

— Faux départ

- Thuro Bund, le 21 juin. Chouette, c'est l'été ! Le Cap' envoie la GV et le solent et Thoè largue son corps mort à la voile vers 7 h. La météo annoncée n'est pas fameuse, de la pluie en milieu de journée et du vent dans le nez à tirer des bords. C'est l'occasion de se mettre en jambes et en bras, à louvoyer. Quatre mètres après avoir quitté sa position de la nuit, une petite bruine fait son apparition. Elle ne nous émeut pas. Thoè profite très lentement et sûrement des 2 à 5 nœuds de vent au portant. Le speedo n'arrive pas à afficher plus que zéro nœud, mais on fait route. La pluie redouble et triple. Du coup, le Cap' télécharge avec Zygrib les dernières prévisions météo GFS qui viennent de paraître sur le site de la NAAO. Cata ! La pluie sera trois fois plus dense et quatre fois plus longue. C'est parti pour un premier jour d'été ressemblant furieusement à un 11 novembre. La grisaille et la pluie sont aux rendez-vous des morts qui eux, sont à l'abri (moyen comme vanne !)
- Là, le Cap' a la décision rapide : moteur, demi-tour, solent enroulé, GV amenée, corps mort récupéré illico. Ce sera une journée de pluie continue, l'équipage affalé comme la GV, qui dans le cockpit et qui dans sa couchette.
- Rendez-vous à 21 h pour le match Finlande-Belgique. Après 2 matchs (2 gagnés = 6 points), les attaquants belges (première équipe à la FIFA) a marqué 5 buts. Leurs homologues français (champions du monde en titre, 1 match gagné et 1 nul = 4 points) ont comptabilisé 2 buts dont un auto-goal de l'Allemagne (disons 1,5 buts). Dans la rivalité médiatique France-Belgique qui bat son plein dans la presse quotidienne, nous menons donc 5 à 1,5. Preuve que le nationalisme n'a pas de frontières. Affaire à suivre !

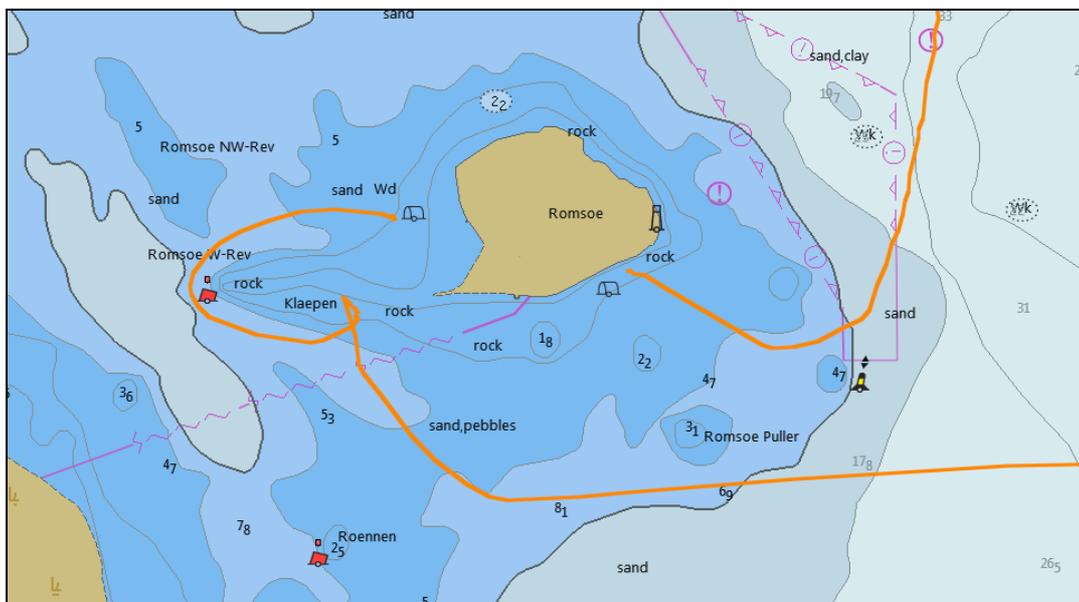
• ATTENTION !

- 21 juin. Le Docteur Watson reçoit à l'instant des nouvelles de DB concernant la fermeture du pont de Lindaunis au trafic maritime.
- *Le verrouillage devrait être levé le jeudi 24 juin 2021.*

- Nous savons donc en réalité que nous avons eu raison de douter des capacités de la DB à anticiper la résolution de son problème.
- Moralité : DB mène le monde en bateau des deux côtés de son pont depuis le 8 juin, mais le Cap' qui n'est pas né de la dernière pluie l'avait bien compris !

— L'île au mauvais souvenir

- Romsø, le 24 juin. La seule chose que j'ai trouvée sur Internet à propos de cette île verdoyante est qu'elle est privée et inhabitée depuis 1996. Quelques maisons de vacances y sont cependant entretenues. Le Cap' a plus à en raconter, de mauvais et de bons souvenirs.



- En 2019, il avait déjà voulu venir là (trace inférieure de la carte). Il lui était arrivé une mauvaise aventure qu'il n'avait pas racontée dans ces pages. L'événement passé, il avait voulu penser à autre chose plutôt que d'y revenir encore et encore. Il y a près de 2 km entre la pointe SW de l'île et la bouée rouge plus à l'W. Il avait voulu passer entre les deux, sans déchiffrer et interpréter plus en détail à la carte. Il s'est fié au sondeur qui *regarde* devant le bateau. Quand il indique 1.20 m, Thòè talonne. À la barre et au moteur, il avait réduit la vitesse. Pas plus que la carte, il n'avait prêté attention à l'éventuel courant de marée. On était en mer Baltique. Le marnage entre marées haute et basse est typiquement de 20 centimètres. On ne le remarque pas. À un certain moment, l'alarme du sondeur retentit. Le Cap' donne un grand coup de barre pour faire demi-tour. C'était sans compter un très fort courant, estimé à au moins 3 nœuds. Ce courant prit Thòè par le travers et le jeta illico sur une chaussée immergée. Le sondeur marquait à peine 1 m et le courant visible par la traînée du bateau à l'arrêt était impressionnant.
- Le Cap' essaya de libérer le voilier comme il l'avait notamment fait au Groenland. Il porta une ancre par le travers, tira sur la ligne avec la poupée du guindeau (une sorte de treuil), moteur à fond les manettes. Rien n'y fit. Après quelques tentatives vouées à l'échec, il se résigna à allumer la VHF : PAN PAN PAN PAN PAN PAN *ici* THOE. *Nous sommes échoués à l'W de Romsoe 55°30.49' N – 010°46.02' E. Nous avons besoin d'aide.* Nous recevons une réponse d'un yacht qui propose de venir nous aider sur zone. Il assistera à toute la scène et nous l'en remercierons. C'était peine perdue, mais nous le laissons agir. Une autorité nous répond également. Nous répondons aux questions d'usage : *une seule personne à bord, pas de blessé, personne n'est en danger, le bateau est en danger.* La voix nous promet de l'assistance. Celle-ci nous appelle. Un gros semi-rigide équipé de moteur ultra puissant avec 4 personnes à bord arrive sur place après 45 minutes d'attente stressante.
- Une solution que le Cap' n'a pas tentée (il ne la connaissait pas) consiste à faire gîter le bateau en tirant sur le haut du mât, jusqu'à ce qu'il se remette à flotter. Cela peut se faire en portant une ancre au bout d'une longue aussière attacher à

une drisse, de winch, d'huile de bras et de sang froid. Pas simple à mettre en œuvre et encore moins en solitaire. C'est ce que proposent les 4 sauveteurs. Le Cap' demande de faire d'abord un essai de traction, car il craint pour le safran tribord sur lequel le poids du bateau gîté reposerait. Malgré la puissance de ses moteurs, le canot ne fera bouger Thoè d'un millimètre dans aucune direction.

- Deux hommes montent à bord dont un, heureusement, navigue à la voile. Il comprend. Nous nous comprenons. Nous collaborons. La drisse de GV est attachée à un filin relié au canot. Nous sommes tous sur la plage avant pour soulager le safran. Le canot tire, tire et tire encore. On dirait qu'il patine sur l'eau. Thoè gîte. 10 °, 20 °, 40 °, etc. Je suis obligé de me tenir pour rester à bord. Je rattrape tout ce qui glisse sur le pont et le jette en vrac dans la soute avant. Au bout d'un certain temps, Thoè se remet à flotter. Il est rapidement attiré en eaux saines par le sauveteur. On dirait qu'il s'ébroue comme un canard mouillé. Le Cap' jette l'ancre en zone sûre et remplit les formalités d'usage avec son confrère voileux. Le sauvetage est gratuit. Il est cependant souhaité de faire une donation à l'organisation pour ses frais. Nous donnons tout le cash qui se trouve dans nos poches, un peu moins que nous aurions souhaité, mais néanmoins une somme non négligeable.

— L'île aux 100 daims

- La trace montre que nous avons ensuite fait le tour de la bouée rouge et jeté l'ancre à l'W de l'île. Nos émotions ont été adoucies par la vue de cette île couverte d'arbres et de prés où broutent de nombreux cervidés. Le lendemain, nous avons continué notre route vers le nord.
- Cette fois-ci, nous avons jeté l'ancre du côté E (trace à droite de la carte). Nous mettons l'annexe à l'eau et le pied sur le ponton branlant. Surprise de taille ! Nous tombons nez à nez avec des daims. Il ne sont visiblement pas chassés. Ils se laissent approcher à 20 mètres assez facilement. S'ils s'enfuient, ils restent à découvert.
- Et nous nous mettons en route pour une longue balade. Des daims ? Ils sont plusieurs centaines répartis en hardes de 10 à 20 individus. Quel plaisir de pouvoir les observer de plus près que dans un zoo, en totale liberté, dans ce qui apparaît à tous points de vue comme une île-jardin. Elle est couverte d'une forêt de diverses essences et de clairières. Tout se développe en harmonie naturelle, sans intervention de cet Homme qui cherche éperdument à tout contrôler et tout adapter à son image ou selon ce qu'il croit que la nature ferait spontanément. Malgré toutes ses connaissances et toute sa technicité, il n'arrivera jamais à concevoir un tel paysage.



- *C'est la première fois que j'ai l'occasion de photographier Thoë avec un tel avant-plan !*



On dirait même que les quelques maisons ont poussé là comme des arbres.

- L'île n'abrite pas seulement des daims. On entend aussi les cris cavernaux des faisans et des cris d'autres oiseaux. En face du bateau amarré à son corps-mort se trouve une petite falaise de craie dans laquelle niche une colonie d'hirondelles virevoltantes. Pour qui aime la nature, c'est une étape incontournable. Nous ne verrons pas âme qui vive.

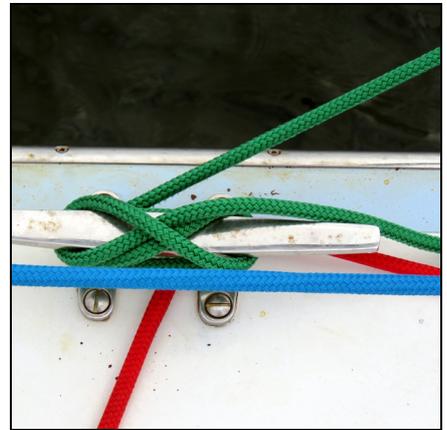
- **Un choix cornélien !**

- Rørvig, le 25 juin. Vers l'an 2016, Tournesol avait acheté un tube d'aluminium de 35 × 2 mm en Islande. Il avait promis au Cap' de mettre en place un petit tangon pour établir le solent en ciseau. Vent arrière, cette voile n'est pas stable si elle n'est pas maîtrisée.



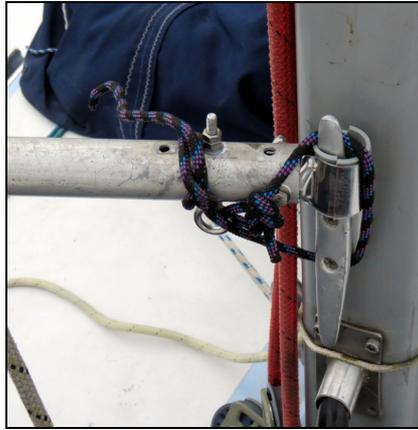
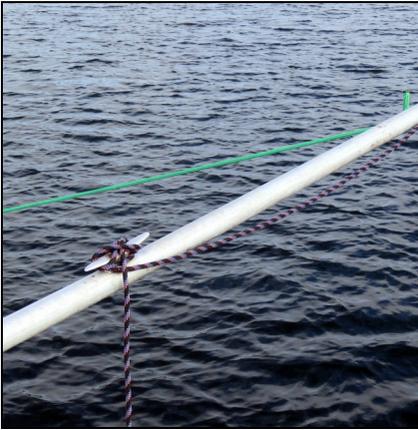
- Mettre les voiles en ciseau consiste à établir le solent du côté opposé à celui de la grand-voile pour que les deux voiles propulsent le voilier vent arrière. C'était encore un vœu pieux de Tournesol, fervent adepte de la loi du moindre effort. Hier, le Cap' lui a posé un choix cornélien : il y a 20 milles à courir avec 10 nœuds de vent arrière. Ou bien c'est au moteur ou bien tu réalises ton vieux rêve de tangonner le solent. Tournesol s'est décidé comme par miracle. Voici ce qu'il a réalisé, d'abord sous forme de prototype bricolé en route, ensuite sous forme définitive au mouillage. Disons provisoirement définitive, car il y a toujours moyen d'améliorer en fonction de l'expérience. Pourquoi, par exemple, ne pas le réaliser avec un tube en fibre de carbone ?

- **Solution A**



- L'écoute de genaker (bleu-blanc) sert de hale-bas arrière d'écoute. Elle revient sur le winch via une poulie ouvrante posée près du taquet d'amarrage à mi-pont.
- Un bout (vert) frappé sur le taquet d'amarrage avant sert de hâle bas avant.
- La drisse de trinquette sert de hale-haut. La sangle jaune est utilisée pour une raison pratique (le mousqueton de la drisse ne passe pas dans l'anneau que Tournesol a utilisé).

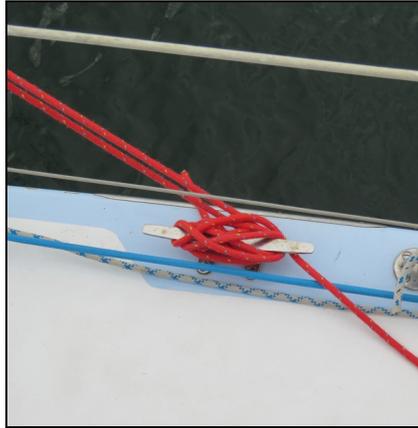
- Ces trois bouts (deux hale-bas et un hale-haut) étarqués en triangle transforment l'extrémité du tangon en point d'écoute fixe dans l'espace. Pour régler sa position, si nécessaire, il suffit d'ajuster les longueurs de ces trois bouts.
- Remarque : le tangon est relativement court (3 m), car la voile d'avant de Thoè est un solent à 110 % du triangle avant. La distance de l'étau au mât est de 4 m. Le choix du solent s'est imposé puisque les haubans sont frappés sur le bordé.



- Un bout (mauve) est frappé (mousqueton) sur le point d'écoute du solent. Il est étarqué et ramené sur un petit taquet à mi-longueur du tangon pour amarrer le point d'écoute du solent au bout du tangon. Il permet éventuellement un largage rapide de la voile.
- Le tangon est fixé (articulé) sur un taquet existant au bas du mât. Il est assuré au moyen d'un bout.

- Attention ! Tous les bouts sont frappés sur les extrémités du tangon. Son diamètre étant petit, une force trop importante appliquée entre ses extrémités risquerait de le faire plier. Les tensions de traction sont sans importance. La tension de compression dans le tube ne me semble pas suffisante pour le faire flamber (plier sous l'influence d'une forte compression).

▪ Solution B



- Une autre solution, sans doute plus simple à gréer, est d'utiliser un palan (rouge) frappé sur le taquet d'amarrage à mi-pont.
- Une poulie est fixée à l'extrémité du tangon.
- Les deux extrémités du palan reviennent sur le taquet d'amarrage à mi-pont.

▪ Mise en œuvre

- Mollir en grand l'écoute (bleu-blanc) ou le palan (rouge).
- Frapper et régler approximativement la drisse de trinquette (hale-haut).
- Frapper et assurer le tangon sur le mât.
- Frapper et régler approximativement le hale-bas avant (vert).
- Mollir le bout (mauve) et frapper le mousqueton sur le point d'écoute du solent.
- Étarquer l'écoute (blanc-bleu) ou le palan (rouge).
- Étarquer le bout (mauve) pour amener le point d'écoute de la voile au bout du tangon et le nouer sur le taquet posé sur le tangon.

▪ Solution C (ma préférée)

- Comme la solution A, mais :
- l'écoute passe à travers le filoir et se frappe sur le point d'écoute de la voile. Cela évite des tensions dans le bout de largage (mauve) et le petit taquet se trouvant sur le tangon.
- Le palan de hale-bas (rouge) est utilisé vers l'avant.
- Le hale-bas (vert) est supprimé.