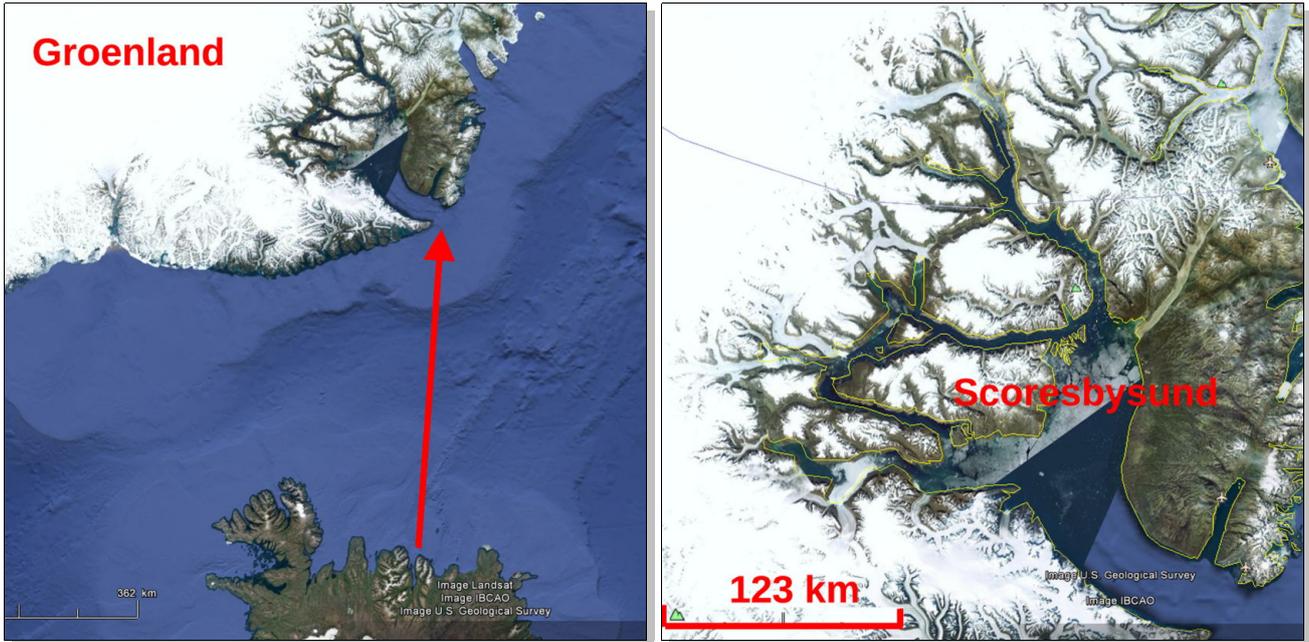


À l'aveuglette dans la Vie suivante – Aventure au Groenland (2016)

Isafjordur, le 18 août 2016. Après les abandons successifs de deux partenaires potentiels, le Cap' se met en route seul vers le Scoresbysund, pour 2 ou 3 semaines. L'entrée du plus grand fjord du monde (200 milles de long) se trouve à 250 milles au N de l'Islande et 270 milles d'Isafjordur. Il y a seulement deux jours de traversée, soit 100 milles de moins que lors de notre escapade 2015 à Jan Mayen. Là où la balade se corse, c'est qu'il faut faire attention de ne pas jouer au Titanic en percutant un iceberg de plein fouet et que nous serons dans un désert, isolés, loin de toutes possibilités d'assistance.

Une fois sur place, un danger supplémentaire guettera si l'on va se balader sur terre, celui de se servir de plat de viande crue pour un ours polaire affamé. Comme le Cap' est parti à la chasse aux images décoiffantes sans fusil, il ne débarquera pas, sauf s'il peut accompagner l'un des rares équipages fréquentant ce coin reculé de l'hémisphère nord, ou des chasseurs de narvals ou de phoques. Il connaît au moins deux navires de North Sailing (Husavik) qui y promènent des touristes amateurs de sensations et de dépaysement : Donna Wood parti en juillet, et Opal parti ce lundi. Il ne les croisera pas.



Délires administratifs

L'aventure commence. Il y a en Islande quelques personnes malintentionnées dont l'objectif est de taxer les bateaux étrangers stationnant longtemps dans le pays. Après un certain délai, disons 6 mois, le propriétaire serait redevable de la TVA sur la valeur du bateau, comme s'il était importé de façon définitive. Ce système existe, par exemple, en Norvège. Après 6 mois de présence dans ce pays, on hache à la caisse taxatoire. Conclusion : si le taux de TVA est de 25 % et que vous restez

successivement 6 mois dans 4 pays qui pratiquent ce système juteux pour leurs finances publiques, vous aurez payé deux fois votre joli navire !

Thoè est en Islande depuis 4 ans. Par mesure de précaution et pour remettre le compteur de stationnement à zéro, mon ami Halldór m'a sagement suggéré de faire les formalités de sortie du territoire en bonnes et dues formes. La veille du départ, rendez-vous est pris avec le couple de douaniers d'Isafjordur. Un homme souriant au crâne rasé et une jolie femme qui n'est très probablement pas la sienne. Avant de se quitter, ils me remettent deux formulaires d'entrée-sortie à compléter, ce que je fais avec le maximum possible de conscience non professionnelle, attablé au restaurant de poissons voisin, devant le *catch of the day*. On vous demande, par exemple, combien de tabac et d'alcool vous avez à bord et vous devez signer votre engagement à tout stocker dans un emplacement fermé à clé. Je suppose, qu'en quittant le territoire, l'agent des douanes vérifie à bord qu'aucune herbe n'est partie en fumée et qu'aucun liquide ne s'est évaporé.

Le lendemain matin, à 7 h 30, les voilà qui apparaissent.

- Bienvenue à bord ! [Nous sommes à la table du carré.]
- *Avez-vous le document que vous avez complété en arrivant en Islande ?*
- Oui, certainement, le voici [c'est à la fois le minimum et le maximum de ce que je peux supporter en matière de réglementation.]
- *Alors, il ne fallait pas compléter le document que nous vous avons remis hier !* [Traduction dans ma langue fourchue : si je n'avais pas le document d'entrée, cela ne poserait pas de problème particulier et si je n'avais pas fait de déclaration d'arrivée sur le territoire non plus !]

Le douanier mâle réceptionne le fameux document. Il comporte deux copies-carbone jaune délavé dont l'encre est effacée à 99.99 %. Il faut des yeux d'aigle andin en plein vol à la recherche d'une souris naine âgée d'un jour pour y déchiffrer quoi que ce soit. L'agent zélé frappe le cachet des douanes dessus et me demande de dater et signer dans la case ad hoc. J'obtempère avec un soupçon de satisfaction jubilatoire intériorisée, mêlée à un ouf de soulagement, d'être à deux doigts d'échapper à l'arbitrage arbitraire d'une ancestrale bureaucratie galopante qui ne s'est pas adaptée à l'espace Schengen adopté par l'Islande.

Bien évidemment, rien n'apparaît sur la dernière copie que je dois conserver comme preuve d'avoir largué les amarres vers un autre pays. Je demande donc d'en prendre une copie avec l'appareil photographique et mes tourneureaux qui n'en sont pas prenent congé. Les formalités de sortie auront pris moins de 5 minutes, chronomètre en main. Un record digne d'apparaître en première page du Guinness Book.

La suite de la saga, ce sera lors de l'entrée en Islande au retour du Groenland.

Isafjordur – Scoresbysund

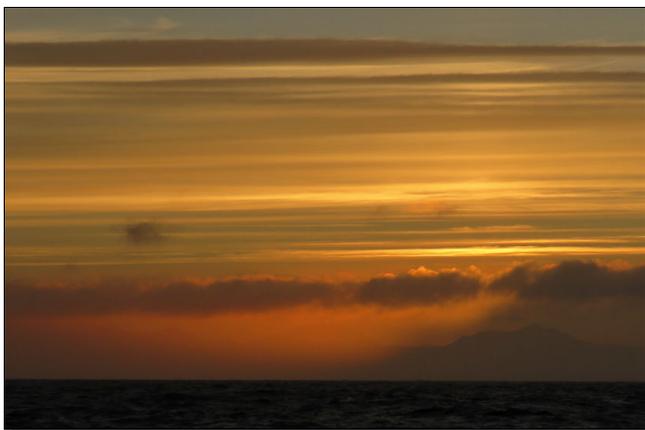


En mer, le 19 août 2016. À part les 3 heures de moteur nécessaires pour s'extraire sans vent du fjord de départ, Thoè bénéficie des conditions espérées et attendues : vent portant de SW de 12 à 25 kts, un ris pendant un temps, le genaker pendant un autre temps et la GV haute pour compléter. La mer est un peu désordonnée, avec des creux de plus ou moins un mètre. À une moyenne de 5.6 kts, nous sommes à mi-parcours après 24 heures de navigation. Le Cap' a gréé l'étau largable pour pouvoir envoyer la trinquette si le vent forçait trop à l'approche des terres. Il ne gêne pas la voile d'avant puisque Thoè trace un sillon parfaitement rectiligne bâbord amures du départ à l'arrivée, sans devoir virer de bord.

Le 20 août. La nuit a été calme. Le Cap' a pu dormir quelques heures. Sans radar, dans la pénombre, il est difficile de se convaincre qu'il n'y a pas d'iceberg à l'horizon, même avec les jumelles. Ciel couvert. Quelques bancs de brouillard ce matin. La température de l'eau a baissé de 7.9 °C à 6.2 °C. Il y a 11 °C dans la cabine.

L'hydrogénérateur est en panne, car Tournesol n'a pas voulu le démonter pour la énième fois. L'éolienne ne produit pas suffisamment pour la consommation du bord. Profitant d'une légère fatigue du vent, le moteur a tourné une heure pour maintenir la moyenne et charger préventivement les batteries.

Murphy, quand tu nous tiens !



Le 19 au coucher du soleil, alors que les côtes groenlandaises sont en vue depuis longtemps, le Cap' a décidé de mettre Thoè à la cape (arrêter le bateau et le laisser dériver en travers du vent) et de dormir pour entrer de jour dans le fjord, pour deux raisons principales. La première est de surveiller les glaces éventuelles à la lumière du jour. L'autre est de dormir quelques heures.

L'AIS affiche un navire à 55 milles dans notre S. Il suit une route parallèle à la nôtre, vers l'entrée du fjord. C'est un navire militaire danois. Aussi curieusement que dangereusement, son statut militaire l'autorise apparemment à se comporter comme un bateau furtif. Son AIS ne transmet sa route au maximum qu'une seule fois par heure. Il est donc impossible de configurer une alarme anticollision.

Ce n'est pas le seul péril auquel Murphy prête attention au moment de notre atterrissage ! Au moment de mettre à la cape, je vois une énorme *chose* devant moi. Obnubilé par l'idée du menaçant navire, mon cerveau primaire cherche à identifier un bateau. Après quelques secondes d'hésitation, mon cerveau secondaire prend à la fois conscience que le premier est stupide et qu'il s'agit bel et bien d'un gigantesque iceberg. À la cape, je n'arrive pas à me convaincre que Thoè passera à côté. Les deux dangers additionnés rendent impossible une chute sereine dans les bras de Morphée. À quelle distance se trouve ce gros cube de glace ? Le Cap' estime 2 milles, soit la distance de la dérive de Thoè en une à deux heures. Nos caps respectifs sont en



principe différents, mais... J'oblige donc le Cap' à déplacer Thoè à une position hors de toutes mes appréhensions. Finalement, Thoè se met à la cape à 1 mille de l'objet. Il dérive certainement moins vite que Thoè et, en supposant qu'il dérive parallèlement à nous, nous le rencontrons à l'infini.

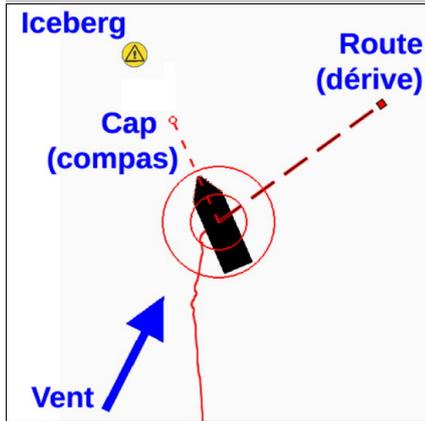


Le premier iceberg

Le premier objectif du voyage est déjà réalisé : j'ai vu un iceberg ! Mon premier iceberg vu en mer, c'est un événement, a donc été repéré exactement à 35 milles au S de l'entrée du Scoresbysund ($69^{\circ}45' N - 21^{\circ}44' W$). Vu sa taille, il était impossible de ne pas le voir. Il était visible à 7 milles. Majestueux, dans la pénombre rougeâtre du crépuscule. Impressionnant !

Le lendemain matin, après un repos réparateur et la remise en route de Thoè, le troisième danger préparé par Murphy, est la brume. Hier, elle ne s'était levée qu'en début d'après-midi. Il y a un quatrième danger, dont Murphy n'est pas l'auteur : je me laisse distraire en écrivant ces lignes et désobéis aux ordres du Cap' : je dois veiller régulièrement les icebergs. Le vent a molli 12 kts au lieu des 33 kts de l'avis de grand frais passé. Thoè marche lentement. Le temps s'écoule au rythme des pas d'un sénateur non motivé par l'épanouissement du bien public. Cela va dans le sens de la sécurité !

Mettre Thoè à la cape



La cape sert à faire face au gros temps quand on ne peut plus faire route. Les remous que la dérive du bateau génère à son vent calment la mer et les vagues ne déferlent pas sur le bateau. Il faut que la route de dérive du bateau soit *la même que celle des vagues*.

La cape sert aussi à se donner un moment de confort acceptable dans le bateau, pour prendre un repas, régler un problème, se détendre ou dormir avant de poursuivre sa route.

Je crois ne pas me tromper en disant que certains bateaux modernes, à quille courte, ne prennent pas facilement la cape.

S'agissant de Thoè, si l'on pratique comme décrit dans les livres (border, virer de bord, laisser la voile d'avant bordée à contre et amarrer la barre sous le vent), il continue à faire route ou vire carrément de bord. Il peut ainsi faire indéfiniment des cercles sur lui-même.

Le 19 août 2016 au coucher du soleil, j'étais en solo, venant d'Islande. Après 220 milles de route, à l'approche du Scoresbysund (Groenland), par besoin de récupérer des forces vives, j'avais décidé de mettre Thoè à la cape et de dormir pendant au moins 5 heures, jusqu'au lever du jour pour ensuite faire une veille visuelle attentive aux icebergs en plein jour. Un ris avait été pris précédemment, naviguant au grand largue. Un avis de grand frais 33 kts de SW pour la zone avait été diffusé via le Navtex. C'est le maximum que Thoè a eu pour la traversée. Au moment de s'arrêter, il y avait 18 à 22 kts. La mer était formée par deux jours de vent de 25 à 30 kts.

J'avais déjà expérimenté la procédure suivante par petit temps, avec GV ou à sec de toile, pour observer les baleines. Il était temps de l'essayer par vent plus fort. L'expérience a finalement été concluante dans des conditions réelles de force 5 à 6. Thoè a dérivé à une vitesse de 1.2 kt (6.5 milles en 5 h 30).

Procédure. (1) Enrouler ou affaler la voile d'avant. (2) Ramener le chariot de GV au milieu de son rail. (3) Border la GV à plat. (4) Arrêter le bateau en venant près du vent, sans virer de bord, jusqu'à ce qu'il ait une très faible vitesse, disons inférieure à 1 kt. (5) Mettre la barre sous le vent (abattre au maximum). (6) Si le bateau tente de faire route, recommencer à plus faible vitesse. (7) Le bateau se met progressivement en travers du vent. (8) Quand il reste stable sur son amure, amarrer la barre. (9) Régler la position du chariot de GV pour que la mer (ou le vent) vienne de la direction voulue. Si on le déplace au vent, le bateau abat et le vent vient plus sur l'arrière. Si le chariot est déplacé au vent, le bateau lofe un peu.

Pourquoi cela marche-t-il ? La GV demande au bateau de lofer. N'ayant plus de vitesse et la barre demandant d'abattre, il ne peut pas virer de bord. De plus, la position d'équilibre naturel du bateau laissé à lui-même est en travers du vent.

Quelle taille de GV utiliser ? Je pense que cette technique fonctionne bien, quelle que soit la taille de la GV et même à sec de toile. Pour que le bateau ne roule pas et soit aussi confortable que possible, il doit gîter. Il faut donc suffisamment de toile pour cela, en principe la voile du temps que l'on utiliserait au largue.

Sortir la dérive ou pas ? Thoè est équipé d'une dérive-sabre devant le mât. Elle agit comme plan anti-dérive et comme appendice dynamique permettant de gagner 5° au près. Je pense qu'il vaut mieux ne pas la descendre. Si jamais le bateau acquiert un peu de vitesse vers l'avant, elle l'aiderait à virer de bord. La dérive abaissée avance le centre de carène. Dérivant à la cape, elle empêcherait le bateau d'abattre, l'effet recherché pour s'opposer à la GV qui a tendance à le faire lofer.



Ittoqqortoormiit

Le 20 à 5h30, Thoè se remet en marche après le petit déjeuner. La brume a fait son apparition. C'est une preuve que Murphy n'abandonne jamais aucune partie. Peut-être a-t-il grandi dans un village islandais ?



Le Cap' prend un ris. Le vent vient par le travers, mais il borde quand même la GV assez serrée, pour ralentir le bateau. La visibilité est de 500 mètres. À 6.6 kts nous avons 2 min 30 pour réagir à la vision tardive d'un rocher glacé. À 4 kts, nous avons plus de 4 minutes. Le Cap' fait route pour entrer le plus tôt possible dans le fjord sans toutefois passer trop près du cap N pour éviter des rafales.

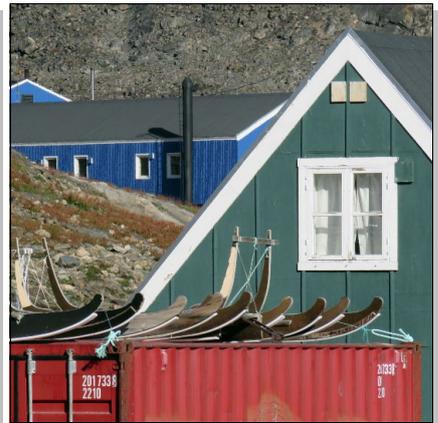
L'arc en brume annonce que le brouillard d'advection se lève. Puis le fjord nous accueille à bras ouverts en nous offrant les premières images du grenier planétaire de glace, dont on se demande pourquoi il a été baptisé pays vert, puisque c'est la seule couleur qui ne s'offre pas aux yeux. J'aurai de grosses difficultés à photographier du vert et du rouge.



Ittoqqortoormiit sort peu à peu de son écrin rocaillieux



C'est samedi. Tout est fermé à Ittoqqortoormiit. Impossible de se renseigner à propos d'un accès éventuel à Internet (prévisions météorologiques obligent). Pas moyen d'acheter un souvenir, preuve de notre passage. La balade dans le village nous fait cependant découvrir un monde différent, typé et coloré.





Scoresbysund



Quel cadre de travail !

Le 21 août, Thoè embouque le Scoresbysund pour une balade hivernale estivale. Murphy, doutant de ses propres capacités de nuisance, a essayé de trouver un allié électromécanique-mécanique. DRIVE STOP ! Voilà le message d'erreur affiché par le pilote automatique. Tournesol, le paresseux Tournesol, n'a pas d'autre option que de réparer, sinon, le Cap' le débarquera au prochain port ! Quand le pilote est enclenché, la barre devrait normalement être bloquée pour le barreur. Or, celui-ci peut la tourner à volonté et le pilote automatique reste sans effet. Il semble que la vanne électromécanique fermant le circuit hydraulique soit morte. Il faut la remplacer. N'ayant jamais fait ce travail et redoutant de perdre de l'huile, Tournesol met 3 heures à vérifier toutes les autres possibilités. Faux contacts. Unité centrale du pilote défectueuse. Raccordement de la vanne sur une source 12 V indépendante pour vérifier son fonctionnement. Etc.

Dix fois, vingt fois il se faufile sous le plancher du cockpit à travers une ouverture de trou de souris. Finalement c'est bien la vanne qui est à remplacer. Le socle du vérin est bloqué par la corrosion des vis. Normalement, on dépose le vérin et on le maintient verticalement pour ne pas perdre d'huile pendant le remplacement de la vanne.

Il construit donc une gouttière qui mènera les pertes d'huile dans un bac en plastique. Il dépose le moteur hydraulique et le vase d'expansion et les pose sous le niveau du vérin. Il doit forer la tête de la vis qui maintient la fiche du raccordement électrique, complètement bouffée par la corrosion. Le Cap' fera un rapport au fabricant. C'est la énième fois qu'il constate que le montage de pièce en aluminium au moyen de vis en acier INOX n'est pas fait dans les règles de l'Art en usine ou sur chantier (il faut prévoir une isolation électrique dans l'assemblage pour éviter la corrosion de l'aluminium).

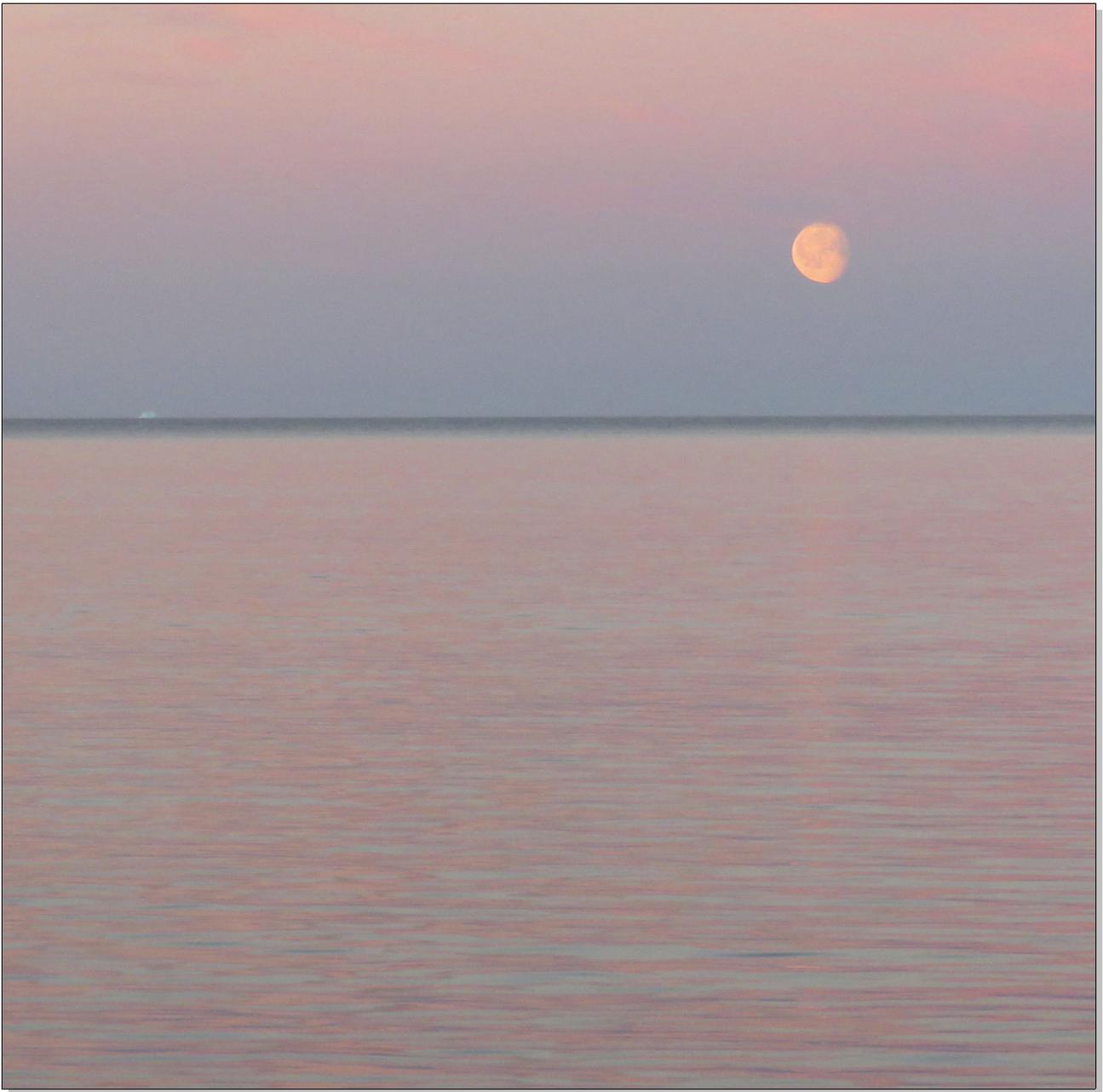


Il dévisse l'ancienne vanne, la retire sans attendre et insère la nouvelle comme la foudre tombe sur le paratonnerre de l'Atomium (si vous ne savez pas ce qu'est l'Atomium, disons que c'est la tour Eiffel de Bruxelles). Quatre gouttes d'huile ont pu s'échapper. Trente minutes plus tard, l'essai du pilote est concluant, Thoè a récupéré toutes les facultés de son cerveau bionique. L'AVC sera pour plus tard. Il a fallu quatre heures à Tournesol pour effectuer un travail qui peut être fait en une. C'est le prix d'une réparation bien orchestrée sans effets collatéraux indésirables.



Pendant tout ce temps, Thoè dérivait sur une mer d'une tranquillité absolue, sans le moindre souffle de vent, sous un soleil éclatant et un ciel bleu nordique, à quelques encablures d'un magnifique iceberg. Le Cap' décide de continuer sa route sans se presser et sans lutter contre le sommeil. Après le coucher de l'astre rougissant, il arrête le bateau en prenant soin de ne pas tenter le Diable Murphy qu'il soupçonne d'organiser un nouvel attentat terroriste sous forme de choc frontal avec un monstre glacé. Trois ou quatre heures de sommeil réparateur on suffit à faire pencher la balance. Dans le plateau bâbord, le besoin de dormir, et à tribord, le roulis empêchant l'endormissement.



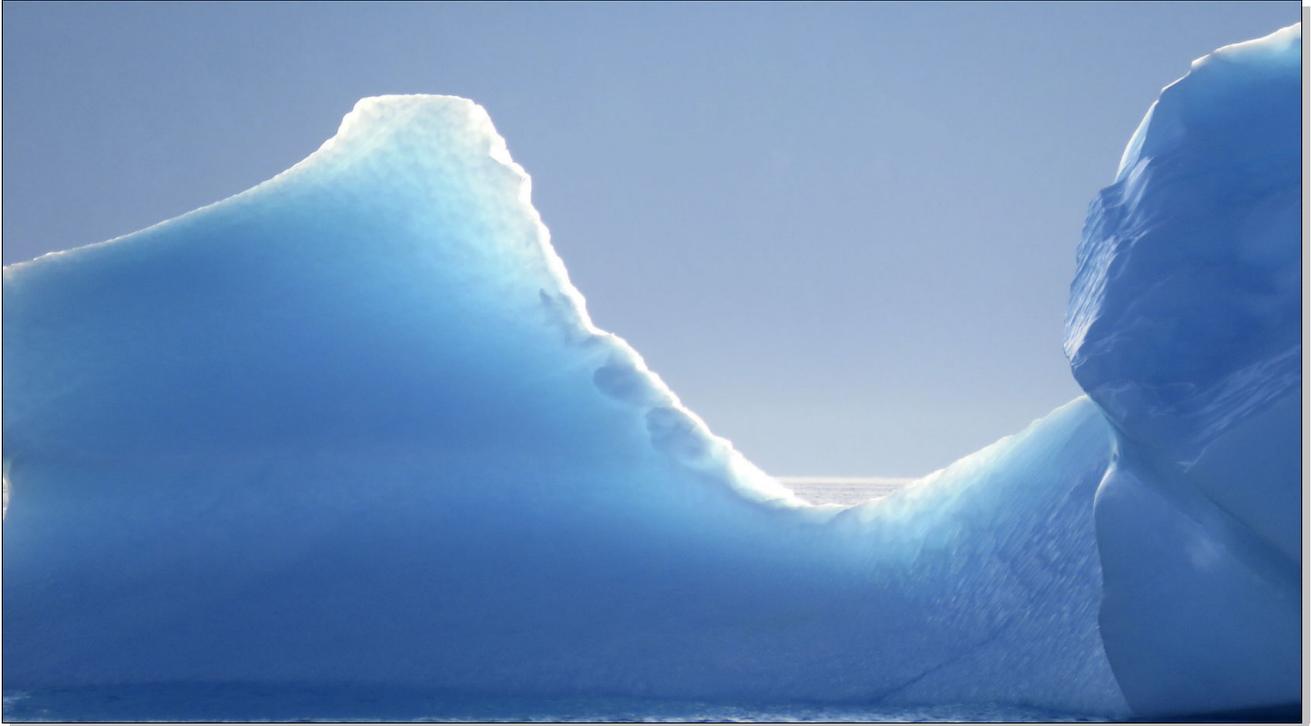




Combien de pavillons belges ont-ils vu ces paysages ?

Le 22 août. Nous voilà de nouveau en route. La chance a tourné. J'en veux pour preuve l'étoile filante qui a traversé le ciel d'W en E avant l'aube.

Quelle promenade dans cet environnement que je découvre pour la première fois ! Thoè se faufile entre les icebergs, les growlers, les petits glaçons sur le point de redevenir liquides. Plus qu'un risque, c'est un véritable plaisir. Un jeu sans prise de tête sur un tableau de jeu d'une totale beauté. Souvent le danger ou la laideur ont quelque chose qui fascine. Le danger des glaces n'est actuellement pas un danger. Il paraît être infiniment surestimé quand on est assis dans un fauteuil devant une télévision ou que l'on imagine aller naviguer dans ces coins reculés et gelés.



Le mouvement des glaces est imperceptible. Cela laisse le temps de choisir sa route. Pour nos débuts en navigation glaciaire et non glaciaire, nous avons la chance que cette année soit une année avec très peu de glaces. En 2014, il était tout simplement quasi impossible d'entrer dans le fjord. Les bateaux faisaient demi-tour et revenaient en Islande.

