

Chesapeake au Golfe du St Laurent, Avril à fin Juin 2016

Bonjour, c'est moi Goélan'dro qui reprend mes écritures.

J'ai retrouvé avec plaisir mon équipage adoré mais dans quel état ! Fatigués par les folles nuits du Croisic, le voyage un peu longuet ou le décalage horaire, ou tout ça... ils sont arrivés dans un état lamentable. Il faut dire qu'aterrissant à Washington à 19h, ils ont pris une voiture et sont arrivés ici seulement vers une heure du matin (ce qui faisait quand même pour eux 7h du matin). Ils sont restés bloqués une bonne heure sur une rocade autour de Washington au milieu d'un océan de feux rouges qui n'ont pas bougé d'un pouce pendant presque une heure... dur dur !

J'ai eu de la chance de les récupérer entier, ils s'endormaient littéralement au volant. Quelle idée aussi de prendre la route après 12 h de voyage en avion ? Ils auraient mieux fait de prendre une chambre d'hôtel sur place et de n'arriver que le lendemain matin. Ça se croit intelligent mais ça n'a pas de tête ces petites bêtes là !!!

J'ai été quand même bien content de les retrouver.

Ils se sont mis au travail dès le lendemain matin, tôt, mais pour eux il était midi...

Purge des réservoirs d'eau de leur antigel rouge qui (bien qu'alimentaire) ne donne envie ni de se laver, ni de faire sa petite vaisselle, encore moins d'en boire.

Charge des batteries mais deux d'entre elles étaient à leur maximum après 6 mois d'hiver, qui n'a pas été trop rigoureux, c'est vrai.

Remise en place de la cuisinière qui malgré les réparations de «Tchip», a toujours un problème de bruleur

Et pour bien montrer qu'ils n'ont rien oublié de la Chesapeake, ils viennent de partir déguster un petit «crab cake» (non pas petit, Jumbo) au restaurant où ils s'étaient régalés avant leur départ.

Il reste encore de quoi s'occuper avant de quitter Spring Cove Marina :

Grand nettoyage

Remise en place des voiles un jour sans vent

Remise en place de l'alternateur que Bruce, l'électronicien, a donné à réparer à l'atelier Amish (qui sont contre les technologies nouvelles mais sont bien connus dans le coin pour remettre à l'état neuf tout appareil électronique ou pas). Une diode était à changer et un enroulement à rebobiner, peut-être un reste de foudre de l'année dernière...

Malgré un branchement fait soigneusement par Bruce, l'alternateur ne produisait toujours rien. Les amish n'auraient-ils peut être pas fait du bon travail ?

Finalement après presque une demi-journée de travail Gilles a trouvé qu'un fil de retour au négatif de l'alternateur n'avait pas été branché. Il est vrai que les américains sont habitués aux bateaux polyester avec retour par la masse ce qui n'existe pas sur notre coque alu. Tout charge bien maintenant même si cela a pris beaucoup de temps. Finalement, efficaces et pas chers les amish qui ont réparé l'appareil pour 140 dollars transport compris, Mon cap'tain s'attendait à trois fois plus ! Et merci à Bruce qui nous a proposé cette solution, nettement moins chère que le remplacement pur et simple.

Départ prévu pour le mardi suivant, rapide finalement. Sauf que, mauvaise surprise, la dérive qui descendait parfaitement à terre ne descendait plus la veille du départ qu'à coup de maillet (par une trappe ouverte à l'intérieur du bateau). Impossible de partir comme ça. Décision rapide est prise de remettre le bateau à terre pour aller voir ce qui se passe.



Mise à terre mercredi et retour express à l'eau jeudi après midi, dérive débloquée, après une journée de travail complète, et aidés par le chantier car manipuler une dérive de 2.50 m de long à terre est un travail pour trois personnes.

4 plaques d'ertalon, patins antifricition, sont vissées de chaque côté de la dérive pour éviter la friction alu/alu. Pour arriver à la largeur du puits de dérive, une plaque d'alu a été insérée entre dérive et ertalon. Ce n'était manifestement pas une bonne idée puisqu'il s'était produit une importante corrosion entre l'alu de la dérive et cette plaque d'alu

rajoutée. Finalement la corrosion avait fait gonfler le tout et ça ne passait plus. Le cap'tain a supprimé la plaque d'alu, qui ne s'impose plus car le puits a du diminuer ou la dérive augmenter mais sans la plaque cela va assez bien. Il a tout bien gratté et la dérive descend si vite maintenant que l'on a du mal à la retenir.

Nous allons pouvoir partir après un grand rangement et nettoyage du bateau. Il est incroyable de voir comment le déménagement pour atteindre l'axe de dérive, plus 24h de passage avec grosses godasses pleines de petits cailloux et manipulations de suif pour les vis, transforment un bateau que le cap'tain avait rendu nickel pour le départ en un innommable b...

Mais cette fois ci est la bonne et En-Dro quitte Solomons dont nous garderons tous un excellent souvenir.

Nous allons donc remonter une fois de plus la Chesapeake, passer le C & D canal, puis descendre la Delaware et remonter vers le nord par NY, sans trop nous y arrêter sans doute, et l'intérieur de Long Island.

Un petit crochet par Oxford. Nous avons visité Cambridge, il fallait bien passer par Oxford. Petit bled sympa mais dont on a très vite fait le tour. Par contre, la balade à bicyclette à Easton (30 Km aller-retour) leur a laissé le souvenir du meilleur de tous les crab cakes jamais goûtés !!!

Autre crochet, plus inattendu par Annapolis à la recherche d'un shipchandler. Pendant son séjour en France, le cap'tain a eu la bonne idée de "upgrader" son ordinateur. De retour à bord, bien sur, l'imprimante ne fonctionnait plus. Heureusement, en fouillant sur internet la mousse a pu trouver le pilote pour Windows 10. Même problème pour l'antenne GPS qui nous permet de nous situer sur Open CPN, le logiciel de navigation installé sur l'ordinateur. Mais pas même solution puisque ce GPS ne semble pas avoir de pilote pour 10. Comme a dit le cap'tain, nous sommes à la pointe de l'électronique. Sans doute trop, mais cela n'est pas forcément une bonne idée si cela pose trop de problèmes. Nous sommes repartis d'Annapolis toujours sans GPS sur Open CPN puisque le seul que nous avons trouvé chez WestMarine ne fonctionne pas lui non plus sur Windows 10 !

Nous continuons donc notre remontée avec un frisquet vent de nord, alors qu'il paraît qu'il fait si bon au Croisic.

A l'entrée du canal, qui joint la Chesapeake et la Delaware nous faisons escale au ponton de Chesapeake City (gratuit pour une nuit). Nous y étions passé l'année dernière mais le port semble s'être bien envasé depuis puisque En-Dro y avait à peine son tirant d'eau et a remué beaucoup de vase.

Nous faisons ensuite le traditionnel arrêt à Delaware City Marina, où tout le monde fait escale et où le cap'tain et sa mousse ont eu droit au briefing des skippers dans le bureau du Harbour Master pour décider du bon jour pour descendre la baie de la Delaware. Les décisions sont prises en fonction du type de bateau et de sa vitesse. Le bon jour pour le trawler qui peut faire 22 Nds ne sera pas forcément le même que pour le petit voilier qui restera au dessous de 5 Nds. D'autant plus que les bateaux à faible tirant d'air peuvent éviter de franchir le Cap May pour sortir de la baie : ils passent par un canal qui arrive directement à l'intérieur du port du cap May. Le lendemain, tous les gros trawlers sont partis. Mais En-Dro est resté. Nous avons trop de tirant d'air pour ce canal et passer le cap avec un fort vent de SE ne semblait pas une bonne idée. De plus, comme le cap'tain ne souhaite pas s'arrêter au Cap, il faut combiner le bon vent pour descendre la rivière et le bon vent le lendemain pour remonter le long de la côte du New Jersey

Le cap'tain a décidé que le lundi 16 était le bon jour : la météo annonce un vent d'ouest costaud qui devrait durer en mollissant, jusqu'au mardi. Sitôt dit, sitôt fait : nous faisons une descente express de la rivière Delaware et remontons pour arriver à Sandy Hook, au sud de New York à la mi-journée de mardi. Là, déception, l'endroit n'est pas super abrité et l'eau que nous avons vu si claire en descendant en octobre est d'une couleur bizarre, fraîche de surcroit. Le rêve du cap'tain de mettre sa mousse à l'eau pour un premier longe côte américain tombe à l'eau, c'est le cas de dire. Tant pis, ce sera pour plus tard...

Le lendemain, après une nuit somme toute assez tranquille, En-Dro lève l'ancre pour New York. Le passage de l'East River a fait l'objet de nombreux calculs. En effet, cette rivière qui commence à la pointe de Manhattan et arrive au Long Island Sound présente de forts courants. Le pire est à Hell Gate, à peu près au milieu du trajet. Tous les guides recommandent de passer Hell Gate (la porte de l'enfer !) à l'étalement. Idée stupide commente le cap'tain : en effet, si on passe Hell Gate à l'étalement (c'est-à-dire au moment de la renverse), on va forcément faire la moitié du trajet contre le courant. On perd donc la moitié du courant portant. Ceci n'est pas du tout dans les habitudes de la maison. Nous sommes donc partis au début du courant portant à Battery (Pointe de Manhattan) et arrivés à Hell Gate au maximum du courant portant, ce qui nous a donné des pointes à 8 nds, sans même forcer sur les moteurs : l'idéal. D'autant plus qu'ayant pratiqué le Golfe du Morbihan et les courants bretons, ceux-ci semblent relativement tranquilles. Bref, la Porte de l'Enfer nous a bien aidés !

Passés le pont de Verrazzano nous étions arrivés dans la Baie de NY en fin de matinée, pour voir le Trimaran Macif (qui vient semble t'il d'arriver et de gagner une transat) faire des évolutions sous voiles. La mousse a essayé d'immortaliser ce moment devant la Statue de la Liberté ou devant Manhattan. Difficile, apparemment, tant le plan d'eau est agité, parcouru en tous sens par de multiples vedettes, ferrys, aussi bien que des cargos ou des barges. Comme le but était de prendre l'East River et non pas de poursuivre Macif, les photos sont moyennes, d'autant plus que la mousse n'est pas une photographe de première force. Mais le cap'tain à la barre se faufilant entre les autres occupants du plan d'eau ne pouvait distraire aucun instant d'attention !



C'est quand même un moment mythique d'arriver sur cette rade avec la Liberté qui tend son flambeau et Manhattan qui dresse ses gratte-ciel. Par contre, sitôt rentré dans

l'East River, on se retrouve coincés entre deux rangées de gratte-ciel, plutôt moins hauts sur Brooklyn et surtout plus délabrés, la rive SE ayant abrité longtemps des entrepôts qui sont aujourd'hui en assez mauvais état. Beaucoup sont en travaux et d'ici quelques années, sans doute, il ne restera plus que de grands immeubles tous neufs mais pour l'instant, l'impression est plutôt pénible. Du côté Manhattan, même si l'état des bâtiments est meilleur, manifestement, l'impression est presque aussi triste tant le ciel semble loin. Bref, mon équipage (surtout ma mousse), n'a pas eu envie de s'attarder dans ce coin...

Arrivée en fin d'après-midi à la marina de Port Washington où nous avons attendu le cyclone à l'automne dernier. Contents quand même d'avoir franchi un grand pas dans le voyage.

Ma mousse, handicapée par une tenace et méchante tendinite des adducteurs, n'est pas en état de retourner faire un tour dans la grande ville. Tout juste un petit tour en vélo pour se dégourdir les jambes et faire des courses. De toute façon, Port Washington ne mérite pas mieux. Et nous en partons assez vite pour aller découvrir Stamford sur la côte nord du Long Island Sound. Presque aussi triste que Port Washington. Toutes ces villes, assez proches de NY sont des villes dortoirs. Le train les relie assez rapidement au centre-ville et elles ne présentent pas d'intérêt en elle-même. Dans l'ensemble, le Connecticut n'a emballé personne. Et la remontée de la rivière Connecticut n'a tenté ni le cap'tain ni sa mousse. Seul endroit un peu exceptionnel sur cette côte nord, Les Îles Thimbles : îles de roches rouges, qui font un peu penser à la côte de granit rose de



Bretagne nord mais en moins bien. En plus l'archipel est assez réduit et, bien qu'une des îles soit administrée par une association en coopération avec la US fish and Wildlife service, je n'y ai pas entendu beaucoup de collègues piailler de bonheur sur leur caillou. Bref, peu d'oiseaux, ce qui veut donc dire peu de poissons... Simplement des zones interdites de mouillage pour cause de câbles sous-marins. Du coup, le cap'tain, pourtant assez respectueux des formes en général, a sorti sa bosse spéciale coffre d'acier (deux bouts à œil épaissés reliés par une chaîne) faite un jour à bord de Lève Rames et s'est amarré purement et simplement sur le coffre des Coast-guards (c'était un dimanche donc les CG devaient être de repos). La nuit a été parfaite. Il faut dire qu'il n'y avait pas un souffle d'air et que le spectacle des îles, rougeoyantes dans le soleil couchant était magnifique.



Puisqu'on ne peut pas squatter trop longtemps le coffre des CG, quand même, (et qu'un coffre rouillé qui cogne contre la coque alu, n'est pas ce qu'on fait de mieux... ils pourraient entretenir leur coffre...) nous partons au petit matin pour la «fish tail», extrémité Est de Long Island, découpée exactement comme une queue de poisson. C'est la partie touristique de la baie, car, dès qu'un long week-end s'annonce, tout le monde quitte sa banlieue dortoir de la côte nord pour cette destination exotique. Nous avons fait notre entrée à Greenport par un soleil magnifique et une température inhabituellement haute. Le cap'tain et sa mousse

sont partis faire un tour en ville mais sont revenus un peu dépités : nous étions lundi et, le village se reposant du dimanche qui avait sans doute été animé, tout était fermé.

Le lendemain, départ pour Montauk, autre port très touristique à l'extrémité de la fish tail, en faisant un petit tour dans les îles. Mais, comme souvent dans cette région, nous sommes arrêtés par une brume qui

tombe d'un seul coup. Tant pis, le capitain mouille dans une cove abritée et Montauk est remis au lendemain. L'arrêt à Montauk sera lui aussi assez bref car toutes ces marinas, surpeuplées à la saison pratiquent des prix prohibitifs.

En-Dro approche donc de Cap Cod. Nous l'avions passé l'année dernière par le canal à l'aller et par le sud au retour, en s'arrêtant à Nantucket et Martha's Veynards où les prix de marinas sont encore plus prohibitifs que dans la fish tail. Cette année, ce sera le plus direct possible, par le canal, avec une brève escale à la marina de Sandwich pour réapprovisionnement.

Nous approchons donc du Maine, le paradis de la voile selon les guides, où le capitain souhaite arriver le plus vite possible. La brume et le vent contraire vont retarder un peu En-Dro mais après deux nuits passées au mouillage, nous arrivons à Rockland qui, l'année dernière, avait affolé mon équipage par sa densité de lobster pots. Au point que l'on pouvait se demander si avec tout ça, il restait encore un seul homard au fond de l'eau !!! Cette année, la densité a peut-être baissé d'un cran mais En-Dro ne peut se frayer son chemin, qu'au prix d'une veille extérieure permanente, toujours le doigt sur le pilote, prêt à zigzaguer entre les casiers. J'avais entendu parler de Belfast comme destination finale de la journée mais finalement, mon équipage, fatigué de cette navigation stressante décide de faire escale à Rockland, où nous nous étions déjà arrêtés l'année dernière.

Se pose alors à mon équipage un problème d'intendance. N'ayant pu prendre d'argent à l'ATM (distributeur de billets) Bank of America de Sandwich, pourtant idéalement placé près de la marina et ce pour cause de blocage de la banque : considérant qu'il y avait eu trop de retraits faits à l'étranger, le parfeu de la banque avait bloqué automatiquement les cartes. Mon équipage s'était pourtant déjà laissé prendre ! Il faut alors joindre la banque, expliquer notre cas. Les cartes ont été débloquées assez rapidement mais seulement après notre départ de Sandwich. La caisse du bord était donc au plus bas. Il fallait trouver impérativement un ATM Bank of America (mon équipage a une carte d'une banque française qui permet le retrait d'argent sans aucun frais uniquement à la Bank of America ou à la Scotia Bank pour le Canada). N'en trouvant pas à Rockland, le capitain décide de louer une voiture et les voilà partis pour Camden et Belfast, dont en plus, les guides disent grand bien. Comme leur nom l'indique, ce sont des peuplements irlandais où les colons ont recréé leur univers presque à l'identique et l'on ne s'y croit pas aux États Unis. Plus irlandais qu'irlandais ! Mon équipage est rentré fatigué mais content d'avoir découvert par la terre les petits ports celtiques de la côte du Maine. L' ATM avait marché cette fois-là ! La caisse du bord était remontée !

Le mois de juin commençant, le capitain trouve qu'il serait temps de ne pas trop traîner. Départ de Rockland pour la côte du Maine, si vantée dans tous les guides. Toujours le même problème de veille aux casiers qui a l'air de gâcher un peu la vie de la mousse, habituée à se la couler douce pendant les traversées. Il faut dire que rester dehors et debout, n'est pas son truc et ce n'est pourtant que de là-haut que l'on distingue vraiment bien les casiers, d'autant plus que la brume est revenue et que l'on ne voit pas à 100 mètres. Parfois les casiers sont peints de couleurs très vives et se voient de loin, parfois, au contraire, on a l'impression que le pêcheur s'est ingénié à faire un casier invisible de peur peut-être qu'il ne soit piraté. Ceux-là sont les pires, bien sûr, et c'est par miracle que l'on arrive à les éviter. Encore deux ou trois jours de navigation dans ces conditions et l'annonce d'une dépression assez creuse incite mon équipage à se réfugier dans une marina au nord de Mount Desert Island. Par coup de vent de SE, dans cette région dont les fjords sont tous plus ou moins orientés NW-SE, c'est le seul endroit vraiment abrité qu'ait trouvé le capitain.

Mais à sa grande surprise, demandant une place dans la marina, il s'entend répondre que la marina n'est pas encore ouverte. On connaissait des saisons courtes mais celle-là l'est vraiment puisque le mois de juin est commencé depuis 5 jours. Ce que voyant, peut être avec en plus une overdose de lobster pots, capitain et mousse, avec un bel ensemble, décident d'arrêter là le Maine et de partir illico pour le Canada. Décision peut-être un peu tardive puisque En-Dro se retrouve à la nuit, sans vent mais dans une semi brume et non

complètement dégagé de la côte et des casiers à homards... Que faire ??? La probabilité pour en ramasser avec ses hélices est nettement meilleure que de gagner au loto... Le début de nuit s'annonce difficile quand la mousse de quart sur le pont, redescend dépitée en disant qu'il fait trop nuit et qu'elle ne voit plus rien. Il n'y a plus qu'à compter sur son ange gardien. Est-ce lui qui suggéra au cap'tain d'essayer une veille radar sur très courte portée avec l'espoir de distinguer les flotteurs sur la mer très plate ??? Toujours est-il que le début de nuit s'est passé en slalom entre les casiers distingués sur le radar et le changement d'échelle du radar pour y voir l'environnement plus lointain et un éventuel obstacle à la navigation. Double jeu que le cap'tain a assumé une partie de la nuit avec maestria, prenant ainsi le quart de la mousse qui ne lui en a pas voulu. Et quand elle s'est réveillée, les casiers étaient passés et En-Dro continuait imperturbablement sa route.

110 milles pour retrouver Yarmouth, au bout de la Baie de Fundy. Ce fut donc l'affaire d'une nuit, assez tranquille finalement, juste avant le coup de vent, sans problème jusqu'à quelques milles de l'arrivée où, mon équipage ayant probablement un peu baissé la garde, l'hélice Td ramasse un paquet de filins en passant dans un paquet d'algues et de saletés en tous genres. C'est donc sur un seul moteur qu'En-Dro rentre à Yarmouth, en pleine brume, se fiant comme toujours au radar et aux bouées que l'on voit apparaître les unes après les autres. Nous retrouvons les pontons de Yarmouth, vides, à l'exception de « notre place », place que nous avons occupée l'année dernière et qui est prise par une énorme goélette canadienne. Le premier mouvement de regret de mon équipage fait vite place à des sentiments plus sereins en voyant tous les occupants de la goélette venir à notre aide pour l'amarrage. Et, il est sûr que, sans eux, la manœuvre aurait été plus compliquée. Nous nous retrouvons amarrés à l'intérieur du dock de Yarmouth, prêts à recevoir le coup de vent annoncé pour la nuit suivante.



La goélette « Katie Belle » est un monstre de 33 mètres, 50 tonnes, copie à l'identique d'un « Grand Bank », ces goélettes qui allaient pêcher sur les Bancs de Terre Neuve. Construite par deux jeunes aux fins fonds de la Baie de Fundy, site, le cap'tain nous l'a rappelé, des plus grandes marées du monde. Ils l'ont sortie de son chantier en plusieurs fois, profitant à chaque fois de la très grande marée haute. De jours en jours, ils ont l'eau un peu plus longtemps, jusqu'à avoir le bateau à flot en permanence... Du beau travail. Mais ma mousse est épouvantée à l'idée de ce bateau de 50 tonnes, avec un gréement ancien (mais très bien équipé en hydraulique pour la propulsion y compris

propulseur d'étrave et treuils d'écoutes), donc deux voiles énormes avec bômes et cornes. Un peu monstrueux à mon avis mais un luxe de perchoirs !!!

Ils repartent très vite, voulant être rapidement à Halifax où ils vont commencer une saison de charter. Et nous voyons arriver le lendemain matin, pour prendre sa place un très léger trimaran de moins de 10 mètres, capitaine suisse, matelot argentin, pavillon canadien mais immatriculation américaine. Bref, un inclassable comme on en voit souvent sur les mers. Ils sont sympas mais ont des idées de navigations étonnantes : ils visent le Groenland par l'extérieur de la presqu'île de Cap Breton, ST Pierre et Miquelon et St John de Terre Neuve. Le grand tour en quelque sorte. Notre cap'tain a beau leur dire que prendre par le Lac Bras d'Or et le Détroit de Belle Île serait à la fois plus court et plus facile comme navigation avec un bateau si bas sur l'eau, ils tiennent à leur trajet... Comme dit le breton : « chacun est lib... ». Je vois dans les yeux de ma mousse qu'elle ne les envie pas.

Le temps est toujours à la brume et au vent et nous attendons quelques jours pour repartir. Nous en sortons du ponton le 10 juin pour une navigation pas très drôle. Il s'agit plutôt de convoyage, le but étant

St Margarets Bay pour y retrouver notre radio amateur qui avait si bien remis d'aplomb le système BLU du cap'tain l'année dernière.

Plusieurs arrêts dans de nouveaux ports ou abris pour quand même découvrir encore un peu la côte : Port La Tour, sans intérêt particulier, puis l'entrée de La Have River, pour nous abriter d'un fort vent annoncé de SE puis SW. En fait nous étions tellement bien abrités qu'on se demande encore s'il y a vraiment eu du vent fort cette nuit-là ! Et enfin, St Margarets Bay et ses habitants que nous retrouvons toujours égaux à eux-mêmes. Sitôt arrivés, Neil est à bord et en deux tours de passe-passe, remet en route Airmail qui coïncit sous windows 10, réinstalle le pilote du GPS qui ne marchait plus depuis le passage à Windows 10, etc... Quelques courses plus tard, dont un passage chez Binnacle, le gros shichandler d'Halifax, En-Dro reprend sa route, remis à neuf, question électronique (et Dieu sait que ça souffre...).

Nous continuons notre montée vers le nord. C'est long, long, long, je peux m'endormir sur mon perchoir. Le spectacle ne varie pas beaucoup et pourtant, le cap'tain s'ingénie à nous faire découvrir des lieux nouveaux. Pour ce troisième passage sur cette côte, nous ne nous arrêterons qu'une fois dans un mouillage déjà vu. Il faut dire que c'était en août dernier, avec Cédric, dans une brume épaisse, ce qui fait que, comme pour les Alzheimer, c'était comme si c'était la première fois. Comme l'année dernière à la montée, nous finissons notre course en arrivant à l'écluse de St Peters, à l'entrée du lac Bras d'Or juste avant une annonce de vent fort.

C'est un dimanche, comme l'année dernière, mais cette année, l'écluse fonctionne le dimanche et sera fermée mardi et mercredi. Nous passons donc l'écluse dans la foulée, retrouvant notre éclusier acadien de l'année dernière, heureux de parler français avec des français. Mais sa parole est si bien imprégnée de l'accent local que ma mousse a du mal à le comprendre. D'autant plus qu'il émaille son discours de mots d'anglais, typique du français acadien et ressemblant un peu au « chiak », pidgin franco-anglais du Nouveau Brunswick (où les acadiens sont nombreux). Le cap'tain qui en a entendu de toutes sortes pendant ses navigations, comprend tout et est obligé de lui traduire...

L'écluse est compliquée : elle a deux portes à chaque bout qui peuvent être alternativement amont ou aval, suivant la marée extérieure et le niveau du lac. D'où un temps relativement long pour les fermer puis les rouvrir. Et une fois les portes rouvertes, l'éclusier part en voiture, ouvrir le pont du côté lac, pont sur lequel passe la grand route qui fait le tour du lac Bras d'Or. Tout cela pour dire qu'il ne faut pas être pressé. A la sortie, nous aurons mis presque une heure entre le premier appel à la VHF pour s'annoncer et la sortie du côté extérieur.

L'intention du cap'tain n'est pas de traverser le lac, comme l'année dernière mais juste de venir faire un plein de gas-oil à la marina dont le Harbour Master nous avait vanté l'année dernière et son prix bas et sa qualité. Nous n'avons besoin que de très peu de temps pour faire le plein. Mais mon équipage, fatigué de naviguer trouve décide d'attendre jeudi pour ressortir. Deux jours de nettoyage, lessive tranquille et repos.



Nous refaisons donc la manœuvre en sens inverse, le jeudi matin : brume épaisse qui n'arrête pas le marin, un peu déçu tout de même de ne pas voir plus de paysage que cela. Le cap'tain pense même à mouiller dans un coin en attendant que la brume se lève et finalement, d'un seul coup, le stratus se dissout et nous nous retrouvons dans le Lennox Passage, entouré de paysage, C'est le passage au nord de l'île Madame, qui permet d'atteindre directement le détroit de Canso sans faire le tour

de l'île. Au milieu du passage un seul et unique pont relie l'île Madame à Cap breton. C'est un pont-levis (bascule bridge) qui se relève pour laisser en principe passer tous les tirants d'air. Mais le cap'tain peste car là, le pont ne se lève qu'à 45° (est ce qu'il ne peut pas se lever plus ou est-ce que l'on ne veut pas le lever plus ???). Pour un tirant d'air comme le nôtre qui dépasse le haut du pont ouvert, pour passer sans faire de dégâts, il faut viser juste et frôler par la coque le quai opposé au pont et par le galhauban le sommet du pont ouvert au lieu d'emprunter le milieu du passage ce qui serait la sécurité. ... Pas toujours facile avec un peu de courant traversier et un petit vent... Ouf, c'est passé, ma mousse peut ressortir de son trou ! (la photo montre le pont venant de commencer sa descente).

Un petit arrêt pour la nuit dans le Little basin, au bout du passage et le lendemain, nous embouquons le détroit de Canso. Détroit qui a été fermé par un causeway, c'est-à-dire une chaussée, qui a permis de réduire le courant qui était autrefois infernal, surtout quand le vent de W s'en mêlait. Le seul problème est le passage de l'écluse barrée par un pont tournant. Tout s'annonce sous les meilleurs auspices puisque le pont nous dit en VHF qu'il ouvre pour nous dès que nous arrivons et nous voyons les barrières routières se fermer. Mais le pont ne s'ouvre pas et un message VHF nous annonce qu'il y a eu un accident sur le pont. L'attente se prolongera pendant plus d'une heure, heure pendant laquelle le cap'tain suit les événements à la jumelle. Il voit des voitures de police arriver, puis une ambulance, puis un brancard transportant une personne, puis une dépanneuse récupérant un scooter, le tout entrecoupé de palabres, pendant que la file d'attente s'allonge de chaque côté du pont. Nous finirons pas passer le pont et l'écluse, une fois la file de voitures résorbée, pour apprendre qu'un scooteriste, ne voyant ni le feu rouge ni la barrière baissée et n'entendant pas la sonnerie est rentré en pleine vitesse dans la barrière qu'il a pris à hauteur de la poitrine. Il n'était quand même pas trop touché (on peut l'espérer sachant que l'ambulance est restée plus d'une demi-heure sur le pont avec son blessé à l'intérieur).



Ça y est, nous sommes de l'autre côté, direction Ballantynes puis Souris, le port au NE de l'île du Prince Edouard d'où nous allons vraiment partir pour la croisière de cette année : Îles de la Madeleine et St Laurent.

Nous sommes fin juin, il était temps !!!

A la «next» prochaine...(en chiak dans le texte)