

Cache-cache

6 juin. Une baleine à bosse (humpback whale) se déplace nonchalamment à une encablure du mouillage. Elle montre le dos rond, envoie un bruyant souffle vers le haut et se cache sous la surface. Je me projette d'immortaliser sa queue pour l'envoyer (la photo, pas la queue !) à Marianne. La forme de la queue des baleines est à nos mains ce que sont nos empreintes digitales. Une base de données de queues permet de savoir où se déplacent ces cétacés. Elle ne se laisse pas pincer si facilement, la queue du monstre ! Il faudrait qu'elle plonge au lieu de faire la planche. Pour cela, il faut une profondeur suffisante. Sans doute au moins deux fois la longueur de l'animal, c'est-à-dire au moins 30 mètres. Je ne sais pas quel est le tirant d'eau d'une baleine à bosse, mais ici son ventre doit parfois labourer le fond ! Finalement, elle se laissera tirer la queue.

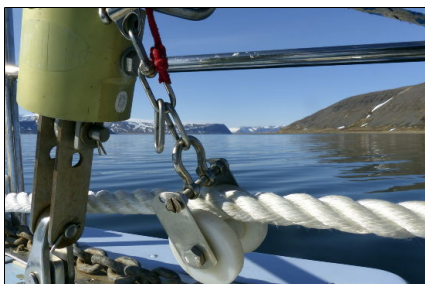


Humpback whale



Nous passons, comme la baleine, devant les ruines de l'usine qui a sans doute fait la peau d'une de ses ancêtres. Puis nous profitons de l'occasion pour nous souvenir du mouillage au fond du petit fjord en juillet 2013 avec Éric et Édith. Il n'y avait

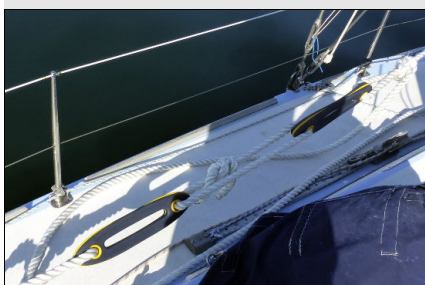
plus de neige, il ventait et il pleuvait. Aujourd'hui, c'est pétrole. Thòè change de mouillage au moteur, profitant de l'occasion pour capter un fichier météo qui confirme un coup de vent de SW pour lundi et mardi. Il s'agira que l'ancre Rocna fasse son boulot et que le Cap' fasse le sien, à savoir tester en vraie grandeur la ligne de mouillage grée par Tournesol sur ordre de son capitaine.



La première poulie se trouve à la sortie du davier



La seconde poulie est suspendue au hauban



Entre les deux, les amortisseurs de mouillage

Tournesol a transformé deux anciens réas, trop étroits pour l'ancre Rocna, en poulies de 30 mm d'une résistance suffisante pour guider la ligne de mouillage le long du passavant, jusqu'au taquet d'amarrage arrière. C'est un bout de nylon 3-torons de 24 mm contenant deux amortisseurs de mouillage en série. Le dispositif de mouillage comprend également un double tape-cul envoyé sur les pataras. Il est destiné à maintenir le bateau face au vent. Sans lui, les embardées provoquent de violents chocs et surtensions dans la ligne.



Voile de mouillage double (tape-cul)

Le bout sert exclusivement au mouillage. Il est stocké en vrac, comme les cordes d'alpinistes, dans un sac rangé dans la soute. Les poulies restent frappées dessus. En réalité, il mesure 70 m pour faire face à un mouillage exceptionnel qui nécessiterait une très longue ligne. Le câblot épissé sur la chaîne ne sert que pour le mouillage dans des conditions établies (typiquement moins de 25 kts, si la longueur de la chaîne est insuffisante). Par gros temps, ce type de câblot de 16 ou 18 mm est toujours sous-dimensionné. Il ne peut servir par gros temps sauf exceptionnellement pour récupérer la chaîne avec le guindeau, si l'on a mouillé très long sur le bout de 24 mm.

Plusieurs raisons justifient de tenir le bout amortisseur sur le pont, par exemple la possibilité de surveiller périodiquement son état pendant le coup de vent et le remplacer si nécessaire. Hors de l'eau, il n'accumule pas de sable entre ses fibres (c'est un des facteurs d'usure), etc. Pour en savoir plus, lire le livre que le Cap' consacrera au mouillage par gros temps (à paraître, en principe, avant la saison 2016).

Désormais, le bout-amortisseur ne devrait plus se rompre ! En cas de fort coup de vent (de l'ordre de 60 kts), le stress à bord devrait baisser d'un ou deux crans (voir récits des 5 et 6 juillet 2013 et de fin août 2014).

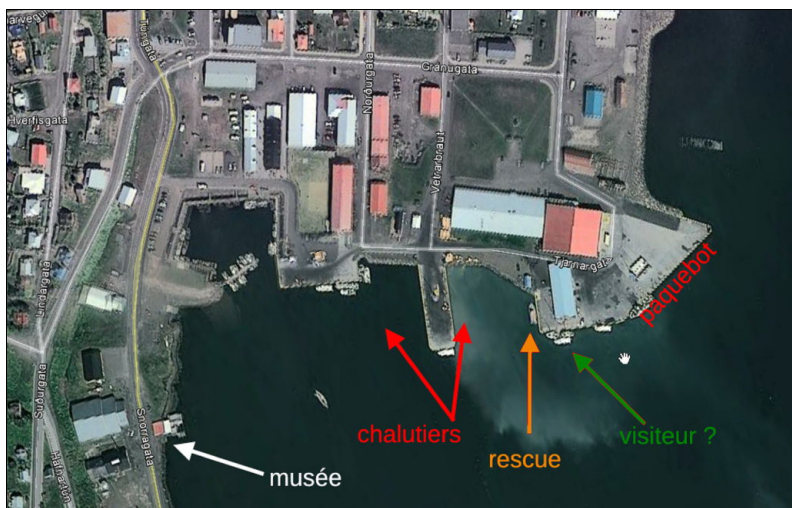
Course de lenteur ou de vitesse ?

Adalvik, le 7 juin. Le Cap' s'est levé à 2h45 et l'ancre a fait pareil un quart d'heure plus tard, laissant penser au spectateur éventuel que l'on a choisi la stratégie de la fuite en avant. Le mouillage est effectivement bien protégé du vent du SW, mais la houle qui fait le tour de la pointe nous a secoués pendant la nuit.

En route au grand large sous solent seul, la vitesse sur l'eau est variée entre 6.5 et 8.5 kts et nous observons 30 à 40 kts de vent réel, pour 20 annoncés. Comme 35 kts sont prévus dans la nuit de lundi à mardi, le Cap' se demande s'il ne serait pas plus malin de rallier Siglufjörður et d'y passer deux jours, au lieu de se laisser secouer dans un mouillage où l'on risque de se taper 50 kts et plus. Se taper le baston sous un ciel plombé et déchiqueté, l'inconfort et le stress juste pour éprouver la ligne de mouillage par gros temps a-t-il du sens ? Faire ce test si l'occasion se présente et qu'il n'y a pas moyen de trouver un abri calme, oui. Se jeter dans la gueule du renard arctique ou du loup pour mesurer la longueur des canines, non !

Cela nous fait une étape de 120 milles, grosso modo 20 heures de navigation confortable, au portant, tracté par le solent et gouverné de main de maître par le pilote automatique. Nous devrions arriver à 23 heures, deux heures avant le coucher du soleil et deux heures après le coucher habituel du Cap' en cette saison. L'avantage est qu'il fera jour, quelle que soit l'heure à laquelle nous arriverons, dans un port connu. Pour le coup, le plan de se hâter lentement pour profiter du paysage prend du plomb dans les nageoires ! Il se transforme d'un coup (de vent) en course de distance, si pas de vitesse.

En arrivant à 21h00, avec 2 heures d'avance, le Cap' a amarré Thoè en face du P de *paquebot*, quasi face au vent attendu (voir l'image). Les trois pêcheurs n'ont pas fait un geste pour retirer leur fil de l'eau. Quand la manœuvre a été terminée, le capitaine du port est venu demander de déplacer le bateau, car un paquebot est attendu. Thoè s'est finalement trouvé amarré sur un quai tapissé de gros pneus très vieux qui ne demandent qu'à tout peindre dans une couleur caoutchouc noire, au bout de la flèche marquée « visiteur ? » Avec du vent du sud et un fetch (eau libre) de 500 mètres, on ne pouvait tomber plus mal.



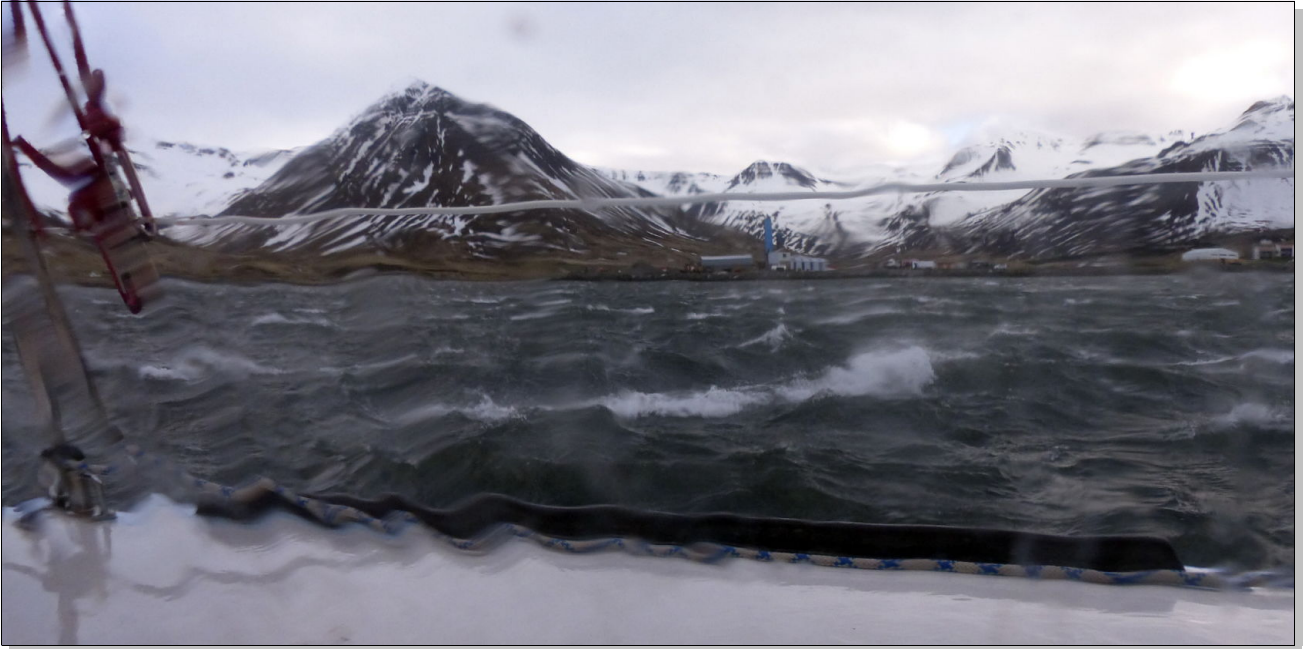
Le vent est de 30 kts établis avec des rafales à 50 kts (un peu plus à venir cette nuit). Thoè essaye d'écrabouiller les pneus avec ou sans l'aide des pare-battages. Le clapot s'explode sur la coque exposée. Si le bateau était un prunier, plus un seul fruit mûr ou pas mûr pendrait aux branches. S'il était une bouteille, elle se serait vidée dans un gosier penché comme le mât.

Ce matin, les pare-battages avaient été rangés sur le pont par-dessus les filières par la Coalition marée-pneus. Cet après-midi, le Cap' les a accrochés aux pneus au lieu des filières. Cela peut résoudre le problème, car ici et maintenant le marnage n'est que d'un mètre. Sinon, il faudrait construire une usine à gaz en accrochant plusieurs étages de pare-battages au mur de pneus !

Voici ce que le Cap' va écrire dans la Route de Thoè, dans laquelle il donne des informations sur les endroits, port ou mouillage, où Thoè relâche.

En résumé, il ne faut pas venir dans ce port pour s'abriter du secteur sud. Je vais même être plus catégorique. Le capitaine du port ne devrait JAMAIS laisser un yacht s'amarrer (encore moins lui demander de le faire) sur ce quai pendant un tel coup de vent, sauf s'il joue avec son incompetence ou son irresponsabilité. À Grundarfjordur, le capitaine nous avait refusé l'entrée du port jusqu'à ce que nous trouvions ensemble une solution acceptable pour lui et pour Thoè. Siglufjordur, never again, j'ai l'impression qu'on ne veut pas de nous ici ! D'ailleurs que ce soit le capitaine du port ou un de ses représentants, la seule question qu'on nous demande est *quand partez-vous ?*

En bateau, il faut faire avec la nature. C'est elle qui commande. Ce capitaine du port, qui ne mérite pas cette mention sur sa carte de visite, fait malheureusement lui-même partie de la nature. Il faut faire avec cette nature-là aussi. Le bateau se cabre, car il est bloqué par le quai. Nul doute que s'il pouvait, il passerait par-dessus le bord. De l'eau passe par-dessus le cockpit. Le passavant bâbord est couvert d'eau en permanence. Il y a un bruit infernal. Je pense que l'on peut affirmer sans se tromper qu'un bateau en polyester mis dans cette situation ait déjà subi de graves avaries, par exemple au niveau de la liaison pont-carène ou des cloisons intérieures forcées.



Vue par les hublots inondés

L'anémomètre, que Tournesol vient d'installer en haut du mât affiche parfois n'importe quoi. Je l'ai vu afficher 118 kts l'espace d'un instant, avant d'afficher une série de valeurs disparates entre 20 et 50 kts, 50 kts étant la consigne minimum du moment. Est-on mieux lotis que dans un mouillage par gros temps ? Le plan d'eau au vent de Thoè est parfois dans le même état que dans le pire moment du coup de vent des 5 et 6 juillet 2013, où j'avais estimé le vent à 60 kts.

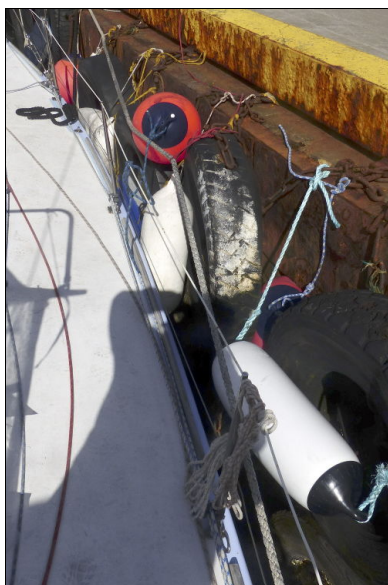
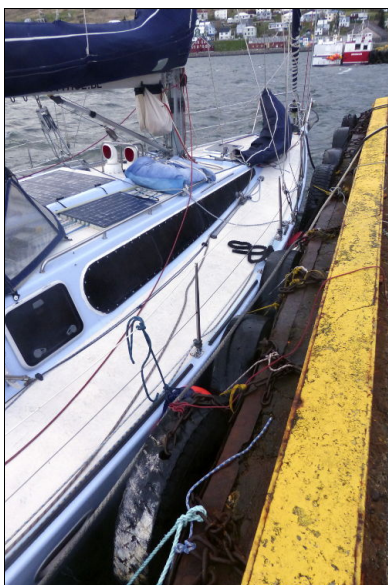
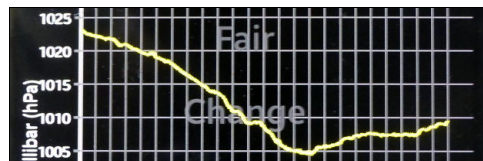
Le capitaine du *rescue boat* est venu voir sur son Harley. Il a demandé si tout allait bien. Le Cap' a vu rouge et a montré sa colère pneu noir adressée au capitaine du port. Il est monté à bord de son navire et en est revenu avec encore plus de pare-battages. Nous les avons accrochés ensemble. Je l'en ai remercié. Il faut être deux pour tenter d'écartier le bateau du quai, en poussant avec les jambes, le siège bloqué par le bateau ou le quai. Puis, il est remonté sur sa machine et est parti sans un mot, sans demander son reste. Dans une telle situation, il n'y a pas de mots à prononcer et on laisse gérer les problèmes en silence.

Le clapot qui assaille Thoè fait 50 cm. Je n'ose pas imaginer ce qu'il sera si ce vent souffle pendant encore 12 heures.



| Lun 08-06-2015 | | | | Mar 09-06-2015 | | | | | | |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--|
| ↑ 01:51 UTC ↓ 00:42 UTC ↑ 01:35 UTC ↓ 11:04 UTC 69% | | | | ↑ 01:44 UTC ↓ 00:49 UTC ↑ 01:46 UTC ↓ 12:39 UTC 58% | | | | | | |
| 12:00 UTC | 15:00 UTC | 18:00 UTC | 21:00 UTC | 00:00 UTC | 03:00 UTC | 06:00 UTC | 09:00 UTC | 12:00 UTC | 15:00 UTC | |
| ☀ | ☀ | ☀ | ☀ | ☀ | ☀ | ☀ | ☀ | ☀ | ☀ | |
| 214 ° 23.6 kts 6 Bf | 208 ° 25.0 kts 6 Bf | 210 ° 26.5 kts 6 Bf | 214 ° 34.7 kts 8 Bf | 218 ° 33.7 kts 8 Bf | 220 ° 31.4 kts 7 Bf | 223 ° 28.2 kts 7 Bf | 231 ° 24.9 kts 6 Bf | 235 ° 20.3 kts 5 Bf | 238 ° 16.5 kts 5 Bf | |
| 100 % | 100 % | 100 % | 22 % | 36 % | 45 % | 46 % | 51 % | 59 % | 20 % | |
| 0.11 mm/h | 0.11 mm/h | 0.12 mm/h | 0.00 mm/h | 0.00 mm/h | 0.00 mm/h | 0.00 mm/h | 0.00 mm/h | 0.00 mm/h | 0.00 mm/h | |
| 7.7°C | 7.8°C | 8.1°C | 8.2°C | 7.1°C | 6.4°C | 6.2°C | 6.6°C | 6.9°C | 7.5°C | |
| 1015.0 hPa 1011.2 hPa 1006.8 hPa 1002.2 hPa 1003.3 hPa 1004.6 hPa 1006.6 hPa 1009.0 hPa 1011.3 hPa 1012.9 hPa | | | | | | | | | | |

Que faire ? Manger ? Certainement pas ! Pourtant l'heure est passée ! Il va être 21h. D'après les prévisions météo de 12h, les plus récentes disponibles, nous devrions être au point culminant de la tempête. Optimisme tempéré par les rafales qui font hurler les pare-battages.



Le Smartphone est posé sur la table à cartes, avec l'application « Barometer » active. C'est un enregistreur de la pression atmosphérique. Il n'est pas impossible qu'elle cesse de dégringoler. Elle est passée de 1015 à 1005 hPa en 6 heures. Il y a eu des éclaircies qui correspondent sans doute aux 22% de nébulosité indiquée pour 21h. Le ciel est de nouveau couvert. Si l'on est dans le creux de la vague, sans vouloir faire de mauvais jeu de mots, nous en avons encore pour 6 heures avec plus de 30 kts prévu, c'est-à-dire 50 mesurés en haut du mât (ce seront 15 heures de plus). Mais ce qui est rassurant, dans cette hypothèse, est que la situation ne se détériorera pas. On en est à considérer que tout va bien si cela ne s'aggrave pas. Si cela ne va pas s'aggraver, alors cela va s'améliorer, car un statu quo indéfini est impossible !

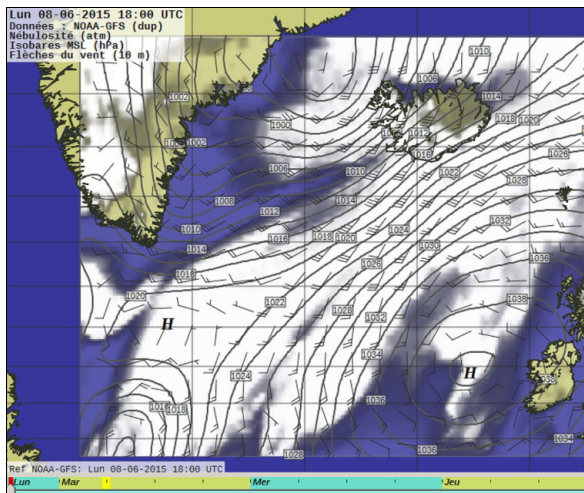
C'est marée basse. Il quand elle aura monté de 50 cm, il faudra sans doute rejouer à mettre les pare-battages à la bonne hauteur.

Moralité provisoire : se réfugier dans un port pour éviter le stress, ce n'est pas gagné d'avance. *En mer, le danger c'est la terre, fut-elle le quai d'un port !*

21h. La chute du baro semble s'être arrêtée depuis une heure. La dépression de 994 hPa qui passe entre le Groenland et l'Islande continue sa route vers le nord de notre latitude. Nous en avons encore jusqu'à 6h du matin avant de ressentir qu'Éole va terminer sa crise.

0h. La pression est effectivement remontée de 2 hPa. Les dernières prévisions, venues trop tard, datant de 18h prévoient plus de vent que les précédentes, soit 38,5 kts et des rafales à 55 kts. À minuit, on gagne 5 kts. Cela fait toujours trop !





L'Islande a été à mi-chemin entre une dépression de 994 hPa remontant dans le détroit du Danemark entre le Groenland et l'Islande et un anticyclone de 1040 hPa situé à l'ouest de l'Irlande évoluant peu.

Entre 21h et 0h, le Cap' a jeté l'éponge. Il y a un moment où on lâche prise. La goutte d'eau a fait déborder son vase quand il s'obstinait en vain à déplacer les nièmes pare-battages. Son index tribord a été écrasé entre un pneu et le bout tendu du pare-battage. Cela a suffi à lui transformer le bout du doigt en hématome mauve. À quoi bon continuer à essayer de combler les trous entre les pneus avec des pare-battages qui n'en font qu'à la tête des rafales, pour s'échapper dans les vides. Ceux qui ont consciencieusement joué leur rôle ont imploré comme des ballons de baudruche sur lesquels on s'assoit par inadvertance. Le Cap' a décidé de laisser les pneus s'occuper de résister à la poussée du bateau. On n'est plus à quelques décimètres carrés près de peinture dégradée.

Il a décidé d'aller au restaurant pour échapper quelque temps aux gémissements et aux soubresauts de Thoè. D'autant que c'est le branle-bas de combat dans le bateau pour cause de peinture fraîche et que la cuisine est momentanément hors service. En toutes circonstances, les excuses restent faites pour s'en servir ! L'extérieur du Harbour Café, juste en face des quais, ne paye pas de mine. Il a des airs de fast food ou de resto fish and chips. J'ai passé mon chemin devant plusieurs fois l'an passé. Comme tout était fermé à cette heure tardive (21h), j'ai fini par pousser sa porte. L'intérieur est l'opposé de l'extérieur, chaleureux, avec des dessins d'architecture et des photos de bateaux par dizaines, une déco bleu gris dans l'air du temps et un patron homme orchestre accueillant. La soupe de poisson et le cabillaud aux petits oignons étaient parfaits. En Islande, on mange partout TRÈS bien, et je n'ai jamais été déçu. Quand le couple d'Américains est parti, je me suis trouvé seul avec le restaurateur. Je n'ai pas manqué de lui dire combien je suis fâché par rapport à la situation de Thoè, la proie des éléments depuis de nombreuses heures et jusqu'au lendemain matin.

- *(prenant note de mes récriminations) Vous avez sonné à la bonne porte ! Mon père est un ami du maire. Ce qui vous arrive ne peut plus se reproduire et j'espère qu'on vous reverra ici. Nous souhaitons que des yachts s'arrêtent ici, pour nous et pour le village tout entier. Nous avons même obtenu de la commune le droit d'installer un ponton flottant privé devant notre établissement.*

Le 9 juin. Après une nuit agitée dehors et plus calme dans la boîte crânienne, on s'est levé avec un vent déclinant progressivement. Toujours 30 kts établis à 9h, mais après ce que nous avons enduré, cela semble un calme presque plat. Je m'attends à une visite du père du restaurateur et à une enquête dans la commune dont je ne saurai évidemment pas les conclusions. Ce qui est important, c'est au minimum que l'on ne mette plus les visiteurs dans l'embarras. Enquête secrète faite hier soir par le docteur Watson armé de l'appareil photo : dans le petit port abrité, il y avait au moins deux places possibles pour Thoè, dont une à couple d'un bateau de pêche, où il aurait été en sécurité. Tournesol a peint la deuxième couche dans la cuisine et la coursive. La vie reprend peu à peu son rythme normal.

La place face au vent où Thoè était amarré avant que le Harbourmaster demande de le déplacer est toujours libre, et il ne serait pas étonnant que le paquebot attendu ait modifié son programme et postposé ou annulé son escale pour cause de *strong gale warning (more than 20 m/s) N° 561* sur à peu près toutes les zones islandaises. Bien évidemment, le principal responsable est et reste avant tout autre le Cap'. Seul maître à bord, il aurait dû primo mesurer le danger et secundo imposer ses exigences. Au

lieu de cela, il a joué au gentil face à une personne qui n'a pas mesuré le risque.

Histoires belgo-françaises



Il y a un an, je regardais le Mondial à la télé. C'est sans doute cet anniversaire qui me rebranche sur le foot', qui est pourtant loin d'être ma tasse de thé. On ne sait expliquer pourquoi je regarde de temps en temps l'un ou l'autre résultat sportif, surtout, mais pas seulement, quand les Belges se distinguent. La victoire de Stanislas Wawrinka à Roland Garros, par exemple. Je regrette de ne pas avoir pu suivre ce match.

Ce matin, on faisait aussi des titres après la victoire 4 à 3 des Diables Rouges contre les Bleus tricolores, sur leur terrain, devant leur public avec nos supporters. Victoire amicale ou match amical ?

Commentaires amicaux ou pas, cela risque de faire couler de l'encre noire comme les pneus de Siglufjordur.



Espérons que la France digère cette défaite amicale plus facilement que celle de la bataille de Waterloo. Pour commémorer le bicentenaire, la France s'est opposée à ce que Belgique frappe une pièce de 2 €. Le pays du surréalisme a donc décidé de frapper des pièces commémoratives de 2.5 € et 10 €. La première est à vendre 6 € et la seconde 42 €. Finalement, au lieu de mettre des pièces de 2 € en circulation, qui valent... 2 €, on collectionnera des pièces de 2.5 et 10 € qui valent plusieurs fois leur valeur faciale !