

Coups de trois chiens

Thoè nous emmène sous solent seul vers l'abri trié sur le volet par le Cap', pour ce vendredi après-midi.



La sélection a été vite faite : il n'y a qu'un abri ! L'alternative est de galérer pour passer un cap difficile (Latrabjarg) au cours d'une longue étape de plus de 65 milles. Avec en prime, après le passage du cap, la même baston, en rafales sous le vent des falaises. Au passage, nous explorons le mouillage éventuel pour la baston du lendemain, prévue du NW. Cela nous donne l'occasion de voir de loin, avec les jumelles, de jolis paysages champêtres et de magnifiques fermes, nichés au pied de falaises vertigineuses trouant le ciel nuageux.



Les falaises ont mis leur chapeau nuageux



Mouillage possible abrité du NW



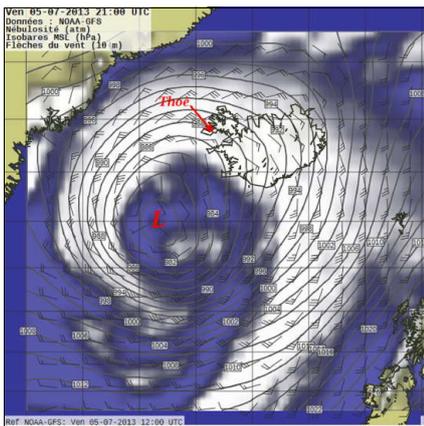
Détail artistique de Randasandur (Google Earth)

Il s'est mis à pleuvoir quelques minutes trop tôt. Le Cap' jette l'ancre, frappe l'aussière équipée d'un amortisseur de mouillage sur la chaîne. Le paysage doit être très joli avec un rayon de soleil ! Une immense plage de sable de 10 km de long, dorée même dans la grisaille. La plage de Randasandur a été créée par un estuaire. Elle abrite un camping. Quelques tentes vont certainement s'envoler ! Des voitures allument leurs phares à une saison où il ne fait jamais nuit. Sur la plage, les vagues sont prises à rebrousse-poil par le vent. Il renvoie leur écume dans les airs jusqu'au ciel, sous forme d'un turbulent brouillard salin. On ne voit plus le camping. Le vent établi doit être de 20 ou 25 kts, mais les rafales dépassent largement des 40 kts. Le Cap' affale le tape-cul, doutant de son effet bénéfique. Les embardées sollicitent-elles moins l'ancre que la petite voile de mouillage, quand les rafales prennent Thøe par le travers ? Le bateau gîte de plus de 5° alternativement sur chaque bord.

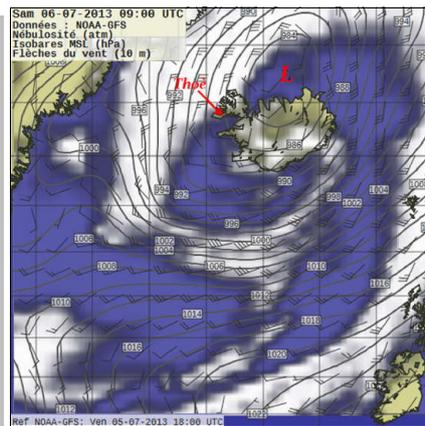




Clac ou crac ? Un bruit sec vient de résonner comme un coup de fusil, dans les oreilles du Cap'. L'aussière de 8 mètres contenant l'amortisseur en caoutchouc vient de se rompre. Les rafales sont à 55 kts. Le guindeau envoie, malgré lui, quelques mètres de chaîne supplémentaires. Le Cap', frappe un autre bout sur la chaîne. Celui qu'il utilise par temps moins tempétueux, mais qui a déjà rendu de bons et loyaux services dans la baston. L'œil cousu, qui relie le bout à la main de fer, ne tiendra pas plus de quelques minutes. Finalement, le Cap' frappe une manille sur le dernier maillon de chaîne, avec un bout de sécurité de longueur minimale. Pertes matérielles : l'amortisseur en caoutchouc, la main de fer faite sur mesure en Tunisie sur les plans d'Alain Poiraud, l'inventeur des ancrs Spade et quelques sueurs froides.



5 juillet à 21h UTC



7 juillet à 9h UTC

Le 6 juillet. Ni vu ni connu, la météo fait comme si de rien n'était, comme un enfant qui a volé des biscuits au chocolat dans l'armoire à provisions, laissant croire à ses parents qu'une famille de souris affamées est passée par là. Tout est calme. Le ciel est clément. Le soleil est présent. Il n'y a plus de vent. Les campeurs ont décampé. Nous sommes proches du centre de la dépression, où le vent d'avant a molli pour frapper quelques heures plus tard par derrière. Nous sommes très précisément sur le trajet de la dépression. Le baromètre indique 977 mbar contre 983 mbar prévus.



L'équation est simple à énoncer et sa solution est incertaine. À quoi bon faire 15 milles pour aller de l'autre côté de la montagne rejouer le même scénario qu'hier et revenir dans l'autre sens demain, pour passer le cap Latrabjarg. Le Cap' choisit plus de houle en échange de moins de rafales. C'est ce qu'il espère, car il n'a que la méthode des essais et erreurs pour comprendre quelle est la meilleure stratégie. Ce n'est que pendant les coups de vent que l'on sait si l'on est à l'endroit le plus supportable. Il a déplacé Thoè 3.5 milles plus à l'ouest pour le mettre à l'abri d'une autre manière et l'écartier du danger que représente désormais la falaise d'hier. Il laisse le cap à 11 milles pour ne pas subir ses effets néfastes, tels que le renforcement du vent sous son vent. Il a jeté l'ancre dans plus d'eau, 8 mètres au lieu de 6 mètres à marée basse. Sur papier, cela semble suffisant, mais quand on voit les vagues déferler sur la côte, on espère qu'elles n'auront pas l'idée de déferler plus tôt, trop près de nous !



Comme hier, nous sommes à l'ancre au milieu de nulle part, à plus de 500 mètres du rivage. Une longue houle venue de loin dans l'Atlantique, mémoire des tempêtes qui régnaient où elle est née, passe par intervalles réguliers sous la carène de Thoè. Le sondeur indique 1 m de creux. Arrivée à la plage, les déferlantes sont telles qu'il n'est même pas envisageable d'aller à terre. L'arrivée en annexe serait hasardeuse et le retour impossible. Dommage. Il faut se contenter des jumelles, du zoom Nikkor et d'une dose d'imagination ou de rêverie pour donner forme aux détails.

Le plus fort du vent viendra de terre, sur l'avant du travers du bateau. Quand il mollira d'ouest, nous l'aurons en plein dans le nez, parallèle à la côte. Le système antiroulis fera le reste pour ne pas rouler bord sur bord. Il est 10 h, le vent monte le lentement. L'éolienne fabrique du courant électrique. Nous saurons en milieu d'après-midi si le Cap' a fait mieux

que la veille. À 18 h Éole aura fini sa crise et nous lâchera les baskets jusqu'à la prochaine fois. Demain matin, il virera au S pour nous permettre de continuer notre route à la découverte des Westfjords. Là, le Cap' aura de nouveau à essayer de comprendre comment s'orienter et se renforce le vent dans un fjord très allongé, dix fois plus long que large, bordé de murailles rocheuses vertigineuses.



Magnifique contraste entre la mer et la plage, au soleil

Les fichiers météo GRIB sont d'une redoutable précision, très souvent exacts à cinq jours et toujours exacts à propos des tendances. Le modèle américain GFS est réactualisé par des supercalculateurs toutes les six heures. Il faut néanmoins tenir compte de la sous-estimation du vent calculé par les modèles numériques (environ 20% selon les régions) et surtout tenir compte des effets topographiques locaux. C'est là que le Cap' doit ou aurait dû intervenir à meilleur escient ! C'est comme cela que l'expérience se forge.

Comment faisaient les Vikings pour venir ici, aux Féroés, en Écosse ou plus loin encore, avec leurs instruments de navigation *préhistoriques*, livrés aux hasards de la météo, sans aucun confort. Combien se sont-ils perdus ? Combien se sont-ils noyés après avoir chaviré dans la mer en furie ou s'être échoué sur les côtes rocheuses ?



13 heures. Le vent est établi dans les 25 kts plus les rafales qui sont moins importantes que la veille (plus 30% au lieu de plus 100%) et surtout moins violentes. Nous n'avons plus l'impression qu'elles arrivent comme des chocs. Sur ce plan-là, le Cap' espère ne pas s'être trompé. L'influence de la houle est non négligeable. Il semble, car c'est de l'ordre du non mesurable par le GPS, qu'elle a des effets induits, inhabituels dans un mouillage protégé. Elle pousse Thoè en avant, dans une certaine mesure, quand il se trouve sur la face avant de la vague. Le vent, au niveau de la mer, est influencé par la présence des vagues, sortes de petites collines d'un ou deux mètres de hauteur qui renforcent le vent à leur sommet. Le vent apparent à bord du bateau est également influencé par la houle. Il y a, au sommet d'une vague, un courant de surface portant dans son sens de déplacement, qui s'additionne au renforcement du vent réel sur le dos de la vague. Dans le creux, c'est un courant égal et de sens contraire. Ce courant atteint un ou plusieurs nœuds selon la hauteur des vagues. Le plan d'eau est devenu turbulent. Le long train d'ondes de l'océan, du S, s'enchevêtre avec le court clapot de NW généré par le vent et les rafales, avec un fetch limité. Sans oublier l'influence du courant de marée.

Décrire et expliquer tout cela comme un prof au tableau dans une salle de cours pourrait laisser croire que le Cap' réagit froidement en toutes circonstances et que toutes ces péripéties ne l'émeuvent pas. Cela ne semble pas trop atteindre le Cap', car il n'a pas le choix : il doit garder son sang-froid. Il ne peut pas mettre la tête dans le sable en espérant que tout aille bien, automatiquement, sans la moindre anicroche. Pour ce qui me concerne, c'est autre chose. J'ai confiance dans le Cap', mais... je reste sur le qui-vive. Pas question d'aller dormir. Je mangerai quand le vent mollira. Il y a de l'inquiétude à bord, c'est évident. D'autant que les événements contrariants hier prouvent que c'est justifié.

Le GPS vient de déclencher une alarme de dérapage d'ancre. Le bateau aurait subitement dérapé de 30 mètres ! Le bip bip est stressant, et le Cap' est sceptique. Dérapé avec 30 kts de vent constant quand on n'a pas dérapé la veille dans une rafale de 55 kts qui a cassé l'amortisseur ne lui semble pas cohérent. Le Cap' croit à une erreur du GPS, ce qui arrive périodiquement. Il vérifie qu'il a conservé le contact avec suffisamment de satellites. Ce n'est pas le cas. C'est donc une fausse alarme, sauf... sauf si deux défauts se manifestent simultanément, ce qui ne peut être exclu. Il éteint et rallume l'instrument. Quelques longues minutes plus tard, le bateau a retrouvé sa position initiale sur l'écran de l'ordinateur.

Comment rester insensible à ces aléas, quand on est à bord ?

Quand tout ne tient que par un fil

17 heures. Le vent se calme. Le Cap' pense que l'on s'achemine doucement vers la fin de la tempête comme prévu à 18 heures par les fichiers GRIB. Je suis à la table à carte, écrivant ce journal en temps réel. J'échange aussi des Emails avec mon amie Arlette. Cool.



Grave erreur. Je suis presque insouciant de voir les éléments se calmer. Grave erreur. La bagarre va seulement commencer ! Je sens le vent monter, mais je ne m'en soucie pas encore réellement. Quelques dernières rafales sans doute. Arlette, sentant sans doute ces rafales à travers Internet, prend congé.

Éole, comme s'il n'attendait que ce signal, envoie toutes ses troupes d'un coup. Le vent monte à 40 kts, puis 50 kts établis avec des rafales à 60 kts. Il a viré N et vient maintenant tout droit des murailles des falaises. Malgré le court fetch de 400 mètres, la mer devient grosse pour le Cap' et carrément impressionnante pour moi. Quelques paquets de mer, empruntés par le vent aux vagues qui déferlent en tous sens alentour, passent par-dessus le pont. Je lâche l'ordinateur. Je lâche tout. Plus rien ne peut me distraire et je suis hypnotisé

par l'idée que ce spectacle cesse.

Crac ! Cette fois-ci, je sais que ce n'est pas Clac ! L'aussière a de nouveau lâché. C'est la troisième ! Le Cap' se précipite sur la plage avant. Rien que cela est déjà une petite performance, car le bateau monte, descend, se cabre, gîte à bâbord et à tribord à la fois. Il n'est plus qu'une coquille de noix qui flotte comme un bouchon retenu par un fil. Le Cap' arrive in extremis à frapper une manille et une autre aussière sur le bout de chaîne miraculeusement accessible du pont. La chaîne est attachée au bateau par le câblot et par cette aussière. Il rentre dans la cabine, ferme tout et attend que cela passe tout en essayant de faire fonctionner quelques neurones encore vaillants, pour rajouter un peu de sécurité où c'est possible.



Bout de câblot pantelant et bouée de sauvetage de la chaîne

Il met le moteur en marche, marche avant au ralenti puis à 1500 tours par minute, pour soulager le mouillage. L'ancre a prouvé qu'elle tient plus de 60 kts, mais tous les textiles ont cassé.

Sauver la ligne de mouillage aussi. Il attache à la chaîne la plus grosse défense dont nous disposons. Dans l'urgence, il ne remplace pas son bout par un plus long et plus costaud. Si la ligne cède, cela nous donne un espoir de pouvoir revenir la chercher plus tard, au lieu de l'abandonner au fond de l'océan, sans demander notre reste. Le bout de 6 mm tiendra-t-il le coup ?

Un peu plus tard, il fait un tour de veille sur le pont. Le câblot s'est rompu aussi ! La chaîne ne tient plus que par l'aussière frappée sur la manille avec un nœud de chaise. L'adrénaline monte. Trois cordages se sont déjà rompus. Thoè ne tient qu'à un fil ! Le Cap' retourne à l'arrière chercher une N^{ième} aussière, qu'il frappe sur un taquet. Il faudra un *certain* temps pour arriver à passer en force l'aussière entre les deux brins de la boucle, serrés l'un contre l'autre par la tension extrême. Ouf ! Thoè est de nouveau attaché à la chaîne par deux aussières. Mais toutes deux dépendent du seul nœud de chaise fait dans la première sur la manille de 10 mm.



Au loin, près du rivage, le vent emporte les vagues et renvoie leur écume au large





18 heures 30. Le ciel se dégage, mais les nuages sont explosés. Juste au-dessus de nous stationne un nuage allongé, parallèle à l'alignement des falaises. Cela doit être un altocumulus lenticulaire, témoin du vent fort en altitude. Une belle irisation que je n'ai pas l'énergie de photographier lui sert de bordure.

Pour la première fois, le vent retombe à 20 kts. Quel calme ! Il y a encore quelques minutes, 35 et 40 kts nous paraissaient être des vents calmes, comparés aux 50 et 60 kts qui nous sont tombés dessus.

22 heures. Impossible de dormir. Je suis encore trop secoué par l'émotion et remué par la houle qui fait bouger bruyamment tout ce qui peut faire du bruit à bord. Sans le système antirollis, la situation serait intenable. Le Cap' reste en alerte, sur le qui-vive, les six sens aiguisés comme des lames de rasoir. Il cherche à préciser l'origine de chaque son capté par ses oreilles et de chaque choc transmis par la structure du bateau jusqu'à son lit. Dans toutes ces observations anodines, il y en a peut-être une importante. Est-ce celle-ci ? D'où vient de bruit ? Impossible de se reposer.

00 heure. Le vent a viré au SW. Thoè s'est rapproché de la plage de près de 100 mètres, la longueur de la houle, en évitant autour de son ancre. C'est marée basse. Il n'y a plus que deux vagues entre Thoè et la zone des déferlantes du bord de mer. Le Cap' décide de lever l'ancre, direction Patrefjordur, de l'autre côté du cap, au moteur. Le vent sera dans le nez

au début et dans le dos de l'autre côté du cap. Il laisse le système antiroulis à poste, le temps d'engager, sur la plage avant, la chaîne orpheline dans le guindeau.

Les éléments, avec un certain sadisme, estiment que nous devons manger notre pain noir jusqu'à plus soif. Il reste des miettes à consommer. Il y aura une dernière cerise sur ce gâteau d'un goût douteux. Le Cap' se trouve sur la plage avant, occupé à tisser un enchevêtrement d'aussière et de bout pour ramener la chaîne à bord, l'engager dans le guindeau et remonter, par sécurité, quelques mètres. Son troisième œil ou son sixième sens, marin celui-là, voit arriver devant l'étrave de Thoè une vague deux ou trois fois plus haute que toutes les autres. Va-t-elle déferler sur Thoè ? Le Cap' abandonne sa tâche et se tient au bateau. Le dicton *une main pour soi, une main pour le bateau* s'est instantanément métamorphosé en *deux mains pour soi*. Thoè se cabre, nez dans les nuages, et retombe de l'autre côté, cul dans le ciel bleu. Il s'en est fallu de peu ! Le bain-douche glacé salé nous aura finalement été épargné. Elle est suivie d'un second rouleau, moins haut. Entretemps, Thoè ne s'est mis que très légèrement en travers, car son ancre tire son étrave en avant, face à la houle.

La chaîne est finalement engagée dans le guindeau et le Cap' remonte le mouillage. Celui-ci recule avec soulagement d'une position dans la liste des priorités. Le troisième œil du Cap' peut donc être attiré par un autre fait divers inattendu : les deux vagues ont ramassé les plateaux antiroulis pour les remettre à bord. L'un fait des cabrioles et des coups dans la peinture du cockpit, à côté du siège de barre. L'autre se repose à plat sur le toit de la capote.

Le 7 juillet, 6 heures 30. Après 5 heures de moteur sur une mer chaotique d'après baston, l'ancre touche le fond sableux de l'*eyri*, par 5 mètres, dans Patrefjordur. L'*eyri* est le débouché d'une moraine glacière dans un fjord. Son allure générale fait penser au débouché d'une vallée, contrastant avec les falaises omniprésentes ailleurs. L'équipage de Thoè, qui n'a pas dormi et à peine mangé depuis 24 heures, se rue dans les cabines.

Le débriefing, nécessaire pour capitaliser l'expérience accumulée par cette aventure sera pour plus tard, après la remise en ordre de la ligne de mouillage.