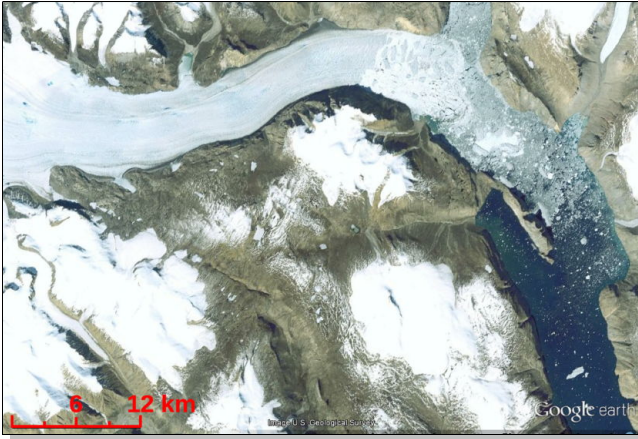


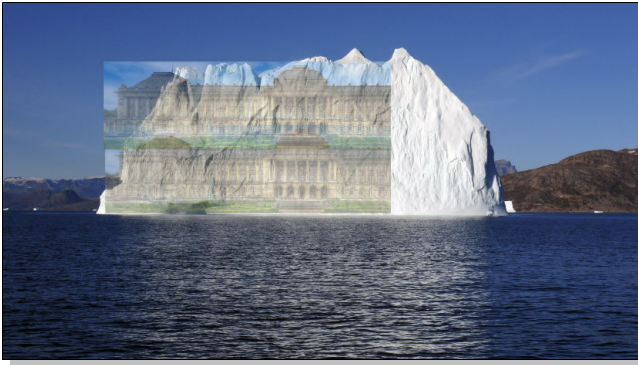
## Icebergs géants



Le 27 août. Alors là, c'est sans doute le bouquet final, puisque notre aventure dans le Scoresbysund touche à sa fin. Nous remontons le Nordvestfjord, soupçonnant qu'il crache des icebergs géants.

Les grands icebergs que l'on voyait au loin en traversant le Scoresbysund ne peuvent venir que de là. Au bout du fjord se trouve un glacier dont le front mesurant plus de 6 km de large génère des monstres de la taille de grands bâtiments.

Il est difficile d'estimer la taille de ces géants et encore moins de la décrire. La meilleure image que j'ai trouvée est de prendre comme unité de mesure, par exemple, le Palais Royal de Bruxelles. Mettez-en deux l'un sur l'autre... Si vous prenez comme unité un bateau de croisière embarquant 1000 ou 2000 personnes, mettez-en deux côte à côte !



Nous ne serons pas déçus ! Au contraire, l'adrénaline montera d'un cran dans l'échelle psy du Docteur Watson. C'est sans raison valable, car naviguer là est certainement moins dangereux que d'embouquer l'Escaut vers Anvers au milieu des cargos fonçant au maximum de la vitesse autorisée.

Les icebergs se déplacent comme les escargots et les tortues, à tout au plus 1 kt, à la vitesse du courant sous-marin. Une force herculéenne tranquille, en quelque sorte.

S'il dépasse la surface de l'eau de 10 m, on peut considérer que 80 m sont cachés sous l'eau.



Le vent, même fort, ne peut les pousser. Le risque d'aborder un iceberg est nul, sauf si l'on s'endort. Le petit vicieux growler, tentant de se dissimuler à la surface des flots, est plus dangereux que le monstre. C'est un micro-iceberg, que l'on ne repère que si l'on fait attention. Imaginez un fût de 200 litres, comme ceux qui se trouvent chez votre garagiste. Dans l'eau, ne dépasse de la surface qu'une toute petite partie. S'il y a un fort clapot, si l'on est à contre-jour, s'il pleut, etc. on ne le repère pas facilement. Gare aux distraits ! Si le bateau percute un objet de 200 kg à 5 kts, cela fait des dégâts, car au moment du choc cet objet se comporte ni plus ni moins comme un mur en béton !



*Par où est passé Thoè ? De loin, on ne voit plus qu'une muraille impénétrable !*





Un bateau se trouve à l'horizon, entre les icebergs. Je l'appelle pour lui demander d'envoyer un bref rapport aux Garde-Côtes : « *Tout va bien à bord de Thoè, retour à Ittoqortoormiit vers le milieu de la semaine prochaine* » dans un style perso qui n'a rien à voir avec les rapports structurés obligatoires (nom, date, heure, position, cap, vitesse, destination et ETA, route, informations météo et glaces, nombre de personnes à bord).

Personne ne répond à la VHF. Thoè traverse le fjord et vient bord à bord de ce bateau d'exploration russe dérivant lentement à la cape, à sec de toile. Il s'appelle ПЕТР 1 (Peter 1 en français). Ce n'est que quand le Cap' leur a parlé de vive voix qu'ils ont tourné la tête, apparemment pas heureux de croiser quelqu'un !

Le Cap' a été un peu direct, mais c'est généralement comme cela que l'on utilise le canal 16.

- *Envoyez-vous votre rapport toutes les 6 heures à l'autorité ?*
- Non.
- *Dans ce cas, il est inutile que je vous demande de signaler que tout va bien pour Thoè...*

Peter 1 est le premier bateau ayant traversé le passage du NW *et* le passage du NE au cours de la même saison, avec 7 membres d'équipage, sans l'assistance d'un brise-glace. C'était en 2010.

Chacun a donc poursuivi sa route.



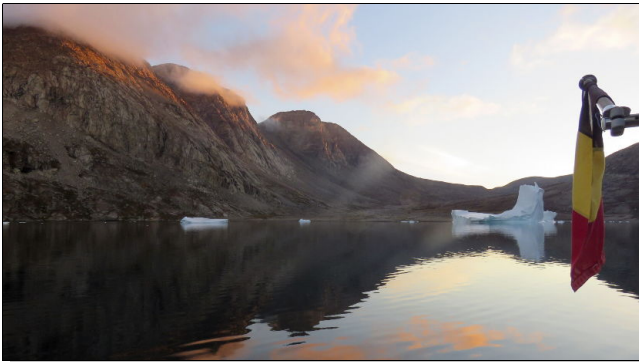








## Sydkap



Assommé par le gigantisme de ce qu'il a vu, Thoë jette l'ancre dans le mouillage de Sydkap. Tout l'Art, pour en profiter pleinement, est d'arriver à temps pour jouir du coucher du soleil !

Sydkap, le 28 août. Record de froid battu au lever : 7.5 °C dans la cabine, 2 °C à l'extérieur. D'habitude, c'est 10 °C dedans, 5 °C dehors. Nous bénéficions d'un microclimat de refroidissement global. Il ne faut pas s'en étonner, avec tous ces glaçons qui flottent à la ronde ! Le soleil va y remédier et la température intérieure dépassera facilement les 15 °C. Le moteur, qui tourne sans arrêt, sert aussi à diminuer la chute de température nocturne.



Je me prépare silencieusement à répondre à la première question rituelle que l'on va me poser au retour chez les civilisés : n'as-tu pas eu froid ? Ben non ! Pas plus froid par 2 °C ou 4 °C le matin que vous aux sports d'hiver quand il gèle ! Il n'y a pas de mauvais temps, il n'y a que de mauvais vêtements.

Cela fait partie de ces bizarreries comportementales humaines. L'été, il fait chaud. L'été, il *doit* faire chaud. Il est *normal* qu'il fasse chaud l'été. Sinon *il n'y aurait plus de saison*. L'hiver, il peut faire froid. Si l'on se balade l'été dans un pays où il fait moins froid que l'hiver chez soi, il y a quelque chose d'anormal. Et l'anormalité, cela tue.

## Les hésitations du dernier jour

Le Cap', poussé par son désir de découvrir des lieux non documentés, tente de jeter l'ancre dans Mudderbugt, un endroit qu'il avait aperçu à travers les jumelles quelques jours plus tôt. Chat échaudé craignant l'eau froide, il se méfie au-delà du raisonnable, car ses nerfs fatigués ont des raisons que la raison du Cap' ne connaît pas. Il évite une grande baie face à laquelle le relief est fait de gros monticules rocheux. Ses yeux non-polaroids n'étant pas capables de voir à travers la surface de l'eau, le Cap' a pour habitude de supposer que le relief du fond ressemble à celui du rivage. Cette supposition est assez stupide, mais il n'y a pas d'autre option quand la zone n'est pas cartographiée, comme tout le Scoresbysund.



Il s'oriente plutôt vers l'E de la baie, bordé par une abrupte falaise dont les pieds sont plantés dans une sorte de plage. Thoè s'approche lentement, les yeux du Cap' rivés sur le sondeur qui regarde en avant. Soudain, ils remarquent une zone où la couleur de l'eau passe du joli bleu au moche caca d'oie. Attention ! Un haut-fond ! Le sondeur est d'accord. Il affiche une courbe abrupte tendant vers le ciel. Nous voici donc dans une configuration probablement identique à celle du désormais tristement identifié Charcot Havn. Sous l'eau, au milieu de nulle part se dresse un rempart de hauts-fonds dont la profondeur passe de 15 ou 20 mètres à quasi rien, en quelques mètres.

Thoè prend garde à toi ! Il fait demi-tour. Le Cap' jette finalement l'ancre à quelques encablures. Le voisinage est constitué de quelques énormes icebergs échoués. Ils ne présentent pas de risque, mais il est quand même assez désagréable d'aller se coucher en se disant que les monstres anesthésiés risquent de se réveiller derrière la porte ! Un petit growler poussé par le vent vient mettre fin aux appréhensions en cognant la robe bleu ciel du bateau.





Le Cap' lève l'ancre et fait route vers Hekla Havn. Un détour d'au moins 20 milles sur le chemin d'Ittoqqortoormiit. Le vent forcé. Nous l'avons dans le nez, au propre et au figuré. Le soleil se couche à 21 h 45 et nous n'arriverons au plus tôt qu'à 23 h ou 23 h 30. Les tergiversations du Cap' n'ont pas fait que des heureux à bord ! Trois heures de veille aux glaces dans le soleil couchant et le soleil couché. Comment cela va-t-il se passer ? Doutes. Nous aurions dû partir plus tôt ! Les nerfs sont à vif. Tension nerveuse inutile et sans objet. Tout se passe bien. Il y en a marre de voir des problèmes potentiels partout !



Il n'y a qu'à suivre la trace précédente de Thoè pour entrer dans le mouillage. Un grand cairn, déjà photographié précédemment, indique même son entrée. Il doit être à tribord, le long de la trace GPS. Même dans la pénombre, il doit être visible. Sinon, il suffit de l'allumer avec la puissante lampe torche du bord.

Une heure après le coucher du soleil, il fait déjà très sombre, mais il devrait être quand même être facilement repéré puisque l'on sait où il se trouve et qu'on l'a déjà vu.

Pas de cairn ! Invisible ! Évaporé ! Et l'entrée du mouillage ? Disparue !

Faisant aveuglément confiance au GPS, Thoè avance tout aussi aveuglément, à pas de loups, vers l'entrée invisible. C'est à ce moment-là que le Cap' s'aperçoit qu'un gros iceberg barre la vue et la route de l'entrée du mouillage ! Thoè le contourne et le Cap' jette l'ancre à la même position que lors de la visite précédente.

Le vent est soutenu et les rafales fortes. Le Cap' est obligé d'envoyer la voile de mouillage et de gréer le câblot amortisseur de chocs d'embarquées. Tout cela dans la noirceur qui s'intensifie lentement. Ensuite il configure l'alarme de mouillage sur le GPS. Finalement, il va dormir dans la couchette du carré, en face de la table à carte, pour être certain de se réveiller si l'alarme retentit. Le mouillage est petit et il n'y a que peu d'eau à courir derrière le bateau. En cas de dérapage, il n'y a que quelques secondes pour réagir, mettre le moteur en marche, monter sur le pont, évaluer la situation, agir. Trop d'émotions. Le Cap' n'est plus à prendre avec des pincettes.

## Dernière étape

Le 29 août. Le Cap' se lève après 5 heures de sommeil de modeste qualité. Le vent souffle en rafales jusqu'à 35 kts. L'ancre n'a pas bougé d'un centimètre. Le café est servi. Le Cap' mange une tartine, à la confiture, car c'est l'heure et qu'il faut prendre des forces. Il oublie de boire son café, met le moteur en marche et lève l'ancre. Hors de la petite baie, la mer est agitée en tous sens. Le vent souffle 30 kts et plus. La voile d'avant est envoyée, pas la GV, et Thoè fait route vers la sortie du Scoresbysund.

La visite du fjord se termine en apothéose, sur les chapeaux de roue pour Thoè et sur les rotules pour les nerfs de l'équipage, pas habitués à ce genre de navigation. L'expérience met du temps à trouver son chemin dans le labyrinthe des circonvolutions des cerveaux. Ce jour, la veille aux glaces est dans la configuration la plus difficile : mer agitée, beaucoup de vagues à crête blanche et le soleil éblouissant de face.

Finalement, une fois arrivé dans le Scoresbysund, la mer, le vent, tout s'éteint, sauf le moteur qui s'allume. Tout cela pour cela !



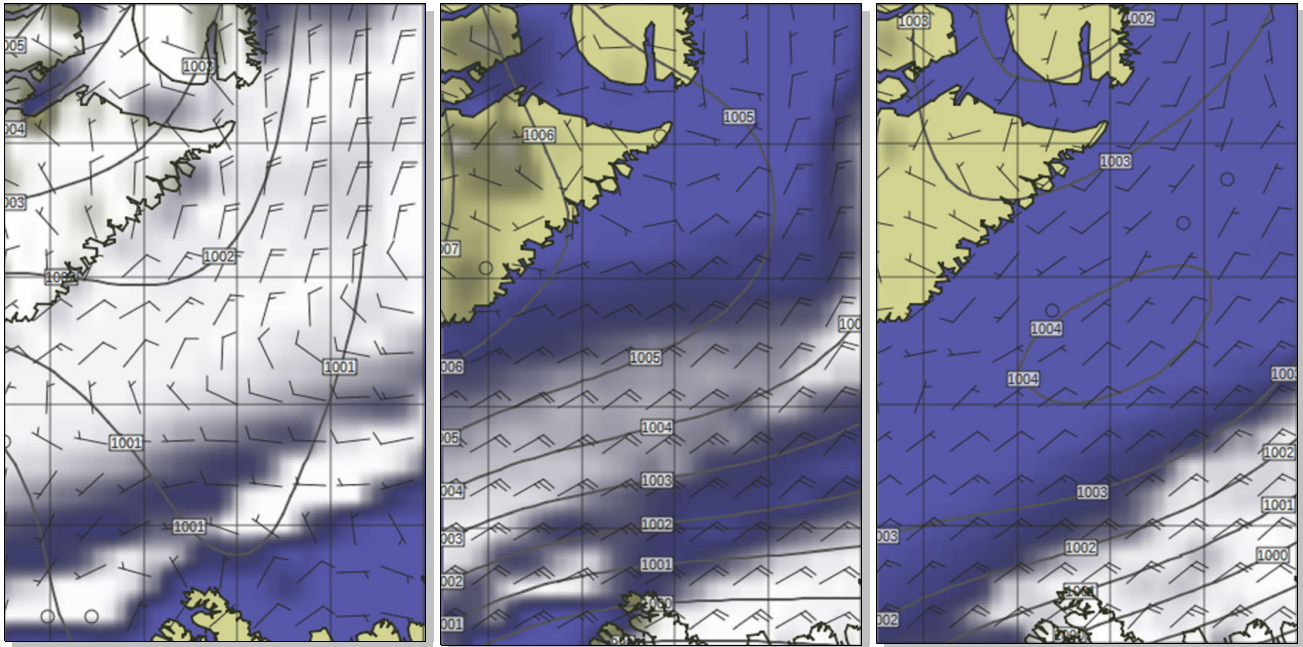
*Je voulais voir un iceberg !*

## Retour, on ne veut plus de nous !

La journée a donc de nouveau été aussi longue que les heures de moteur. Ce n'est qu'à un mille du mouillage d'Ittoqortoormiit que le vent s'est levé, renforcé, excité, presque furieux. Le Cap' jette l'ancre au fond de l'eau et l'équipage au fond des couchettes. Il a envoyé un SMS à Étienne, pour qu'il se tienne prêt à donner ses consignes de routage pour le retour de Thoè en Islande. Il promet de les envoyer dans la soirée. Le Cap', endormi comme un loir à côté du Smartphone,

n'entend pas le SMS arriver. Par contre, il entend l'alarme de mouillage. Thoè dérape. Il se lève en catastrophe, démarre le moteur et lève l'ancre. Elle est envahie de déchets textiles et d'algues, ce qui l'empêche de s'enfouir à nouveau. Il évacue tout cela, fait un rond dans l'eau par 30 et 35 kts de vent et rejette l'ancre dans 8 à 9 m d'eau. Il sait que le fond est malsain, mais il fait l'impasse. Il choisit de mouiller 50 m de chaîne à cette profondeur plutôt que 50 m dans 15 mètres d'eau. Il ne peut pas envoyer plus. L'épissure du câblot sur la chaîne ne passe pas à travers le guindeau ou le dernier maillon s'est mis de travers.

Il veille, le temps de vérifier que le nouvel ancrage tient. Après quelques dizaines de minutes, il dérape de nouveau. Les rafales dépassent les 50 kts. C'est à ce moment-là que le Cap' s'aperçoit qu'Étienne a envoyé sa consigne de routage : « *départ idéal maintenant 0 h UTC, route directe pour Isafjordur en +/- 48 h. Pas hésiter à mettre le moteur sur la fin, vent mollissant puis refusant. Ne pas partir après 6 h UTC. Prochaine fenêtre probable, départ vendredi 3 au soir, pour arriver avant dimanche 21 h UTC.* »



30/8 - 0 h UTC

30/8 - 12 h UTC

31/8 - 0 h UTC

*Le routage d'Étienne : emmener le vent avec soi et laisser les calmes au Nord*

Le guindeau avale maillon après maillon. Thoè vient à pic de l'ancre. Puis plus rien ne se passe. Le guindeau refuse d'ingurgiter un maillon de plus. Thoè continue à dériver. Le diagnostic du Cap' est sans appel : l'ancre a ratissé une épave ou un autre objet suffisamment lourd pour que le guindeau atteigne sa limite d'incompétence, mais pas assez lourd pour ne pas déraiper.

Dans un premier temps, le Cap' tente de faire route au moteur pour mettre à la cape dans le fjord une fois le danger de dériver à la côte soit passé. Mais Thoè est ingouvernable à cause de cet objet de malheur, dont la traînée semble énorme. Dès que Thoè marche à 2 ou 3 kts, le sondeur indique que l'objet est à 7 m sous la coque, alors qu'il pend à une chaîne de 15

mètres. Que faire ? Le SMS d'Étienne est bref et n'explique pas pourquoi il ne faut pas partir après 6 h. Est-ce que la tempête de 40 kts qui sévit au N du Scoresbysund (dixit le Navtex et confirmée par les rafales subies au mouillage) va se déplacer vers le S, ou est-ce que le vent va mollir au point de devoir se taper 250 milles de moteur ? La confiance que l'on a en un ami va répondre à cette question. Il est 3 h, le feu est vert depuis 0 h et ne passera au rouge que dans 3 h. Le Cap' n'hésite pas : let's go !

Il veut respecter l'engagement qu'il a pris avec les gardes-côtes. Il doit leur téléphoner pour annoncer son départ. Le Smartphone semble mort. Il ne s'allume pas. En bateau, les soucis n'arrivent jamais seuls, mais en rafales successives, comme le vent. Tournesol ôte la batterie, la remet à sa place et rallume l'appareil. OK. Il reboote. Le Cap' téléphone son rapport. Il envoie un SMS laconique pour que la famille et les amis proches sachent qu'il est en vie et sur le chemin du retour. Pour empêcher Murphy de se lancer tête baissée dans une escalade de problèmes en cascade, le Cap' décide de lui couper l'herbe sous les pieds. Il ordonne à Tournesol de couper la chaîne et d'abandonner l'ancre, souvenir du passage de Thoè adressé aux bancs de poissons et aux phoques groenlandais. La cisaille à hauban ne peut pas s'insérer entre les maillons. Il faudra scier un maillon à l'huile de bras. Heureusement ou malheureusement, le poids suspendu à la chaîne est tel qu'elle est aussi rigide qu'un barreau d'acier. Ce travail qui a une connotation suicidaire prendra une dizaine de minutes et autant de sueur. Thoè est de nouveau libre. Cap est mis sur l'Islande.



*Le dernier iceberg*

L'aube ne s'est pas encore manifestée. On voit cependant l'ombre claire d'un iceberg éloigné. Thoè traverse le Scoresbysund en biais vers la sortie, pour rester à l'abri de la houle. Cela donne au Cap' le temps nécessaire pour tout remettre en ordre en vue d'une navigation sans nouveaux aléas. Le vent souffle 30 à 35 kts dans la voile d'avant, la seule que le Cap' a envoyée. La mer est celle de la tempête qui règne plus au N. Thoè s'en donne à cœur joie. Les milles défilent. Il en avalera 165 en 24 heures. Le vent et la mer diminuent leurs vivacités respectives d'un cran. Le Cap' envoie de la toile pour conserver la moyenne. Les 8 ou 9 icebergs que nous avons croisés dans les 50 premiers milles sont loin derrière nous. La mer est libre. Les dangers et les contrariétés s'évaporent.



À 21 h, le soleil met le feu au ciel. Le Cap' se jette sous sa couette, comme à la maison. Il ne programme pas de réveil. Il n'y a plus de glaces et pas de navire. De toute façon l'alarme AIS s'activera si un bateau s'approche.

À mi-parcours de sa nuit, il se réveille, regarde par la fenêtre puis monte sur le pont. Des étoiles se sont allumées dans le ciel.

Tout ce qui ne brille pas de mille feux est parsemé d'aurores boréales. C'est la première fois que nous en voyons ! Tout est bien qui finit bien, tout comme la deuxième étape du sommeil du Cap'.



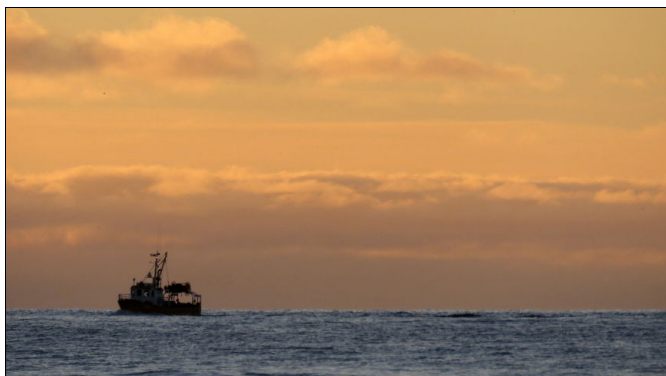
En mer, le 31 août. Comme Étienne l'a annoncé, le vent mollit sur la fin et comme il l'a conseillé, le Cap' met le moteur en marche.

À 50 milles d'Isafjordur, il réussit à télécharger un fichier GRIB qui fournit l'explication détaillée du routage d'Étienne.

Le vent va bientôt refuser en passant au SW, mais Thoè a été tellement vite qu'il arrivera à bon port avant de donner l'occasion à Éole de freiner sa progression.



*Retour en Islande*



L'aventure groenlandaise se termine bien, plein d'images, de souvenirs et de leçons enrichissantes. Le temps est clément.

Le Cap', debout sur le pont, regardant au loin vers l'avant, sans fixer précisément quelque chose, réalise tout d'un coup, avec la fierté du devoir accompli, qu'il a vécu une aventure particulière.

Il mettra quelques jours à digérer tout ce qu'il a emmagasiné, quelques semaines pour oublier les difficultés et quelques mois pour qu'un nouveau projet de croisière s'impose à lui. Il ne choisit pas. Tout cela dépasse sa volonté. Il ne fait qu'obéir à une force indéfinissable.

— *Fin de l'aventure* —