

## Maløy

Maløy, le 2 juin. Il a plu tellement cette nuit que le ciel est tombé. Le plafond nuageux se trouve à 50 mètres. On ne voit pas le sommet des petites montagnes.



Le *MSC Preziosa* s'est amarré à une encablure. Est-ce un modèle ? Sa cheminée envoie ses gaz de combustion dans l'air 24h/24h, rajoutant de la grisaille aux nuages. OK. Ce n'est pas bien !

Il y aurait quand même un paramètre rassurant, si l'on arrive à voir le bon côté des choses.

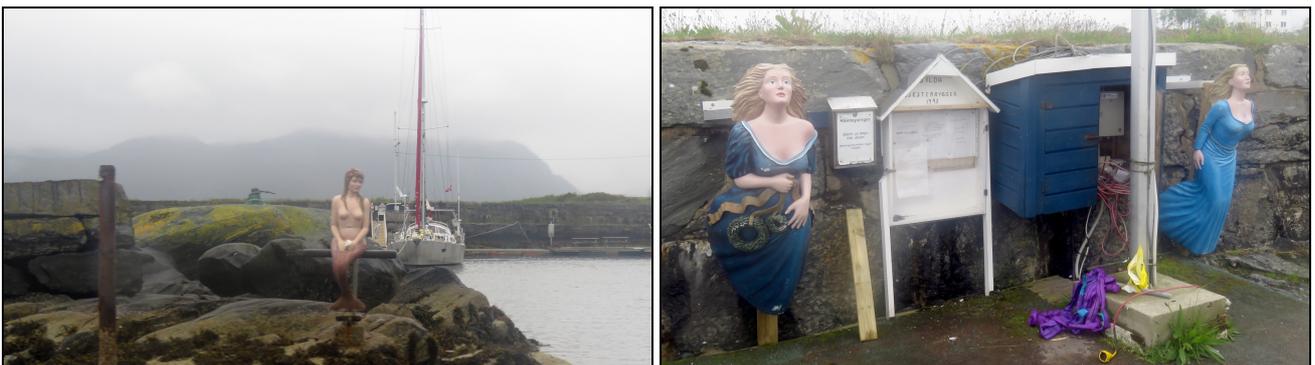
Il bat pavillon de Panama et arbore fièrement sur son flanc le logo de l'Unicef. Verse-t-il l'économie qu'il fait sur sa lettre de pavillon à l'Unicef ?

Question subsidiaire : Le paquebot de 333 mètres a été construit à Saint-Nazaire. Il accueille 3500 passagers dans 1750 cabines. Ses moteurs ont une puissance de 54000 CV, soit 30 CV par cabine. La puissance de celui de Thoë est de 38 CV pour 2 cabines, soit à peine 20 CV et ne navigue souvent qu'à la voile. Où est passée l'économie d'échelle ? Réf.: [https://fr.wikipedia.org/wiki/MSZ\\_Preziosa](https://fr.wikipedia.org/wiki/MSZ_Preziosa).

On me dira que le MSC marche à 20 nœuds et Thoë à 5 nœuds. Et bien, il y a une astuce pour les forts en math/physique et les experts en statistiques. Une vitesse n'est autre qu'une distance divisée par une durée. Si l'on divise la distance parcourue par Thoë par le nombre d'heures de moteur qu'il a faites sur son parcours, on trouve donc une vitesse. Appelons-la *vitesse-moteur*. C'est la vitesse que Thoë aurait dû atteindre pour effectuer le même parcours au moteur dans le temps réel de son utilisation. Elle est proche de 20 nœuds... Exemple. Depuis Nieuport, Thoë a tracé un sillon de 1372 milles avec 52 heures de moteur. La *vitesse-moteur* correspondante est donc de  $1372/52 = 26$  nœuds. CQFD !

## Silda

Ce 3 juin, Thoë a parcouru 5 petits milles, toujours au moteur, jusqu'à la petite île de Silda.



Une sirène dénudée accueille le visiteur dès l'entrée du port, tête légèrement orientée vers le bas. Elle vraiment l'air de se les geler ! Les deux figures de proue féminines qui bombent le torse au bout du ponton ne sont pas beaucoup mieux loties. Traditionnellement, les femmes n'étaient pas acceptées sur les navires. Dans quelques rares cas, elles s'étaient déguisées en hommes pour embarquer. Si, en chair et en os, elles n'avaient pas leur place sur les ponts, elles l'avaient bien sous forme de figure de proue amorphe. Metoo n'était pas passé par là. Le 4 juin.

La randonnée du jour sera terriblement boueuse ! Tournesol a dû poser les chaussures du Cap' sur le moteur encore chaud pour en sécher l'extérieur et l'intérieur, semelles et chaussettes comprises. Ses pieds s'en sont sortis tout seuls grâce à un ou deux tours de circulation sanguine supplémentaire.



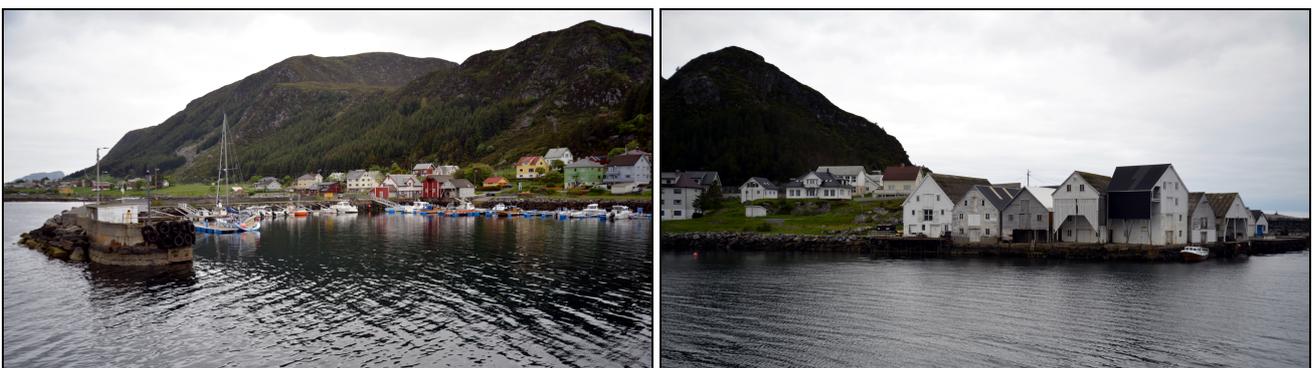
## Selje (Klostervågen)

Le 4 juin. Cap vers l'île de Selje, en espérant pouvoir s'amarrer ou jeter l'ancre dans la baie de Klostervågen. Comme son nom l'indique, ce nom vient de *Kloster* (cloître ou monastère) et de *vågen* (baie). Ledit *Kloster*, monastère bénédictin, est en ruine. Il a été fondé en 1100. Seule une tour est restée debout. Le reste a été rasé de près par les siècles d'inoccupation. C'est un but d'excursion et de courte randonnée pour le Cap', si ses chaussures de marche sont sèches. Non seulement elles ne le sont pas encore, mais la météo est terrible. Peut-on imaginer le confort dans lequel les moines devaient vivre par ce type de temps ? Et l'hiver ? Avant l'invention du pétrole...



La visite du site sera de courte durée et le tour de l'île remis à Mathusalem.

## Runde



Plutôt que de rester sur place à regarder la grisaille humide et ses 99 % d'humidité relative, le Cap' remet Thoè en route. Destination : Runde. Il s'agit d'une petite île réputée pour ses importantes colonies d'oiseaux, la plus importante serait celle des trop sympathiques macareux moines. Le plafond nuageux est encore descendu de quelques dizaines de mètres et le crachin au rendez-vous. Il s'incrute. Il colle. Les chaussures et le crâne dégarni du Cap' ne tiendraient pas le coup.

Nous nous promettons de revenir à Runde pour une excursion d'un jour ou deux au départ d'Ålesund. Les promesses n'engagent que ceux qui les croient. Au vu de l'expérience des derniers jours, plus rien n'est prévisible.

## Ålesund

Tournesol s'empare d'une vieille brosse à dents et de son pot de vaseline. Il enduit et tartine les chaussures du Cap' d'une épaisse couche de gras pour les imperméabiliser. Je ne sais pas si c'est bon pour le cholestérol. Il range les chaussures dans le cabinet de toilette. Le Cap' part faire le tour du port avant de jeter l'éponge détrempée. Au lieu de rendre visite aux macareux, il remet de nouveau en route.

Destination Ålesund, avec deux jours d'avance par rapport au programme. Cela ressemble à une fuite en avant. Environ 12 milles au moteur contre le vent jusqu'au cap Stratt, puis du vent portant jusqu'au port.



Thoè fait un tour de reconnaissance dans la partie du port nichée au centre-ville. Un homme sort de cockpit de son Bénéteau Barr Avel et agite le pavillon qui flotte fièrement à la poupe. C'est un Belge ! Nous sommes non seulement arrivés en pays de connaissance, mais aussi dans une ville qui ne semble pas complètement désertée de ses habitants. Vincent nous aide à amarrer Thoè sur un ponton un peu trop court, vent légèrement hostile pour s'en approcher, avec un voilier amarré perpendiculairement au bout du ponton. Son propriétaire examinera pendant 10 minutes le liston de son fier Hanse à rechercher en vain une trace de l'ancre de Thoè qui l'a frôlé avec une délicatesse exemplaire.

Rendez-vous est pris pour le verre de l'amitié à bord de Thoè en début de soirée. Il faut marquer le coup de cette trouvaille avec des compatriotes ! Trouvaille et non-retrouvailles, car nous ne nous sommes jamais rencontrés auparavant. Les rencontres dans les ports sont toujours fugaces. Vincent, Cécile et leur compère sont arrivés hier des îles Shetland et poursuivent leur route demain vers les Lofoten. Si l'on ne devient pas amis plus vite que sur Facebook, on ne le devient jamais.