

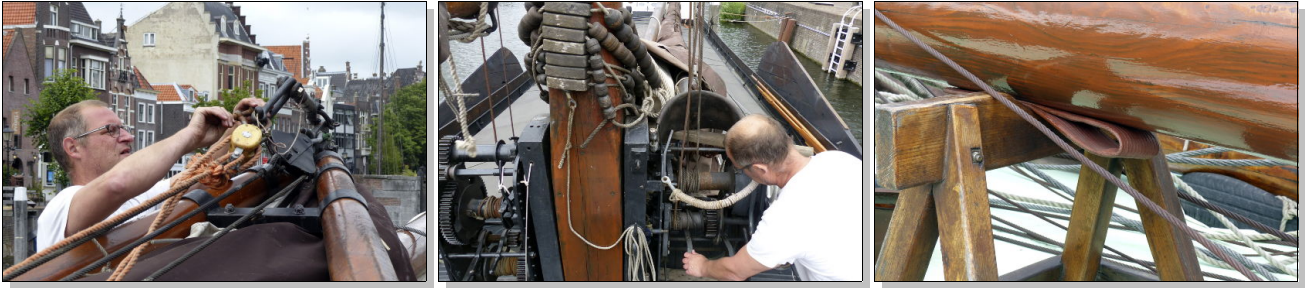
## Retour d'Islande

11 mai 2015, signature du compromis de vente ; 13-16 juillet, mise en cale sèche au chantier Boxce à Delft ; 7 septembre 2015, signature de l'acte de vente authentique et première nuit passée à bord comme propriétaire, tel est le planning. Mi-juillet, le Cap' a donc fait un aller-retour Husavik – Bruxelles – Rotterdam – Delft. Il se trouve à bord du Schavuit, passant ponts, écluses et canaux. Des fourmis s'agitent dans ses jambes à l'idée de naviguer et piquent ses neurones devant l'ampleur de tout ce qu'il faut apprendre pour maîtriser une telle embarcation, quand on est skipper d'un petit voilier moderne où tout est conçu pour faciliter la vie et les manœuvres : 24.6 x 4.75 mètres, 70 tonnes, GV de 170 m<sup>2</sup> en tissu terriblement épais, moteur d'à peine 100 CV, lourds treuils monumentaux, chaînes d'ancres de 12 et 14 mm, etc.

L'achat de ce genre de bateau se fait sous réserve d'une expertise de la coque. Le vendeur garantit qu'elle est en bon état (ainsi que le moteur). Un expert fait un plan de sondage, indiquant l'épaisseur de la coque aux endroits qu'il considère comme suspects. On meule la peinture pour mettre le métal à nu, puis l'instrument à ultrason miracle indique l'épaisseur. Elle doit être supérieure à 3.9 mm pour un bateau de la longueur du Schavuit. Si elle ne l'est pas, la réparation est à la charge du vendeur. Il ne peut annuler la vente que si le coût est prohibitif.

12 juillet. Joost aidé de son équipière habituelle et armé d'une grosse clef à molette montre au Cap' comment l'on abaisse le mât pour passer sous les ponts. Le tirant d'air passe de 21 à 3.9 mètres en une heure. Le Cap' prend en photo les multiples étapes pour pouvoir éditer un manuel opératoire. Vu les efforts entraînés par un mât de 19 mètres en chêne massif, une erreur peut se payer cher en dégâts collatéraux.

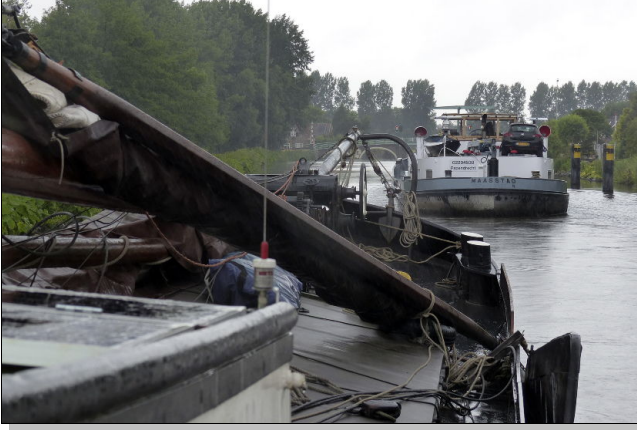




*Une heure de labeur à deux personnes*

13 juillet. Joost conduit le Schavuit au chantier et le Cap' profite de l'excursion en arpentant le pont, appareil Canon au poing. Ensuite c'est la manœuvre de sortie d'eau. Un berceau monumental roulant sur des rails perpendiculaires au canal vient se positionner sous le navire amarré à des ducs-d'Albe et le porte latéralement à terre. Les différents chariots doivent travailler en bonne coordination pour ne pas induire de tension anormale dans le bateau. Fait étonnant et rarissime, trois zeetjalks se trouvent simultanément en cale sèche.

Comme exigé par la procédure d'expertise, nous jetons les ancres et leurs chaînes à terre. Maillon par maillon. On n'est pas loin d'un tour de treuil par maillon ! Sachant que faire tourner un treuil à vide demande déjà un gros effort, le faire tourner pour accomplir une lourde tâche est un vrai challenge ! Nous nous relayons.



*Quelques belles images de navigation fluviale*



*Le Schavuit en cale sèche*

14 juillet. L'expert a tôt fait de reporter les épaisseurs mesurées sur le plan de sondage. Examen réussi. Le voisin, mal entretenu, aura 15 m<sup>2</sup> de coque à doubler par de la tôle neuve. L'expert dédaigne ou vérifie les mouillages du bout des yeux. Les nombreuses anodes soudées sous la coque sont toutes remplacées à la demande du Cap', les œuvres vives sont peintes à l'époxy par le chantier et les œuvres mortes par le Cap' et Joost. Avant de partir, le Cap' se lance le défi de remonter les deux mouillages sans s'arrêter de tourner les treuils. L'important est de respecter l'adage *lentement et sûrement*, et surtout d'expirer très profondément pour augmenter l'efficacité des poumons.

La facture du chantier – pour mise à terre et retour à l'eau, quatre jours de stationnement, lavage haute pression et peinture de 170 m<sup>2</sup> de carène et remplacement des anodes – a été de 3.000 € soit maximum 1.000 €/an puisque l'on ne fait ce travail qu'au maximum tous les 3 à 5 ans. Je laisse les voileux comparer avec le budget annuel qu'ils consacrent à l'entretien annuel de leur monocoque moitié moins long et dix fois moins lourd.



*Nettoyage haute pression de la carène. Quel métier !*



*L'expert met une croix aux endroits où il va mesurer l'épaisseur de la tôle et le responsable du chantier utilise la disqueuse pour mettre le métal à nu.*



*Le Schavuit est prêt à retrouver l'eau douce du canal  
et*

*le Cap' à retourner à bord de Thoè,  
pour mettre le cap sur  
Jan Mayen (72°N – 8°W)*

*Il reverra le Schavuit le 7 septembre, jour de la  
passation de l'acte de vente.*