fait que la bague gonfle de nouveau. **Drisse GV.** Je note une forte usure de la drisse de GV au point de rotation sur le réa une fois la voile hissée. Je couperai la partie défectueuse demain puis je surveillerai. Je sais qu'un des bords de la gorge du réa est abimé. Si l'usure se reproduit, je passerai la GV sur le réa de la balancine de GV. **Lazy bag.** Une de protections de l'embout de la tige de fibre de verre est partie. J'en mettrai une autre demain en la collant au sika. Il faut aussi que je reprenne les bouts de fixation du lazy bag qui se sont détendus. **Moteur.** Faire la vidange des 50 H de la boîte de vitesse.

[Retour au sommaire](#)

De Cala Grande, punta Sottile, pointe NW de isola di Favignana (WP0048) à punta Longa, isola de Flavignana (WP 0051). Lundi 9 juillet. Loch 5778, HM 85.4. .Temp air 25 ° C, temp eau 23 °C. Nuit tranquille tout seul dans ce joli mouillage, une petite houle non gênante. Belle journée, pas trop chaude. Ballade à pied le matin sur la punta Sottile, baignade, déjeuner. Nous partons vers 13 H explorer les mouillages du sud de l'île sous GV et trinquette autovireuse avec un vent thermique de NW 4 à 5. Le bateau marche bien sous trinquette et surtout manœuvrabilité et visibilité sont optimales. Le système de mise en place et rangement des bastaques que j'ai installé (voir dossier technique) est pratique et rapide. Il y a 4 mouillages sur cette partie sud de l'île sur corps morts de la réserve bien abrités du vent dominant du nord. Nous mouillons vers 17 H sous la pointe punta Longa dans une grande baie avec fond de sable 5-6 m (WP 0051). Il y a une plage animée au fond de la baie mais nous n'avons pas eu de musique la nuit. Loch 5787, HM 85.5.

Sous le phare de la Punta Sottile.

Mouillage punta Longa

Technique.

Drisse GV. La drisse GV est très abîmée au point de rotation sur le réa, drisse étarquée. Ceci est probablement dû au réa qui est abîmé. La qualité de la drisse neuve n'est peut-être pas optimale. Le réa de la balancine de bôme étant en bon état, j'ai permuté la balancine de bôme en drisse GV et vice versa. A suivre.

Lazy bag. J'ai sécurisé les embouts des tiges en fibre de verre pour éviter d'esquinter la GV.

Moteur. Niveau huile OK.

Ligne d'arbre. Tourne difficilement bien qu'après 24 heures de mer et en hélice libre, elle tournait facilement le 7/7.

Coolant. J'ai ajouté 100 ml de coolant pour compléter au niveau max après 10 h de fonctionnement vannes chauffe eau ouvertes. Je ne constate plus de fuite au niveau des durites du chauffe eau. Je vais refaire un test en fermant les vannes du chauffe eau pendant 10 h. Si il est concluant, cela indiquera une fuite au niveau du circuit interne du coolant du chauffe eau, qui est sous garantie.

Présence de particules de caoutchouc noires au niveau du moteur mais également sur le compartiment au dessus du moteur. J'ai vérifié la courroie qui ne présente pas d'usure apparente. Elles sont peut-être dues à l'usure des patins en caoutchouc que j'ai mis sur les planches du coffre moteur pour atténuer les vibrations.

[Retour au sommaire](#)

De punta Longa, isola de Flavignana (WP 0051) à la marina del Maestrale, Trapani. Mardi 10 juillet. Loch 5787, HM 85.5. Départ à 9 H vers le port de Trapani sur la pointe NW de la Sicile au moteur. Arrivée à 11 H et plein de fuel. La première pompe dans le port de pêche est _____

[Retour au sommaire](#)

De Marina Vento de Maestrale, Trapani à Sferra Cavallo, WP0050. Mercredi 11 juillet. Loch 5800. HM 88.

Nous partons vers 12 h, vent arrière, génois tangonné avec un vent d'W 4-5. Nous arrivons au Cap Gallo vers 16 H ou plusieurs bateaux sont mouillés derrière le cap. Nous contournons un banc rocheux/sableux, traversons le golf de Castellammare, mettons le moteur vers 18 H, et nous arrêtons 1/2 H après la tombée de la nuit à Sferra Cavallo derrière la réserve de l'île Femine. Nous mouillons devant le môle (WP0050) par 6 m de fond en vérifiant avec la grosse lampe torche que le fond est sableux. De nombreux petits bateaux de pêche sortent pour aller pêcher la nuit. Je laisse les feux de route en plus du feu de mouillage

qui peut se confondre avec les lumières de la ville. Nuit tranquille dans ce petit mouillage. Loch 5847, HM 92.

Technique. Vidange de l'inverseur à 46 H. Je trouve qu'il n'y a pas assez d'huile (0.6 l au lieu de 1 l). L'huile est noire. L'arbre tourne plus facilement. J'ajoute 40 ml de coolant et ferme les vannes du chauffe eau.

[Retour au sommaire](#)

De Sferra Cavallo, WP0050 à Cefalu WP0054. Jeudi 12 juillet. Loch 5847. HM 92.

Levée à 6H30 avec un vent d'W force 3 venant de la mer et qui commence à lever un petit clapot. Nous décidons de partir en remettant à une prochaine fois la visite de cette petite ville qui semble peu touristique et typique de la Sicile. Nous vérifions que le fond est bien sableux et notons l'emplacement sur le traceur pour une prochaine venue - WP0050 - car il y a des algues/rochers à 20 m.

Le lever de soleil sur le capo Gallo est magnifique. Route avec un vent arrière de SW au 70 °C pour passer le cap Gallo. Le vent devient nul 2 nm après le cap Gallo et nous faisons route au moteur vers le cap Monge Bino, extrémité est du golf de Palerme. Le vent s'inverse de 180°C et devient NE 2-3 au cap Monge Bino, nous naviguons au près serré à 4-5 knts au 120-150 °C. Le bateau nous mène au port de Termini Imerse - terminal pétrolier sans intérêt - et nous faisons route sous voile ou moteur vers Cefalu, le vent forçant NE dans le nez 4. Nous terminons vent debout par 3 heures de moteur en nous rapprochant de la côte pour minimiser le clapot. Nous mouillons à 18H30 (WP0054), bien fatigués par ces 12 heures de navigation, au petit port de Cefalu par 3 m de fond de sable. Loch 5893, soit 46 nm pour 12 h de navigation. HM 98.

[Retour au sommaire](#)

Françoise étant fatiguée (gastroentérite) et n'ayant pas l'énergie d'aller visiter Cefalu située à 20 mn à pied, nous décidons de partir à 9 H vers les îles Eoliennes. Auparavant, nous repérons le meilleur lieu de mouillage - WP0053 - fond de sable de 3 m, suffisamment écarté du petit port. Départ sans vent au moteur cap 70 vers l'île Vulcano pendant 2 heures. Puis le vent s'établissant au NE 2, cap au nord au près serré avec GV et génois à 4 knts, mer calme. Dans la journée, le vent tourne progressivement à l'E force 3-4, ce qui nous permet de rejoindre l'île de Filicudi à 18 H. Une journée idéale de navigation sans voir de bateaux avec une mer calme. Nous mettons toutefois le radar en position sentinelle et émission/veille alternée (1 m/2m) couvrant un quadrant de 1 nm ouvert sur l'arrière. Il ne s'est pas déclenché de la journée. Nous avons également une alarme AIS réglée sur un rayon de 1 nm et un temps de rapprochement de 6 mn. Nous profitons de cette navigation tranquille pour nettoyer les panneaux solaires sans grand effet sur la charge et installer un taud extérieur sur les 2 grands hublots fixes en plexiglas de pont. Ce taud permet ainsi d'éliminer la forte entrée de chaleur par ces hublots fixes, bien qu'un pare soleil ait été positionné à l'intérieur. La température intérieure baisse de 30°C à 29°C. Nous prenons un coffre à Pecorini a Mare indiqué tarif 3 mais fort cher à 5 €/m. Nous repérons qu'il est possible de mouiller à 1 nm à Filo di Lorani, sous le cap Graziano par fond rocheux, indiqué de faible tenue. Nous irons repérer ce mouillage demain. Françoise est restée couchée toute la journée avec douleurs intestinales et maux de

tête, améliorées par du spasfon. Un peu mieux le soir. Nous passons une nuit tranquille dans ce petit mouillage. Loch 5938 (45 nm). HM 101.5 (3.5).

Technique. Coolant. Après 10 heures de moteur vannes chauffe eau fermées, le niveau de coolant n'a pas bougé ce qui confirme la première vérification et indique que la fuite de collant est au niveau du circuit interne du chauffe eau neuf. Huile moteur OK (108). Filtre EM OK (108). Huile inverseur OK. La ligne d'arbre est toujours dure à la première rotation puis devient plus souple.

[Retour au sommaire](#)

De Pecorini a Mare, Isola Filicudi (WP0053) au mouillage de Porto di Ponente, Isola Vulcano, WP0059. Samedi 14 juillet. Loch 5938. HM 101.5 (108). Levés tôt à 8 H (pour Françoise) pour se promener sur l'île. Dans le petit hameau, il y a un commerce de nourriture bien achalandé, prix corrects, de même qu'un restaurant. La plupart des maisons sont des résidences secondaires de standing, de toutes les couleurs. Bien que tôt, il fait déjà très chaud à terre et nous nous fatiguons vite à monter les routes escarpées.

De retour au bateau, nous partons vers 10 H pour faire le tour de l'île par le nord au moteur.

Rocher Scoglio la Canna, pointe NW de l'île Fidicudi. Le port principal (Porto Filicudi) est peu accueillant avec des fond remontant très vite, 20 m de profondeur à 100 m du bord, rendant le mouillage délicat. Nous continuons sous voile vers l'île Lipari (NW, force 4), vent qui s'annule sous le vent de l'île Selina très haute. Nous passons au moteur dans le détroit de Selina - entre les îles Selina et Lipari - avec un fort vent de face du à un effet venturi, puis nous longeons l'île Lipari pour découvrir les différents mouillages. Nous nous arrêtons sur une grande plage de sable de 1 nm de long entre Porticello et Canneto, WP0058 par 4 m de fond, en face d'anciennes carrières de pierre ponce (arrêtées depuis 2007). Le mouillage est ouvert à l'E et un renforcement de vent de NE est prévu le soir. Le renforcement se confirmant, nous décidons d'aller mouiller à l'abri dans l'anse de Porto di Ponente, Isola Vulcano, WP0059. Arrivée à 20H30, beaucoup de bateaux. On mouille en début de l'anse par 9 m de fond.

[Retour au sommaire](#)

De Porto di Ponente, Isola Vulcano, WP0059 à Reggio di Calabria, détroit de Messine. Dimanche 15 juillet. Loch 5975. HM 108 (108). Finalement, le vent fort de NE prévu pour la nuit du 14 au 15 juillet s'est transformé en vent d'W de force 5 vers 2 heures du matin ce qui a rendu le mouillage difficile. Plusieurs bateaux ont dérapé et et/ou se sont heurtés avec engueulades dans la nuit. J'ai pu observer le bateau voisin, un Oceanis 45, dérapé en 5 mn et arriver à 10 mètres des rochers. Heureusement, l'équipage s'est réveillé, a remonté le très peu de chaîne (estimée à 20 m pour 10 m de fond...) et est parti. la majorité des bateaux voisins est partie dans la nuit. Notre mouillage a bien tenu sur une chaîne de 45 m pour 9 m de fond mais nous étions à 20 m d'un rocher. Une fin de nuit éveillée... Départ au lever du jour (5 h) pour remonter la chaîne et l'ancre dans un mètre de clapot avec un vent force 5. Passant devant le mouillage de Porto di Levante de l'autre côté (Est) de l'île, nous faisons un détour pour voir ce mouillage dont la partie de moins de 10 m de fond est toute petite et saturée de bateaux. Nous mettons cap à la voile vent arrière 5 knts sur le détroit de Messine situé à 30 nm. Deux heures après, le vent faiblit et nous mettons le moteur jusqu'à l'arrivée. A 10 milles de Messine, nous sommes poussés par un courant de 1 knt. Nous embouquons le détroit à 12H30 sur la zone côtière ouest (les chenaux descendant et ascendant

ne sont pas autorisés pour les petits bateaux) avec un courant nord sud de 4 knts.

La copie de notre traceur indique une vitesse GPS de 9.3 knts, alors que notre vitesse surface est de 5 knts. Dans la zone à mi détroit autorisant un transit latéral, nous traversons le détroit pour descendre la partie est et arrivons à Reggio di Calabria, port de commerce et ferry dont le seul intérêt est d'être le seul port de la côte Ionienne Italienne avant 70 nm pour faire le plein d'eau et de nourriture. Nous sommes ainsi tranquilles dans ce port pour regarder sur le Ipad la finale de la coupe du monde. Loch 6020 (soit 45 nm), HM 113.4, soit 5 h.

[Retour au sommaire](#)

De Reggio di Calabria, détroit de Messine à Roccella Ionica. Lundi 16 juillet. Loch 6020, HM 113 (123). La météo prévoit un vent 5-7 à Reggio et des rafales à 8 entre le cap Capo et Spartivento pour la journée. Après une bonne nuit, levé tôt à 7 H pour faire les courses à un grand super marché situé à 500 m, caddy aidant. Françoise range les courses, nettoie le bateau et départ à 11 heures avec un vent de NE de 20-25 knts et un courant commençant à descendre dans le détroit de Messine. Pour rejoindre le port de Roccella Ionica, le guide indique qu'il faut partir à l'aube pour arriver avant la nuit car l'entrée du port s'ensable et peut être très dangereuse. Mais nous étions trop fatigués la veille et nous aviserons en route sur la stratégie. Nous n'avons pas de problème de manoeuvre dans ce port étroit car nos voisins avec un Grand Soleil 50 pieds sont partis tôt. Nous prenons un ris et descendons vent arrière en longeant de près la côte est à 6-7 knts, courant aidant. Arrivé 7 nm après à la punta di Pellaro, le vent s'annule brusquement et nous continuons au moteur 1900 tr/m jusqu'au Cap Spartivento pendant 25 nm, mer plate. Le vent de force 8 prévu n'est pas venu, tout au moins dans cette zone. Nous passons le cap Spartivento et continuons encore 10 nm au moteur. Un vent thermique SE force 3 arrive vers 17 H et nous continuons grand largue à 4-5 knts jusqu'au coucher du soleil (20H18) et disparition du vent. Nous remettons le moteur 1 heure. Un vent thermique 1-3 se lève de secteur W et je décide de continuer à la voile au près bon plein-travers à 3-5 knts, car nous avons vu beaucoup de casiers y compris avec plus de 120 m de fond et je veux éviter de mettre le moteur et d'esquinter la transmission avec un casier. Nous arrivons en face du port vers 24 H. Je m'aperçois que le port est juste dans la fin de validité des cartes du traceur. Je n'avais pas fait attention, le précédent propriétaire m'ayant dit qu'il avait été en Grèce, probablement sans cartes ... Je me sers de la tablette Ipad avec la cartographie Ivmax. Comme il y a une houle résiduelle de SE, je rentre dans le port en me servant des recommandations du guide, de l'Ipad, et du sondeur pour contourner le banc de sable. Nous nous mettons au poste de carburant qui est tranquille, devant faire le plein le matin. Je m'occupe de télécharger pendant 2 heures les cartes Garmin pour la Grèce ayant un réseau 4 G correct et de vérifier que tout marche avant de me coucher à 2H30. Loch 6082. HM 120.5, soit 7.5 h.

Technique. Huile moteur OK, eau de mer OK, refroidissement: toujours petite perte, arbre toujours dur au premier tour, écrous/boulons OK. La manette d'inverseur redevient dure. Nettoyage du filtre de circuit d'eau douce (223). Nettoyage vidange de douche (163).

[Retour au sommaire](#)

Journée au port de Roccella Ionica. Mardi 17 juillet. Loch 6082. HM 120.5 (123).

Météo. La météo annonce un vent W de force 7-8 dans la journée, vent qui se lève effectivement à 7 H. Le préposé à la station de carburant arrive à 9 H (station propre, préposé très gentil) et nous ajoutons 84

litres de fuel pour 35 h moteur (1.69 €/l), soit une consommation de 2.4 l/H, conforme à ce qui est connu pour le moteur D2-55. Nous décidons de rester à la marina di Rocella (Porto delle Grazie), marina avec grand catways, peu de monde, personnel aimable (55 €/nuît, 45 € la 2 ème et 35 € la 3 ème) pour nous reposer pour la traversée demain de 190 nm vers Corfou ou Cefalonia suivant le vent qui est annoncé fort. Un peu enfumé par ce feu de forêt qui dure toute la journée avec ballet acrobatique de canadiens et hélicoptère sur la marina.

[Retour au sommaire](#)

[Grèce](#)

Mercredi-jeudi 18-19 juillet. Loch 6082. HM 121 (131). De Rocella Ionica vers l'île Othoni, Grèce.

Météo. Les fichiers grib indique un vent faible à fort sur la mer Ionienne se renforçant sur la Grèce. Départ ce matin 8 H, cap 54°C vers Corfou à 175 nm, Nous prévoyons 36-48 heures pour faire cette traversée. Nous traverserons les deux grand golfs de la botte sud Italienne, le golf de Squillace (40 nm de large) connu pour ces renforcements de vent puis le golf de Tarente (80 nm). La route directe de Corfou nous fait passer à 18 nm de la pointe nord du golf de Squillace (cap Rizzuto) et 40 nm du golf de Tarente (cap Santa Maria di Leuca). L'équipage se met en mode quart de 2-3 heures. Au départ, grand largue avec un vent de W 4 qui tourne de 120°C une heure après et devient SE 2. La mer est agitée et rend le maintien sous voiles difficile quand le vent baisse en dessous de 7 knts. Le vent faiblit à plusieurs reprises, nous mettons le moteur pour retrouver généralement 1-2 heures après une zone avec un vent ayant tourné de 100-180°C. Vers 16 H, nous repérons un gros ponton flottant de 3 m sur 2 m à 300 m du bateau à 40 nm du large. On peut imaginer les dégâts potentiels quand on heurte de tels objets en pleine nuit à 7 knts...

Il est préférable d'avoir un bateau en aluminium. Un gros hélicoptère de la douane Italienne nous tourne autour vers 19 H, probablement pour nous identifier. Nous n'entendons pas d'appel VHF, probablement du fait du bruit du rotor. Nous passons à 12 nm du cap Rizzuto à la tombée de la nuit (20 H13) avec un vent NW qui se maintient. La nuit est agréable et étoilée. Nous alternons deux fois moteur et voile et vers 1 H du matin, nous trouvons le vent synoptique de NW prévu par les fichiers grib, vent qui se renforce à 3-4 quand Françoise prend le quart à 4 H. Nous filons à 6-7 knts en route directe. Le matin à 8H30, je rencontre un problème de charge de batterie. Je mets le moteur au point mort pendant 1/4 heure pour revenir à un niveau acceptable, le temps que le soleil soit suffisamment haut et que les panneaux solaires prennent le relais, ce qui est le cas vers 9 H. Nous faisons route vers l'île Nisis Othoni au nord de Corfou ce qui nous fera arriver vers 16 H. Vers 12 H, le vent force 5-6 en refusant légèrement. Nous sommes au près, je prend un premier ris, réduit le génois de 1/4, puis deuxième ris et génois 1/2, puis deux ris, trinquette. La mer se forme mais le bateau passe sans taper. Arrivée à l'île à 16 H et mouillage bien abrité devant le port par 7 m de fond (WP0066), WP0065 idéal. Rangement du bateau, douche, boeuf bourguignon/pollenta et repos bien mérité. Loch 6252, HM 129.5 (131).

Technique. Huile moteur OK 121 (131), eau mer OK, eau refroidissement (légère fuite), courroie OK. Plein eau. [Sommaire](#)

Vendredi 20 juillet. Loch 6252, HM 129.5 (140). Temp eau de mer 22°C, temp air 27°C. De l'île Othoni vers l'île Erikoussa. Météo navtex VE67, Sellia marina radio. High and flat field of 1014 over west central basin and seasonal low 1004 all around cyprus. NW 3-4 in north Jonian sea. Meteoconsult:

NW 4-6 dans Othoni bay, de même direction dans les jours à venir mais faiblissant 3.

Journée tranquille ce vendredi. Nous avons visité l'île Othoni qui dispose maintenant d'un petit port non indiqué dans le guide, dans lequel on peut se mettre à quai avec eau et électricité. L'île est verte car cette région est pluvieuse en hiver avec des résidences secondaires ou touristiques bien intégrées. Les maisons du village, plus anciennes sont bien entretenues. Nous avons mangé une moussaka copieuse dans une taverna familiale en bord de plage. Les prix sont raisonnables (21 € pour deux, boisson comprise), mais seront moins chers dans les criques moins touristiques?

Heureusement pour la digestion, la température est beaucoup plus fraîche au mouillage (eau à 22°C) qu'à terre. Pour compléter cette digestion, nous mettons cap vers 16 H sur l'île voisine d'Erikoussa située à 7 nm, sous génois 1/2 et vent de travers 5-6 et nous mouillons par 5 m de fond devant la plage de sable à côté du port. Nous faisons un tour en arrivant vers le nouveau port qui a été aménagé dans cette île (inauguré en juin 2018) avec électricité et eau, tout comme sur Othoni, dans lequel on peut se mettre le long du quai. Mais les emplacements ne sont pas encore optimisés et seuls quelques bateaux bien espacés occupent l'espace de 10 bateaux. Loch 6262, HM 130.

L'équipier en train de mettre une main de fer au mouillage pour éviter le bruit.

Programme. Nous allons aller tranquillement vers la marina Gouvia sur l'île de Corfou (Kerkira en Grec) lundi 23/7 pour faire les formalités d'entrée en Grèce à Corfou. Puis descente vers le sud pendant 3 semaines pour une découverte tranquille des îles Ioniennes Grecques jusqu'à la dernière île de Zakynthos à 180 nm au sud.

[Retour au sommaire](#)

Bilan à mi-parcours. Enfin en Grèce après 1342 nm (2500 km), 110 h de moteur, 4 semaines de navigation sans chômer et sans compter les 3 semaines d'escale technique à Calvi. Françoise à l'annonce de sa performance émet un soupir indiquant que cela n'a pas toujours été de tout repos. D'autant plus qu'il va falloir faire le chemin inverse dans 3 semaines avec des vents moins favorables, Françoise devant être à Montpellier le 18-20 septembre. *On avisera*, quitte à ce que je laisse Françoise en chemin pour terminer en solitaire. Ce long périple, sans beaucoup de possibilités d'arrêt depuis la Sicile, explique que la majorité des propriétaires de bateaux rencontrés laisse leurs bateaux en Grèce pour 1-2 ans. *Pas d'incident technique*, le bateau se comporte bien, souffre parfois quand il y a du vent. Il y a beaucoup de bouts et il faut être vigilant à bien préparer les manoeuvres surtout de nuit avec du vent et la fatigue. La moindre erreur se paye comptant avec risque pour l'équipage et le bateau ... *L'électronique* a bien marché, sauf déconnexion aléatoire de la girouette, le pilote barre bien, le moteur marche correctement. *Petit problème de stockage électrique* pendant les nuits de traversée ventées à la voile sollicitant beaucoup la pompe électrique du vérin du pilote, l'électronique, les deux frigos, le winch électrique. Pendant les deux longues traversées, nous avons été obligés de mettre le moteur 1/2 à 2 heures en fin de nuit pour recharger partiellement les batteries permettant d'attendre la recharge par les panneaux solaires une fois le soleil à une hauteur suffisante (10 H). Ce n'est pas vraiment conseillé pour le moteur quand il y a une forte mer de l'arrière (l'échappement est dans ce cas souvent sous l'eau) et que le bateau gîte. Ce problème sera plus gênant au retour, la durée d'ensoleillement diminuant. Je pourrai le régler en remettant le booster d'alternateur permettant de charger à fond les batteries, puis vérifier voir changer le parc de batterie. *L'information météo* est surabondante, avec des écarts importants suivant les stations et les modèles

prédictifs, dans des zones dans lesquelles la réalité peut être à l'inverse des prévisions 24 avant, surtout pour faire des traversées de 1-2 jours. *Il faut être pragmatique en se préparant à affronter du gros temps.* Le bateau reste frais après avoir ajouté nos occultants avec isolant de panneaux de pont, ainsi que l'isolation interne que j'avais ajoutée l'hiver dernier. Les équipements divers (frigos, cuisine, radio, MP3) fonctionnent bien. *Les réserves* de nourriture et de la vie courante sont bien pensées, abondantes, et nous mangeons bien, en particulier en mer. *La quantité d'eau* embarquée à bord (300 l) est suffisante pour 15 jours, en prenant une douche tous les 1-2 jours. J'ai mis un robinet permettant de limiter le débit, un compteur d'eau, et surtout, toute la vaisselle se fait à l'eau de mer. *L'équipage* est en forme, sans problème de santé majeur. Nos liseuses avec 24000 livres en stock font merveille et accumulent beaucoup d'heures de service.

Technique. Gréement OK, mat et bôme OK, ajouter goupille sur fixation filière, antenne navtex légèrement fendue, je sécurise par du scotch caoutchouc autovulcanisant. Moteur: huile OK, eau mer: nettoyage vase, coolant: ajouter 180 ml, serrage divers écrous/boulons OK, mis collier pour éviter frottement d'une durite GO, rotation arbre toujours dure au premier tour puis devient souple.

[Retour au sommaire](#)

Samedi 21 juillet. Loch 6262, HM 130 (140). Temp eau de mer 22°C, temp air 20°C. De l'île Erikoussa vers une crique déserte sous le cap Varvaro. Meteo Navtex Sellia marina VE68. unstable air flow over alpine area is intensifying. High and flat field of 1016 over west central basin. Seasonal low of 1004 over levantine basin. Northern and southern Jonian sea SW 3. Meteoconsult: NW 3-4 virant SW 3-4 vers 18 H et continuant dimanche.

Le vent va tourner au SW exposant le mouillage. Nous partirons donc ce soir vers la côte nord de Corfou (20 nm) avec plusieurs baies protégées du SW.

Un petit bonjour de notre petite fille qui passe le week end dans la maison de saint Clément ravie de manger des épinards.

Visite le matin de l'île d'Erikoussa. A l'image du nouveau port, cette petite île très verte (pluvieux en hiver) est en développement avec la construction de logements touristiques type 2-3 pièces. Il y a aussi de belles villas. Quelques vaches. Quelques boutiques au prix quasi Européens (par exemple 2.5 € pour des...

[Retour au sommaire](#)

Dimanche 22 juillet. Loch 6281. HM 133. Temp air 23°C, temp eau 20°C. Du mouillage nord de Corfou WP0068 à la marina Gouvia. Meteo Navtex Sellia marina VE11. Thunderstorms in Ligurian sea and northern adriatic sea. Near gale NW 7 in balearic islands, Corsica sea and Thyrreanean sea. Unstable air flow over northern Italy. Flat field over west central mediterranean sea. Seasonal low over levantine basin. Northern Jonian sea: SE becoming SW and increasing. Southern Jonian sea: SW 3 increasing 5.

Départ à 9H du mouillage pour rejoindre la marina Gouvia à 9 nm. Nous longeons la côte pour découvrir les criques. Il n'y a pas de bateaux dans les 3 criques plus au sud du fait qu'il n'y a pas d'accès de la terre.

A partir de la marina Stefanou, la situation s'inverse. Des criques dans un écran de verdure, des villas de standing, beaucoup de grosses vedettes et voilier mouillés avec pour certains attache à terre sur l'arrière, et ceci pour les criques Kerasa, Kouloura, Kalami, Agani. Arrivée vers 12 H dans la grande marina Gouvia (63 €/J). Nous décidons de rester deux jours le temps de faire le DEPCA, formulaire d'entrée pour lequel il faut fournir les papiers du bateau, cartes d'identité, assurance notamment avec la clause stipulant que l'assurance couvre les frais de pollution. Le personnel parle anglais. Nous pouvons faire faire dans la foulée ce DEPCA par un fonctionnaire des gardes côtes très aimable et parlant anglais (environ 20 mn, coût 50 €). Rangement du bateau, lessives l'après midi. Discussion avec notre voisin qui est venu seul de France sur un vieux bateau de 10 M en 5 semaines. Un autre voisin est un carambola, bateau en alu de 12 M refait à neuf. Le propriétaire a rempli par erreur son réservoir gaz oil d'eau. Il doit faire vider son grand réservoir de 400 L (coût 350 €). Nuit chaude sans air. Loch 6291, HM 136 (140).

Guillaume nous envoie un mini film de Céliane en pleine dans sur le table du salon.

[Retour au sommaire](#)

Lundi 23 juillet. Loch 6291, HM 136 (140). Marina Gouvia.

Nous prenons le bus 7 à 9 H (1.7 € aller) pour le centre ville de Corfou à 30'. Arrivée au centre ville. Nous nous promenons quelques heures dans la vieille ville, visitons des églises, allons au marché de poissons et fruits et légumes au pied de la nouvelle forteresse, visitons le vieux port et une nouvelle marina en construction. Nous allons dans la petite taverna Pitonostimies recommandée par le Routard dans la vieille ville, sous les arcades et à côté d'une église. Un déjeuner simple de Souvlaki et Giros avec deux bières, 24 €. Puis promenade digestive dans la vieille ville, un café dans une rue ombragée avant de retourner à la marina. Une canalisation de la climatisation du bus explose en route répandant le gaz dans la bus. Panique à bord - la population est conditionnée par le risque d'attentat - le chauffeur s'arrête immédiatement, fait évacuer le bus et nous sommes pris en charge 10 min après par le bus suivant, surchargé...

Deux allers et retours avec notre caddy bien pratique pour refaire le plein d'eau gazeuse. Je trouve une bouteille de camping gaz 2.5 kg et un détendeur pour avoir une réserve en cas de problème. Fin de la lessive. Je regarde la navigation à venir. Il y a des baies ou criques partout. Je ferai un planning demain. Dîner tranquille et lecture. A Montpellier, Céliane danse

et découvre les animaux du parc animalier.

[Retour au sommaire](#)

Mardi 24 juillet. Loch 6291, HM 136 (140). Eau 3372. De Marina Gouvia à Ormiskos Valtou, WP0069.

Météo Navtex Sellia Marina, 23/7, 19H30. Thunderstorms over Ionian sea. Gale NW 7 in northern Ionian sea, NW 8 in southern Ionian sea. Instability area over eastern Europe is intensifying and moving south/SE. Instability area over southern Italian sea is moving SE. seasonal low ally Cyprus around. Meteoconsult, Kerkira à Levkas: NW 4-5.

http://sukhaoceans.com/wp-content/uploads/2018/07/20180725_Croisie?re.png

Après les dernières courses au supermarché et le plein d'eau, nous partons à 12 H vers Ormiskos Valtou, une baie à 19 nm au sud est de Corfou, située sur le continent juste au dessus de la baie Igoumenitsa. Moteur au départ, une heure d'arrêt pour manger en plein détroit de Corfou, mer d'huile, puis le vent de NW est rentré, force 2 puis 5 et nous a amené vent arrière dans la baie à 18 H. Cette grande baie d'un mille de profondeur est déserte, sans habitation et comportent trois fermes marines. Nous mouillons tout au fond de la baie, dans un mouillage abrité de tous les vents par 5 m de fond avec deux autres bateaux comme recommandé par le guide, WP0069. Trois bateaux sont aussi mouillés en début de baie avec une vue sur Corfou et sur la mer, sous la petite indentation indiquée dans le plan, WP0070. Nous irons demain. De nombreux poissons sautent dans la baie, probablement des saumons échappés des fermes marines. Cet endroit sauvage nous fait redécouvrir ces paysages marins que nous avons connus en Espagne et au Portugal 37 ans en arrière. Juste au sud, il y a la grande baie d'Igoumenitsa avec plusieurs mouillages bien abrités. Et ainsi de suite, il y a de nombreuses baies plus ou moins désertes le long de la côte que nous allons explorer plutôt que d'aller dans les endroits plus prisés et très encombrés de bateaux. Dîner d'aubergines, pâtes, fromage, au calme bercé par le vent. *Françoise est maintenant partante pour partir plusieurs mois en bateau dans ces conditions.* Demain, je regarderai en détail le guide et les cartes pour établir un semblant de programme.

[Retour au sommaire](#)

Mercredi 25 juillet. Loch 6312. HM 138 (140). Ormiskos Valtou, WP0069.

Journée tranquille au mouillage. Nous sommes allés vers 11 H en début de baie, mais un bar avec ski nautique est en activité et nous sommes retournés au mouillage 30' après. Le vent thermique s'est levé force 4-5 vers 15 H et a fait dérapier le bateau bien qu'ayant mouillé 30 m de chaîne pour 5 m de profondeur sur fond de vase. Nous avons mis le taud qui donnait une forte prise au vent. Dérapage très rapide en quelques minutes de 100 m. *Un peu surpris ...* Le fond est probablement par endroit de vase dure (présente sur l'ancre) dans laquelle l'ancre n'a pas croché. Nous avons annoté le guide qui indique un fond de sable. Nous avons levé l'ancre et mouillé plus au vent par 5 m en mettant 45 m de chaîne et en retirant le taud. Françoise et moi avons pris le temps de regarder les escales prochaines. Demain on passera voir les îles Paxoi et Andipaxoi à 15 nm, puis on ira vers une des quatre criques répertoriées dans le guide sur le continent en face.

Céliane en pleine sieste ce jour de canicule à Palavas.

Technique. J'ai changé le clapet anti retour des WC qui refoulait. J'ai adapté un joint Jabsco sur le clapet RM69. Le clapet en place était plein de sel ce qui expliquait qu'il ne fonctionnait plus.

[Retour au sommaire](#)

Jeudi 26 juillet. Loch 6312. HM 138 (140). De Ormiskos Valtou (WP0069) à Ormos Parga (WP 0072).

VD37. SAR (search and rescue) case 591. This MRCC (maritime rescue coordination center) received information regarding a probably boat in distress with migrants on board near the coast of Catanzaro (Tarenta golf). All ships transiting in the area are requested to keep a sharp lookout and report any sighting/information on contacting MRCC.

VE19. Sellia marina radio, 25/7, 19H30. Thunderstorms over Levantin basin and Aegan sea. No gale. Flat field of 1012 over west central basin. Instability area over Aegan sea is moving easterly. Seasonal low of 1000 HPA all over Cyprus. Northern Jonian sea: NW 5, few clouds. Southern Jonian sea: NW 5, few clouds.

Départ à 11 H en direction de Parga, au SE. Vent S 3. Nous sortons à la voile de la baie, et un grand bord au près serré au 210°C nous amène à Corfou à 4.5 nm. Après un virement de bord et 5 nm, nous arrivons sur la baie de Mourtos sur le continent. Nous allons reconnaître le port dans lequel il y a quelques places de libre, puis la baie du milieu, et la baie du monastère dans laquelle il y a pas mal de bateaux. Il reste un bel emplacement par 4 m de fond de sable. Françoise qui se prépare pour un grand voyage loin de toute civilisation ne veut pas s'arrêter et nous continuons sur Parga à 15 nm. Le vent faiblit progressivement du fait d'un système orageux et tourne au SE vent debout. Après 3 heures de moteur, nous mouillons à 18 H dans la partie W d'Ormos Parga près du môle tel que recommandé par le guide. La plage est pleine de sociétés gérants des transats mais il est tard et il n'y a pas de bruit. Loch 6347 (35). HM 141. WP0072.

[Retour au sommaire](#)

Vendredi 27 juillet. Loch 6347. HM 141 (150), Eau 3421 (50). De Ormos Parga (WP0072) à Ormos AY Ioannou (WP0071).

VE22. Sellia Marina radio 27/7/18, 0730 UTC. Valid up to 27/7, 18 H UTC. Thunderstorms over Aegan sea, Gales under course or forecast: NIL. High et flat filed over west central mediterranean sea. Instability area over Aegan sea. Seasonal low all Cyprus around is filling up and moving NE. Northern Jonian sea NW 4 weakening. Outlook NW 3. Southern Jonian sea NW 3 outlook NW 3. Partly cloudy.

Visite le matin du petit port d'Ormos Parga avec l'annexe, voir plan du 26/7, port à l'ancienne non aménagé. Pas mal de bateaux locaux. Sur les quelques places disponibles, cinq voiliers mouillent sur l'avant avec amarres au quai

ou sur l'arrière avec ancre sur la plage. Il y a une poste d'eau gratuit sur la plage. Le mouillage recommandé par le guide près du port n'est plus valable car proche du départ des bateaux de ski nautique qui se mettent en route vers 10 H. Mouiller plutôt à l'est WP0073. Du fait de cette nuisance, nous partons à 11 H vers la baie de Ormos AY Ioannou (1/2 milles de long) à 4 nm. Trajet sous génois seul grand largue à 2-3 knts avec un vent thermique de SW 5 knts et arrivée vers 13 H. On mouille dans la première et la plus petite des criques NW de la baie avec 30 m de chaîne par 6 m de fond vase et herbe. On peut mouiller plus près de la plage mais il faut s'amarrer sur l'arrière. Attention aux oursins en attachant une amarre sur les rochers. Crique tranquille avec un autre voilier sous pavillon Hollandais. Baignade et plongée pour vérifier que l'ancre est bien crochée dans du sable/vase et que les abords du rivage sont francs. Pas de vedette, jet ski, ski nautique. Température eau à 27°C, temp. intérieure du bateau à 29°C. Françoise s'installe confortablement dehors sous le taud pour lire son livre. Je réfléchis aux futures étapes avant de passer le relais à Françoise. Un troisième voilier mouille dans cette crique, quatre autres voiliers dans la crique juste au dessus.

Technique. *Moteur*: huile OK, refroidissement OK, arbre dur au premiers tours, petite fuite sur la durite d'arrivée d'eau de mer au coude d'échappement due à un collier desserré, écrous OK. *Mouillage arrière*. Je réfléchis comment mouiller efficacement sur l'arrière, le mouillage étant dans le coffre de la plage

arrière. Il faut prévoir une protection de la peinture quand on sort la chaîne pour la retourner. Tissu épais, moquette ou planche de bois. Je changerai demain la manille de fixation de la chaîne sur l'ancre fob 9 kg car elle est trop grosse et peut se bloquer dans le trou de fixation à l'ancre. Acheter 10 m de chaîne de 8 ou 10 pour mieux sécuriser le mouillage.

[Retour au sommaire](#)

Samedi 28 juillet. Loch 6351. HM 141.7 (150). Eau 3443 (3372, 69). De Ormos AY Ioannou (WP0071) à Preveza, Ormos Vathi.

VE23. Sellia Marina radio. 27/7, 19H30 UTC. No warning and no gale forecast. High and flat filed of 1012 over west central mediterranean sea. Instability area over Aegan sea. Seasonal low all over Cyprus around. Northern Jonian sea; SW 3 becoming NW, then W 3. partly cloudy. Southern Jonian sea: SW 3 becoming W3. partly cloudy.

Promenade en annexe dans la grande baie d'Ormos AY Ioannou. Départ à 12 H avec la levée de la brise thermique vers Preveza (25 nm). Vent SW 2-3 prèsserré puis W 3 grand largue. Beau temps avec nuages, pas trop chaud. Le vent thermique forcit force 5 à 5 nm de Preveza et nous prenons un ris. Preveza est à l'entrée du grand golf d'Amvrakia qui fait 20 nm de long. Nous prenons le chenal d'entrée bien balisé avec des grosses bouées vertes/rouges. Il y a un courant de marée entrant de 2 knts. On repère au moteur la marina Cleopatra sur la partie sud du chenal, puis le port public de Preveza sur la partie nord. Arrivée à 18 H au mouillage d'Ormos Vathi, derrière le petit port de pêche de Preveza (WP 0073). Loch 6380, HM 142.7 (160).

Technique. Changer manilles de l'ancre secondaire.

[Retour au sommaire](#)

Dimanche 29 juillet. Loch 6380, HM 142.7 (150). Eau 3450 (3372, 80 l en 6 jours, soit 13 l/J). De Ormos Vathi, Preveza (WP 0073) à Vonitsa, mouillage de Nisis Koukouvitsa (WP0075).

VE25. Sellia Marina radio. 28/7, 19H30 UTC. Thunderstorms over Ligurian sea. Gale forecast: NIL. Instability area over Balkan peninsula. Weak cold front over northern Italy is weakening and moving east/southeast. Flat field of 1012 over west central mediterranean sea. -Seasonal low of 1006 all Cyprus around. Northern Jonian sea: variable becoming NW and increasing 4. Southern Jonian sea: westerly 3 becoming NW and increasing north sector 4.

Visite en annexe de la petite ville de Preveza, achat de fruits et légumes. c'est dimanche et la grande majorité des magasins est fermée. De la place au port se libère, les bateaux partant. Le vent thermique se levant, départ à 11 H vers la baie de Vonitsa à 7 nm. Navigation grand largue sous génois seul vent force 4-5. J'ai laissé l'annexe derrière ce qui n'est pas une bonne chose car la tension est forte. Arrivée vers 14 H, en ayant pris le temps de longer la baie de Vonitsa. Le port est déjà plein avec une vingtaine de bateaux. Nous mouillons derrière Nisis Koukouvitsa, grand mouillage superbe dans lequel il y a une vingtaine de bateaux par 4 m de fond. Un orage arrivant l'après midi, je me déplace au centre de la crique

pour avoir la place d'éviter (WP 0075). Un peu de pluie avec un vent force 5 qui rafraîchit l'atmosphère. Pas un bruit dans la crique. Les bateaux présents sont pour la plupart des vieux bateaux avec de vrais navigateurs appréciant le calme. Loch 6389, HM 143.3.

[Retour au sommaire](#)

Lundi 30 juillet. Loch 6389, HM 143.3 (150). Eau 3466 (3372). De Vonitsa, mouillage de Nisis Koukouvitsa (WP0075) à Ormos Kopraina (WP0077).

Promenade la matin dans l'îlot Koukouvitsa, relié à la terre par un petit pont à arche en pierre de 500 m. Cet îlot non habité bien arrangé, planté d'eucalyptus et pins rappelle les îles de Lerins. Une grande promenade à pied aménagée mène à Vonitsa, à 2 km.

Puis à l'arrivée du vent de NE, départ à 11 H vers l'anse de Kopraina. Un grand bord au près serré nous amène sur l'îlot Vouvalos, au milieu du golf, devant lequel nous mouillons par 2.4 m de fond de sable, vases et gros cailloux (WP 0076). Nous remontons la dérive à 1.5 m. Nous débarquons sur l'îlot au centre duquel se trouve une petite lagune. Puis nous faisons le tour de l'îlot en annexe. Baignade dans une eau à 27 °C. Le vent thermique d'ouest force 4 se lève à 14 H et lève un clapot conséquent dans le golf. Le mouillage juste sous l'ouest de l'îlot est bien abrité. Nous levons l'ancre et allons vent arrière à Kopraina que nous atteignons à 16 H. Mouillage devant un tout petit port de pêcheurs par fond de 6 m. Deux bateaux anglais, mouillés également à Vouvalos, arrivent en même temps que nous, dont l'un mouille juste devant nous. Nous remouillons un peu plus loin pour être tranquille (WP0077). Il fait lourd et orageux, l'eau est à 28°C dans cette extrémité est du golf. Bon dîner le soir d'aubergines, pâtes, parmesan et retsina. Nous avons du mal à dormir avec la chaleur et l'absence de vent, et de nombreux moustiques ou insectes apparentés malgré les ventilateurs et boules anti moustiques. Très beau coucher de soleil sur la lagune derrière le mouillage.

[Retour au sommaire](#)

Mardi 31 juillet. Loch 6402. HM 144.8 (150). Eau 3485 (3372, 113 l). D'Ormos Kopraina (WP0077) à l'îlot Vouvalos (WP 0076).

VE30. Sellia Marina radio. 31/07/18, 07H30. Valid up to 18:00 UTC. Thunderstorms over Aegan sea. gale forecast: NIL. High and flat field of 1014 over west central mediterranean sea. Unstable air flow over Aeagan sea. Seasonal low all over eastern mediterranean sea. Northern Jonian sea: MW 4 weakening. Southern Jonian sea: NW 3.

Un petit vent de nord s'étant levé depuis une heure, départ à 7H30 pour revenir tranquillement sur Previza (25 nm en route directe W), avec une escale à l'îlot Vouvalos au milieu du golf d'Amvrakia, avant la levée des vents thermiques contraires d'ouest levant un fort clapot. Le vent faiblit puis disparaît une heure après, et nous attendons tranquillement du vent à 1 nm de l'embouchure de la rivière dans une mer d'huile. Le vent se levant faiblement dans le nez, nous mettons le moteur. Au large d'une bouée rouge délimitant un grand banc de sable, nous croisons une troupe de dauphins sédentaire du golf qui nous accompagne pendant une heure.

Voir la video:

Arrivée à 11H30 et mouillage par 2,5 m de fond au même emplacement qu'hier (WP0076) pour passer une journée et une nuit tranquille. Le vent se lève vers 13 H, W/SW force 4-5 levant un clapot inconfortable qui contourne les deux côtes de l'îlot. Je remonte la dérive à 1.5 m et le safran et pénètre au fond d'une petite crique bien protégée en mouillant par 1.8 m (WP0078). Dérive haute, l'ovni 39 cale 1 m. Nous sommes tous seuls dans cette petite crique, bien abritée, mouettes et hérons sont sur la plage, aucun bateau... Le vent thermique tourne vers 2 heures du matin et nous rapprochons trop près de la plage. Nous remouillons un peu plus loin, le clapot étant tombé.

http://sukhaoceans.com/wp-content/uploads/2018/07/20180731_I?lotVouvalos.png

[Retour au sommaire](#)

Mercredi 1er Août. Loch 6413. HM 146.9. Eau 3506 (3372, 130 l). De l'îlot Vouvalos (WP 0076) à Preveza.

Départ à 8H30 vers Preveza à 7 nm, à 2 knts grand largue par vent de NE 5 knts pour arriver vers 11 H quand les places au port se seront libérées. Arrivée à 11H30 et il y a effectivement une dizaine de places de libre. Mouillage de 40 m de chaîne perpendiculaire au quai sans vent et amarrage. Pour 5 € la journée, on a l'eau et l'électricité (!!!). Nous faisons le plein de gaz oil avec une camionnette citerne qui livre sur le quai (80 l/28 H moteur, 1.38 €/l). Le compteur devait être déréglé car cela nous fait une surconsommation de 10%...), mais c'est bien pratique. Excellent déjeuner dans la taverna Ambrosios ombragée recommandée par le Routard: 15 sardines grillées pour 6 €, un gros calamar grillé pour 8 €, pichet vin maison 6 €. La ville est très sympa et propre, le supermarché est à 200 m ainsi qu'un grand marchand de fruits et légumes.

On termine les courses et nous préférons partir mouiller à côté à Ormos Vathi car il fait chaud sur terre et le bateau est face à de nombreuses tavernas qui risquent d'être bruyante le soir. Loch 6424. HM 149 (150). Eau 3541.

[Retour au sommaire](#)

Jeudi 2 Août. Loch 6424. HM 149 (150). Eau 3541. De Preveza au sud du canal de Levkas.

[Trajet en Grèce au 02/08/2018. Cliquer sur le lien: http://sukhaoceans.com/wp-content/uploads/2018/08/20180802_Croisie?re.png](http://sukhaoceans.com/wp-content/uploads/2018/08/20180802_Croisie?re.png)

Nuit très chaude à Preveza. Les deux frigos ont beaucoup fonctionné et le matin les batteries étaient déchargées. J'ai mis 1/4 d'heure de moteur pour une petite recharge en attendant le relais des panneaux solaires. Départ vers 9H30 pour prendre le chenal de Preveza et passer le canal de Levkas à 8 nm au sud. Pas de vent et trajet au moteur à petite vitesse pour arriver vers 12 heures au pont routier dans la partie nord du canal qui ouvre aux heures pleines. Nous attendons 1/2 heure avec une dizaine de bateaux l'ouverture du pont. Le passage de la première partie du canal est impressionnante, mais il n'y a pas de vent et peu de courant. Nous descendons le canal de 1 nm et regardons le port de Levkas à dans lequel il y a pas mal de places libres à quai, mouillage avant sur chaîne et amarrage sur quai avec eau et électricité. Un supermarché est juste à côté de même qu'une pompe à carburant sur le quai. Puis nous regardons la marina à 200 m avec également beaucoup de places et un poste de carburant. Ayant fait le plein de vivres

et du fait de la chaleur, nous préférons continuer à descendre le canal pendant 3 nm, canal bien balisé par des bouées rouges et vertes, contrairement aux indications du guide qui date. Nous mouillons dans l'anse de Livka à la sortie du canal par 5 m de fond de sable/vase. Le paysage est magnifique avec quelques belles maisons dans des collines peu construites. Le moteur ayant tourné 3 heures, nous avons à bord un gros radiateur de 250 kg à 85°C qui met plusieurs heures à se refroidir. Le soleil est très chaud, l'eau est à 28°C, il y a peu de vent. Tous ces éléments réunis créent une température de 34° C dans le bateau. Ventilateur, mise en place du taud pour limiter l'insolation, baignade, lecture, douche. Loch 6436. HM 152.6.

Technique. *Moteur* 153. Huile OK. Eau de mer OK, refroidissement OK. Transmission OK. Arbre toujours dur au premier tour. *Panneaux solaires*. J'ai vérifié le câblage des panneaux et je me suis rendu compte que le petit panneau (80 W) n'est pas connecté. Il faudrait le connecter en série avec les deux gros panneaux (150 W chacun) mais je ne veux pas faire d'erreur et griller le convertisseur MPTT (Maximum Power Point Tracking). D'autre part, la section du fil du panneau latéral est trop faible d'après les tables de calcul (2,5 mm² pour 6 mm²). Je reverrai ce point au retour. Il faudra aussi que je vérifie aussi la programmation du MPTT.

[Retour au sommaire](#)

Vendredi 3 Août. Loch 6436. HM 153 (163). Eau 3564 (3541). Du canal de Levkas à ormos Vlikho (Nidri) (WP0080)

Départ vers 11 H vers la grand baie de Nidri (Ormos Vlikho). Pas de vent et route au moteur à petite vitesse en longeant la côte. Il y a de nombreux bateaux remontant le canal de Levkas. Cette côte de Levkas est verte avec de très belles villas en bord de mer. Nous arrivons à l'approche de Nidri, entourée par plusieurs îlots. Le petit port de Periviali offre plusieurs places au quai avec pendilles, avec seuls quelques bateaux amarrés. Dans la baie d'Ormos Vlikho de 1 nm de long, il y a environ 500 voiliers, mouillés et amarrés à terre, sur des pontons, des corps morts ou mouillés. D'après le guide, nombre de bateaux sont parqués ou mouillés à l'année dans cette baie très protégée. Nous allons au fond de la baie et mouillons par 6 m de fond à 13 H, mouillage tranquille (WP0080). Un orage éclate vers 15 H avec un peu de pluie, mais rafraîchit peu le bateau. Nous sommes à 200 m de tavernas avec leur ponton pour s'amarrer. Mais la cuisinière préfère la taverna Sukha sur l'eau offrant un bon déjeuner de boeuf mariné avec du vin blanc, citron, oignons, épices. Ayant le plein de vivres et d'eau, nous ne nous sommes amarrés à terre, mais il y avait plein de places, dans ce site pourtant connu comme animé. Lecture, bricolage, réflexion sur la navigation à venir. Loch 6444. HM 155.

Technique. *Gestionnaire link 10, MPTT (Maximum Power Point Tracking), batteries*. J'ai commencé à lire le manuel du gestionnaire de batterie Link 10 en définissant les paramètres lui permettant de déterminer une charge complète des batteries. Il était mal réglé. Pour définir une charge optimale, il faut au moins 5 mn avec une tension de 13.7 V soit - 0.1 V de la tension de passage en floating du MPTT et une intensité de charge ≤ 2 A (idem définie par le MPTT. Une fois atteint sces critères, il faudra remettre à zéro la consommation des AH. Mais une première approche montre que je n'ai pas assez de charge en panneaux par rapport aux consommations des deux frigos, ventilateur, et électronique. Je peux juste compenser les consommations: 13 A. Demain matin à pleine décharge, avant la remise en route des panneaux, je vérifierai la tension de chaque batterie en les déconnectant et si besoin en tirant une peu dessus. Je pense qu'une des 5 batteries est fichue et comme elles sont câblées en parallèle, me met en

défaut les autres batteries. Si c'est le cas, il faudra que je change tout le parc.

[Retour au sommaire](#)

Samedi 4 août. Loch 6444. HM 155. Eau 3583 (3541). Ormos Vlikho (Nidri) (WP0080).

On se fait gagner par la douceur la de vie grecque. Françoise s'est réveillée à 9 H. Nous allons à terre à 12 H porter les poubelles. Nous arrivons sur un quai ombragé d'une taverna, accueillis de façon conviviale par le jeune patron. Nous faisons une promenade dans ce petit hameau très vert. Il y a un petit supermarché auquel nous achetons du pain. Puis nous ne résistons pas à cette taverna à la fraîcheur de magnifiques tonnelles végétales avec un accueil charmant au bord de la baie, notre annexe à 2 mètres, le bateau en vue. Nous sommes les seuls clients, deux autres familles arriveront une heure après. C'est une taverna familiale avec 4 générations présentes, le patron et sa jeune femme, la grand mère, l'arrière grand mère et un petit bébé. Délicieuses sardines fraîches pour 7 €, pieuvre pour 12 €, vin blanc maison 4,5 €, expressos et ouzo (servi presque pur avec un glaçon) offert par la maison. Nous discutons avec le patron qui nous indique que le poisson est amené chaque matin par un pêcheur. 30 € pour un déjeuner de rêve dans un endroit idyllique. Nous allons visiter l'autre rive à 1/2 nm en annexe. On peut s'amarrer à quai sans problème avec de l'eau gratuite. Plusieurs bateau paraissent être là à vie... Le village semble assoupi de même que les nombreux bateaux présent dans cette baie. Nous décidons de rester car il n'y a pas un souffle de vent. Lecture, baignade, sieste...

Technique. *Moteur*: coolant moteur niveau max. *Batteries*. Les cosses de deux batteries, celles d'arrivée et de départ du courant sont oxydées et sales. Ceci peut induire une moindre charge des batteries en question qui vont affaiblir les autres batteries. La tension, une heure après déconnexion, de ces deux batteries est de 12.1 V contre 12.6 V pour deux autres et 12.3 V pour la cinquième. Je nettoie les cosses et je regarderai l'impact demain.

[Retour au sommaire](#)

Dimanche 5 août. Loch 6444. HM 155. Eau 3600 (3541). De ormos Vlikho (Nidri, Levkas) à ormos Kapali (Nisos Meganisi).

Après une nuit très chaude et du mal à dormir, nous partons à 10 H vers l'île de Meganisi à 5 nm. Vent faible de secteur sud, beau temps. Il y a pas mal de vedettes de touristes qui visitent les îles et en particulier le passage entre les îles de Levkas et Meganisi. Nous mettons cap vers l'anse de Kapali, juste derrière la pointe est de Meganisi. Nous mouillons par 10 m de fond de sable/vase 45 m de chaîne (WP0081). Françoise va à la nage porter les amarres sur les rochers et nous mettons des bouteilles en plastique sur les amarres pour éviter que les rats proliférant avec les détritits laissés par les bateaux ne montent sur le bateau. L'eau est cristalline à 26 °C. Je mets le taud car il fait très chaud dehors et 34°C dans le bateau. Beaucoup de baignade pour se rafraîchir, promenade en annexe. Un vent thermique de nord se lève vers 17 H et apporte un peu de fraîcheur. Il y a une dizaine de voiliers dans cette grande anse très calme. Pas de bateaux à moteur qui font du bruit et des vagues. Loch 6450. HM 157. Eau 3616 (3541, 80).

Technique. Le nettoyage et graissage des cosses avant la recharge d'hier n'ont pas amélioré la capacité des batteries qui étaient déchargées ce matin. Il faudra probablement les changer.

[Retour au sommaire](#)

Lundi 6 août. Loch 6450. HM 157 (163). Eau 3616 (3541, 80). De ormos Kapali (Nisos Meganisi) au mouillage à Mitika (sur le continent en face de l'île Kalamos, WP0082).

Promenade le matin à 9 H vers Vathi le long d'une petite route ombragée longeant la baie. Le long de cette belle baie, nous voyons plusieurs habitations en construction, quelques villas somptueuses sur des terrains de plusieurs hectares, des résidences touristiques, studios ou 2-3 pièces. De retour au bateau, nous nous baignons et relevons l'ancre pour aller vers le continent et les îles Kalamos et Kastos à 6 nm car le guide nous indique que cette côte est moins fréquentée. Sur le trajet, nous rencontrons pas mal de voiliers de location, reconnaissables au grand fanion des sociétés de location, et en conséquence, les quelques mouillages sur l'île de Kalamos sont pleins. Nous allons vers le port de Mikita à un mille sur le continent dans lequel il n'y a que 10 places, toutes occupées par des voiliers qui semblent rester là longtemps. Il n'y a pas de robinet pour faire de l'eau. Nous mouillons devant la plage de sable de Mikita, longue de plusieurs km, 30 m de chaîne par 6 m de fond (WP0082). L'édition du guide date de 2012, bien qu'il ait été acheté récemment. Contrairement à ce qu'il indique, cet zone de navigation est maintenant bien remplie de bateaux de location. Il sera préférable d'acheter les versions originales des guides, car la dernière version anglaise date de 2017, 5 ans plus récente que sa traduction (2012). Les mises à jour sur internet sont sans intérêt. Nous allons en annexe au port qui se situe dans un très joli cadre. Le village n'est pas touristique, avec des maisons simples. Des personnes âgées assises dans les rues somnolentes dans la chaleur. Plusieurs supermarchés plus ou moins bien achalandés. Nous achetons fruits et légumes, un pain noir et deux pâtisseries au miel que Françoise adorent. Les prix sont identiques aux villes/villages plus touristiques: 1,6 € le kg de pêche ou de tomates, 1 € le pain, 1,7 € une pâtisserie. Loch 6462, HM 159.

[Retour au sommaire](#)

Mardi 7 Août. Loch 6462, HM 159 (163). Eau 3641 (3541, - 100). De Mitika (sur le continent en face de l'île Kalamos) à Koni (Itaque, WP00--).

Un joli sourire de Céliane qui découvre new York, avec son papa.

Camille se réjouit par avance de l'étendue du savoir qu'elle va apprendre dans ces grandes bibliothèques Américaines.

Nuit tranquille au mouillage avec une mer plate. Un bateau Italien bruyant à minuit mais les boules Quies ont résolu ce problème. Levée d'ancre à 11 H pour contourner l'île Kalamos par le sud et aller vers l'île d'Itaque. Un vent secteur sud force 2 se lève rapidement qui nous permet de progresser de 2 nm en tirant des bords, surtout au frais... Nous nous arrêtons pour voir le port de Kalamos vers 13 H. La moitié des places est vide. Nous mouillons devant le port par 5 m fond de sable pour déjeuner. Départ au moteur à 14H30 et nous trouvons au sud de Kalamos un vent NW 3 puis 5. Nous tirons un grand bord de près serré sur Itaque avec prise d'un ris et réduction du génois d'1/3 quand le vent forcé à 20 knts et arrivons à 17 H à Koni. Le port est plein et nous mouillons par 30 m de fond avec force 4 dans le nez. Nous ne sommes pas habitués à la manoeuvre. Je mouille de l'arrière sans pouvoir voir si les 30 m de chaîne sont descendus assez vite, de façon à ce que l'ancre croche. Le résultat est que l'ancre ne croche pas à l'endroit prévu et accroche la chaîne d'un autre bateau. Son skipper commence à râler, ce qui est bien compréhensible. Je

lui fais signe de se calmer en lui disant que l'on va trouver une solution, ce qu'il fait. S'en suit une série de manoeuvres délicates à 4-5 m de son bateau qui finissent par décrocher notre ancre de sa chaîne. Françoise s'occupe de remonter la chaîne et je m'occupe des manoeuvres délicates du moteur. C'est compliqué car il faut régulièrement redistribuer la chaîne dans le puit pour éviter qu'elle fasse un tas et se bloque dans la poupée du guindeau. Avec 2,25 kg/m de chaîne 10, c'est trop lourd pour Françoise et la chaîne finit par se bloquer dans la poupée. Heureusement, l'ancre est décrochée. Françoise reprends la barre, s'éloigne et je dégage la chaîne avec un gros marteau et un burin. Nous remouillons plus loin toujours par 30 de fond mais Françoise à l'avant attend que les 30 m de chaîne soit tombés pour me faire signe de reculer le bateau. Françoise va porter à la nage deux longues aussières sur les rochers. Après ces manoeuvres un peu acrobatiques, l'équipage est fatigué et prend un bon apéritif pour se reposer.

Technique. J'ai coupé le convertisseur quelques heures cette nuit, avec quelques piqûres de moustiques en prime, et je n'ai pas eu de problème de batteries. Le gros convertisseur que j'ai installé consomme en veille 20 W pour connecter une boule moustique de 3.5 W, soit environ 2 A en continu, soit l'équivalent d'un frigo (5A mi-temps). Sur 12 heures sans soleil, ce convertisseur consomme 24 AH, soit la puissance consommée par les deux frigos. A revoir.

[Retour au sommaire](#)

Mercredi 8 août. Loch 6485. HM 161.5 (163) Eau 3654 (3541, - 113). De Koni (Itaque, WP0083) à ormos Sarakiniko (Itaque, WP0084).

Nous nous levons tôt pour visiter le village de Koni à 10 mn à pied par une petite route qui longe la falaise. Koni est un joli village touristique avec des constructions récentes, comme dans toutes ces îles Ioniennes du fait du tremblement de terre de 1953. A l'exception des rares constructions sur terre argileuse. Le port est plein de bateaux. On peut faire de l'eau à 2-3 robinets pour un coût de 3 €/50 litres. Nous achetons quelques fruits/légumes et pâtisseries. Après une baignade, Françoise détache les amarres des rochers à la nage et je relève l'ancre. Le guindeau peine à relever les 86 kg constitués des 30 m de chaîne (70 kg) et de l'ancre de 16 kg. Il faudra éviter de mouiller à de telles profondeurs. Voir commentaires ci-dessous sur le dossier technique. Nous partons au moteur 1 mille au nord pour voir la grande anse de Frikes, puis cap au sud à 6 nm vers la baie d'ormos Sarakiniko. Nous allons au fond de la baie et mouillons 35 m de chaîne pour 8 m de fond de sable. Françoise va porter deux amarres à terre à la nage. Il faut nager 50 m en tirant les amarres de diamètre 16 lourdes et qui coulent, mais Françoise est bonne nageuse. Plongée pour vérifier que l'ancre est bien crochée. Vers 17 H, plusieurs bateaux de location, dont 3 avec équipages Italiens arrivent et mouillent à côté de nous. Un premier bateau mouille à côté de nous, sur notre chaîne, avec 40 m. Je leur propose de se mettre à couple le temps qu'ils s'amarrent à terre. Puis arrivent d'autres bateaux. C'est le folklore qui nous distrait pendant au moins 2 heures. Certains équipages mouillent 10 m de chaîne par 8 m de fond, reculent à toute vitesse en draguant une vingtaine de mètres avec leur ancre, arrivent sur la côte. La femme et/ou les enfants se précipitent dans l'annexe et rament avec beaucoup d'efforts pour porter les amarres non lovées, sans succès. Entre temps, l'ancre a dérapé, conseils et cris en Italien des voisins, démarrage en marche avant à toute vitesse, séries de cercles en tout sens à grande vitesse, puis même procédure en accrochant cette fois la chaîne du voisin qui dérape à son tour. C'est maintenant deux bateaux qui évoluent à toute vitesse dans un petit espace avec leur ancre cherchant à crocher quelque chose. Tous nos pare battages sont sortis et nous veillons. Deux heures après, deux bateaux ont renoncé et sont repartis nous ne savons où, les autres sont mouillés. Le soir, dîner festif de nos amis de trois bateaux Italiens qui content leurs exploits. Pour notre part, boule

Quies. Un bateau loué par des Français est parti juste avant. Deux couples de 40 ans avec trois enfants. Un des couples avec deux enfants va partir au Brésil sur un X42 l'année prochaine. Il nous explique que les bateaux sont loués à Levkas le samedi, puis font le tour d'Itaque et du nord de Céphalonie pendant la semaine pour remonter rendre le bateau à Levkas le vendredi soir. Il faut donc faire Itaque du vendredi au lundi. Loch 6493. HM 163.5

Technique. Le **guindeau** a 25 ans et semble bien peiner pour remonter 90 kg. J'avais demandé en 2016 à un bricoleur de Port Camargue de le réviser, changer les joints et surtout les charbons. Je ne suis pas sûr que cette révision ait bien été faite. Le guindeau étant un élément essentiel de sécurité, je pense qu'il faudrait le changer pour un plus puissant de 1500 W ou que je le réviser moi-même, surtout en changeant les charbons. **Mouillage.** Pour mouiller avec amarrage sur l'arrière, il faut généralement mettre 40-50 m de chaîne pour être tranquille. Ce n'est pas toujours évident de se rendre compte des distances et il ne faut pas hésiter à mouiller loin. Je suis trop juste en chaîne avec 55 m. Il faudrait que je rajoute 15 m avec un maillon de jonction en inox. Accumulation de la **chaîne en tas** dans le puit. C'est un défaut sur les ovnis 39 et les bateaux anciens car les puits de chaîne ne sont pas assez profonds. De plus, le barbotin du guindeau de l'ovni 39, n'est pas centré si bien que la chaîne se répartit en tas dans un 1/3 du puit. D'autre par la pente des parois n'est pas assez verticale. A réfléchir.

[Retour au sommaire](#)

Jeudi 9 août. Loch 6493. HM 163.5 (173). Eau 3668 (3541, - 125). D'ormos Sarakiniko (Itaque, WP0084) au port de Sami (île de Céphalonie).

Metéo. VE47. Sellia Marina radio. 8/8, 19H30. Valid up to 9/8, 6 UTC. Thunderstorms. Over north Baleari sea, Alboran sea, Sicily strait and Sardinian sea. No gale. Instability area over gulf of Lion, over southern Tyrrhenian sea. Instability area over sea between Sicilia and Libya and that over Sardinian around are weakening. High and flat field over west central Mediterranean sea and seasonal low over Levantine basin. Northern Jonian sea, NE 2, Few clouds. Outlook variable 2. Southern Jonian sea: NW 3, partly cloudy. Outlook NE 3.

Encore 2-3 jours, un approvisionnement et nous prendrons le chemin du retour en commençant par une longue traversée de la mer Ionienne de 200 nm et deux jours. Je commence à surveiller l'évolution météorologique avec la fin de la période caniculaire en Europe et la venue de dépressions et orages en Méditerranée. Aujourd'hui nous partons vers l'île voisine de Céphalonie avec deux petits ports à visiter - Sami et Argostoli - recommandés par notre amie Anita.

Visite en annexe du petit hameau en face de la petite plage de notre mouillage. Départ à 11H45 après que nos voisins Italiens ayant mouillé. Nous tournons l'île d'Itaque par le sud au moteur. Le vent thermique de sud se lève et nous hissons la grand voile et le génois, pour une demi heure, puis le vent tombe et il faut tout affaler et ferler. Cap ouest vers Sami, la "capitale" de Céphalonie dans laquelle nous arrivons à 14 H. Il y a pas mal de places et nous mouillons et amarçons sur l'arrière. Quinze euros pour la nuit, eau comprise, c'est correct. Le port se remplit rapidement et à 17 H, toutes les places sont prises. Il a deux quais qui se font face sur lesquels les bateaux s'amarrent, mais avec une centaine entre les quais. Comme certains bateaux mouillent long, en travers et ceci à toute vitesse, en draguant les chaînes des autres bateaux avec leur ancre, nous avons droit au spectacle gratuit de fin de journée de chaînes emmêlées, qui se prennent dans les moteurs, tout ceci à grand renfort de marche avant et arrière à toute vitesse. Un

bateau de location mouille à toute vitesse à 10 m de travers sur notre chaîne pour aller s'amarrer sur le quai d'en face. Je vais voir le skipper qui m'envoie vers la responsable d'une flotille de 10 bateaux. Elle semble dépassée et désabusée. Le bateau doit partir demain tôt et espérons que son ancre n'est pas crochée notre chaîne. Nous profitons d'une camionnette citerne qui livre sur la quai du diesel pour faire le plein: 49 l pour 18 heures de moteur (70 €), soit 2,7 l/h. C'est bien pratique.

Françoise profite de l'eau à volonté pour mettre en route la machine à laver le linge avec les pieds, très efficace.

Dîner dans la taverna Akrogiali au bout du petit port de pêche, recommandée par le Routard. Apéritif avec ouzo (2 €) et bière, caviar d'aubergines, oumos et tazaki (5 €), un pâté Céphalonien à la viande, aubergine, riz et cannelle pour Françoise, original (8 €) et pour Bernard, le traditionnel calamar grillé, farci ce jour de feta et poivrons (11,5 €). Rezina (4 €) pour arroser le tout. Puis promenade en ville où il y a beaucoup de monde. La plupart des tavernas sur le port sont face à de grosses vedettes dans les fumées d'échappement de leur groupe électrogène.

Un petit clin d'oeil ce matin de Céliane toujours en visite de New York.

Technique. Moteur 163: huile OK, filtre eau de mer OK, coolant OK, arbre moins dur, écrous et aspect OK. Gréement OK. Problème décharge des batteries le matin à - 36 AH (les frigos se mettent en alarme, contre - 42 AH avant. Prévoir 1/4 H de moteur vers minuit.

[Retour au sommaire](#)

Vendredi 10 aout. Loch 6505. HM 166 (173). Eau 3748. De Sami (Céphalonie) à Akra Mounda (SE Céphalonie, WP0086)

Météo. VE49. Sellia Marina radio, 9/8, 19H30/ UTC. Valid until 10/8, 6/UTC. Thunderstorms: North Baleari sea, Ligurian sea and Corsican sea. Gales forecast: NW 7 in the north of Baleari sea, NE 7 in the Aegan sea. Situation: instability area extending from Ligurian sea to Baleari. Frontal system expanding from France to Germany is moving E/NE. High and flat field of 1016 over central mediterranean sea. Seasonal low of 1008 over levantine basin. Northern Jonian sea: NW 3 turning to NE 3. Southern Jonian sea: NW 3 turning to NE 4.

Les bateaux partent du port progressivement. Un bateau de location emporte la chaîne d'un gros catamaran à deux places de nous sur la droite, la déplace de 50 m sur la gauche en particulier sur notre chaîne. Le cata doit alors partir et trouve son ancre à 10 m sur notre gauche. Heureusement, ils manoeuvrent bien, je baisse la chaîne pour qu'il ne l'accroche pas avec ses safrans. Puis une pléthore de bateaux commencent à arriver, dont un gros cata qui mouille en diagonale sur la chaîne de nos voisins de gauche. Nous décidons d'avancer le départ à 11H30 et n'avons pas de problème avec notre ancre. Route SE le long de Céphalonie au moteur puis un vent arrière NW 3-4 nous pousse à 4 knts. Nous mouillons au SE de l'île derrière la pointe d'Akra Mounda (WP0087). Trois gros cata mouillent et commencent à mettre de la musique. Nous nous déplaçons à 1/2 mille juste sous la pointe, fond de sable de 5 m (WP0086). C'est un peu moins abrité mais pas de bruit...

Demain, nous traverserons sur l'Italie car la météo annonce des vents force 3 de dominante NW. On sera

au près serré. On prévoit une traversée de 220 nm sur 2-3 jours, la moitié au moteur. Les vents seront variables, donc on ajustera le point d'arrivée.

Technique. La capacité des batteries a baissé de 25% et comme hier, elles sont déchargées à - 32 AH à 8 H, bien que j'ai mis le moteur 1/4 heure vers minuit. Je vais voir avec Françoise si il est possible de couper le deuxième frigo.

[Retour au sommaire](#)

Retour de la Grèce vers la France

[Retour au sommaire](#)

[Traversée de Grèce \(Akra Mounda, Céphalonie\) vers l'Italie. 11-13 août 2018. 276 milles.](#)

[Retour au sommaire](#)

Du samedi 11 août au lundi 13 août. Loch 6528. HM 171 (173). Eau 3761 (3737). traversée de Akra Mounda (SE Céphalonie, WP0086) vers l'Italie.

Météo.

VE52. Sellia Marina radio, 11/8, 7H30/ UTC. Valid until 11/8, 18/UTC. Thunderstorms: North and south Baleari sea. Gales forecast: NE 7 in the Aegean and south crete seas. Situation: instability area over north western Africa, instability area over all Baleari islands. High and flat field of 1020 over western mediterranean sea. Seasonal low of 1008 over levantine basin. Northern Jonian sea: NW 3 staying NW 3. Clouds. Southern Jonian sea: NE 4 staying NE 4. Few clouds.

Départ le lundi 11 août à 8 heures vers l'Italie pour profiter d'un vent de secteur nord est qui a soufflé toute la nuit, avant que la brise thermique n'inverse le vent. La pointe sud ouest de botte Italienne est à W à 220 nm et donc cap à l'ouest. A 9H30, le vent tombe et mise en route du moteur. Une heure après, le vent se lève de secteur sud de 7 knts à 180°C de la direction du matin et nous faisons route au près serré babord au 280°C à 5 knts. Puis le vent refuse. A 10 milles de la pointe SW de Céphalonie, nous trouvons un vent synoptique régulier NW 3-4 avec route au près serré au 230 à 5-6 knts.

Nous quittons la Grèce, pointe SW de l'île de Céphalonie.

Puis le vent adonne et route au 270°C au près serré puis bon plein 6-7 knts pendant la nuit. Le vent tombe vers 4 heures avec route au moteur 5 knts puis revient force 2-3 secteur N à 6 heures le dimanche 12 août. Nous faisons route au près bon plein puis près serré pendant la journée du dimanche 12 août à 3-6 knts.

Le vent refuse le 12/8 à 18 H à 50 nm de la pointe sud ouest de la botte Italienne. La météo Navtex prévoyant une rotation des vents au SW, nous faisons route au près serré au 220 °C, le détroit de Messine étant au 270°C pendant 23 nm. Puis la rotation des vents ne venant pas, nous mettons le moteur le 14 août à 2 H vent contraire jusqu'à 9 H. Un vent favorable de secteur Nord commence à s'établir à 8 nm des côtes et nous déroulons le génois pour épauler le moteur. Puis en avançant dans le détroit de Messine, un vent force 4 contraire se lève avec un courant de 1 knt contraire et un fort clapot. Arrivée à Reggio Calabria à 14 H. Le gardien du port me trouve un jeune qui m'apporte deux batteries, soit disant de qualité extra pour 2 x 200 €. C'est 50% plus cher qu'au supermarché. Le port étant loin du centre ville et les magasins étant fermés, j'accepte car la capacité des batteries en place s'effondre de jour en jour. Branchement des batteries en isolant les anciennes, courses, plein d'eau, puis douches et repos bien mérités.

Lundi 13 août, 9H30, à 15 milles de l'entrée sud du détroit de Messine, pas de vent au moteur.

[Retour au sommaire](#)

Sicile. 14-16 août 2018. 65 milles.

[Retour au sommaire](#)

Du mardi 14 août au mercredi 15 août. Loch 6806. HM 194. Eau 3874. De Rezzio Calabria à Portorosa Marina (WP0088).

Situation dangereuse pour le bateau et l'équipage. Nous savons que le retour sur la France ne sera pas de tout repos avec le retour fin août des vents forts principalement contraires et des orages ce que nous avons confirmé ce mardi 14 août au soir. Parti le 14/8 à 8 H de Reggio Calabria au sud du détroit de Messine pour franchir le détroit avec le reste de courant ascendant, nous avons trouvé comme prévu par la météo des conditions de vent faible voir nul et un temps très chaud et humide. Nous avons avancé au gré des brises thermiques, mi moteur mi voile pour arriver à 17 H au cap Millazo à 27 nm. Nous pouvions voir des nuages de type orageux sur les îles Eoliennes comme nous en voyons depuis une dizaine de jours dans cette période de fortes chaleurs. Nous décidons de mouiller dans une jolie crique derrière la pointe est du cap Millazo, ne voulant pas aller au port qui sont très chers en Italie et surchargés, et ayant le plein de vivres et d'eau pour 15 jours. Un grand bateau de 30 m est mouillé à 300 m ainsi que trois autres voiliers et une multitude de petit bateaux à moteur. Nous mouillons par 8 m de fond de sable identifié visuellement, à 200 m de la côte. Le temps de ferler la grand voile et ranger le bateau, le tonnerre se met gronder et un grand nuage noir obscurcit l'horizon. La loi de Buys et Ballot (s'applique t'elle pour un orage?) suggère que l'orage ne passera pas sur nous, mais nous décidons de lever l'ancre et mettons le moteur en route. Une minute après, une tornade couche de 30°C le voilier de 30 m devant nous qui se met en travers du vent, tornade qui nous frappe 2 minutes après. Nous estimons un vent soufflant à plus de 50 knts, sans mesure précise la girouette s'étant mise hors circuit. Le vent nous portant à la côte, nous ne souhaitons pas filer davantage de chaîne ce qui nous rapprocherait de la côte. Nous levons l'ancre, Françoise à la barre, Bernard au guindeau, sous une pluie diluvienne et un vent tempétueux, et sans communication possible entre le barreur et le poste avant du fait du bruit et la pluie. Le bateau est pratiquement ingouvernable mais Françoise réussit à le faire avancer à pleine puissance pour soulager le guindeau, ayant la bouée de l'orin en visuel de la position de l'ancre. Dans ces conditions tempétueuses, la chaîne sort du barbotin et s'échappe librement mais Bernard réussit à la bloquer d'une main et à la remettre dans le barbotin en 30 secondes le bateau étant par miracle maintenu par le moteur. La chaîne est

remontée et Françoise a la présence d'esprit de débrayer le moteur le temps que Bernard remonte l'orin qui traîne près de l'hélice. Une fois ancre et orin remontés, nous partons en mer essayer le grain qui souffle toujours très fort avec un pluie diluvienne. Françoise ayant lu en détail le guide, elle avait mémorisé un petit port à 8 nm, sur lequel nous faisons route et arrivons à 21 H. Amarrage par vent nul et bon dîner pour se remettre de nos émotions.

Quelques leçons.

1. Même si on est fatigués et vient de mouiller 30 minutes avant, il est préférable de lever l'ancre dès qu'un orage menace plutôt que de supposer qu'il passera à côté. Ces orages de fin d'été en mer Méditerranée surchauffée peuvent être redoutables.
2. Le guindeau a de nouveau posé un problème, mais en final a rempli son rôle. Est ce du aux conditions extrêmes? A réfléchir.
3. La bonne stratégie aurait elle été de filer 15 m de chaîne pour éviter le dérapage quitte à se rapprocher des rochers et d'attendre une 1/2-1 heure que le grain passe, plutôt que de relever l'ancre ?
4. Cette côte Sicilienne et son pendant côté continent sont difficiles, avec peu de mouillages et de ports et ceux ci à des prix exorbitants en saison. Il faut cependant dans ces conditions orageuses qui vont durer toute la semaine étudier en détail le guide et prévoir les situations de refuge.
5. L'équipage est bien rodé et peut manoeuvrer en conditions difficiles sans communication. Mais nous étions arrivés à nos limites extrêmes.
6. Le moteur est fiable et puissant. Nous avons bien fait de le changer. La température est montée à 90°C.

Départ à 8 H, après avoir fait le plein de gas oil à la station, pour profiter de la dernière heure de courant favorable. La mer est calme, le vent secteur nord. Nous passons la partie nord du détroit sur la côte est vers 9H30. Le courant s'est déjà inversé dans certaines parties jusqu'à 2 knts. Nous mouillons devant le petit port de Scilla à la sortie du détroit pour réfléchir aux options de navigation. Scilla (cité dans l'odyssée d'Ulysse de Charybde en Scylla) est un très joli village construit en flan de colline avec des maisons au ras de l'eau. Peu de vent est prévu dans la semaine. Soit nous remontons en longeant la côte Italienne, mais aucun mouillage n'est répertorié dans le guide, et le peu de port est très cher. Soit nous longeons la Sicile. Finalement, étant donné que le prochain port sur la côte Italienne est à 70 nm sans mouillages répertoriés entre, nous décidons de revenir par la Sicile.

[Retour au sommaire](#)

Du mercredi 15 août au jeudi 16 août. Loch 6851. HM 203. De Portorosa Marina à Capo Orlando. Loch 6871. HM 204.

La marina Portorosa a été creusée à même le sable avec des canaux le long desquels sont amarrés les bateaux et construites de belles villas. Cependant, les bateaux de passage sont parqués à l'entrée du port dans des conditions bruyantes et de lumière violente, tout ceci au prix de 91 € la nuit... Nous étions amarrés à côté du poste de garde dans lesquels deux employés parlaient bruyamment la nuit. Les employés ne pouvaient s'exprimer qu'en criant aussi bien la nuit que le jour. Une houle rentrait dans cette première partie du port rendant inconfortable la place. Notre voisin Hollandais nous indique qu'il utilise l'application lightningmaps.org pour suivre les avancées des orages, application que je charge et qui

donne la cartographie des impacts en temps réel et avec une historique de 60 mn.

Nous partons à 12 H avec pour objectif d'avancer vers l'ouest soit en s'arrêtant à la marina Capo Orlando à 15 nm, soit Sante Agata à 23 nm. Nous trouvons un vent force 4 N/NE qui nous permet d'avancer au près serré au 310°C pour passer le premier cap. Puis le vent refuse et nous continuons au 270°C pour traverser la baie de Tindari jusqu'à la côte est du Capo Calava. Nous mettons le moteur pour passer le cap et reprenons cap à l'ouest vers le capo D'Orlando à 8 nm. Un orage menace devant nous et l'application lightningmaps indique une vague d'orages qui nous arrive dessus (ci-joint la cartographie des impacts au 15 août à 14H46) et nous décidons de relier la marina de Capo Orlando, marina toute neuve avec un personnel convivial et parlant anglais (80 €). Nous nous amarrons avant l'arrivée des orages.

Après une promenade dans la marina, nous retrouvons notre voisin Hollandais de la marina Portorosa parti après nous. Il se sont pris l'orage avec des vents de 40 knts de forte vagues. Son moteur est tombé en panne et ils sont rentrés sous voile aidés par le personnel de la marina. Un Bavaria 37 Français se met à couple de nous avec un couple skipper de notre âge et leurs deux grands enfants de 30-40 ans. Ils sont essuyés un très fort orage dans l'île Eolienne de Vulcano et sont restés une partie de la nuit au mouillage à 4 m de rochers, moteur en route. Puis venant se mettre à l'abri dans cette marina, ils ont essuyé l'orage de ce jour, la foudre est tombée à proximité et leur électronique a lâché (pilote, anémomètre, sondeur). Ces skippers ont tous une longue expérience et indiquent n'avoir jamais rencontré de telles dépressions orageuses. Les prévisions météo ne sont pas bonnes et indiquent une recrudescence des orages la semaine prochaine sur toute la Méditerranée ouest. Loch 6871. HM 204.

[Retour au sommaire](#)

[Italie. 300 milles. 16 août - 26 août 2018.](#)

Du jeudi 16 août au vendredi 17 août. Loch 6871. HM 204. Traversée vers le continent Italien (Agropoli).

La météo pour les 7 jours à venir prévoit le développement d'un vaste complexe orageux sur toute la Méditerranée ouest rendant compliqué une traversée de 180 nm de la Sicile vers la Sardaigne. De plus, les vents seront contraires. Nous décidons de rejoindre le continent Italien à 120 nm car il y a de nombreux ports pour se réfugier, même si les tarifs sont exorbitants. Départ 11 H de la marina Capo Orlando avec route au 0°C en passant entre les îles Eoliennes. Nous bénéficions d'un vent établi de secteur W force 2-4, au près serré 4-6 knts. Nous passons au travers de la pointe NM de l'île Salina à 17 H. La météo de Rome RE62 de 6H UTC prévoit des orages isolés en mer tyrrhennienne sud est. On verra bien. A 18 H, le vent tombe en accord les données Grib de Weather 4 D qui prévoient un vent faible/nul pour la nuit. Nous mettons le moteur 1700 tr/min, vitesse 5.4 knts. A 22H30, nous sommes à 67 nm dans le 4°C de la punta de Licosa, notre lieu d'arrivée. Toujours au moteur 1700 tr/min à 5.7 knts avec un vent de NE 3 knts. A 3H30 du 17/8, à 42 nm de la pointe de Licosa, au moteur 1500 tr/min à 5.4 knts avec un vent nul. Arrivée à 11 H au port d'Acciaroli indiqué dans la guide comme ayant de la place. Le port est bondé avec une multitude de vedettes plus ou moins grosses. Nous faisons le plein de gas oil (62 litres pour 28 h moteur, soit 2.2 l/h, 110 €). Les deux préposés peu loquaces nous indiquent que le port est full. Nous continuons et l'application Navily, permettant de réserver des places par smartphone pour les ports y participant, nous indique que de la place est disponible à Agropoli à 15 milles au nord pour 90 €/nuit. Donc route sur Agropoli pour une arrivée à 15 H. Amarrage au ponton, repos, préparation de la navigation. Puis

promenade en ville le soir. Achat d'excellentes pizzas à la boulangerie et repas au bateau avec pizzas, oeuf au bacon et excellent vin rouge Italien à 2,5 € dans un port plein mais très calme.

Acropoli.

[Retour au sommaire](#)

Du samedi 18 août au dimanche 19 août. Loch 7017. Moteur 225. De Agropoli (WP0092) vers Amelfi.

Météo. RE64. Rome, 17/8/18, 06H50. Thunderstorms under course over southern tyrrehenian sea est side et north and south baleari seas. Thunderstorms forecast; Sicily strait, southern tyrrehenian sea east side, central tyrrehenian east side, ligurian sea, ionian sea, and north and south balaeari seas. Gale NW 7 in north baleari sea. Situation: instability area over Iberic peninsula is slowly moving north easterly . Flat field of 1014 over west central mediterranean sea. Instability area over southern tyrrehenian sea. seasonal low of 1006 over levantine basin. Previsions: variable becoming NW 2-3. Lamma meteo et wheather 4 D indiquent peu de vent et un risque d'orages pour le soir. Wheather 4 D continue de prévoir un renforcement de l'épisode orageux pour les 5 jours à venir sur tout le bassin.

Nous avons très bien dormi dans ce port plein mais très calme. la météo prévoit des orages isolés sur la région de Naples. Les ports sont saturés en cette période d'août, d'autant plus le week end. Nous étudions en détail le guide et les commentaires sur les ports donnés par les utilisateurs sur l'application Navily. Bernard appelle un Ormeggiatori "Aniello Esposito" qui nous propose une place à 70 € sans électricité dans le port de la ville magnifique d'Amalfi. Ouf! Départ à 11H30 en direction d'Amalfi en traversant les 25 nm du golf de Salerne cap au NW. Nous bénéficions d'un vent W puis SW force 3-5 qui nous amène au près très serré devant le port d'Amalfi. Un orage éclate derrière nous sur Agropoli puis un autre sur le travers sur Salerne. Arrivée à 17. Le petit port est très encombré avec une multitude de vedettes. Appel d'Aniello qui nous indique un petit ponton que nous rejoignons en louvoyant au milieu des petits bateaux. Amarrage sans problème, l'équipe montant sur le bateau pour régler les pendilles et aussières. Loch 7042 (25). HM 226 (1). Amalfi était une ville d'influence au moyen âge, construite au flanc des falaises. Elle s'est développée sur la mer car les falaises abruptes de granit ne permettaient pas de créer de route de communication avec le continent. L'architecture des maisons accrochées au falaises est impressionnantes, avec de tout petits passages entre immeubles au sein de la ville. Balade dans la ville avec beaucoup d'escaliers à monter et descendre, achat de pizzas et bon repas au bateau. La nuit bruyante avec des adolescents jouant au foot jusqu'à une heure du matin sur la plage, anniversaire sur le bateau voisin. Bref encore des boules Quies.

Jpeg

Jpeg

Jpeg

Jpeg

Jpeg

[Retour au sommaire](#)

Du dimanche 19 août au lundi 20 août. Loch 7042. HM 226. D'Amelfi à l'île de Procida (WP0098)

Météo. Nous n'avons pas reçu de météo navtex ce matin, ni hier, probablement car nous sommes trop près de la côte et les émissions de la station de Rome sont masquées par les falaises. Meteoconsult prévoit un vent thermique SE puis W/NW avec un risque orageux de 80% en soirée et la nuit.

La nuit a été bruyante avec une bande d'enfants jouant au foot sur la place jusqu'à tard dans la nuit. Nous avons retrouvé le calme avec des boules Quies. Nous nous promenons une deuxième fois dans cette magnifique ville en montant jusqu'au monastère pour voir toute la ville et la baie, puis nous arpentons les petites ruelles. Départ à 11 H. L'équipe d'Esposito Aniello est vraiment sympathique et efficace et nous assiste pour le départ et nous fait cadeau d'une bouteille de Limoncello. Nous longeons au moteur cette côte magnifique avec des villages et villas ancrés sur de hautes falaises granitiques. Nous sommes escortés par des escadres de vedettes qui créent une mer artificielle pour nous préparer à passer le cap Horn. Nous passons devant la ville de Positano, un des lieux les plus touristiques de cette région. Des coffres sont installés pour aller visiter la ville à 100 € la journée, pas pour nous... Nous continuons vers l'île de Capri toujours sous bonne escorte de vedettes et ferries à 20-30 knts avec comme objectif de mouiller au sud de l'île sur Marina Piccola. Arrivé à 16 H, nous découvrons un mouillage rempli de grosses vedettes qui mouillent par 50 mètres. Nous sommes contents de voir que les 2000 € annuels de CSG supplémentaires que notre président nous a demandé de verser aux premiers de cordées servent à quelque chose. Nous avons du financer une partie du tobogan. La zone de mouillage à 8-10 m indiquée par le guide est barrée par des bouées. Nous décidons d'aller sur l'île de Procida à 15 milles au NW qui a un grand mouillage sur fond de sable et d'herbes. Arrivée à 20 H après un bord de prés serré puis 2 heures de moteur pour avancer contre un vent contraire de 15 knts et mouillage par 10 m de fond. Des orages étant prévus dans la nuit, nous choisissons un emplacement avec de l'espace si nous dérapons et nous mettons 50 m de chaîne. Loch 7083. HM 233.

[Retour au sommaire](#)

Du lundi 20 août au mardi 21 août. Loch 7083. HM 233. De l'île de Procida à au port de Gaeta (WP0099). *Encore un violent orage en mer!*

Météo. Toujours pas de météo Navtex (?). Les prévisions de Meteoconsult et de Lamma meteo donnent des directions de vent opposées. Meteoconsult prévoit un vent SW 17 knts tournant au S puis SE 15 knts, avec une probabilité d'orages faible de 20%. On verra bien. Wheather 4D prévoit toujours une forte instabilité orageuse pour les jours à venir.

Orage violent à 10 milles des cotes avec vent de 55 noeuds (force 11)... Un vent de SE force 5 s'étant levé soudainement à 13 H, nous partons de suite du mouillage de Procida car nous sommes mouillés sur un fond d'herbe de faible tenue et près d'un épi rocheux. La météo l'avait prévu mais un peu plus tard. Nous décidons de profiter de ce créneau météo favorable pour avancer sur notre remontée NW de la côte de l'Italie. Nous tournons la pointe NE de Procida et trouvons un vent SW de 20 knts. Route au 310°C au près serré, un ris et plein génois, à 6-7 knts avec comme objectif d'avancer le plus possible pour traverser

le grand golf de Gaeta de 50 milles. Des formations orageuses se développent sur la côte comme tous les jours. Cependant le ciel s'obscurcit de plus en plus sur la côte avec des grondements lointains de tonnerre, qui se rapprochent. Vers 15 H, le vent faiblit rapidement. Le temps d'enrouler le génois et d'affaler la grand voile en 5 minutes, un vent de 40 noeuds de nord arrive. Nous partons en fuite plein sud vent arrière à 5 knts à sec de toile et terminons l'arrimage de la grand voile sous une pluie diluvienne, moteur coupé pour éviter des défauts de lubrification. Le vent forcé à 55 noeuds et soulève violemment et par à coup l'annexe arrimée sur l'arrière qui vient buter fortement sur les panneaux solaires. Les fermetures éclairs du bimini commencent à lâcher. Nous décidons de soulager l'annexe et le bimini en prenant une allure grand largue en mettant le moteur. Mais le pilote lâche et le vent tempétueux met le bateau de travers qui se couche non manoeuvrant, probablement car le safran est en partie hors de l'eau. Nous reprenons la barre en mettant des gaz et arrivons à remettre le bateau vent arrière. Tant pis pour l'annexe et le bimini. Une heure après, le vent faiblit à 20 noeuds et nous remettons en route au moteur cap sur Gaeta à 15 milles. Eclairs et tonnerre sont encore tout proches mais l'orage s'éloigne. D'autres orages nous entourent au nord, au sud. A 2 milles de l'arrivée au port, un petit orage avec forte pluie se développe devant nous et la foudre tombe à proximité dans un tonnerre fracassant. Nous nous apprêtons à essuyer ce petit orage mais il s'évacue vers le sud un quart d'heure avant notre arrivée. Arrivée à 20H15 dans le port de Gaeta dans lequel nous mouillons à 100 m près de la marina Flavio Gioia par 5 m de fond, avec 40 m de chaîne en cas d'orages (WP0099). Bon repas de pâtes au pesto et fromage pour se remettre de nos émotions. Nuit tranquille au mouillage. demain, nous fêterons l'anniversaire de Françoise dans la marina puis nous resterons au mouillage de Gaeta en attendant que cette vaste dépression orageuse s'évacue. Loch 7123. HM 238.

Enseignements.

Météo. Cet orage très violent s'est développé sans être prévu par la météo. La mer méditerranéenne est très chaude rendant imprévisible le développement très rapide de ces tempêtes orageuses dès lors que des conditions d'humidité sont réunies. Dans ces conditions qui durent maintenant depuis une semaine, il faut être excessivement prudent et éviter de naviguer. Surtout pas de traversée longue. Une limite à cette stratégie est le coût exorbitant des marinas et l'absence de mouillage.

Affalement des voiles. L'équipage est aguerri et nous avons affalé nos voiles en 5 minutes de façon rigoureuse sans affolement dès la baisse du vent. Mais cela va trop vite et il faut anticiper davantage. Dès que l'on est sûr de rencontrer un orage, il faut tout affaler et avoir suffisamment de temps pour tout arrimer.

Annexe et bimini. Le positionnement de l'annexe sur l'arrière et le grand bimini ne peuvent pas tenir par des vents de 55 noeuds. Pour l'annexe, elle était très solidement arrimée sur les solides portique et balcons de l'ovni avec des cordages de 8 mm surdimensionnés. Il restait un degré de liberté bas-haut que nous allons bloquer. Pour le bimini obligatoire pour se protéger du soleil, il faut trouver un système pour le retirer et le ferler rapidement en cas de tempête.

Electronique. Tout a tenu malgré une dizaine d'éclairs qui sont tombées à proximité du bateau ainsi que la pluie diluvienne.

Moteur. Le moteur est fiable et surpuissant pour le poids du bateau. Il a fonctionné quelques minutes avec 50°C de gîte ce qui empêche la lubrification mais cela a tenu. Dans les conditions extrêmes, on l'a mis au

maximum à 2000 tr/min sans problème pour rendre le bateau manoeuvrant, soit avec une grande réserve de puissance (on peut aller jusqu'à 2400 tr/min en utilisation courante). La mer est très chaude et il fonctionne à une température de 90°C.

Equipage. Il est aguerri après trois mois de mer. Bernard était sur le pont, Françoise à l'intérieur. Les manoeuvres ont été faites rapidement sans bout qui se bloque ou autre, ce qui aurait été catastrophique avec 55 noeuds de vent. Le winch électrique a été critique pour manoeuvrer rapidement étant donné les forces à déployer.

Levée tôt ce matin car le mouillage est exposé à l'E et une houle de NE fait rouler le bateau. Nous partons à 9 H visiter la ville de Procida composée d'une vieille ville en face du mouillage et d'une ville contigue plus récente de l'autre côté de l'île.

La vieille ville est composée de maisons ancrées sur la falaise sur deux rues principales. Nous allons voir le port de Procida qui est grand et dans lequel il y a pas mal de places. La nouvelle ville est bruyante avec de nombreuses scooters et triporteurs.

[Retour au sommaire](#)

Du mardi 21 août au mercredi 22 août. Loch 7123. HM 238. Marina Flavio Gioia, Gatea.

Météo. Weather 4 D prévoit peu d'orages le 22 août mais une recrudescence à partir de vendredi pour toute les côtes Ligurienne et Toscane. Meteo consult prévoit le 22/08 37 noeuds de vent qui ne sont pas venus.

Après une nuit et une journée tranquille au mouillage ce 21 août, des orages se développent en soirée avec un vent levant un fort clapot et nous décidons d'aller dans la marina pour se reposer. Une fête avec de la musique forte dans la marina nous oblige à mettre des boules Quies. Levés tôt ce matin pour aller visiter la vieille ville en hauteur, notamment une cathédrale avec une magnifique restauration ayant préservée les vestiges romains et du moyen âge. Le patrimoine culturel et architectural de l'Italie est impressionnant. Nous avons trouvé un magasin fabricant une multitude de variété de pizzas, en plus bon marché, qui nous régale au déjeuner et dîner. La marina est à 100 m d'une longue et étroite rue commerçante le long de laquelle sont construits des immeubles de 3-4 étages du siècle dernier habités par des locaux, avec des petits marchands de fruits et légumes, boulangeries, fabricants de pizzas et de Tiellas (spécialité locales), boucheries, fromageries (avec notamment la mozzarella di bufalona produite dans la région), et une grande animation le soir. Cette longue rue est coupée tous les 100 mètres par de petites ruelles délimitant deux rangées d'immeubles, petites ruelles qui sont des lieux conviviaux de discussion avec des tables, chaises, plantes. Nous comprenons pourquoi le guide indique que Gaeta est une escale privilégiée des navigateurs souhaitant s'arrêter en hiver. Une procession religieuse nous accueille de retour dans la marina. Une musique violente provenant du bar de la marina nous a de nouveau réveillé à minuit. La marina loue son bar pour des fêtes privées protégées par des gardes du corps...

[Retour au sommaire](#)

Du jeudi 23 août au vendredi 24 août. Loch 7123. HM 238. Marina Flavio Gioia, Gatea.

Météo. Pas de météo Navtex captée. Les applications Weather 4 D et Meteoconsult (80% de risque) prévoient toutes les deux une recrudescence du risque orageux les jeudi 23/08 et vendredi 24/08 et se terminant le samedi 25/08 11 H sur toute la zone Ligure jusqu'à Gaeta. Puis un vent de dominante ouest se lève samedi du à un épisode de mistral en Méditerranée ouest.

Stratégie. Dans cette période de mer surchauffée avec une prévision à 80% d'orages, la survenue d'orages très violents en pleine journée peut être très rapide, rendant difficile le recours à des mouillages. Aussi, le plus simple est de rester dans la marina en surveillant la fin de l'épisode orageux. Il est remarquable que les prévisions de Weather 4 D depuis 10 jours se soient révélées justes. Le point négatif est le coût élevé de la marina.

22 nm: port de Circeo avec possibilité de mouillage rouleur devant le port abrité des vents d'ouest WP0101. **38 nm:** mouillage à Torre Astura bien côté, WP0100. **44 nm.** Nettuno. Pas de bons commentaires. **44 nm:** Angio. Mouillage correct est du port cf guide. Port sale, mauvais commentaires. **67 nm.** Porto Turistico di Roma. Entrée s'envase. Attention par mer forte. Autre possibilité à Marina di capo Angio.

Promenade ce matin pendant 2H30 dans le grand parc de la ville situé sur la falaise d'entrée dans la baie, puis retour à travers la ville. Après midi tranquille à lire et régler différents problèmes techniques. Longue promenade le soir vers le port de pêche avec un grand marché de poisson. Dîner de délicieuses pizzas (6 €) arrosé de moscato locale (2,5 € le litre).

Technique. **Moteur 238 H:** Huile OK, eau de mer OK, coolant OK, Tourteau OK, arbre toujours dur au premier tour, graissage bague Volvo, boulons et écrous OK. **Gréement.** Vérification ridoirs, enrouleurs, poulies, attaches bôme et pontets prises de ris, drisses, écoutes.

[Retour au sommaire](#)

Du vendredi 24 août au samedi 25 août. Loch 7123. HM 238. De la marina Flavio Gioia, Gatea à Porto Santo Stefano (Monte Argentario), 152 nm.

Météo. Constance des prévisions météo. Un risque important orageux persiste ce vendredi (Lightningmaps.org montre de forts orages ce vendredi à 7 H sur la région de Naples) jusqu'au samedi 25/8 au matin. Puis le mistral se lèvera dimanche 26/8 avec un courant ouest de force 7 bouches de Bonifacio-Italie et surtout des vagues de 2-3 m. Puis les vents tourneront au nord, soit contraires lundi et mardi. Un autre épisode orageux est prévu sur la côte d'azur et la Corse le jeudi 30/8. Lamma meteo indique un vent plus fort que Weather 4 D le long des côtes italiennes et surtout de direction NW, soit en plein dans le nez.

Stratégie. Nous risquons d'être bloqué par le fort épisode de mistral, du fait qu'il y a peu de ports et que leur entrée est difficile par forte mer et qu'il y a encore moins de mouillages. Nous surveillons l'évolution et attendrons éventuellement dans un mouillage sûr le bon créneau, sachant qu'une navigation au près serré par vent de force 6-7 et mer hachée de mistral est difficile avec ce bateau et très fatigante avec un équipage restreint.

Départ de Gaeta à 11 H au moteur cap au NW. Nous avons un vent grand largue de sud 8 knts nécessitant

de mettre le moteur. Le vent tourne au SW au cap Circeo à 25 nm passé à 15 H et nous continuons sous voile jusqu'à Nettuno (22 milles) ou nous arrivons à 20 H. Mouillage à côté du port par 5 m de fond de sable. Nous n'avons pas eu d'orages bien que Meteoconsult prévoyait un fort risque orageux, contrairement à la météo Italienne. Le mouillage est très rouleur et nous ne dormons pas bien. Bernard se lève à 4 H pour étudier la météo et nous partons à 5H30 en direction d'Ostia (Rome, une fois qu'un orage éclatant à 10 km soit passé. Le vent est faible SE et nous mettons le moteur pendant 4 heures. Puis il s'établit SW force 3-5 et nous faisons route au NW petit largue 6-7 knts. La mer est formée et hachée avec des creux de 2 m de secteur W du fait du mistral soufflant à partir des bouches de Bonifacio. Mais le bateau est bien appuyé sur les voiles et passe la mer sans à coup à 6-7 knts. Nous passons devant Civitavecchia à 30 nm vers 16 H. la mer est agitée (vague de 2 m) rendant difficile l'entrée dans une marina, telle qu'indiqué dans le guide. Nous décidons de continuer sur la presqu'île de Porto S Stefano à 40 nm. Le vent se maintient de même que la mer forte jusqu'à l'arrivée sur la presqu'île à 20 H. La mer étant forte de secteur W/SW, nous décidons de faire le tour de l'île pour trouver un secteur abrité dans son secteur NE, soit encore 10 milles. Nous arrivons à 22 H à Porto s. Stefano. Le mouillage préconisé par le guide semble précaire et nous nous mettons à couple d'un chalutier dans le port vers 23 H, en espérant que les pêcheurs ne travaillent pas le dimanche. Loch 7275 (152 nm). HM 252 (14).

[Retour au sommaire](#)

Du lundi 25 août au dimanche 26 août. Loch 7275 (152 nm). HM 252 (14). De Porto Santo Stefano (Monte Argentario) au mouillage de Talamone (WP0105).

Météo. Navtex RE82. Roma du 26/08/2018 à 6 H/UTC valid up to 18/UTC. *Thunderstorms under course:* over Ligurian sea, northern Tyrrhenian sea, central Tyrrhenian sea east side, Adriatic sea. *Thunderstorms forecast:* over southern Tyrrhenian sea east side, central Tyrrhenian sea east side, and Adriatic sea. *Gales under course:* NE 7 in the north Baleari sea, NW 8 in the Corsican sea, and Sardinian sea, W 8 in the central Tyrrhenian sea, NE 8 in the northern Adriatic sea, NE 7 in the Ligurian sea. *Gales forecast:* NE 7 in the Ligurian sea and north Baleari sea, NW 8 in the Corsican sea, NW 7 in the Sardinian sea, W 7 in the central Tyrrhenian sea, NE 7 in the northern Adriatic sea. *Weather situation.* A pressure field over all Italian seas is decreasing. Flat field of 1016 HPA over western mediterranean sea. Cold front over north central Italy is rapidly moving SE. Seasonal low of 1008 over levantine basin.

Stratégie. Météo compliquée annonçant des coups de vent 7-8 en mer Ligure, Corse, Sardaigne et mer Tyrrhénienne centrale, ainsi que des orages en mer ligure et mer Tyrrhénienne nord. **Nous sommes en mer Tyrrhénienne nord** avec un vent prévu de secteur N force 3-5 prévu pour les prochaines 24 heures. Les prévisions Navtex étant confirmées par la météo Lamma et Weather 4D, je décide de traverser vers Bastia à 70 nm car une grosse dépression orageuse doit s'installer sur la corse et le continent à partir du jeudi 30 pour 4-5 jours.

Départ à 8 H de Porto S Stefano avec un vent nord de force 5. Je monte la grand voile avec un ris dans le port et la sortie du port vent debout au moteur dans des creux de 2 m réveille Françoise, bien fatiguée par les deux jours de mer précédents, en douceur... Nous établissons le génois et partons petit largue au 287 °C en direction de Bastia à 7 knts. Avec la puissance du vent, le bateau passe en force une mer formée mais cela cogne à l'intérieur et on peut se faire mal. Une heure après, le vent faiblit à force 3 et nous devons affronter une mer formée de W/NW quasiment dans le nez, avec des creux de 2 m rapprochés. Le bateau tape fortement. Je met le moteur pour épauler et abat de 20 °C mais nous décidons de faire demi

tour au bout de 1/2 heure car ces conditions font souffrir le bateau et l'équipage, sachant que nous en avons pour 15-20 heures. L'explication est que des vents très forts soufflent au nord (NE) et au sud (W) de la zone et génèrent des mers fortes d'W et de NE, en plus du mer du vent. Nous faisons demi tour et mettons cap sur Talamone à 10 milles, petit port situé à 5 milles au nord de S. Stefano. Deux heures après, nous rentrons dans cette grande baie, avec des creux vent arrière de 2 m. Cette baie, bien qu'ouverte, est très bien protégée car nous mouillons à 13 H par 4 m de fond sur une mer lisse (WP0105), n'ayant pas trouvé de place au port.

Réflexion. Une analyse détaillée des fichiers de Lamma meteo (météo marine Italienne) indique que cette situation de houle contraire à notre cap avec un vent faiblissant pendant 3-4 heures dans notre zone de 20 milles de navigation était prévue. La difficulté est que le site web Lamma est peu élaboré et nécessite d'ouvrir chaque fichier individuel vent ou houle pour des durées de deux heures en deux heures. En faisant ce travail un peu laborieux et en visualisant ces fichiers dans Powerpoint, Lamma indique que la journée de demain lundi 27/08 est valable pour traverser avec des vents et houle favorables. Je vérifierai la stabilité de ces prévisions ce soir. Si OK, départ demain à l'aurore à 5H30, le lever du soleil étant à 6H35. Le vent se lève au mouillage à force 4-6 à 15 H. Repos pour l'équipage. Loch 7300. HM 255.

[Retour au sommaire](#)

Traversée d'italie (Talamone) vers la France (Villefranche sur mer) 191 milles. Lundi 27 août et mardi 28 août 2018.

Météo. Navtex RE83. Roma 26/08/2018, 18H50/UTC valid up to 27/8 6/UTC. *Thunderstorms under course* over central Adriatic sea and southern Adriatic sea. *Thunderstorms forecast* over southern Tyrrhenian sea east side, Adriatic sea, Ionian sea and Aegean and south Crete sea. *Gales under course:* NE in the central Adriatic sea, NW8 in the Northern Adriatic sea. *Gale forecast:* NIL. *Wheather situation:* high and flat field of 1016 HPA over western mediterranean sea is extending easterly. Instability area over northern Adriatic sea is rapidly moving SE. Frontal system over south central Adriatic seas is rapidly moving SE. Frontal system over southern Tyrrhenian sea is rapidly moving SE. Seasonal low of 1004 HPA over Levantine basin. *Forecast and outlook.* *Ligurian sea.* Easterly 4 locally increasing south sector. Moderate sea weakening. Outlook variable. *Northern tyrrhenian sea east side.* NE 5 becoming northerly and decreasing. Moderate sea south sector. Outlook NE 4. *Central Tyrrhenian sea west side.* NW 5 weakening. Moderate sea weakening north sector. Outlook NW 4. fair. *Central Tyrrhenian sea east side.* NW 6 weakening. Outlook NE 5. *Southern tyrrhenian sea west side.* NW 5. Outlook NW 5. *Southern tyrrhenian sea east side.* NW 5 locally increasing. Isolated thunderstorms. Lamma meteo et Wheather 4D confirment les données Navtex. Je sors les planches de vent et de houle de Lamma météo.

Départ 7H30 de Talamone avec un vent au mouillage de force 5. Nous remontons l'ancre et prenons un ris. Un voilier mouillé initialement à côté de nous a dérapé de 200 m et se trouve à 30 m de la digue. Nous avons remarqué hier qu'il mouillait peu de chaîne. Je les réveille en passant à côté avec la corne de brume. L'équipage relève l'ancre rapidement avec un gros paquet d'algues. A la sortie du port, nous trouvons un vent de nord de force 6. Nous envoyons le génois 1/2 et filons à 7 knts en direction de la pointe SW de l'île d'Elbe à 32 milles. Le vent faiblit puis refuse et nous alternons les périodes au moteur quand la vitesse passe en dessous de 3 knts puis à la voile. Il fait un temps magnifique avec une

température fraîche et peu de mer, et l'équipage surveille avec attention le trafic, certes aidé par le radar et l'AIS.

Nous passons la pointe SW de l'île d'Elbe le 27/8 à 16H30. Le vent souffle force 6 dans le nez au NW en raison d'un vent synoptique secteur nord force 3 amplifié par un effet venturi créé par la configuration de l'île. Nous mettons le moteur pendant 1/2 heure puis quand le vent adonne la trinquette puis quand il faiblit le génois et filons au près serré 5-6 knts sur le cap Corse. Le vent est pour le moment conforme aux prévisions Lamma. Arrivé au près serré à 7 milles au sud du cap Corse le lundi 27/8 à 21H30.

Nous enroulons le génois et faisons route au 345 °C pour passer le cap Corse en laissant une distance de sécurité de 2 milles et 60 m de fond pour ne pas accrocher de casiers. Il y a pas quelques ferries "Bastia-Continent" sur cette route. Nous faisons la traversée de 100 milles Cap Corse-Nice au moteur 1800 tr/min, 6 knts avec une mer calme voir lisse appuyé par la grand voile et la trinquette pour bénéficier d'un vent de 5 knts quasiment dans le nez (gain de vitesse de 0.5 knts). Nous croisons des groupes de grands cachalots de 10-20 mètres (voir video), , puis l'après midi un grand banc de dauphins.

Nous arrivons au mouillage dans la baie de Villefranche sur mer, anse "Passable" (WP0111) à 19 H et mouillons 40 m de chaîne par 9 m de fond. Bon repas de spaghettis et repos après ces 36 heures de mer. Loch 7491 (191 milles) HM 276 (21) .

[Retour au sommaire](#)

[De Villefranche à Port Camargue, 28/8/2018 au 5/9/2018](#)

Du mardi 28 août au mercredi 29 août. Loch 7491. HM 276. De la baie de Villefranche à Cannes.

Nuit tranquille au mouillage de Villefranche. Il n'y a pas de place au port de Nice pour les deux prochains jours, de la place à Cannes. Nous allons donc à 15 milles au moteur à Cannes avec un temps magnifique et une arrivée à 12H30. Nous faisons le plein de fuel, 104 L (1.69 €/l) pour 41 heures moteur, soit 2.54 l/H à 1800 tr/min puis prenons une place en bout de ponton G qui nous permet d'avoir la place pour manoeuvrer pour nous mettre en marche arrière. Le coût de la place est de 41 €/nuits soit deux fois moins cher que l'Italie, pour un port avec des infrastructures neuves. Est ce les effets de la privatisation des marinas en Italie? Nous allons dans un petit restaurant nous remettre de notre longue route de 15 milles, puis après midi tranquille à ranger le bateau. Le soir, nous observons la rentrée des grosses vedettes et la capacité des professionnels qui les pilotent à manoeuvrer dans un mouchoir de poche.

[Retour au sommaire](#)

Jeudi 30 août. Loch 7510. HM 278. Port de Cannes

Deux journées tranquilles au port de Cannes. Courses au marché le matin pour accueillir Maurice et Renée le soir au bateau, oncle et tante de Françoise, ainsi que son cousin Jérôme. Puis promenade le jeudi sur la croisette et dans la rue commerçante Meynadier dans laquelle Françoise retrouve ses marques. Nous nous régaloons de pâtisseries achetées au pâtissier Ernest, une institution Cannoise. L'après midi, Bernard prépare la suite de la croisière en repérant les mouillages et ports potentiels. Françoise affine un excellent de repas provençal avec diverses tapenades faites maison achetées au marché, olives noires aux

amandes, olives vertes aux artichauts et olives vertes aux tomates épicées, jambon serrano, corse, et excellents fromages artisanaux: chèvre aux figues, avec du pain artisanal au levain, tout ceci arrosé d'une bonne bouteille de Resina. Nous dégustons en final une merveilleuse charlotte au chocolat préparée par Renée. Jérôme arrive vers 21 H pour finir la charlotte, visite du bateau et récits de nos exploits.

[Retour au sommaire](#)

Vendredi 31 août. Loch 7510. HM 278 (288). Du Port de Cannes à la rade d'Agay (WP0127).

Météo. Les météo Navtex et Meteoconsult se contredisent en apparence. Navtex indique une dépression sur la Riviera Française se creusant dans la nuit avec des vents de NW 5-6 forcissant 6-7 dans la nuit. Meteoconsult des vents variables. MeteoFrance indique des orages pour demain matin. Une explication possible donnée par Weather 4 D est que le flux de vent fort est 50 milles plus au sud. Une autre explication est que la localisation et le déplacement de ces mini dépression se creusant ne peut pas être précis à l'échelle du déplacement d'un voilier.

Une grosse activité se déploie dans le port de Cannes pour préparer le salon nautique de début septembre. Tous les bateaux doivent quitter le port pour 3 semaines en se plaçant dans les ports voisins pour laisser leurs places aux exposants (c'est dans leur contrat de droit d'usage). En résumé, il ne faut pas venir à Cannes et les ports avoisinants les trois premières semaines de septembre. Etant donné la possibilité de vents forts, nous n'allons pas aux îles de Lerins en face de Cannes dont les mouillages sur fond d'algues sont connus pour dérapper rapidement. Nous partons à 11 H et trouvons un vent de S-SW force 4 qui nous amène en trois bords devant la rade d'Agay à 10 milles. Le vent forcissant SW 5 dans le nez, la météo Navtex confirmant une dépression se creusant sur notre zone, nous décidons de prendre un coffre (20 €) sur la côte Est de la rade d'Agay (WP0127). Mouillage rouleur au début car le vent tourne au NW avec une houle de SW. le vent se maintient NW toute la nuit force 4-5. En résumé, une météo réelle proche des prévisions Meteoconsult dans la journée puis de Navtex dans la nuit. Nous nous rendons compte que la météo nous laisse peu de répit et que les deux jours de repos à Cannes ne nous ont pas permis de récupérer des longues journées et nuits de navigation depuis notre départ de Grèce le 11 août, soit 3 semaines auparavant. Amarrage sur coffre sur deux aussières, bonne lecture et une excellente salade avec tapenade pour le dîner.

Technique. Moteur. Huile OK, eau de mer OK, coolant OK.

[Retour au sommaire](#)

Samedi 1er septembre. Loch 7526. HM 281 (288). De la rade d'Agay (WP0127) à la baie d'Alicastre, île de Porquerolles, WP0128.

Météo. WE81. Meteo France du 31/08 21 UTC. No warning. General. Low DPN 1009 over Ligurian sea overnight, slowly flatening in daytime, exp 1013 over N of Elbe at end. High BLDN 1027 over N of France. Est of Cabrera E or NE 3 or 4, at times 5 in far S, veer E or SE at end. Balears. SE 3 or 4, at times 5 in gulf of Valencia at end. Smooth or slgt. Thundery shwrs. Minorque. In NE: NW 4 or 5 at times 6 in morning. in SW: vrb 2 to 4, tempo incr N or NE S to 5 in daytime. Slgt or mod. Thundery shwrs in N. Lion. NW 4 or 5, at times 6. Gusts. Slgt, loc mod in SE. Provence. W or NW 5-6, incr 6 or 7 overnight, then veering N or NW at midday and bcmg VRB 2 to 4 in far NE. Gusts. Mod or rough,

abating slgt in NE at end. **Météoconsult.** NW 2-3 puis SW 2-3 puis W 3.

Départ du coffre dans la rade d'Agay à 9 H en direction de l'île de Porquerolles à 30 milles avec un vent NW force 4-5 sous grand voile et génois pleins, cap au 210°C. Le bateau file vent de travers à une vitesse de 8-9 knts avec un clapot de NW et une mer plus formée de SE.

Malgré la gîte, la cuisinière prépare un bon repas. Le vent faiblit et refuse à l'approche du cap Camarat, à douze milles de la rade d'Agay. Nous mettons le moteur pendant deux heures pour passer le cap jusqu'au travers de Cavalaire avec une mer formée créée par les grosses vedettes à moteur qui convergent vers le cap Camarat à grande vitesse. Le vent s'établit au SW dans le nez force 3-4 avec un clapot rapproché. Le bateau au moteur tape péniblement contre le clapot de face. De gros nuages noirs se développent derrière nous sur Cannes et Nice et nous confirmons avec l'application Lightningmaps que des orages éclatent sur cette zone. Météofrance prévoit des orages sur ces villes mais pas sur Hyères ou Porquerolles ce qui sera confirmé par la suite. Nous partons au prés serré à 14 H au travers de Cavalaire en tirant quatre grands bords jusqu'au Cap Bénat 10 milles plus loin qui est passé à 17 H. Le bateau passe en force le clapot rapproché sans taper. Le fait qu'il gîte sous voile à 30°C, appuyé sur son bouchain permet à la carène d'absorber le clapot. Le vent faiblit ne permettant plus d'avancer dans le clapot et nous continuons au moteur à 5 knts à 1800 tr/min face au clapot et arrivons au mouillage 6 milles plus loin à 18H30 dans la baie d'Alicastre de l'île Porquerolles (WP0128). Nous mouillons à l'écart de la flotille de 50 bateaux 30 mètres de chaîne par 6 m de fond de sable. Le vent s'inverse vers 21 H et souffle SE par rafales force 4-5. Je met 45 m de chaîne pour dormir tranquillement. Un bateau mouille à côté de nous vers 21 H et dérape aussi vite sans que l'équipage ne se rencontre de quelque chose. L'ancre intelligente doit crocher quelque chose car il s'arrête 200 m plus loin. Loch 7571 (45 milles). HM 285 (4 H).

[Retour au sommaire](#)

Dimanche 2 septembre. Loch 7571. HM 285. De la baie d'Alicastre, île de Porquerolles (WP0128) au port de Porquerolles.

Météo. WE83. Saturday 21 H UTC. No warning. Provence. NW 3-5. Météoconsult. Vent sur 4-9 knts.

Les nuits sont devenues fraîches: 20°C ce matin 7 H dans le bateau. L'eau est à 22°C. Dure croisière ce jour pour rejoindre le port de Porquerolles à un mille au moteur. Amarrage par l'avant sur la jetée en front de mer. A 11H30, plus de la moitié des places est vide, et les bateaux s'amarrent librement ou il y a de la place (44 €/nuit). Promenade dans cette belle île par un temps beau mais pas trop chaud. Ce dimanche, il y a encore beaucoup de touristes. Nous verrons demain avec la rentrée scolaire si il y a moins de monde. Le soir, nous achetons une pizza à un jeune livreur qui démarché les bateaux. Pizza sans goût que nous mettrons la nuit à digérer. Ah les merveilleuses pizzas de Gaeta!

[Retour au sommaire](#)

Lundi 3 septembre. Loch 7572. HM 286. De l'île de Porquerolles à la rade de la Badine, presqu'île d'Hyères (WP0002).

Après une longue promenade vers le phare de l'île de Porquerolles, nous partons à 11 H vers la baie du Langoustier, au NW de l'île. Nous mouillons par 6 m de fond au milieu de la baie. Une plongée pour

vérifier le positionnement de l'ancre indique que l'ancre est posée dans un petit banc de sable, à 3 m d'un important bloc rocheux de 2 m de haut sur lequel repose la chaîne. Du vent fort étant prévu dans l'après midi, nous décidons de changer de mouillage pour rejoindre la baie de la Badine sur la côte W de la rade d'Hères. Mouillage par 5 m de fond de sable de bonne tenue et après midi tranquille.

[Retour au sommaire](#)

Mardi-mercredi 4-5 Septembre. Loch 7577. HM 288. De la rade de la Badine, presque île d'Hyères (WP0002) à Port Camargue.

La météo prévoit un vent de W 3-4 résultant d'un vent synoptique et thermique se levant dans l'après midi, ce qui limite la remontée NW vers Port Camargue. Nous décidons de partir à 8 H au moteur pour progresser avant la venue du vent contraire qui se lève vers 13 H. Nous passons le cap Sicié à 11 H au moteur sans vent et continuons sur l'île de Riou. Le ciel est très noir au sud et nous vérifions dans l'application Lightningmaps un fort développement orageux à 50 km au sud se déplaçant vers l'est. Nous passons l'île de Riou à 14 H toujours au moteur sans vent. Un vent de sud 3-4 se lève au travers de l'île de Planier et nous pousse petit large à 7 knts jusqu'au phare de Beauduc à 21 H. Françoise assure une veille vigilante car nous sommes babord amure, et nous croisons quelques bateaux allant Marseille tribord amure. LesL

Les voiles Deltavoile sont bien coupées et ont une courbure parfaite au près.

Le vent tombe rapidement à 21 H, trois quart d'heure après le coucher du soleil à 20H15. Nous continuons au moteur en restant à 2-3 milles de la côte pour éviter les casiers. Nous passons à 1 mille des bouées cardinales de la pointe de l'Espiguette du fait des très nombreux casiers présents à proximité des bouées. Nous arrivons à Port camargue à 1H30 et prenons les amarres à 1H45. Loch 7682 (105 milles). HM 298 (10 H).

[Retour au sommaire](#)

Mercredi 5 septembre. Loch 7682. HM 298. Port Camargue.

Levé tôt ce matin pour commencer à nettoyer, ranger et entretenir le bateau après ces 3 mois de croisière. je dresse une longue liste des tâches que je ferai tranquillement dans les semaines à venir. Voir l'article Travaux 2018.

[Retour au sommaire](#)

WordPress

Un site utilisant WordPress

PDF generated April 07, 2019 at 1:48 PM by Kalin's PDF Creation Station WordPress plugin