

La très grosse connerie du Cap'



Le 25 août. Thoè embouque Charcot Havn, après une journée de moteur sous un ciel qui se couvre. Rien de palpitant aujourd'hui. D'après Christian, l'un des capitaines de Donna Wood, Charcot Havn est sans intérêt. Pour le coup, l'intérêt sera d'apprendre à se tirer d'un très mauvais pas. Nous sommes entrés dans la baie avec 20 kts de vent soufflant à 45° du large. Le mouillage n'est pas spécialement bien abrité. Mais ici, la tenue des ancres est généralement très bonne et le système antiroulis de Thoè améliore le confort s'il est perturbé par la houle. Quelle nuit allons-nous passer ici ? Le ciel qui a affiché des cirrostratus ce matin et des altostratus cet après-midi, prépare-t-il un lendemain tempétueux ? Après avoir fait le tour du propriétaire pour trouver l'endroit où mouiller, le Cap' décide de jeter l'ancre par 8 mètres à marée basse, à 300 mètres du rivage, ce qui est une profondeur que l'on peut qualifier de suffisante et sûre.

Thoè dérive un peu sous le vent fort, le temps que l'ancre tombe au fond, et le Cap' largue 30 mètres de chaîne. Bizarre ! Le bateau ne se met pas face au vent comme il se doit au mouillage. Il faudra « un certain temps » pour que le Cap' comprenne que les safrans se sont enfoncés dans un haut-fond, alors que le sondeur indique 4 à 5 mètres, à 10 m devant eux. Le vent souffle à plus de 15 à 20 kts par le travers de Thoè immobilisé, comme mort. Il gîte à sec de toile. Le safran bâbord prend des coups latéralement. À la barre, on l'entend gémir. Il y a peu de chances qu'il sorte indemne de cette situation. La mèche de safran est peut-être déjà pliée...

Nous sommes échoués au milieu de nulle part. Personne à appeler à l'aide. Quasi aucun espoir qu'un bateau passe ici par hasard pour tenter de nous remorquer. Le Roede fjord étant encombré de glaces, Opal et Donna Wood ont certainement changé de programme. Ils n'ont pas été vus par les chercheurs d'Ankervig, alors qu'ils sont censés passer par là chaque semaine. Charcot Havn est en principe le dernier arrêt de leur tournée. Ils étaient en quelque sorte notre roue de secours. Nous sommes donc totalement livrés à nous-mêmes. Si nous ne nous en sortons pas, la seule issue sera de déclencher la balise de détresse. Le sommet de la honte totale !

Gaz à fond. Marche avant. Pas de résultat. Avec la voile d'avant en plus, pas mieux. Labourer le fond en tournant la barre à gauche et à droite, pas mieux. Pire, le vent qui souffle par le travers pousse Thoè de plus en plus dans une mauvaise direction. Comme dans des sables mouvants, plus on fait d'efforts pour s'en sortir, plus on s'enfonce. Le sondeur indique 1 m. Quand il indique moins de 1.2 m, cela signifie que la quille repose sur le fond. Les safrans *et* la quille sont désormais plantés dans la

boue. La force brutale primaire précédente ne nous a pas aidés. Pour nous échapper, il nous faudra utiliser une autre force plus subtile, mais plus brutale encore.

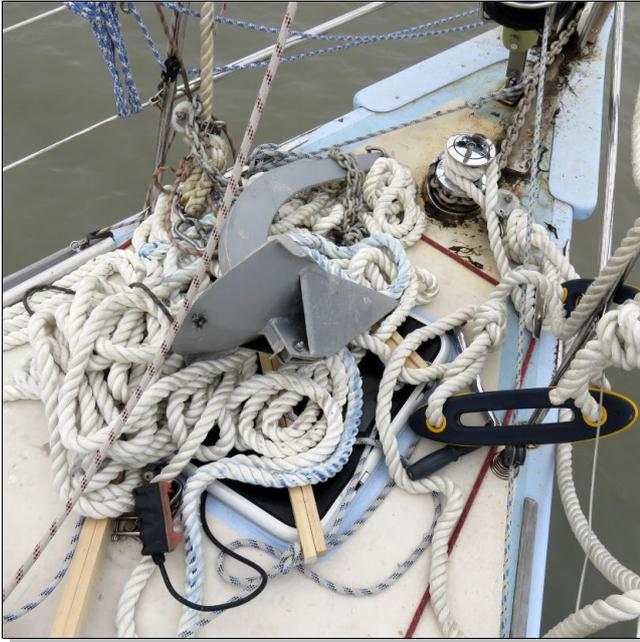
Plus le temps passe, plus la situation risque de s'aggraver et plus le safran souffre. Et si Thoè souffre, le Cap', par empathie exacerbée, souffre comme lui. Il faut donc se tirer d'affaire *ra-pi-de-ment*. Mais la rapidité n'est ni gage de qualité ni gage de sécurité. Il faut donc se *dé-pê-cher len-te-ment*.

Pendant que Tournesol regonfle l'annexe, fait le plein d'essence du moteur hors-bord et vérifie qu'il démarre au quart de tour, le Cap' renvoie l'ancre dans le mètre d'eau qui reste. Il porte la seconde ancre Spade, 9 kg d'aluminium, à l'avant. Il sort 70 mètres de câblot de la soute. Tournesol mène l'annexe le long de la coque de Thoè. Le Cap' jette l'ancre de sauvetage et les 70 mètres de câblot frappés sur celle-ci... dans l'annexe. L'autre extrémité du câblot est frappée sur un taquet. Il saute dans l'annexe, met le moteur en marche. Pour faire route tout droit en annexe tout en filant une ligne, il faut *avancer* en marche arrière. L'annexe embarque donc de l'eau par le tableau arrière faisant face au clapot. Le Cap' n'a donc plus un poil de sec ! Il file le câblot en s'éloignant et va jeter l'ancre aussi loin que possible, par le travers de l'étrave.

Revenu à bord, il démarre le moteur de Thoè et met les gaz à fond en marche avant. Sur la plage avant, il assure la chaîne d'ancre et déverrouille le barbotin. Il se sert de la poupée du guindeau comme prise de force pour tirer sur le câblot. Celui-ci tire de plus en plus fortement sur l'ancre qui heureusement s'est enfouie parfaitement. Ici, d'une façon générale dans le Scoresbysund, le fond est d'excellente tenue. Tout ne peut pas aller mal en même temps, même si Murphy tente de s'y employer ! À la fois inquiet et impatient de se tirer de ce très mauvais pas, le Cap' regarde vers l'arrière pour voir si le bateau pivote sur lui-même. Non. Il pousse nerveusement sur le bouton « Up » du guindeau, regarde de nouveau en arrière. Rien ne bouge. Il pousse plus fort sur le bouton, ce qui a le même effet que pousser légèrement, mais psychologiquement cela a, paraît-il, un certain effet. Il tourne la tête. Thoè semble se décider à bouger. Il fallait donc pousser plus fort sur le bouton. Il entend une sorte de claquement. Sans doute un safran ? Il appuie encore et encore du pouce droit pendant que la main gauche continue à tendre le câblot pour qu'il s'accroche bien sur le cabestan. Thoè continue à pivoter. Puis, ouf, finalement, il était temps, le haut-fond déclare forfait, le moteur commence à pousser Thoè vers l'avant et le cabestan embraque de plus en plus vite le bout qui se détend. Les appendices de Thoè se sont extraits de leur gangue boueuse. Le Cap' revient à la barre. Thoè ne s'est déplacé que de quelques mètres, mais la profondeur indiquée par le sondeur dépasse déjà les 15 mètres.

Que faire ? Rester dans cet endroit piégeux ou fuir n'importe où ailleurs, vexé dans sa fierté d'avoir été pris si gravement en défaut ? Supporter encore des heures de moteur alors que nous sommes venus ici à cause d'un trop-plein de moteur ? Fuir ne résout aucun problème. Il faut faire face à la réalité et ne pas tourner le dos au démon. Le Cap' choisit donc un autre endroit pour jeter l'ancre.

Récompense, si l'on peut parler de récompense dans un cas pareil, non le terme est trop faible, après une épreuve pareille, le vent qui a été un élément aggravant du problème mollit 10 kts. Sans vent, la situation aurait été grave, mais sans grand danger pour les safrans, capables de supporter le poids du bateau lorsqu'on l'échoue contre le quai d'un port. Ils ne sont pas capables de résister à l'effort latéral du bateau lorsqu'il est poussé par un vent de cette force par le travers.



En dépit de cette mésaventure, il y a quand même quelque chose de rassurant. Rassurant, quand on y *pense*, de savoir que l'on est capable de sortir seul de ce genre de situation. Ce que l'on *ressent* dans les tripes est d'un autre ordre registre. Un mélange particulier de peur, de panique, de culpabilité et de honte d'avoir fait une grosse bêtise, le tout arrosé d'une copieuse et indigeste sauce à l'adrénaline concentrée.

Le mouillage est redevenu calme. Tout est redevenu calme, sauf la tension nerveuse du Cap'. Pour décompresser, il range le bazar qui reste encore sur le pont et pose l'annexe sur la plage arrière. Il va vérifier dans la cale du système de barre qu'il n'y a pas de voie d'eau. Le test est négatif, les paliers autoalignants de JP3 ont bien fait leur travail.

Un petit iceberg dérive à 20 m du bateau, poussé par le petit vent. Il joue sa musique d'iceberg qui n'a rien à envier à la musique moderne. Un renard arctique a fait des pirouettes et se lèche les babines au bord de la plage. Nous sommes trop loin pour lui tirer un portrait digne de ce nom, mais l'intention du photographe est parfois suffisante pour satisfaire son troisième œil. Tout cela n'est pas assez pour s'ouvrir l'appétit. Il faudra encore quelques heures pour digérer le fait divers.



Trop génial ! Ce renard arctique faisait des bonds de joie après avoir vu Thoë de nouveau libre comme l'eau !

Moralité : il est regrettable que le Cap' n'ait pas de téléphone satellite à bord. Heureusement qu'il a une balise de détresse. D'autre part, en arrivant au village, il avait été prévenu par les Gardes-côtes qu'une loi impose à tout bateau navigant jusqu'à 76°N d'envoyer un rapport toutes les 6 heures par n'importe quel moyen (téléphone, email, radio) contenant sa position, son plan de route et les conditions météorologiques et l'état des glaces. En cas de non-réception dudit rapport, des recherches sont effectuées. Sans moyens de communication, le Cap' avait dû convenir de conditions spéciales avec l'officier basé à NUUK (par téléphone mobile, mais il ne fonctionne qu'à Ittoqqortoormiit). Il avait été convenu qu'il téléphonerait à son retour au village, au départ du village et à l'arrivée en Islande. Il avait également communiqué le numéro d'identification de la balise de détresse. Il n'y avait pas de danger de mort, mais la situation était quand même « chaude » !