

## Un rythme s'installe lentement mais sûrement



Halldór m'a fait la morale, car je ne lui ai pas demandé d'aide pour jouer les taxis et venir me chercher à l'aéroport ! Quand le Cap' sait faire seul, il ne demande pas d'aide, quitte à rouler à vélo par  $-2^{\circ}$  avec 20 kts de vent dans le nez et à attraper la crève ! Halldór l'a finalement aidé à envoyer la GV. Le capitaine du port s'est joint à la manœuvre. Jan Willem, le mari de Marietje, à bord de l'Albatros (photo ci-contre) est venu pour la voile d'avant. Ce couple hollandais a traversé l'Atlantique, passé le Cap Horn, remonté jusqu'au canal de Panama, puis la côte est des USA, avant d'arriver ici via le Groenland.

De l'autre côté du quai se trouve Aurora Artika, un joli voilier d'Isafjodur faisant du charter en Islande et au Groenland. Autrefois décoré par des motifs bleus et blancs, il a opté pour une robe rouge groenlandais, un rouge qu'on voit bien, même de loin, pour améliorer la sécurité. Un binôme américain va arriver de Reykjavik dans quelques jours.

Un grand bateau d'expédition-charter de 19 mètres fait route inverse après une courte escale à Isafjodur pour permettre à ses visiteurs de regagner leurs pénates françaises. Le logo « Voiles sans Frontières » (VSF) trône de chaque côté de son étrave. Sur son site Web, VSF se définit comme « *une ONG qui associe le monde maritime à des actions de solidarité afin de venir en aide à des populations isolées et accessibles uniquement par voies maritimes et fluviales* ». Appeler pudiquement à la générosité publique pour acheminer de l'aide humanitaire par le moyen le plus cher, le plus lent et le plus inconfortable, mais le plus apprécié par leur équipage, est-ce un moyen efficace d'optimiser les dons ? On n'est jamais mieux servi que par soi-même !

Je trouve très touchant de voir son équipage se promener à ski dans la réserve déserte du Hornstrandir (extrême nord-ouest islandais), tout en étant solidaire des populations isolées et défavorisées. On accède effectivement à la réserve *uniquement par voie maritime*, mais, à part les renards arctiques et quelques trolls islandais, pas une seule âme de mammifère n'y vit. Puis de rejoindre la Méditerranée après avoir révisé le bateau à La Rochelle. Ce logo est un coup de poing dans l'œil des populations isolées dont les *populations ne bénéficient pas ou peu de l'aide internationale* (sic). Où il y a de la gêne, il n'y a pas de plaisir. Zéro sur toute la ligne, de moins l'infini à plus l'infini.

18 mai. La dépression du weekend passe lentement, annonçant une période de temps variable, grisaille et éclaircies. Le Cap' largue les amarres pour un premier galop d'essai, toujours laborieux tant que les automatismes n'ont pas été retrouvés sur le pont. Le GV ne se hisse pas tout en haut, car les brins de la drisse mouflée se croisent et car le Cap' n'a pas vu que la deuxième bosse de ris ne se largue pas. Thoè retrouve néanmoins ses aises en louvoyant par 25 kts de vent apparent qui s'essouffleront à mi-parcours pour laisser place au moteur.

Le contraste entre les nuages gris anthracite et la neige immaculée est saisissant. Il ne manque que quelques icebergs pour en faire un paysage du Grand Nord, tel qu'on peut l'imaginer !



La première destination de la saison est Hesteyri, le vieux village abandonné dont la douzaine de maisons sont maintenues en bon état comme résidence de weekend. Il est envahi par des randonneurs pendant la belle saison.

Hornvík, le 19 mai. Premier choix douteux du Cap' ! Y en avait-il de meilleur ? Aux informations, il a été officiellement dit que le Drangajökull (qui domine la région, à quelques encablures au NE d'Isafjordur), est le seul glacier islandais qui grandit. Peut-être le seul du monde, car on ne fait de pub que pour les glaciers qui se réduisent comme peau de chagrin. Le passage du NW est resté fermé en 2014. D'après le capitaine d'Aurora Artika, il y a des cycles chaud-froid de trente ans. On entrerait dans un froid depuis que Thoè est arrivé en Islande ! Il trouve surtout que le vent s'accélère. Beaucoup de vent par rapport à la moyenne. Quelle moyenne ? Cet hiver a été très tempétueux à Isafjordur.



*Matinée magique, au soleil, à Hesteyri*

Dans le Nord, il y a un dicton qui dit « *si tu n'es pas content du temps qu'il fait, attends cinq minutes !* » Il est valable dans les deux sens. Le beau temps a une fin, trop proche actuellement. Un autre dicton dit qu'« *on a les quatre saisons dans la même journée !* » Ce matin, nous avons le printemps et le soleil d'été et cet après-midi nous aurons le vent et les bourrasques d'automne. La

température hivernale, c'est toute la journée. Le soleil a permis à Tournesol aidé des doigts de fée de Madame Zigzag à recoudre deux segments de la gaine de cuir protégeant les mains du barreur du froid de l'acier brillante de la barre à roue. C'est un travail fastidieux que la chaleur du soleil rend agréable. Les autres segments seront pour un autre jour ensoleillé.

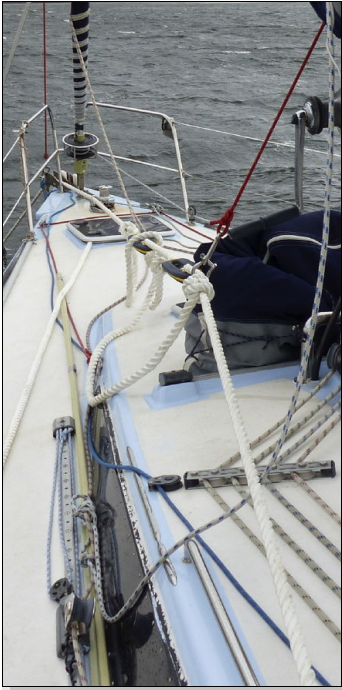


Sous la pression de l'invité (moi), après avoir vérifié que la drisse de GV est en ordre, le Cap' a mis les voiles vers Hornvik. C'est le paradis des renards arctiques, dominé par le Horn, la montagne en forme de corne marquant la pointe NW de l'Islande (*horn* veut dire *corne*, pas seulement en islandais). Ce rocher d'une étrange beauté dépouillée nous attire comme un aimant permanent. Il faut avoir la chance-météo avec soi pour stationner à Hornvik en toute quiétude. Rafales et houle sont souvent au menu. En gros, cela ne nous est arrivé qu'une fois pour quatre tentatives.

La route le long des Westfjord est un endroit où Éole fait des caprices. Aujourd'hui, au près avec un vent apparent et des rafales variant entre 10 kts et 35 kts et le courant contre, il était quasi impossible de faire route à la voile (il semblerait que le courant porte au S quand la marée monte à Isafjordur.) Le Cap' affala les voiles et mit le moteur. À Hornvik le vent annoncé de 15 kts double allègrement sa vitesse en passant par-dessus une montagne. *No fun!* Tout cela pour profiter, on l'espère, d'une courte éclaircie solaire avant de faire route inverse, car Éole va se fâcher dans l'autre sens. Pas question de rester à Hornvik avec 25 kts annoncés du NNW. On essaiera de passer la nuit de jeudi à vendredi à Adalvik. La tenue de l'ancre sera excellente, mais le vent sans doute renforcé par une autre montagne...

Hornvik, le 20 mai. Les conditions au mouillage ne sont pas favorables à la quiétude (bouteille à moitié vide) mais elles permettent de faire un essai de la nouvelle ligne mouillage comportant un câblot de 24 mm (bouteille à moitié pleine). À Akureyri, le Cap' n'avait pas trouvé d'amarre de 26 mm, le diamètre prescrit par le calcul (2.6 fois le diamètre de la chaîne).

#### Un peu de technique



Ligne amortisseur



Double voile de mouillage

Mouillage (66°25.84'N - 22°27.52'W, vent établi de 30 kts de SE, rafales de 38 kts, embardées 30° sans voile de mouillage). Le câblot, jouant le rôle d'absorbeur de chocs, est frappé sur la chaîne avec un nœud de bosse et ramené sur un taquet d'amarrage à l'arrière du pont. Ce dispositif permet de surveiller périodiquement l'état du câblot, ce qui n'est pas possible quand il est envoyé dans l'eau en avant du bateau. Il est en nylon 3-torons avec deux amortisseurs de mouillage Inmare insérés dans la ligne, l'un derrière l'autre.

Après une longue analyse des 5 ruptures passées (quatre les 5 et 6 juillet 2013 et une le 30 août 2014), quelques recherches Google et plusieurs lectures spécialisées, c'est à la fatigue par torsion répétée que j'ai attribué la principale cause de rupture des amarres en leur milieu. Un cordage tressé 8- ou 12-torons est à préférer au 3-torons, car ils résistent mieux à la torsion.

On sait que les nœuds affaiblissent les bouts et l'on en déduit, sans réfléchir, que c'est là qu'ils céderont. C'est vrai, lors d'un unique essai de traction statique, sur des bouts neufs. En dynamique (une à deux sollicitations par minute pour un petit bateau), les bouts cassent avant, notamment par fatigue et par usure interne des fibres, surtout s'ils sont usagés.

La seconde cause de rupture est la sous-estimation chronique du diamètre, due à l'utilisation d'un coefficient de sécurité inadapté. Les amateurs, comme les professionnels de la plaisance, ne tiennent compte que des résistances à la rupture de ce qu'ils utilisent. S'il est correct de considérer que la charge de travail de la chaîne est de 50% de sa charge de rupture (coefficient de sécurité = 2) il faut prendre en compte un coefficient de sécurité de minimum 4 pour les textiles, car ils sont soumis à une kyrielle de facteurs d'usures et de vieillissements incontrôlables.

Autre cas de rupture. À Isafjordur, il y a un ponton et un quai parallèles, distants d'une quinzaine de mètres. On amarre un bateau le long du ponton et un autre entre le premier bateau et le quai, sans que le second soit à couple du premier. Il est amarré d'un côté au ponton et de l'autre au quai, par des aussières de 15 mètres de long. Cet hiver, l'une d'entre elles a cassé en son milieu.

Aujourd'hui, quand le vent a dépassé les 35 kts établis, et que le Cap' a eu l'impression (fausse) que l'ancre avait reculé de trois mètres, en s'enfonçant probablement, il a envoyé le double tape-cul (voile de mouillage en forme de pyramide, pointe en avant, envoyée sur les deux pataras). Le bateau s'est stabilisé face au vent, soulageant du même coup la ligne de mouillage (embardées réduites à 10°/15° avec une large proportion du temps passé face au vent). Le bateau est revenu sur son cercle d'évitement antérieur, visible sur la trace du logiciel de navigation OpenCPN.

Une mesure de l'allongement des amortisseurs Inmare, lorsque le vent avait déjà un peu diminué donne environ 2 cm pour 30 cm, soit un allongement de 6% à 7%. A noter que ce n'est pas l'allongement absolu qui amortit les chocs, mais la capacité de l'amortisseur à amortir les chocs en absorbant de l'énergie.

Le Cap' se pose encore les questions suivantes :

- » Le nœud de bosse, sous l'influence de la torsion du câblot, fait passer la chaîne par-dessus celui-ci, ce qui entraîne un risque de raguage de la chaîne sur le câbot. Comment éviter ce piège ? Faut-il revenir à l'utilisation d'une main de fer ?
- » Comment guider le câblot pour éviter les frottements ? Des poulies, des réas en nylon ou des bouts et des manilles (ou des anneaux de friction) comme dans l'essai du jour. Cette dernière solution, moins élégante, semble cependant suffisante, car la manille se déplace avec le bout...

Pour en savoir plus, lire le livre que le Cap' va publier sous forme d'eBook à propos du *mouillage et du mouillage par gros temps*.

## Recherche baleine bleue



Il y aura une suite à deux rencontres de la saison passée, sympathiques et originales autant qu'instructives.

Marianne Helene Rasmussen, posant à l'œuvre sur le pont de Thoè (voir journal *Islande II*, 14 juillet 2014) a repris contact avec le Cap', suite à la première photo du lundi de la saison. Elle a mis en route un vaste projet de recherche impliquant le chant des baleines bleues.

Un voilier danois et un islandais d'Akureyri feront route pour Husavik pour enregistrer avec elle les vocalises des cétacés. Elle a proposé à Thoè de se joindre à la flottille, du 18 juin au 4 juillet. Rendez-vous est pris. L'enregistrement à partir de voiliers certes moins mobiles et moins rapides que des bateaux à moteur permet néanmoins d'éviter de n'enregistrer que... le chant des soupapes et des vilebrequins des moteurs !



De son côté, l'exposition Hvalreki de Sonia Levy, dont le Cap' avait aidé à terminer le montage, élit domicile dans le Musée de la Baleine à Husavik (voir journal *Islande II* – Expo Hvalreki, 1<sup>er</sup> août 2014). Elle avait moulé des os de baleine pour en faire des modèles en porcelaine. Elle a ensuite installé de petits haut-parleurs diffusant le chant des baleines dans de gros os reconstitués en creux, au milieu d'une installation artistique d'un grand nombre d'os blancs immaculés sur fond noir. Le résultat obtenu est surprenant. Quand on ferme les yeux (et optionnellement le nez), on a l'impression de se trouver au fond de la mer et d'entendre les conversations des baleines, sans pour autant situer où elles se trouvent dans l'espace. Le son 3D obtenu par cette artiste semble provenir de toutes les directions à la fois.

## Selfies



*Le Horn*



*Selfie-Moi faisant semblant de ne pas avoir froid*

Le Cap' trouve que les selfies sont une mode assez ego-centripète. *Moi* devant la tour Eiffel. *Moi* à New York. *Moi* faisant la vaisselle. *Moi* passant avec Thoë devant le Horn. C'est nul, mais il a bien fallu que le Cap' se fende d'un selfie pour avoir une photo-souvenir-de-voyage-en-Islande. C'est nul, mais cela vaut finalement la même chose que d'interminables soirées diapos des mois de septembre.

Tournesol a dit au Cap' avec son air des mauvais jours « je sais ne pas régler ces appareils automatiques », Madame Zigzag lui a dit avec son air de sainte nitouche « je ne sais pas faire de photos, même pas des selfies avec mon Smartphone, car je ne suis pas photogénique ». Personne à bord n'a voulu tirer le portrait du Cap' en solitaire. Une fois de plus, il en a conclu que l'on n'est jamais mieux servi que par soi-même. *Do it, your selfie !*



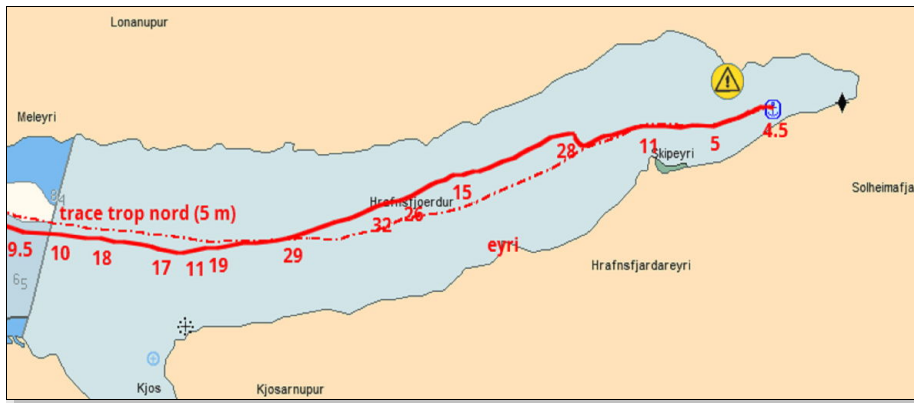
*L'ancien village d'Hesteyri, aujourd'hui village d'été de weekend et de randonneurs. En saison, des Allemands y exploitent un café.  
Cette image explique pourquoi le Cap' est venu ici malgré la nuit de baston qui l'a précédée de quelques heures !*



*Quand il fait beau, il faut en profiter pleinement !*



*Selfie-Moi faisant semblant d'avoir trop chaud*



Hrafnarfjörður, le 25 mai. Mouillage (66°16.1'N - 022°22.9'W) par 4.5 m au fond du fjord, niché dans un écriin de neige. Fond de boue, forte tenue.

Sondes dans le fjord, sur la trace de Thoë (trait continu) : Marée basse à Isafjörður. Lune premier quartier. Marnage 1 m. Il y a minimum 5 m d'eau entre le mouillage et Skipeyri, 10 m En face de l'anse de l'eyri, 11 m au N de la pointe de l'Eyri (à 0.15 Nm de la position indiquée sur la carte). Le zigzag des 28 m correspond à l'envoi de la GV.

Lors de l'arrivée (trait interrompu), sans doute trop Nord, Thoë a rencontré une large zone à 5 m.