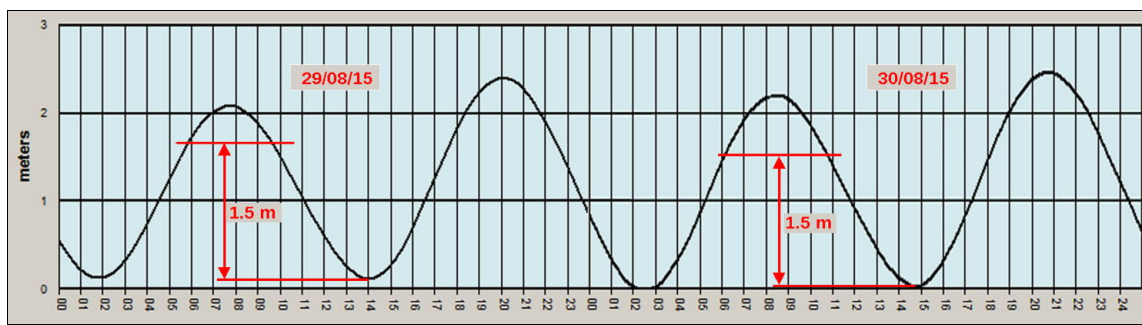


Échouage thérapeutique

Isafjordur, le 28 août. Trois jours de tempête acharnée et de pluie intense dans le port enferment le Cap' dans la cabine. Il rumine tout ce qu'il pourrait ou devrait faire en prévision de l'hivernage. Il faut qu'il inspecte et entretienne les œuvres vives de Thoè (tout ce qui se trouve sous la ligne de flottaison). Thoè est à l'eau depuis deux saisons estivales, un bien grand mot dans le Nord, et un long et rigoureux hiver à Isafjordur.



Marées à Isafjordur (source : OpenCPN)



Tout cela peut se faire en échouant le bateau contre le quai de la cale d'Isafjordur. À marée basse le niveau descend jusqu'à environ 15 cm du fond. Le travail se fera accroupi comme un canard titubant, les pieds et le fond du pantalon dans l'eau à 7°. En un mot, pendant que les œuvres vives de Thoè seront à l'air, celles du Cap' seront sous la ligne de flottaison ! Si l'eau ne rentre pas dans ses bottes, il sera satisfait.

La tempête se terminera juste au moment de la pleine Lune du 29, période de grandes marées. À Isafjordur, la marée haute nocturne est toujours plus haute. Si l'on amarre le bateau le jour, on est certain qu'il flottera la nuit suivante. Cela évite un calcul. La plus basse marée basse (niveau -15 cm) sera le 1^{er} septembre à 3 heures du matin, quand le Cap' dormira. L'urgence n'est pas au rendez-vous pour le faire lever en pleine nuit, juste pour mouiller un peu moins son postérieur. Il se contentera de la marée basse du 29 août (+8 cm vers 14 heures) et si nécessaire de celle du 30 (+2 cm vers 15 heures).

Le long de la cale, le fond de l'eau est à peu près horizontal. Le marnage (différence de niveau entre marées haute et basse) sera d'environ 2 mètres. Comme Thoè cale 1,5 m, il faudra qu'il se mette le long du quai, entre environ deux petites heures avant et deux petites heures après la marée haute de 7h45, soit entre 5h45 h et 9h30 le 29 septembre et entre 6h15 et 10h45 le 30 septembre (marée haute à 8h30), ce qui ne peut mieux tomber. Le Cap' aidé de Tournesol aura, en gros, deux heures pour effectuer le travail sans que le niveau de l'eau monte trop haut dans leurs bottes.

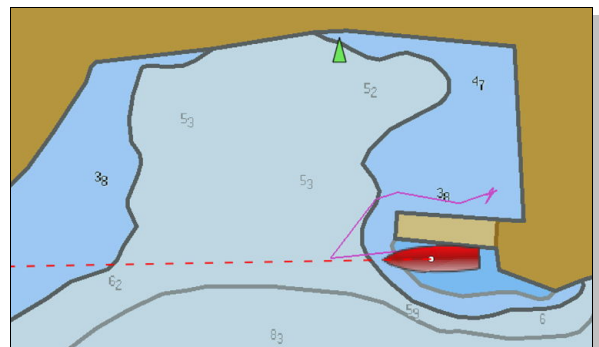
Quel est l'état de la carène sans nouvelle couche de peinture antifouling cette année ? Il faut graisser l'hélice à mise en drapeau, remplacer les anodes du système de propulsion (embase saildrive et hélice) et les deux anodes de sécurité posées

contre la coque. Ces dernières sont reliées par l'intérieur de la coque au bâti de l'embase. Deux heures devraient suffire s'il n'y a pas d'imprévus, qu'ils préparent le travail dès aujourd'hui et que leurs tempéraments d'artistes en herbe et de distraits illuminés ne les obligent pas à chercher leurs outils à gauche et à droite ou à devoir aller acheter des pièces par-ci par-là. Le trop-plein de temps nuit à une organisation méticuleuse. Il n'y a pas de pression sur la motivation. Elle doit venir de l'intérieur. Pour le coup, le Cap' ne risque pas le burnout ! Le Cap' prépare. Il croit qu'il a oublié quelque chose. Il recommence tout à zéro. Il dérange ce qu'il a fait préalablement. Il écrit une check liste pour la prochaine fois alors que celle-ci n'est pas encore passée. Il fait, il défait, il refait, il contrefait, il redéfait et finalement il laisse faire le temps.

Halldór a déposé dans le cockpit une sorte de vêtement caoutchouteux épais et imperméable dont les jambes sont bizarrement terminées par des bottes. C'est une sorte d'OGM entre une combinaison de plongée et une tenue de scaphandrier militaire. Elle est censée, je suppose, ne pas faire peur aux saumons gobant les mouches dans les rivières islandaises. Les panards et le popotin du Cap' mouillés, ce sera pour une autre fois. Désolé, vous n'aurez pas la possibilité de vous amuser d'un éventuel selfie ou d'une photo floue basse résolution saisie à par le drone d'un paparazzi ! En remplacement, vous vous gausserez du look bonhomme Michelin kaki version deux point zéro, nom de code *Dori d'Isafjordur*, remplaçante mieux adaptée de la version orange un point zéro code *Jan Mayen*, obsolète comme l'iPhone 6 après quinze jours de production.



29 août. Comme prévu, Éole a mis sa soufflerie infernale sur OFF à 0 heure, à croire qu'il communique son planning au NOAA américain. Les supercalculateurs, les modèles météorologiques hyper sophistiqués mis au point par des équipes multidisciplinaires de scientifiques chevronnés et d'informaticiens existent-ils vraiment ? Pendant qu'il pleuvait à seaux au niveau du port, il neigeait dans les hauteurs, juste assez pour enjoliver le paysage dès le lever du soleil.



Le Cap' détricote l'enchevêtrement d'aussières frappées sur les bateaux amarrés à couple pour soulager leurs voisins et le ponton flottant. L'eau est froide (7°) il ne s'en faut que quelques minutes pour que les mains du Cap' se raidissent. Le doigt malade se rappelle à lui. Il envoie par mégarde l'hélice de l'éolienne au fond du port, à au moins 4 mètres de profondeur à marée basse. Va-t-il avoir le courage de plonger la rechercher ?

C'est marée haute. Il déplace Thoè et l'amarré de l'autre côté du quai, au pied de la cale (position 66°04.238'N – 023°07.512'W). La trace sur la carte est particulièrement précise. Thoè, un peu trop remonté sur la cale, pose rapidement sur ses deux safrans sur béton. Le Cap' aurait préféré que ce soit dans le sable. Tant que la quille n'est pas posée, les safrans sont soumis à des efforts latéraux indésirables. Elle se posera dans le sable, plus tard. Thoè piquera plus du nez et le Cap's sera plus au sec que prévu. Le mât est attaché latéralement à un lourd tronçon de grue posé à plat sur le quai. Les safrans seront d'ailleurs dangereusement sollicités plus tard. Les vagues levées par des bateaux à moteurs entrant sans vergogne à fond les manettes dans le port secoueront Thoè alors qu'il ne repose plus que sur ses safrans.



L'attente de quelques heures et que le niveau baisse suffisamment commence. Suspens. Que va-t-il apparaître sous la ligne de flottaison de Thoè ?

La carène est couverte d'un film d'apparence boueuse. Après 16 mois à flot, dont 9 d'hivernage à Isafjordur, il n'y a pas d'algues de dimension mesurable, ni de coquillages, ni de moules, ni de bernacles, ni d'anatifes, ni d'autres organismes indésirables à carapace calcaire. L'an prochain, le Cap' sortira le bateau quelques jours. Un coup de nettoyeur haute pression et la coque sera prête à peindre pour repartir vers de nouvelles aventures.

11 heures. Le niveau n'est pas encore assez bas pour que Thoè montre son dispositif propulseur, le principal intéressé par

l'opération en cours. Sans anode protectrice, bonjour les dégâts ! il serait rapidement mis hors d'usage. Ce contrôle ne peut attendre la mise à terre prochaine. Le Cap' commence à se demander s'il n'a pas échoué Thoë à l'envers. Quitte à poser Thoë sur le béton, il aurait dû poser la quille le plus en avant possible sur la cale. Ce n'est que la deuxième fois de sa vie que Thoë s'échoue le long d'un quai. L'expérience rentre et se mémorise quelque part entre ses connexions neuronales grises.



Des anodes sacrificielles sont posées sur les métaux baignant dans l'eau de mer pour les protéger de la corrosion. Celle-ci s'attaque aux métaux, dans l'ordre, selon l'échelle *galvanique*, dans laquelle on trouve notamment : magnésium, zinc, aluminium, acier, laiton, cuivre, bronze, plomb, nickel, acier inoxydable passivé. Un métal cité plus tôt dans la liste se corrode avant les suivants. On peut, par exemple, utiliser une anode en zinc (ou plusieurs selon la masse métallique à protéger) pour protéger l'aluminium.

12 heures. Tournesol a déjà remplacé l'anode de coque bâbord, quasi totalement érodée. Il a déjà pu voir à travers la surface de l'eau que l'anode de l'hélice est encore en très bon état. La corole arrière de celle de l'embase a totalement disparu, il ne reste plus qu'un anneau. Le montage discutable inventé par Volvopenta, qui a de quoi laisser pantois, n'est pas de nature à rassurer le Cap'. L'anode est tenue par deux vis à tête fraisées. Quand son érosion protectrice a commencé à faire son œuvre, la fixation de l'anode prend rapidement du jeu, le trou de la vis passe de 8 à 9 ou 10 mm et dès que le chanfrein s'est corrodé, l'anode n'est plus serrée sur son support.



Elle se met à vibrer à la cadence imprimée par les pales de l'hélice et a tôt fait de s'user davantage. Le contact électrique anode/embase ne se fait plus, ce qui peut entraîner une grave corrosion de cette dernière. Il est donc impératif de déposer l'hélice pour en poser une autre pour la durée de l'hivernage. C'est à cause de ce risque que le Cap' avait fait poser des anodes supplémentaires sur la coque, reliées au châssis de l'embase, par l'intérieur du bateau.

Business is business, la conception des anodes Volvo est néanmoins une idée commercialement géniale pour les ventes de pièces détachées ! Normalement une anode peut s'utiliser jusqu'à ce qu'elle ait perdu 50% de son poids. Les anodes de l'embase qui ont perdu 10% de leur poids ne savent déjà plus être fixées convenablement sur l'embase. Il faut les remplacer par des neuves. 15 heures. Ouf ! Le travail est terminé. La marée remonte depuis environ une heure. Cela n'a pas été sans peine. Travailler à croupis dans l'eau sous la voûte du bateau se trouvant à un mètre d'un sol en pente de 10%, mi bétonné mi-caillouteux, en ne pouvant se tenir à rien, n'est pas une sinécure quand on mesure plus d'un mètre quatre-vingts ! Il a fallu rectifier au taraud le filetage M8 de l'axe de l'embase. Le filet de la vis existante était carrément grippé. Heureusement Tournesol en avait une identique dans ses boîtes secrètes. La pompe à graisse ne poussait pas son produit blanc immaculé, mais visqueux et infâme, dans l'hélice. Après la remise en état, il y avait de la graisse partout.



Pendant ce temps-là, de petits oiseaux s'occupaient aussi de leur plumage