

De l'accident mineur à l'avarie majeure



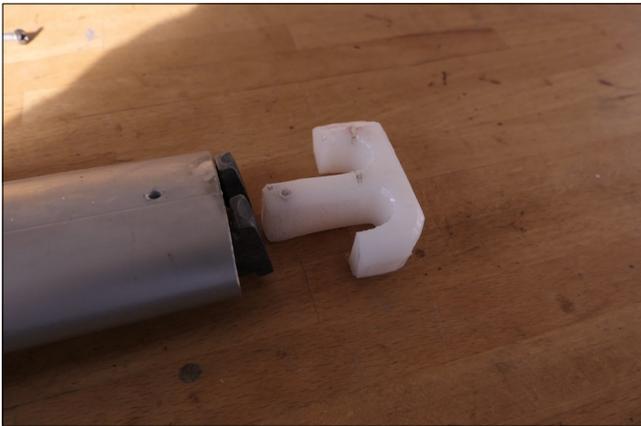
Husavik, 25 juin 2018. Oui, je sais, basta la technique ! Ce n'est pas cela qui excite le lecteur. Pourtant, elle s'impose parfois, quand on ne s'y attend pas. Après l'obsolescence programmée, voilà que l'avarie non programmée fait son entrée par une porte dérobée.

Il y a quelques jours, sur le point de quitter Husavik pour les îles Féroés, le Cap' lève le nez vers la tête du mât, presque par hasard. Oups ! La barre de flèche du 3^e étage bâbord a déjà fait un pas en avant vers notre destination future. Au lieu des 12 ° d'angle qu'elle doit avoir vers l'arrière, elle est perpendiculaire au mât ! Vu du siège du barreur, il semble que l'on puisse faire confiance au gréement jusqu'au probable démâtage en Norvège, mais vu latéralement, c'est plus inquiétant. Si la barre de flèche dégage dans le mauvais temps, le mât ne serait plus tenu à bâbord.

Étienne, toujours mis au courant des aventures de Thoè, avertit le Cap' : *je n'oserais pas naviguer comme cela sans avoir compris.*

Il ajoute une maxime relativement connue dans le monde aquatique : *toute mécanique, particulièrement nautique, même la plus simple, connaît un état normal, naturel, stable, appelé « la panne » . On peut dans certains cas, et pour une durée toujours limitée, la maintenir dans un état anormal et parfaitement instable, appelé « état de marche » (Pierre-Antoine Muraccioli, dit « Antoine »)*

C'est donc dans cet état imperturbablement instable et normalement anormal que Thoè a tiré des bords pendant quinze jours dans la baie, en compagnie des baleines. Il n'y a rien de plus jouissif pour un capitaine que de les observer à la voile. Cela oblige de gouverner avec précision et anticipation, sans aucunement déranger pendant leur interminable repas, les propriétaires de la baie de Skjalfandi. Affaler la voile d'avant à temps. Manœuvrer lentement mais sûrement sous GV seule. Tenir la cape. Regarder, photographier, filmer. Recommencer.



Après quelques grimettes de Belén, en rêvant de pouvoir dépanner sans démâter, il faut bien se rendre à l'évidence : le démâtage s'impose.

En attendant, Tournesol fabrique un nouvel embout de barre de flèche, pour remplacer celui qui est tombé au fond du port ! Un morceau de nylon de 22 mm d'épaisseur prélevé d'un stock de composants hétéroclites, plus deux heures de labeur, et c'est fait.

C'est alors que la compréhension de l'histoire a fait son apparition. Début juin, le Cap', en culant pour quitter la goélette Opal à laquelle Thoè était à couple, avait accroché son infiniment large gréement. Pour lui, c'était un non-événement qui ne méritait pas de s'y amarrer, même pas avec une garcette.

Maintenant, il réalise que c'est à ce moment-là que la barre de flèche poussante a perdu son angle. On a compris la cause. Il reste à comprendre les conséquences invisibles de ce qui s'est passé *dans* le mât.



Grymur assure le démâtage de 8 à 9 heures du matin, le 23 juin, avec une grue capable de décrocher la Lune.

Tournesol se voit obligé de scier le barreau pour le sortir du mât. Il court chez Grymur, pour faire fabriquer un barreau de rechange. Il faudra 3 tentatives pour en obtenir un adéquat.

Le match Islande – Nigéria étant programmé à 15 heures, il y avait une *dead line* à ne pas dépasser. Il y avait aussi, sans doute, trop d'éléments de distraction devant Autocad, le logiciel dans lequel le technicien devait dessiner la pièce pour que la machine numérique puisse ensuite la découper.



Les barres de flèche sont des profilés creux en aluminium enfichés et boulonnés sur des barreaux de section rectangulaire en forme de V traversant le mât. Elles servent à écarter les haubans du mât pour le tenir vertical et rectiligne par tout temps. Mât, haubans et barres de flèches constituent un ensemble de triangles, une structure géométrique des plus stables, largement utilisée dans les constructions de tous types. Le barreau du 3^e étage est-il cassé ou plié ?

On m'annonce qu'un chalutier géant va s'amarrer pour décharger et que le mât posé sur deux tas de palettes doit être déplacé. Ce sera fait en une poignée de seconde par une équipe de 10 volontaires.



Combien de temps le chalutier qui est dans le chemin du mâtage de Thoë restera-t-il à quai ?

Cela retarde le départ de Thoë vers de nouvelles aventures. Le centre d'une petite dépression passe juste au-dessus d'Husavik. Elle ne nous enverra pas de vent portant vers le SE. Les convoyeurs vont donc attendre.

Mais cela ne nous a pas empêchés de partir à la découverte des baleines à bosse, des baleines de Mynke et des dauphins dans la baie, à bord des bateaux de North Sailing. Ils sont toujours disponibles pour se laisser tirer le portrait.