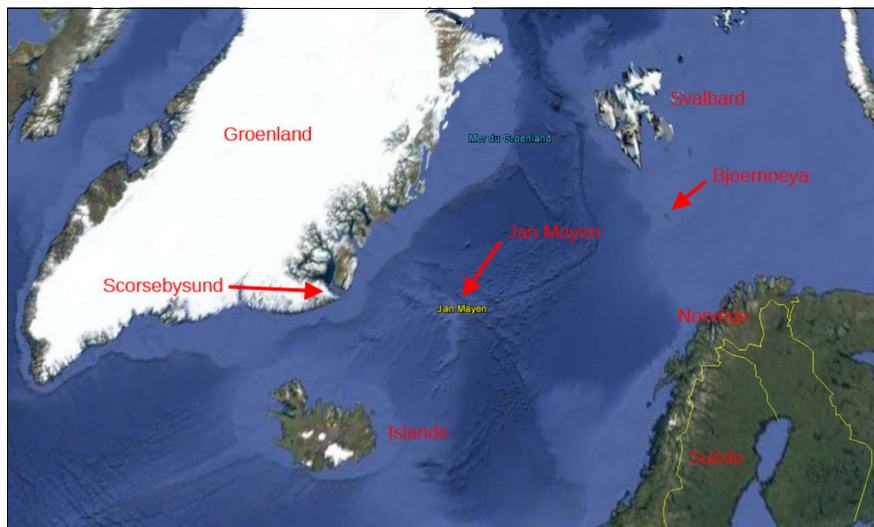


## Raid à Jan Mayen (71°N – 8°W)

Husavik, capitale du *whale watching*, est aussi un repère de volontaires et de guides venus des quatre coins du continent européen. Âge : 25 à 30 ans. Sexe : principalement féminin. Elles sont souvent du genre que les vieux croutons qualifient de garçons manqués. Ce sont en réalité de jeunes femmes ravissantes qui ont un trait de caractère commun : elles savent ce qu'elles veulent faire de leur vie et de leur jeunesse, en dehors du chenal balisé que la société moderne des gens bien pensants a prévu pour elles, abonnements de Métro (ligne Boulot/Dodo, aller et retour) précieusement protégé par une carte d'identité sur laquelle est imprimé un numéro de registre national. C'est ainsi que Natassia, native des quartiers chics de Bruxelles, diplômée des écoles de mode d'Anvers a émigré à Copenhague et momentanément atterri à Husavik comme cook sur *Donna Wood*, le dernier bateau acheté par *North Sailing*. Elle a quitté la Rédaction d'un célèbre magazine de mode pour se lancer à l'aventure dans l'exploration médiatique des « *remote islands* » (îles éloignées). Ayant perdu son embarquement sur *Donna Wood* pour des raisons indépendantes de sa volonté (l'aventure passe après le *business* des navires-charters), l'alliance occasionnelle entre le Cap' et Natassia a pu faire deux larrons.



*Jan Mayen (70°55'N) se trouve un peu plus au nord que l'entrée du Scoresebysund au Groenland (70°20')*

*À mi-chemin entre Svalbard et la Norvège se trouve Bjoernoyea une autre île plus petite (18 x 12 km)*

*Ces deux îles perdues appartiennent à la Norvège.*

Jan Mayen (70°55' N – 008°44' W) se trouve au milieu de nulle part en regardant attentivement la mappemonde avec une loupe à 650 km au NE de l'Islande. C'est une petite île de 55 km de long, orientée WSW/ENE. Son tiers NE, d'une largeur maximum de 15 km, est occupé par le Beerenberg, un volcan endormi dont le sommet (2277 m) visible à 100 milles (pas tous les jours !) est toujours couvert de glace et de neige, parfois surmontée de nuages particuliers. Le reste de l'île ne mesure pas plus de 6 km de largeur. Une station météorologique est installée au premier tiers de la côte sud. À un demi-mille dans son SW se trouve la base militaire d'Olonkinbeyen, seule partie habitée de l'île (18 personnes), desservie par un aéroport interdit au public. Le bateau est seul moyen de visiter cette portion du territoire norvégien, à condition de demander préalablement la permission au commandant de la base et au chef de district de Bodø. L'île est déserte et classée réserve naturelle.

## Préparatifs

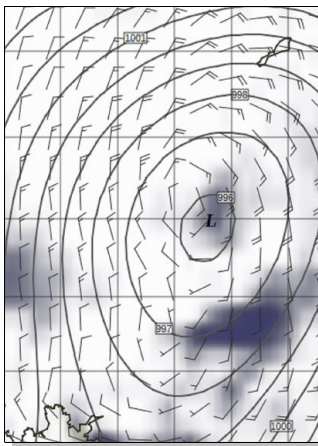
Le Cap' a envoyé trop tardivement sa demande d'autorisation, signalement du bateau et liste d'équipage en annexes, aux deux responsables précités qui se sont empressés de ne pas répondre. Parfait. Qui ne dit mot consent. L'accès à l'île semble très particulier. Un bateau allemand rencontré à Husavik est passé par là, sur le trajet Svalbaard/Islande. Sans autorisation formelle et n'ayant pas réussi à contacter la base par radio, il a levé l'ancre et continué son chemin. C'est alors que la base a pris contact par VHF avec l'équipage pour demander pourquoi il levait l'ancre sans passer dire bonjour ! Le dialogue aurait pu ressembler à ceci : *Je serais fort aise si vous me demandiez la permission de me rendre visite en toute simplicité...*



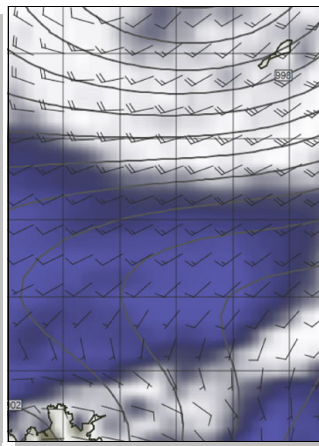
Vidange d'huile du moteur, remplacement des filtres d'huile et de fuel, vidange de l'eau du décanteur de fuel, approvisionnement de la bonbonne de gaz propane qui est vide, voilà pour les produits pétroliers sales et peu sympathiques dont il faut malgré tout s'occuper si l'on ne veut pas revenir au temps des voiliers sans moteur toujours prêts à être jetés sur les récifs les jours de tempête ou de pétrole. Ce n'est pas le boulot préféré de Tournesol. Il ne s'y met, plié en quatre devant le moteur, que contraint et forcé par le Cap'. Pour la première fois, il ne mettra qu'une goutte de cambouis sur le plancher, car c'est lui qui vient de le repeindre et qu'il tient à ce que son œuvre reste immaculée le plus longtemps possible.

Pareil. Madame Zigzag rechigne de nouveau à nettoyer la cabine. Elle ne comprend pas que sa tâche ne se limite pas à piquer du tissu ou du cuir et que sur un petit bateau en équipage restreint, tout le monde fait un peu de tout. À bord, il n'y a pas de super spécialiste connaissant quasi tout sur quasi rien, mais des généralistes ouverts qui savent suffisamment sur beaucoup de choses. Pour le coup, l'équipage restreint sera deux fois plus nombreux que d'habitude, à savoir le Cap' et Natassia.

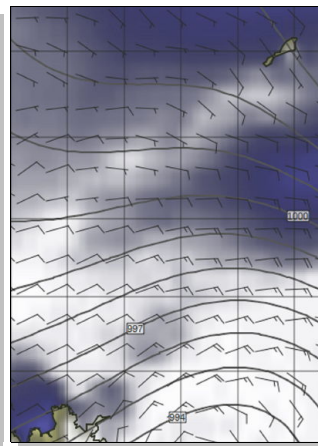
## Plan de navigation



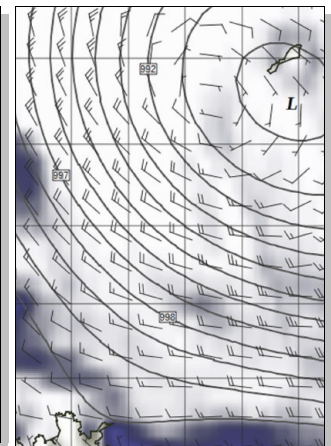
Vendredi 7/8 9h



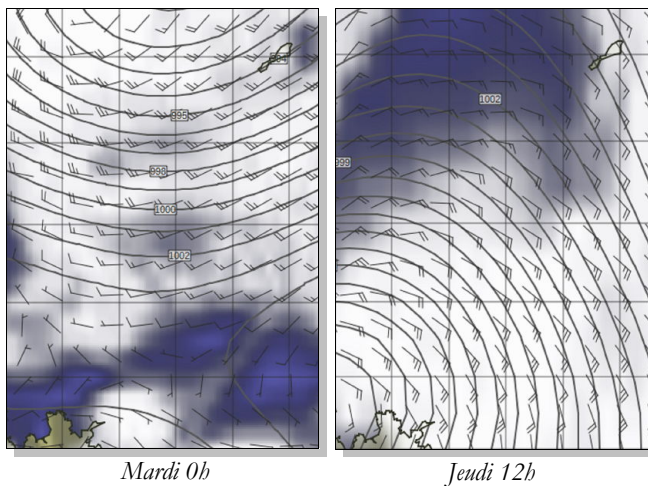
Samedi 12h



Dimanche 12h



Lundi 12h



Depuis quelques jours, le Cap' télécharge les fichiers GRIB.

La dépression n°1 va monter vers Jan Mayen. Si l'on reste à l'E de son centre, elle enverra du vent quasi portant. En face, à l'W, c'est carrément du vent dans le nez. Le suspens consiste à suivre son évolution et vérifier que l'on pourra en profiter pour faire du NE pendant au moins deux jours et demi.

Le plan du Cap' se confirme. Il fixe le départ au vendredi 7 août à 9h après le basculement du vent du NE au NW. Sur ce coup-là, le vent sera un allié. Il lui donnera l'occasion de profiter du petit déjeuner avec ses amies avant de larguer les amarres. Il y aura 350 milles à courir. Arrivée prévue le lundi matin à la vitesse pessimiste de 5 kts ou dans la nuit de dimanche à lundi à l'allure optimiste de 6 kts.

La dépression n°2 nous enverra d'abord du vent d'E, à notre arrivée, avant de traverser Jan Mayen du SE vers le NW. Puis elle nous enverra 25 kts de SW exactement dans l'axe de l'île.

Dimanche après midi, la dépression suivante, située à l'E de l'Islande, va nous envoyer du vent refusant. Il faudra avoir mis suffisamment d'E dans notre N pour pouvoir tirer un bord de portant vers le NW qui nous mènera au S de Jan Mayen au moment où le vent basculera au SW, pour finalement jeter l'ancre quelque part à l'W de la côte N.

La première nuit sur place devrait être troublée par un vent de 25 kts orienté pile dans l'axe de l'île. Ensuite, la dépression n°3 se déplaçant de l'W de l'Islande vers le NE, nous enverrait du vent fort de SE, raison pour laquelle il semble évident que le mouillage choisi par le Cap' se trouvera sur la côte N.

## Aller : Husavik / Jan Mayen

### Vendredi 7 août

9 heures. Heure du faux départ. Je me rends à la toilette. La pompe des w.c. demeure désespérément bloquée. Pfff, le Cap', pour ne pas passer pour un digne représentant de la maniaquerie, a oublié de signaler à ses invitées qu'on ne jette pas de gadget périodique dans les w.c. La responsable du blocage a préféré tenter l'impasse – passera ou ne passera pas – que de ramer deux secondes à poser la question embarrassante à un capitaine mal rasé et aux cheveux décoiffés par un pétard explosant dans une tempête. Résultat, Tournesol a dû mettre les mains pendant deux heures, non pas dans le cambouis (une matière brune qu'il affectionne sans le clamer haut et fort), mais dans la m... (une autre matière brune), bricolage qu'il trouve nettement moins rigolo. Il en a profité pour remplacer les organes caoutchouteux des parties intimes de la pompe par des nouveaux, pour lui donner une nouvelle jeunesse et éviter de devoir la démonter une nouvelle fois avant longtemps, pour un entretien périodique qui n'aura de toute façon lieu qu'en caca de panne.



11 heures 30. Heure du vrai départ. La pluie nous harcèle depuis hier. Le brouillard aussi. La météo est encore une fois à côté de la plaque. Nous n'avions pas besoin d'être chassés d'Husavik pour trouver la motivation de donner vie à notre expédition nordique.

Il fait tellement humide que l'on se croirait au fond d'un aquarium. Après quelques aides pétaradantes du moteur, les voiles prennent le relais. Le vent monte. Le Cap' prend un ris. Thoè s'extrait de l'influence du continent islandais à une vitesse moyenne de 6.5 kts sur les 35 premiers milles, avant que le vent mollisse progressivement.

Le Cap' a pu télécharger le fichier GRIB de 12h, qui confirme bien évidemment les prévisions de la traversée, mais donne une tendance à 10 jours sur le menu que nous aurons la joie de déguster à Jan Mayen. Apparemment, il n'y aura pas de coup de tabac au mouillage pendant une semaine, période après laquelle une dépression devrait remonter plein nord depuis la côte E de l'Islande. Mais là, le Cap' compte sur l'amabilité des habitants de la station météo de l'île, pour lui permettre de télécharger des prévisions actualisées. En un mot, tout devrait se passer sans heurts... Le Cap', comme à son habitude n'en pipe pas un mot, tout en touchant du bateau en bois quand l'équipage a le dos tourné. Il n'est pas superstitieux du tout, mais...

### Samedi 8 août



3 heures. Le vent a faibli. Le bateau se traîne et roule. La mer reste trop agitée pour que les voiles restent gonflées. La GV claque chaque fois que l'air la prend à contre. Le Cap' claque des dents malgré la soupe chaude. Il met le moteur à contribution. L'horizon est en feu depuis longtemps. L'incendie lumineux se déplace imperceptiblement du NW au NE depuis quelques heures. Il ne s'éteindra que vers 4 heures, lever du soleil oblige. La journée devrait être ensoleillée si pas estivale. Il y aura du séchage dans l'air pour se débarrasser l'espace d'un jour ou deux de l'humidité pénétrante omniprésente.



*4 heures. Le soleil se lève devant Thoè...*



*Il colorie aussi l'horizon derrière Thoè*



13 heures. Comme prévu, Éole s'est quasi mis en grève pendant toute la matinée, dans la direction opposée de la houle persistante.



La GV a été assez prise à contre par le roulis et le moteur a assez provoqué de nuisances sonores et vibratoires. Le Cap' a fini sa sieste. Il décide d'envoyer le genaker (70 m<sup>2</sup> sur un emmagasineur), de surface double du solent (sur enrouleur). Il est conçu comme un génois léger, capable de tenir un angle de vent relativement fermé de 40° à 60° selon sa force. Thoë dépasse rapidement la vitesse qu'il atteignait au moteur.

18 heures. Le vent est rentré plus tôt que prévu. Nous voguons à 7.5 kts sous un ris. Le Cap' se demande s'il ne doit pas ralentir la cadence. D'après les prévisions en sa possession, arriver plus tard éviterait de se faire chahuter au S de Jan Mayen par du vent d'E renforcé par l'île et le Beerenberg. Vaut-il mieux laisser passer ce vent fort alors que l'on se trouve à 20 ou 30

milles de l'île et terminer la traversée dans un vent plus maniable ? Ou bien est-il possible d'aller suffisamment vite pour arriver avant le vent ? Le choix entre les deux options sera guidé par des éléments incontrôlables. La seule tactique pertinente est de courir ces deux lièvres à la fois et de se tenir prêt à tirer le plus gros au bon moment. C'est certain, les neurones du Cap' surchauffent. Nous sommes à peine à mi-course et il se voit déjà jeter l'ancre !

## Dimanche 9 août

8 heures.

- (*Le Cap'*) *Tout va bien, merci et vous ?*
- (supposition) Nous aussi, nous avons bien dormi dans nos chambres climatisées du Sud...
- *Ici, la nuit a été fraîche (10°) et presque aussi humide que le jour, voire plus, s'il est possible de dépasser la barre de 100% d'humidité atmosphérique. Ici, c'est la règle du jeu. Le bateau a fait route tout seul, mené de main de maître par le pilote automatique, pendant que nous dormions dans les cabines. Nous avons encore un sillon de 105 milles à tracer avant de jeter l'ancre. Ce sera vers 4h demain matin, dans la baie de Kalvrossbukta, à peu près à mi-longueur de la côte nord de Jan Mayen. De là part la seule route de l'île, une piste d'environ 7.5 km menant à la base d'Olonkinbyen. Belle balade en perspective...*

Tout en parlant avec Natassia, le Cap' a vu passer en face de lui l'aïleron d'une orque (*killer whale*) faisant route opposée à quelques encablures de celle de Thoè. Voilà une preuve, s'il en fallait une, qu'un homme est capable d'effectuer deux tâches à la fois. Pour le coup, ce sont même deux tâches qui n'ont pas la réputation de faire partie de l'arsenal des hommes : parler et utiliser ses sens en complément de ses neurones. L'aïleron noir de cette orque était un grand triangle pointu dressé verticalement au travers de la surface de l'eau, coupant l'océan Arctique en deux parties égales, tout droit devant lui. L'aïleron des orques mâles peut atteindre 2 m de hauteur.

11h30. Le bateau hollandais MMSI 244 126 000 fait route parallèle et opposée à celle de Thoè, 25 milles plus à l'W, au moteur, à une vitesse de 15.5 kts. L'AIS classe A n'en dit pas plus. Cela doit être un cargo ou un navire de croisière. Pour la première fois depuis deux jours, l'AIS signale un navire sur notre zone. C'était le désert maritime total. Il nous reste 75 milles à tirer avant notre atterrissage à la pointe sud de Jan Mayen. Après, nous serons à l'abri du vent et de la houle pour parcourir les derniers 12 milles avant de jeter l'ancre à Kvalrossbukta.

13 heures 30. Le vent a forcé 7 Beauforts, Thoè naviguant au près tant que c'est supportable. Cela permettra d'abattre si les conditions se durcissent sans devoir rebrousser chemin ensuite. Le Cap' a pris le deuxième ris dans la GV et envoyé la trinquette. Il a laissé un minuscule petit triangle de solent, pour faire joli, pour éviter toute frustration de la voile et pour éviter les crises de jalousies entre les deux voiles d'avant.

16 heures. Nous sommes à 8 Beauforts, toujours au près. Le pilote est réglé à 37° en mode vent, tribord amures. Le baromètre devrait encore descendre de 3 hPa au cours des prochaines 6 heures après quoi le vent devrait mollir de 10 kts et passer de l'E au SE. Pour tuer le temps à très petit feu, le Cap' ne trouve rien d'autre à faire que se perdre en conjectures, face à la cartographie (logiciel OpenCPN) affichant simultanément toutes les données de la navigation (carte, position GPS, vitesse, prévisions météo téléchargées d'Internet au début de la traversée, etc.) et face aux instruments de la table à carte. Le vent apparent a forcé de 10 kts depuis qu'il a réduit la voilure. Il devrait encore forcer de 5 ou 6 kts. Le Cap' coche chaque mille parcouru, telle une peau de chagrin qui se réduit lentement. Encore 47 milles. Encore 45 milles... Plus que 43 milles. Je suis sorti dans le cockpit pour saisir une vidéo avec la GoPro. À l'intérieur, à part les mouvements brutaux du bateau secoué par les vagues, on ne se rend pas compte de ce que c'est dehors. Il faut de l'imagination pour s'en faire une image. Natassia en a à revendre et elle n'hésite pas à s'inventer des scénarios catastrophes qui l'empêchent de dormir. L'anémomètre indique plus de 40 kts de vent apparent (39 de vent réel). Même s'il exagère un peu, cela fait quand même beaucoup. Beaucoup trop pour





qualifier Thoè de bateau de plaisance. Et dire que le vent est supposé encore monter de 5 kts de plus. Jan Mayen doit-elle se mériter ? Oui, mon capitaine !

Le bateau est magnifiquement équilibré sous trinquette, GV à deux ris et dérive de près complètement descendue. La barre est quasi dans l'axe, juste un peu tournée pour compenser la faible, mais indispensable tendance à lofer. Juste comme l'on peut rêver que cela soit. Le pilote automatique Raymarine S3G équipé d'un gyrocompas d'origine fait remarquablement bien son travail, menant Thoè de vague en vague. Le gain est réglé à 2 et la réponse à 3. Il commande un vérin hydraulique Lecomble & Schmit. Malgré une mer forte, des vagues de deux mètres qui viennent sur l'avant du travers tribord, le bateau trace un sillon quasi droit sur la carte à une vitesse entre 4 et 5 kts. Encore 40 milles. La seule chose qui gêne le Cap' est le faseyement vigoureux de la trinquette. Soumise à ce régime, elle ne peut tenir des années. Heureusement, Madame Zigzag pourra la réparer si nécessaire.

Le Cap' réveille le Smartphone toutes les demi-heures. L'application *Barometer Monitor* enregistre la pression atmosphérique à cet intervalle régulier. Les dernières chutes de pression ont été de 0.5 0.3 0.6 0.3 0.5 0.3 et 0.2 hPa pour des intervalles de 30 minutes. La chute amorce-t-elle une inflexion ? L'accélération de la chute a-t-elle ralenti ? On a envie de le croire et vous le saurez dans les prochaines lignes.

L'alarme « Wind shift » du pilote vient de retentir pour signaler une variation du vent. Est-ce juste pour nous faire croire qu'Éole envisage de se calmer ? Encore 35 milles. Le baro a encore chuté de 0.4 hPa en 15 minutes. Nous sommes repassés en pilote automatique avec un cap plus abattu à près de 50° du vent apparent. Le bateau a gagné 1.5 kts à près de 6 kts. À bord, le confort est pareil, car le vent apparent a diminué de 5 kts. La trinquette se porte mieux.

Interruption du récit. Les secousses du bateau génèrent un charabia illisible, car je frappe à côté des touches visées.

Vers 0h. Le Cap' décide de jeter l'ancre à l'extrême W de l'île pour économiser les 12 milles nécessaires pour rejoindre Kvalrossbutka. Le baro continue à descendre lentement et sûrement. Le vent se stabilise à 30/35 kts. Thoè lambine et le Cap' met le moteur en marche pour franchir les 8 derniers milles, dans une véritable purée de pois made in England. Nous ne verrons quasi rien de Jan Mayen à ce moment-là, même pas le rivage où la houle meurt en gros fracas. Le jet de l'ancre se fera à l'aveugle avec l'aide du GPS et du sondeur. Cerise sur le gâteau, ajoutez à cela une petite heure pour frapper l'amortisseur de choc sur la chaîne pour la sécurité de la ligne d'ancre, le dispositif antiroulis suspendu au bout de la bôme pour le confort des dormeurs et la voile de mouillage envoyée sur les pataras pour le confort de Thoè et vous comprendrez que nous nous sommes jetés sous nos couettes respectives à la vitesse d'un surf endiablé de Thoè !

## Tout cela pour cela ?



Dans un demi-sommeil, lors d'une expédition nocturne dans le cabinet de toilette, j'avais vu la terre à travers la brume de mes yeux endormis. Elle semblait prometteuse. Au réveil et au petit déjeuner, je me demandais pourquoi nous sommes venus de si loin, si inconfortablement, et si secoués par la tempête, pour ne distinguer clairement que la centaine de fulmars barbotant dans l'eau de leurs pattes palmées et brassant l'air de leurs larges ailes grises autour de Thoè et que l'on voit partout en Islande.



*Premières images de Jan Mayen  
Plage de sable basaltique noire se transformant rapidement en champ de lave couvert de lichens et de mousses, puis en montagnes de diverses hauteurs au sein de chacune desquelles sommeille un ancien volcan.*



La dépression s'incruste, non pas dans le moral de troupes restant pleines d'optimisme, mais au-dessus de nos têtes. Il faudra attendre 14 heures après notre arrivée pour que le baromètre commence à entamer sa remontée en dents de scie, lente, hésitante, entrecoupée de longs passages pluvieux et brumeux et de courtes apparitions timides d'un soleil voilé.

Le baromètre a chuté en trois temps. Le premier de 1002.4 à 998.4 en 5 heures, presque vertigineusement, lors de notre approche de Jan Mayen, responsable des 7 ou 8 Beauforts. La seconde, deux fois moins forte, nous a menés jusqu'à l'approche du mouillage avec moins de vent, mais autant de vagues que Thoè enjambait en dansant avec sa souplesse habituelle. La troisième nous a permis de dormir et la timide remontée qui ne semble pas associée à une évaporation de la brume et de la pluie.

Une demi-journée est passée.

On fait des plans sur la comète météo. Qui a raison, le Cap' et Zygrib (vent de SE) ou les infos du site météo norvégien (vent de SW) ? Si c'est le premier, il faut aller jeter l'ancre à Kvalrossbukta. Si c'est le second, on pourrait risquer d'aller au sud de l'île sans perdre son temps et essayer de contacter la base de Jan Mayen. En cas d'erreur, il faudrait faire plus de mauvaise route pour quand même terminer à Kvalrossbukta. Et si. Et si.

Nous attendrons que le vent passe au SE pour aller à Kvalrossbukta.

## Lundi 10 août

Le Cap' lève l'ancre et donne le départ pour la course de lenteur appelée Tour de Jan Mayen en Voilier. Rappelez-vous que j'ai démontré que *la vitesse c'est de l'argent* et que *le temps est quasi gratuit*. Le temps semble coûter parce qu'il nous rapproche inexorablement de la mort. Alors on se dépêche pour profiter de ce que l'on croit être le moment présent et l'on accélère. Quel leurre ! En réalité, le temps s'écoule plus lentement si l'on n'est pas grisé par cette vitesse qui coûte cher. La lenteur n'est cependant pas motivée par des économies d'argent, mais par le fait que c'est le seul moyen connu ou méconnu pour essayer de tout voir et profiter au maximum des spectacles naturels qui s'offrent à nous. Plus on va vite, moins on a le temps de voir. Plus on va vite, moins on voit de choses.







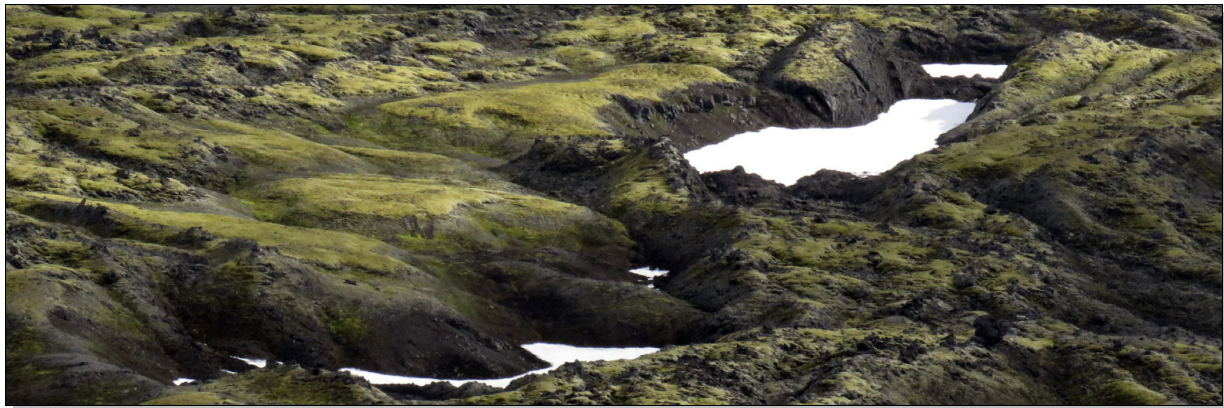
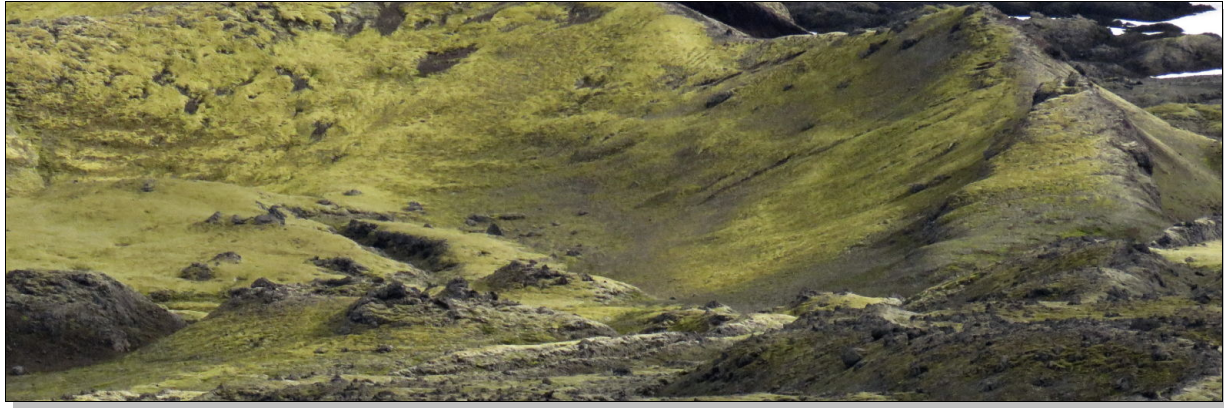
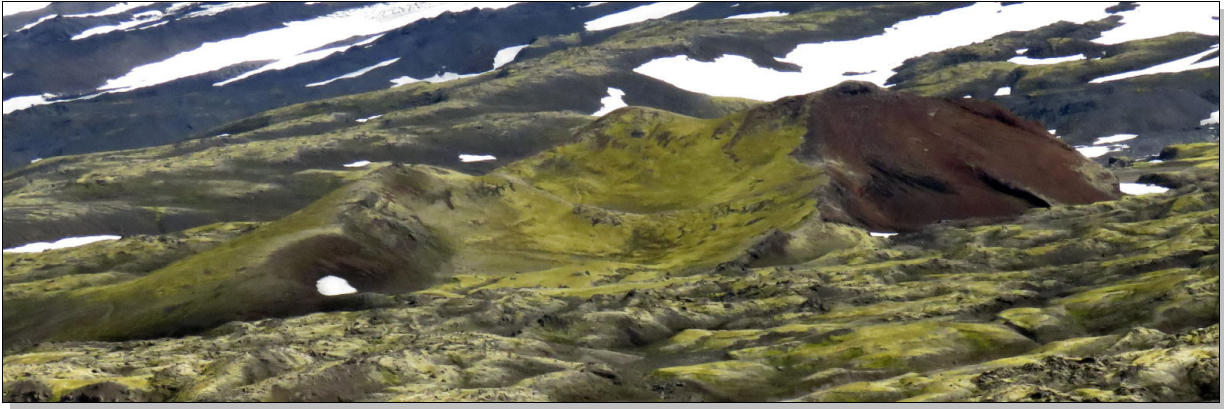
*L'approche de Kvalrossbukta*

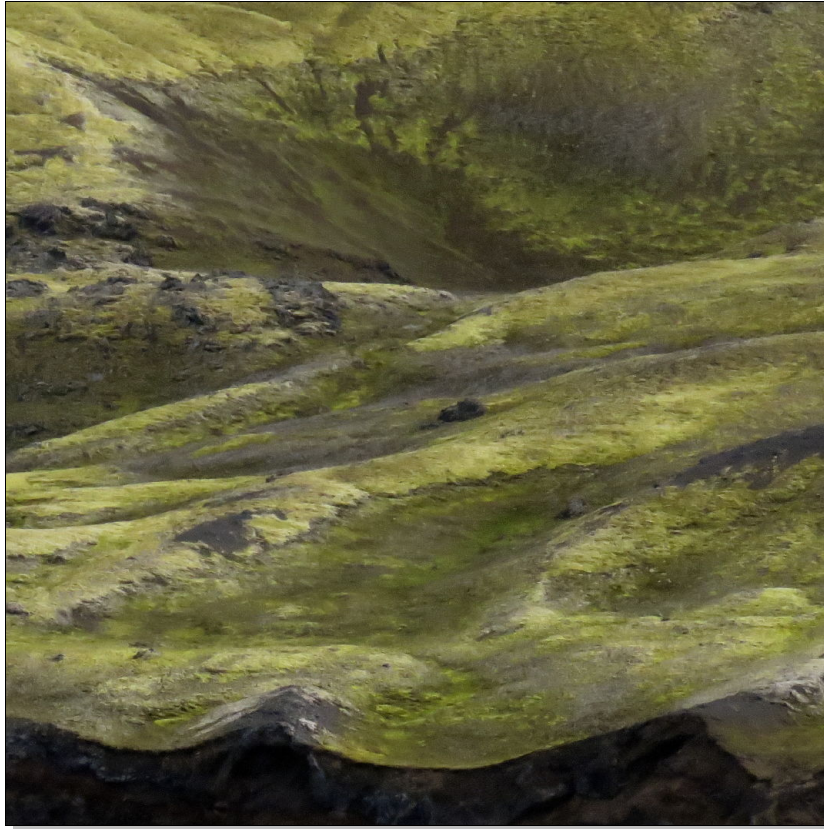


*Le mouillage de Kvalrossbukta*

**Mardi 11 août**













*Journée trop remplie de spectacle visuel.  
À la fin, on était complètement sonné par le trop-plein de découvertes.*

## Le Cap' a les boules



Sur une plage d'Islande, Éric avait trouvé une bouée en aluminium comme le Cap' n'en avait jamais vu. C'était donc une vraie rareté.

Il l'a ramenée dans ses bagages comme souvenir de notre magnifique partie de cabotage. Il a assumé le risque d'être pris, par la sécurité aéroportuaire, pour un super terroriste extrémiste suicidaire transportant une bombe grise telle que Hergé les dessinait en noir dans Tintin et Milou. Il ne manquait que la mèche, un petit bout rouge incandescent et un petit nuage de fumée.

Le Cap' et Natassia débarquent sur la splendide plage de Krossbukta, oubliant volontairement qu'ils n'ont pas d'autorisation officielle de fouler le sol volcanique de Jan Mayen. L'attraction gravitationnelle des pieds du Beerenberg était trop forte. Le Cap' fait donc ses premiers pas décidés sur Jan Mayen, comme Tintin les fit sur la Lune. Trois minutes à peine se sont écoulées avant qu'il trouve la même bouée extraordinaire que celle d'Éric. C'est un signe qui ne trompe pas. Même pas ramassée, elle est déjà porteuse d'une chargée symbolique évidente.





La balade sur la plage se poursuit. Le Cap' crapahute de rocher en rocher pour se tirer le selfie au pied du glacier qui se meurt au sud de la plage dans l'amoncellement de pierres, de cailloux et de sable noirs charrié par l'érosion intense.



*Moi devant le glacier*



*Natassia à la plage*

Quelques minutes plus tard, Natassia repère une autre bouée-souvenir. Puis une autre qu'elle apportera à Sonia. Puis une autre pour je ne sais qui. Une demi-heure plus tard, nous étions à la tête d'un important stock potentiel de boules grises.

Revenus à bord, nous avons réalisé qu'à la valeur marchande de la bouée de filet de pêche cabossée chez un antiquaire du quartier du Sablon à Bruxelles, nous étions à la tête d'un business doublement non négligeable et infiniment rentable de boules en aluminium ramassées gratos en dépolluant l'île et vendables au prix de l'or.

Heureusement la charge symbolique de la bouée du Cap' n'a pas été affectée. Elle est et restera la première dans la liste des trouvailles. Il a décidé d'écrire dessus la position de l'ancre de Thoë devant la plage de Krossbukta : 71°08.7'N – 008°06.4'W et de la suspendre dans le Schavuit le 7 septembre 2015, pour qu'un lien se crée entre deux bateaux et un capitaine chapeauté de deux casquettes. L'histoire des boules du Cap' se poursuivra le 13 août à Olonkinbyen, car il en a repéré à au moins deux endroits à la base et à la station météorologique.



*Stand de tir*



*Station météo*



*Glaucous gull*



*Glaucous gull juvénile (en haut), l'autre est un « je ne sais pas » !*



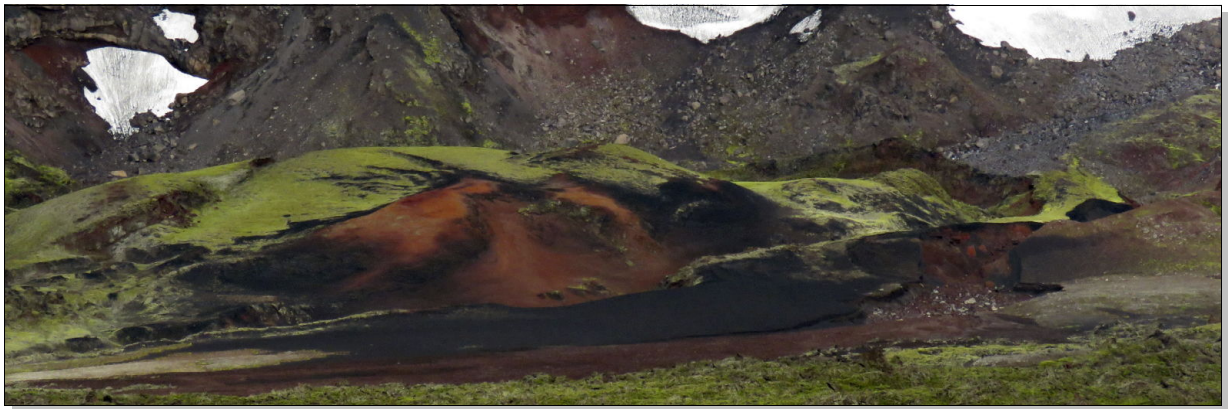
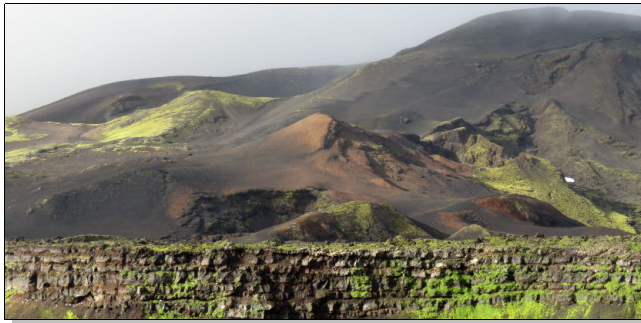
*Comme le Great Skua et l'Arctic Tern, le Glaucous Gull attaque les importuns pour protéger son nid. Disons plutôt « essaye d'effrayer en faisant semblant d'attaquer », car à l'inverse des kamikazes, il ne va pas jusqu'à s'écraser sur sa cible.*

*Si l'importun se sent une âme de proie facile,  
il essaye de se protéger de la foudre volante en tenant un bâton ou autre chose droit au-dessus de la tête comme un paratonnerre*



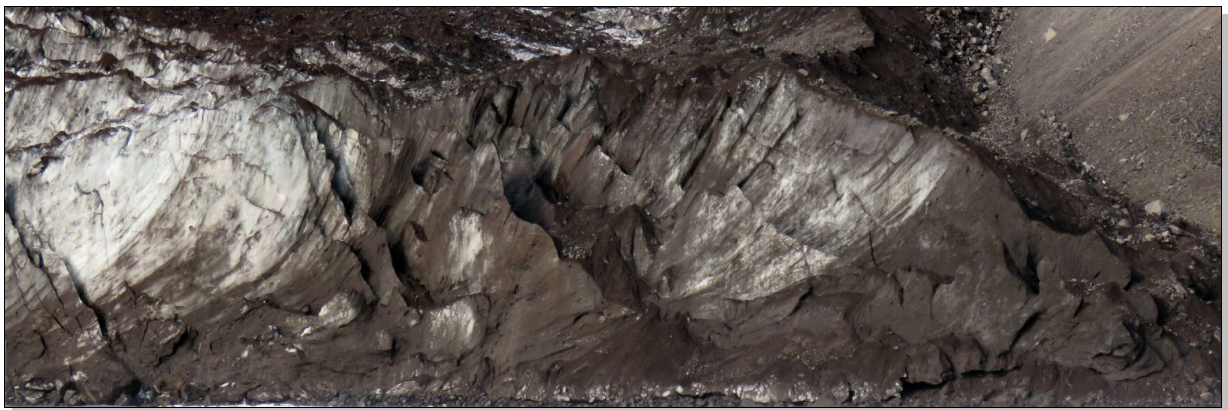
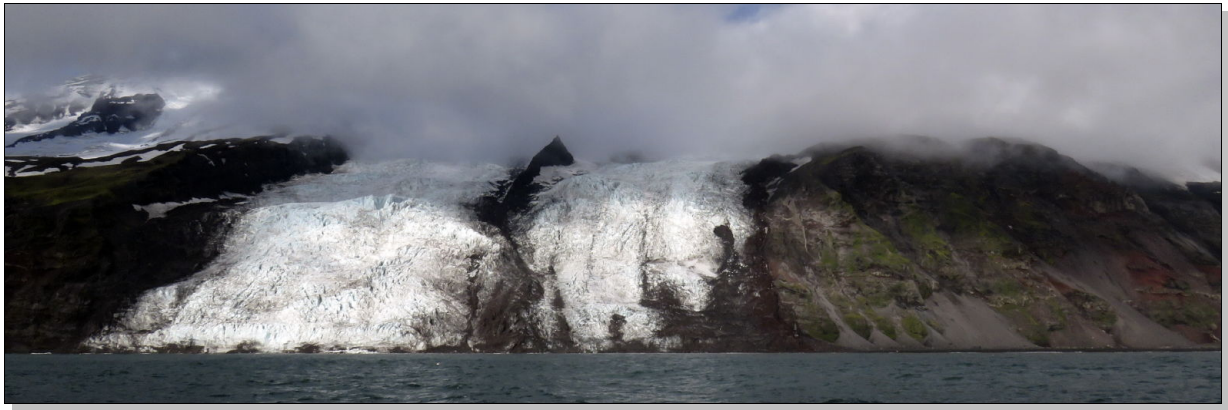


**Mercredi 12 août**



*Nord de Jan Mayen*













*Eggoeya effondré, cratère devenu célèbre (on peut y jeter l'ancre)*





*Installations Galileo, etc. (restricted area)*



*Station météo (maison verte) et piste d'atterrissage*



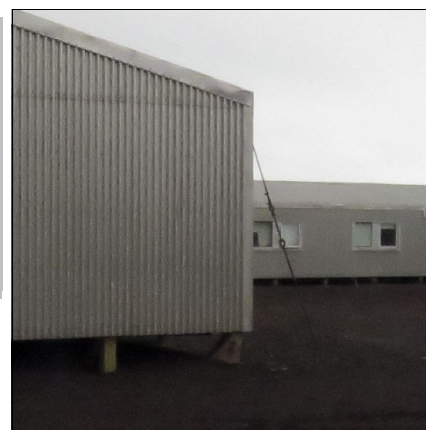
*Base d'Olonkinbyen*

**Jeudi 13 août**

**Onlonkinbyen**



Le Cap' et Natassia laissent Thoè entravé par sa ligne d'ancre et rejoignent la plage. Ils laissent l'annexe attachée à un rocher dans le coin N de la plage où une avancée rocheuse crée un micro havre de paix où les vagues brisent peu.



*Construction en style militaire, austère et efficace dehors, chaleureux dedans.  
Les bâtiments sont construits sur pilotis. Des tirants ancrés dans le sol sont reliés à la partie supérieure des murs pour qu'ils ne s'envolent pas dans les tempêtes.  
Dans l'un des toits, il y a une trappe pour pouvoir sortir si la neige atteint ce niveau.*

La basse se situe à 500 mètres au NE de la crique. Tous les bâtiments sont réunis en un seul ensemble. Il y fait chaud et chaleureux. Salle télé, bar, boutique, buanderie, douches, sauna, piscine extérieure, etc. Rien ne manque. En hiver, on est parfois bloqué à l'intérieur par la neige pendant plusieurs jours. Nous entrons après avoir brossé nos bottes dans un gadget fait avec ce qui ressemble à trois brosses non militaires assemblées en U. Un sas d'entrée permet d'ôter ses bottes pour ne pas apporter de sable dans les couloirs et le bureau du commandant. Nous errons dans le Dédale de couloirs déserts jusqu'à voir un homme assis à son bureau à travers sa porte toujours ouverte.



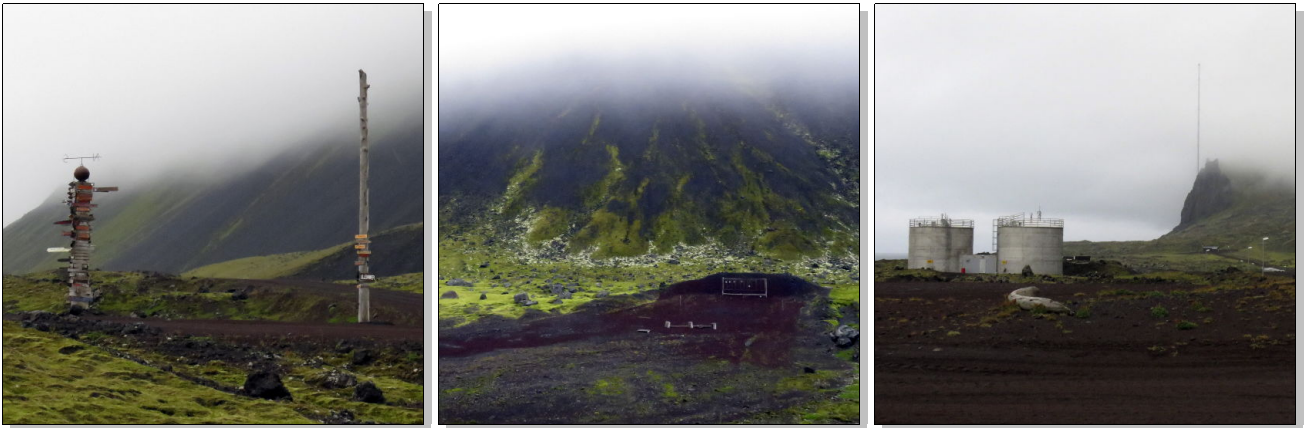
Il vaut mieux demander s'il est le commandant à quelqu'un qui ne l'est pas (cela flatte) que de demander à un commandant s'il est le responsable radio (cela vexé.)

- Êtes-vous le Commandant ?
- Oui je suis le commandant, entrez, prenez un siège.

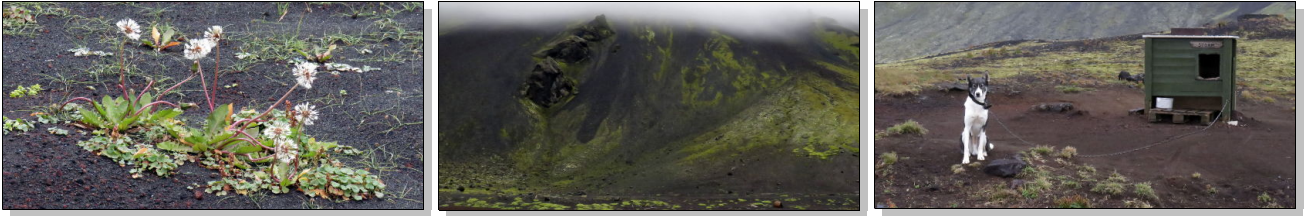
Après tout s'enchaîne très vite. Café et gourmandises sont apportés par *The Nurse*, la dame orchestre qui s'occupe aussi bien des gens que de la boutique de souvenirs et d'autres petites tâches insignifiantes qui sont les plus importantes pour rendre la vie agréable dans un groupe de 18 personnes déracinées aussi refermé sur lui-même, niché au milieu de l'Océan Arctique. La lettre de pavillon et numéro MMSI de Thoè et les cartes d'identité sont scannées par le commandant lui-même, sans doute même pas regardées. Passons à autre chose. Tâche administrative réduite à sa plus simple expression, car on ne peut pas ne rien faire.

Ouverture des portes. Demandez-le, on vous accorde le reportage à la station météorologique et un ordi et Internet pour télécharger les fichiers GRIB météo. Ne le demandez pas et on vous propose douche, sauna, piscine, eau, etc. L'accueil du visiteur lambda par le boutiquier de souvenirs inutiles made in China d'un paradis touristique a beaucoup à apprendre de l'accueil militaire à Jan Mayen.

Questions-réponses dans tous les sens, les minutes se sont rapidement égrainées par dizaines. Il est déjà temps d'aller au MET, la station météorologique, car le prochain ballon programmé pour 13h45 n'attendra pas pour s'envoler.



Deux totems sont couverts de panneaux indicateurs en bois flotté sibérien recyclé. Ils n'indiquent pas la direction où vous pourriez certainement aller, mais celle d'où vous venez peut-être. Le stand de tir utilise comme cibles de précieuses bouées souvenirs en aluminium ! Au loin, pas si loin, perdue dans les nuages, une antenne plus haute que plusieurs autres mises bout à bout perce le brouillard pour qu'il se dégonfle par le dessus.



Après une demi-heure de balade, nous ouvrons la porte du sas du MET, gardé par deux chiens tout contents de voir passer deux nouvelles têtes qui font de leur journée d'aujourd'hui une journée différente de toutes les précédentes.

### Station météorologique

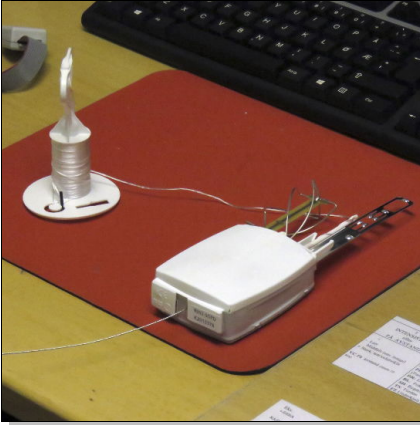
Visite de la station météorologique. Jan, le technicien, nous décrit son travail routinier. Il observe, lit les instruments, diffuse périodiquement le bulletin à la radio, envoie un ballon-sonde dans l'atmosphère deux fois par jour en été et quatre fois par jour en hiver. C'est en partie pour assister au lancement d'un de ces ballons que Natassia est venue jusqu'à Jan Mayen. Aujourd'hui, c'est elle qui le lâchera pour ne pas s'envoler avec.



Avant de s'intéresser à toutes ces informations passionnantes, le Cap' a une obsession. Planter la clef mémoire sur laquelle le logiciel de téléchargement des fichiers GRIB est enregistré dans un port USB d'un PC, pour télécharger la météo de la suite de l'expédition. Il ne lui faut que quelques minutes pour obtenir l'enregistrement magique de bits et de bytes. C'est comme cela qu'il apprend que Thoè vit de durs moments au bout de sa chaîne d'ancre. Un vent du large souffle avec insistance tout droit dans son mouillage.

Il aurait dû le savoir plus tôt, car les prévisions téléchargées à Husavik annonçaient sept jours d'avance les conditions absurdes auxquelles Thoè fait face actuellement. L'excitation de poser le pied sur la terre ferme de Jan Mayen a fait se dessécher le sang froid du Cap', au point de mettre Thoè en danger sans s'en rendre compte. S'il avait vu ces prévisions en temps opportun, le Cap' n'aurait pas ancré Thoè à cet endroit, ni même à Kvalrossbukta. La visite de la base de Jan Mayen aurait été reportée à une date indéfinie, sans doute à jamais.

## Lâcher le ballon !



*Initialiser un dispositif de mesure avec un logiciel PC*



*Prendre un ballon dans l'armoire chauffante qui les maintient à la température de gonflage*



*Gonflage du ballon à l'hydrogène*



Au sol, le ballon mesure 1 m de diamètre. Il est gonflé avec de l'hydrogène produit localement par une machine à partir d'eau extrêmement pure et d'électricité.

À la fin de son ascension, son diamètre mesure environ 10 mètres. Il finit par exploser à environ 30 km d'altitude. Si la pression atmosphérique à ce moment-là est supérieure à 300 hPa, l'essai doit être recommencé.

La sonde est perdue. On ne la récupère pas.



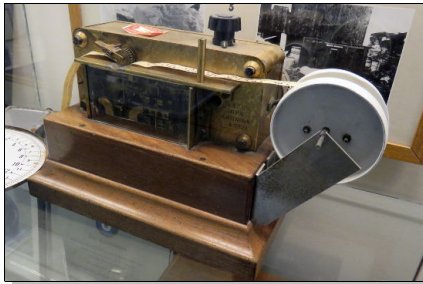
*Le ballon est vite hors de notre vue, d'autant que le plafond nuageux est bas.  
Circulez ! Il n'y a plus rien à voir ici !*

Le périphérique est suspendu sous le ballon par long un fil pour ne pas le crever si des turbulences tentent de saboter l'expérience.

L'hydrogène est un gaz extrêmement inflammable et très explosif. C'est pourquoi, pour éviter les étincelles, toute personne entrant dans cette partie du bâtiment doit décharger son électricité statique en saisissant l'espace d'une seconde une poignée en cuivre reliée à la terre.



*Il est préparé par la machine de droite et stocké dans un réservoir d'une capacité suffisante pour gonfler 4 ballons*



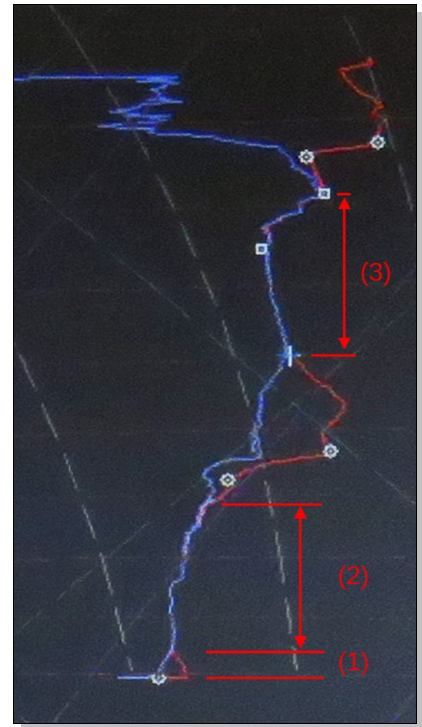
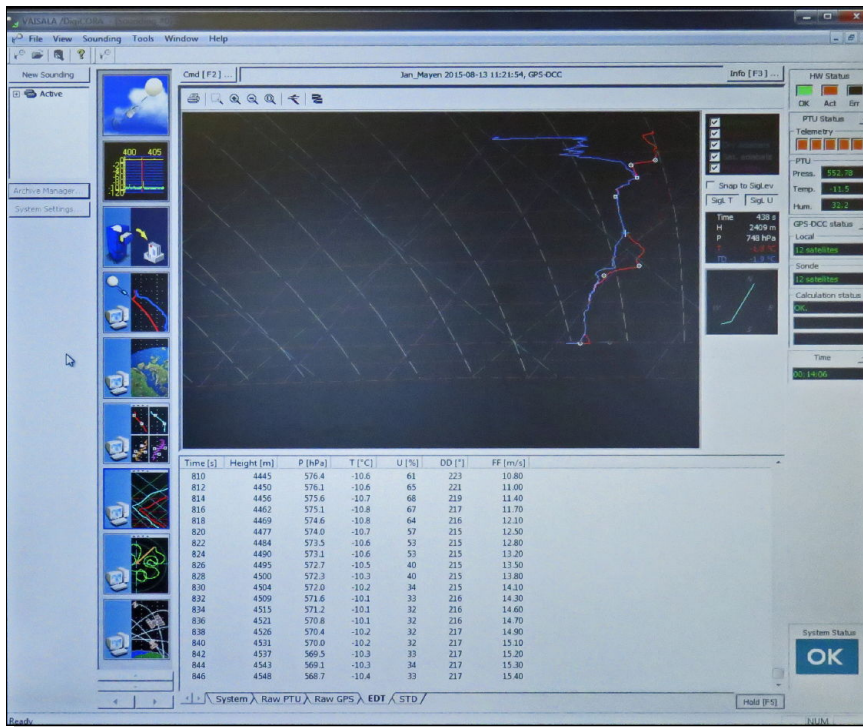
*Musée dans les couloirs de la station*

Retour à la salle météo pour visualiser les données transmises. La sonde transmet chaque seconde, l'altitude du ballon, sa position GPS, sa vitesse et sa direction, la pression atmosphérique, la température, l'humidité relative. Ces données apparaissent en temps réel dans la partie inférieure de l'écran de l'ordinateur. À partir des données reçues, un logiciel trace toutes sortes de courbes. Sur la capture d'écran suivante, la courbe rouge est la température de l'air et la bleue celle du point de rosée.

Le point de rosée est la température à partir et en dessous de laquelle l'air humide se condense pour former des gouttelettes parfois microscopiques. Dans l'air, cela forme de la brume et des nuages. Dans votre chambre, de la buée se forme sur les vitres pendant que vous rêvez. Dans votre jardin, des gouttes perlent sur les feuilles des plantes pour former la rosée matinale qui vous enchante. Si vous aviez la chance inouïe d'expirer l'air de vos poumons à bord de Thoè un matin d'été 2015 en Islande ou à Jan Mayen, vous verriez un petit nuage sortir de votre bouche, car la température de l'air ambiant (disons maximum une dizaine de degrés pour ne pas vous effrayer) est inférieure à celle de l'air très humide sortant à 37° de vos poumons. En mer, quand la météo prévoit une température proche du point de rosée et que le taux d'humidité de l'air dépasse les 90% ou que la mer est froide par rapport à l'air, on peut s'attendre à de la brume ou des bancs de brouillard.

Quand la température de l'atmosphère égale celle du point de rosée, l'humide que l'air contient sous forme de vapeur d'eau se condense et forme un système nuageux.





L'image de droite est l'agrandissement de la fenêtre de gauche. Au sol (1), il n'y a pas de brouillard, la température ambiante se situe au-dessus du point de rosée (la courbe rouge se trouve à droite de la bleue). Plus haut (2) les deux courbes se confondent. Cela met en évidence le système nuageux de l'étage inférieur. Nettement plus haut (3) c'est un second système nuageux qui se manifeste, probablement les nuages de l'étage supérieur. Entre ces deux systèmes, il n'y a pas de nuages.

### Station Loran C

Erik, le chef de la section électronique et communication en a fini avec les problèmes d'ordinateurs, d'imprimantes et d'écrans du bureau météo. Il conduit le Cap' inquiet au mouillage en furie pour vérifier comment va Thoè. Le spectacle est désolant, chaque coup de roulis et chaque coup de tangage sont des coups de poing dans les tripes, mais que faire ?

Erik conduit ensuite le Cap' dans le sein des seins de la station Loran C. Le bâtiment est plein d'armoires électroniques du style d'avant la miniaturisation, parfois redondantes pour garantir un service permanent. Pas de photographies, sécurité oblige.

L'antenne se perd dans les nuages à 200 m de hauteur. La station consomme 25 kW jour et nuit. Elle est maintenue en activité depuis des années pour des raisons en partie stratégiques. Pour brouiller les GPS, un boîtier électronique de la taille de quelques paquets de cigarettes et d'une puissance de 0.5 W suffisent. Pour parasiter les signaux Loran C, il faut une usine et des puissances démesurées.

Quand les Américains ont décidé d'arrêter les stations Loran C, un consortium européen a décidé de maintenir les siennes.



Le centre de contrôle et de commande de la station 100% automatisée se trouve à Brest (France). Quand un problème technique est détecté, on appelle Erik...

Savant compromis entre techniques, stratégie et politique, l'arrêt de la station a été plusieurs fois postposé. L'échéance en cours est le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Ce jour-là, le statut militaire de l'île en prendra sans doute pour son grade au bénéfice du public. Selon Erik, l'île restera néanmoins un centre névralgique, car elle se situe entre l'Islande, le Groenland et la Norvège.

## Départ de Jan Mayen

### Dîner à la base



18 heures. Nous avons été invités par le commandant et la base à partager le dîner, à 17 heures locales. Le Cap', l'estomac et les boyaux enchevêtrés comme un sac de nœuds, a fait honneur avec un appétit divisé par un nombre supérieur à 2 par rapport à son habitude. Il savait comment Thoë subissait la tempête de houle du SE dans le mouillage. Il tanguait, roulait à 45° sur chaque bord à une fréquence supérieure au tic-tac d'une horloge (je hais les tic-tac des horloges) et ruait comme un cheval fou attaché à un piquet fluo. Aller le libérer avant ou après le dîner ne changeait rien à sa pitoyable situation chaotique et le Cap', confiant dans la ligne de mouillage, avait accepté l'invitation, les intestins en compte.

## Baatvika

Puis vient l'heure de remonter à bord. The Commandant et The Nurse en charge du bien-être de la population de la base nous conduisent au mouillage, assis sur les bancs kaki à l'arrière de la jeep de fonction militaire.

Le Cap' explique à Natassia la procédure à suivre pour remonter à bord de Thoè. Les creux dans le mouillage atteignent 1 à 2 mètres. Mettre son image de bonne fille et sa fierté féminine de côté ; s'attendre à être complètement trempée d'eau de mer à l'arrivée ; monter la première dans l'annexe ; utiliser le seau que le Cap' a obtenu de The Nurse pour écoper l'annexe si une vague la remplit d'eau ; ramper sur la jupe de Thoè à l'arrivée ; se tenir aux bouts des pare-battages attachés au siège de barre ; puis se tenir dès que possible à l'arceau servant de dossier au barreur ; finalement aller se protéger dans le cockpit, se tenir, ne plus bouger et laisser le Cap' mettre le bateau en mouvement rectiligne uniforme vers le large pour éloigner le danger de la terre. Au lieu de la rassurer, cela a déclenché chez elle une crise de tremblements de peur. The Nurse est devenue sa protectrice.

- (The Nurse au Cap') *Vous ne pouvez pas partir dans ces conditions-là, il faut attendre.*
- (Le Cap') Ici, sur terre, le commandant est The Commandant. J'obéirai à The Commandant. Là, de l'autre côté des vagues qui brisent au bord de la plage et à bord de l'annexe et de Thoè, le commandant c'est moi.



The Commandant est allé chercher une combinaison de survie et a aidé le Cap' à la revêtir dans un temps record entre un quart et une demi-heure. Puis il rajouté par-dessus un gilet de sauvetage. Bonhomme Michelin boudiné revisité en orange ! La fierté du Cap' a pris un coup dans l'aile, pour pas un rond. Une couche de ceinture plus une couche de bretelles, etc.

Il fût convenu que le Cap' partirait seul et mènerait Thoè de l'autre côté de l'île, au bout de la piste carrossable. Là, le vent est trois fois plus fort, mais il n'y a pas de houle. On sait facilement embarquer dans l'annexe. The Commandant et The Nurse devenue la mère de substitution temporaire de Natassia (elle lui offrira un ours en peluche pour qu'elle se console vite des ses frayeurs), la conduiraient le lendemain matin à 8 heures locales, pour qu'elle rejoigne Thoè sans stress supplémentaire.

Heureusement, le Cap' a mis l'annexe dans le recoin de la plage, où les vagues déferlent peu. Son inconscience du jour avait une limite ! Elle est mise à l'eau. Il la pousse jusqu'à avoir de l'eau presque jusqu'à la taille. La survie flottante l'aide à grimper dedans comme un ballon qu'on lâche au fond de l'eau.



Pour lui, utiliser les mains avec une combinaison de survie est juste pareil à écosser des petits pois avec les gants du champion du monde de boxe poids lourd. La poignée du lanceur lui échappe *n* fois des doigts. À chaque lancer, un gigantesque pouce genre hyper bodybuildé taille XXXL repousse le contact de l'engin sur la position OFF. Le moteur fait les trois tours du lanceur et puis basta. La mise en marche est donc juste assez laborieuse pour rajouter une couche d'inquiétude aux trois spectateurs pétrifiés sur la plage de sable basaltique. Ils devaient se demander comment on ose prendre lamer avec un moteur qui démarre aussi mal.

### La peur

Les réactions émotionnelles humaines sont bizarres ! Le plus en danger était le Cap'. Le plus serein était le Cap'. Les plus effrayés étaient sur le plancher des coquillages, morts de trouille et d'inquiétude. Il y a plusieurs sortes de peurs. La bonne, celle qui protège et sauve, car elle nous invite à prendre des mesures de sauvegarde et à garder notre sang-froid pour vaincre le danger. À l'extrême opposé, il a la peur-panique, celle qui tue, car après avoir rassemblé un peu de ce qui nous reste de courage pour la dépasser, elle nous fait perdre les pédales et faire des bêtises lourdes de conséquences. Elle nous fait perdre les pédales. Elle nous jette dans la gueule du loup. C'est pour cela que le Cap' a préféré aller chercher Natassia de l'autre côté de l'île plutôt que de la forcer à monter à bord de l'annexe. Il y a aussi la peur paralysante, celle qui empêche de fuir. Celle qui pousse le lièvre à se figer au milieu de la chaussée au moment où il voit une voiture arriver. Ou encore celle qui empêche de regarder tomber le rocher qui s'est détaché de la falaise. Pour éviter qu'il nous écrase comme un moustique il faut regarder le danger mobile qu'il représente pour pouvoir faire le pas qui sauve du bon côté. Et voir le projectile passer en se sentant vivant. Si on lui tourne le dos, les mains sur la tête pour la protéger, il nous écrase.

La question suivante est de tenter de comprendre comment réagit une personne lorsqu'elle ressent la peur. Considère-t-elle que tout sentiment est par définition bon, positif, souhaitable, bénéfique, respectable, etc. et qu'il faut se plier à lui ? Ou bien considère-t-elle que certains sentiments peuvent être toxiques, nuisibles, dangereux, mortels, etc. ? Dans sa peur-panique, le nageur qu'un surveillant tente de sauver de la noyade met en danger la vie de son sauveur en plus de la sienne. Il est gouverné par le sentiment de peur de mourir. Au lieu de collaborer à son sauvetage, il aggrave la situation de deux personnes. À mon avis, ce sentiment qui mène à leur noyade commune n'a que le droit d'être verrouillé, anesthésié, étouffé ! C'est le sang-froid et les neurones qui sauvent ! Il faut apprendre à maîtriser ce genre de sentiment dangereux et trouver le sens caché des autres en regardant plus loin que le bout de leur nez. C'est certain, un sentiment ou une émotion qui n'est pas modérée par au moins un neurone ne fait que mettre son propriétaire dans le rôle d'un pantin agité par toutes sortes d'émotions de qualités douteuses.

## En route !



*Le mouillage avant le coup de boule*

Par chance, l'annexe fait du sur place grâce au reflux des vagues au lieu d'être renvoyée sur le rivage par le flux du flot. Après ce départ inutilement chaotique, traversée vers le bateau. L'annexe joue aux montagnes russes sur la houle qui par chance ne brise pas. Elle escalade une vague. Elle se rue dans le creux de la suivante et répète ce scénario une dizaine de fois. Troisième et dernière étape : l'arrivée. Un tour gratuit pour arriver à positionner l'annexe face au tableau arrière, car le Cap' a raté le premier essai. Attention ! Thoè tangue et roule au point que l'arrière de sa carène se soulève d'un mètre au-dessus du mouillage en ébullition. Il ne peut être question que l'annexe passe en dessous de la voûte arrière et que les tonnes de Thoè retombent dessus.

Voilà un cas où aller voir *sous* une jupe constitue un danger mortel ! Le Cap' s'extrait de l'annexe et grimpe *sur* la jupe du voilier. Ouf ! Il est désormais à bord, en totale sécurité. Reste à fuir ce mouillage. Dénouer le nœud de bosse du bout amortisseur frappé sur la chaîne d'ancre, pour la libérer. Relever les deux panneaux du système antiroulis. Ils sont emmêlés et partiellement détruits, mais n'ont pas coulé. Ils sont donc réparables par Tournesol. La voile de mouillage restera à poste jusqu'à l'arrivée dans le mouillage suivant. Il n'est pas envisageable de remonter l'annexe sur la jupe ni d'ôter son moteur. Elle traînera derrière Thoè. Le moteur deux-temps traînera dans l'eau, attaché sur le tableau arrière de l'annexe.

Tout au long de ce parcours du combattant norvégien long de deux cents mètres, l'annulaire gauche du Cap' n'a cessé de disjoncter. Il s'est probablement déchiré un tendon en tombant, il y a quelques jours. À chaque fois que le doigt se plie,

l'articulation de la première phalange sort de ses gonds. Alors la main droite tire dessus et remet le doigt gauche en ligne droite. Tordre la chaîne pour que l'ancre de 25 kg entre à l'endroit dans le davier avec l'annulaire gauche en l'air comme l'auriculaire droit d'une rombière anglaise prenant le thé à 17 heures sonnantes et trébuchantes n'est pas une sinécure. Et de remettre le doigt dans le droit chemin chaque fois qu'il fait un top grand mouvement. Quel sport !

Si la houle est de 1 à 2 mètres, le vent est d'à peine 10 kts. Sous solent et moteur, Thoë trace sa route confortablement, bruyamment et rapidement. Mister Cook transforme en soupe les tomates écrasées l'une contre l'autre par la tempête de roulis subie au mouillage et les légumes qui vieillissent. Tomates, courgettes, oignons, poireaux, extrait de viande, sel et poivre du moulin.

Comme le 10 août, le mouillage de Kvalrossbukta est envahi de vent, de rafales et de brouillard. La visibilité est d'à peine 100 mètres. Le Cap' se rapproche des falaises plus à l'W que le 10 août, en espérant subir moins les rafales. L'ancre tombe au fond. Le Cap' tombe sous sa couette.

### Vendredi 14 août

6 heures (8 heures locales). Deux yeux en forme de phare de jeep trouent la brume. Le Cap' sort de la cabine et fait le signe « *je vous ai vus* » de ses deux bras désarticulés auquel des clignements de phares répondent. Combinaison de survie et brassière de sécurité sont jetées au fond de l'annexe. Le Cap' y prend place et lance le moteur. Il cale après quelques mètres. Les problèmes n'arrivent jamais seuls, mais en cascade, comme des dominos qui se renversent l'un l'autre. C'est un corolaire de la loi de Murphy. Le Cap' pense que le moteur n'a pas aimé la longue croisière improvisée lors de la fuite de la veille. Il rame donc 200 mètres contre 20 kts de vent pour atteindre le rivage. Il est sec d'eau de mer, mais inondé de sueur. On embarque les sacs à dos, le sac de légumes frais offert par le Commandant à Natassia, les bottes du Cap' restées sur terre, etc. Oups ! Le bout de l'annexe s'était pris dans l'hélice. Il est vite dénoué. Les derniers mercis sont adressés. Le Cap' prend The Nurse dans ses bras pour lui faire la bise. Puis The Commandant prend le Cap' dans les siens. Le Cap' dans les bras d'un Commandant de l'armée norvégienne. Impossible n'est pas belge !

Le moteur deux-temps redémarre comme au premier jour. Fuir illico presto ce mouillage envahi de rafales. À 1 mille en mer, il n'y a plus de vent. En route pour Husavik via Grimsey.

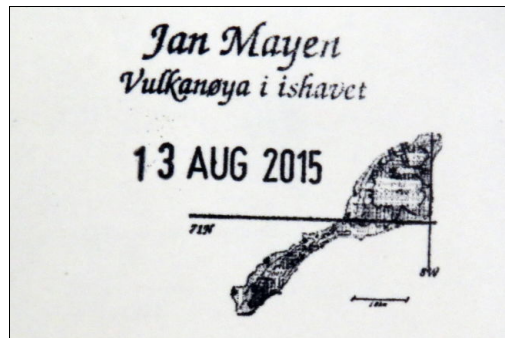


Jan Mayen a retrouvé le visage gris et brumeux qu'il arborait à notre arrivée. Durant 4 jours, du 10 au 13 août 2015, l'île s'est montrée à nos yeux sous ses plus beaux atours. C'est sûr, peu de gens se sont offert une visite aussi réussie de Jan Mayen avec le concours les 18 habitants de la base d'Olonkinbyen.



## Retour en Islande

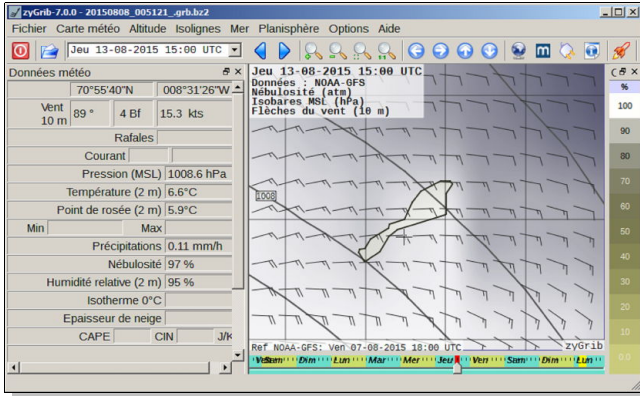
Le Cap' a choisi la route la plus courte : Jan Mayen / Grimsey, 310 milles. Elle s'est divisée en deux parties de distances égales, l'une sous voiles au près ou près bon plein par vents de SE de force 5 et la seconde au moteur. Toute la route s'est faite dans la brume. Ce long « circulez, il n'y a rien à voir » a rallongé virtuellement le trajet au point que l'impatience à arriver s'est accrue au fil des milles. Heureusement, l'arrivée elle-même après 58 heures de mer s'est passée sous le soleil. Un raid-aventure réussi.



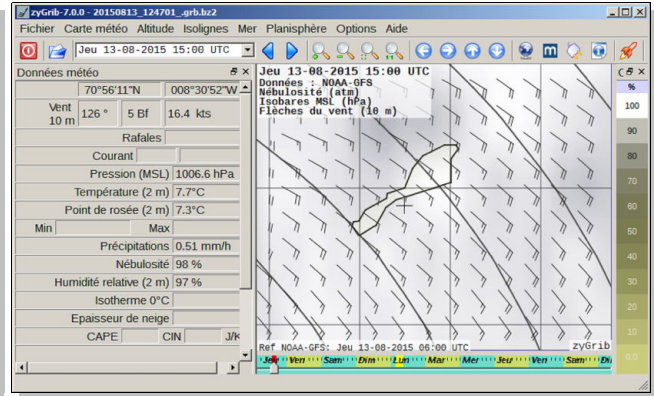
*Yes, we did it... and we got the Jan Mayen stamp !*

## Débriefing météo

Grimsey, le 17 août. Il est temps, pour le Cap', de faire son autocritique. Il va comparer les prévisions pour le 13 août à 15h obtenues en quittant l'Islande à celle qu'il a téléchargée le 13 à Jan Mayen.

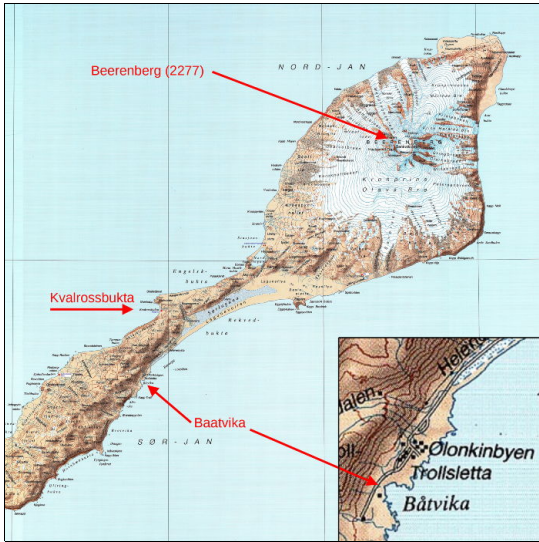


Prévision du 7 août : Vent d'E 15.3 kts



Prévision du 13 août : Vent de SE 16.4 kts

C'est clair, le Cap' s'est mis le doigt dans l'œil jusqu'à la rétine pour ne pas voir ce qu'il ne voulait pas voir. Tout comme il n'y a pire sourd que celui qui ne veut pas entendre, il n'y a pire aveugle que celui qui ne veut pas regarder. La seule différence entre les deux prévisions tient à l'orientation *théorique* du vent prévu par le modèle, toutes deux désastreuses pour le mouillage de Baatvika.



En réalité, si l'on interprète les prévisions en tenant compte de la géographie, la différence (vent d'E ou de SE) est fortement moindre sur le terrain, car les deux vents tendent à s'orienter un peu plus parallèlement à la côte que dans le modèle de calcul GFS. Tous deux se rapprochent donc un peu du NE.

Celui-ci est basé sur un découpage de la Terre en mailles de 0.25° de côté, soit environ 30 km. Il ne peut donc tenir compte correctement de l'influence de l'île (55 km de long) et du Beerenberg (25 km de diamètre). C'est pour cela que les flèches de vent de la prévision montrent que le vent traverse l'île sans changer de direction. Pour le modèle, le vent est pareil au NW et au SE de l'île. Si l'on tient compte du relief, l'île barre la route au vent du SE. Cela crée un renforcement du vent du côté opposé (le NW) avec des rafales dépendant du profil des reliefs. D'autre part, le Beerenberg (2277 m) oblige tous les vents à le contourner et à passer par-dessus ses flancs et son sommet. Par vent du SE, une partie de l'air contourne le volcan par l'ouest, provoquant un second renforcement du vent au milieu de la côte N de l'île. Ce renforcement se produit notamment au mouillage de Kvalrossbukta.



Moralité : le vrai commandant est la Nature. Si l'on donne la priorité à des choix venus des tréfonds de nos désirs ou de nos agendas sans tenir compte des agissements d'Éole, il ne faut pas s'étonner de se faire quelques frayeurs. Je crois pouvoir dire qu'en temps normal, le Cap' n'aurait pas jeté l'ancre dans cette crique ce jour-là. Et dans ce cas, une bonne partie de ce journal n'aurait pas existé, car Baatvika se serait refusé à nous encore longtemps.

