

Near dead experiences



14 mai. Au lever, le Cap ne s'imaginait pas que le soir, le bateau serait posé sur terre et passé au Karcher.

J'avais envoyé un SMS à Halldor, et en deux coups de cuiller à pot, il a permis au grutier qui m'avait renvoyé aux calendes grecques, d'accepter de sortir le bateau à 16h, le jour même, car le lendemain, il y aurait trop de vent.

À 18 heures, Thoë était à terre. À 20 heures je l'avais passé au Karcher sous la pluie. Eau pour eau, on ne pouvait pas déterminer si j'avais été détrempe par le nettoyeur haute pression, ou par le ciel. Il n'a plu que pendant ces deux heures pour tester ma capacité à rester zen !

Après cela, j'étais mort épuisé, à me plier en quatre sous le bateau pour nettoyer la carène ! À 20 heures, j'étais bleu. Jouant aux vases communicant, le bleu de la peinture antifouling avait émigré de la coque à ma personne. Un, deux, trois, je récupère le vélo resté près du ponton, de l'autre côté du port. Quatre, cinq, six, je file à la piscine pour un grand nettoyage et macérer dans le hot tub à 39 °C. Avec la fatigue et la chaleur du hot tub, j'étais à la limite de faire des malaises vagues et de tomber dans les pommes. Je n'ai tenu le coup que 15 minutes dans des conditions proche de ce que doit être le paradis, s'il existe. J'avais bien mérité de savourer the *fish of the day*, dans un des rares petits restaurants d'Isafjordur. Il ne restait plus à se jeter sous la couette, perclus de crampes.



15 mai. Je ne suis plus mort, je suis dans le cirage ! La météo annoncée ne donne pas envie d'aller faire le travail le plus pénible de la plaisance. Carénage et peinture antifouling sont les deux mamelles empoisonnées de la navigation. Mais il faut faire preuve de courage. Il ne reste qu'un jour calme avant la remise à l'eau. Tout reste à peindre. L'entretien de l'hélice est sans doute une chose qui peut être faite dans le baston. Le Cap' s'y colle.

Thoë est sur le terreplein. Il reçoit le vent par tribord, parfaitement sur le travers. Le vent se transforme peu à peu en tempête. Les rafales dépassent régulièrement les 40 kts.

Sous des grains de grêle, le Cap' se dit que s'il arrive à faire l'entretien de l'hélice, il n'aura pas gâché la journée. Il ne voit pas comment peindre la peinture antifouling par un temps où les chiens restent dans leur niche.



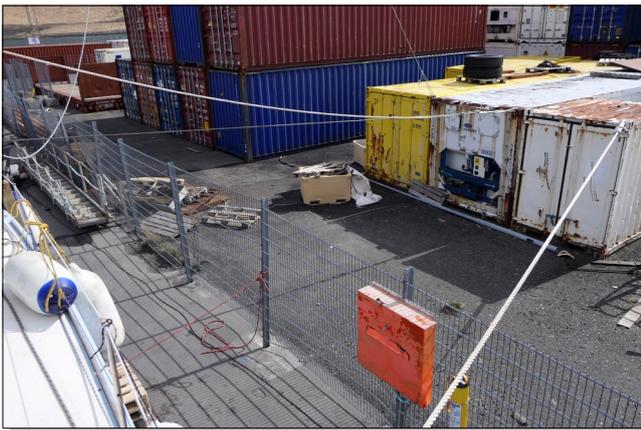
Notre vie ne tient plus qu'à un fil. Si le bout reliant la béquille au taquet du pont se rompt, nous passons dans un au-delà inconnu, coque déchirée pour l'un, fractures pour l'autre. S'il tient, nous nous sauvons par le chas de l'aiguille.

Je le vois, ce bout, tendu plus fort que l'arbalète de Guillaume Tell. Je ne dois pas en mener plus large que quand Tell a percé la pomme posée au sommet du crâne de son fils.

Le nœud de chaise noué dans le Spectra se serre tant et tant, qu'il faudra finalement couper le bout du bout pour le libérer de la béquille.

Je doublerai ce nœud

Le Cap' est assis à la table à carte. Il attend la fin de l'averse, pour continuer le travail sous le bateau. Crac. Crac. Crac. C'est du côté de la béquille bâbord que l'horrible bruit vient. Thoè se met à gîter. Il penche même. Sauve-qui-peut ! Où se mettre si le bateau chavire et tombe de tout son flan, sur le béton ? Aller dans la cabine ? Rester dans le carré ? Ces questions restent sans réponses. En tout cas, en cas de naufrage sur la terre ferme, le capitaine sera resté à bord jusqu'à ce que mort s'ensuive !



Maintenant, Thoè penche d'au moins 20 °, comme quand il bâtit un record de vitesse en mer, par près bon plein. Le chavirage se stabilise.

Le Cap' sort de sa stupeur et songe maintenant à sauver son compagnon d'une mort certaine. Il tire une grosse aussière de 30 mm entre le taquet du milieu et un conteneur proche. Celui-là ne risque pas de glisser sur le sol ! Il la relie au mât, au-dessus de la grand-voile affalée, à environ deux mètres du roof. Il tire une deuxième amarre entre le taquet tribord et un autre conteneur. Si Thoè continue à prendre de la gîte, elle sera limitée. Il ne risque sans doute plus la culbute totale. Sans doute, car dans ces cas-là, on n'est jamais sûr de rien.

Sur ces entrefaites, Torvi, qui a aidé à la mise à terre, apparaît sur le lieu du drame.

Il a sans doute été prévenu par les gens qui carèment un bateau de pêche à une encablure. Il y a plus dans deux têtes que dans une seule. Il y a plus d'énergie dans quatre bras que dans deux. Il corrige l'erreur funeste que nous avons faite la veille. La béquille étant trop courte, nous l'avions fait s'appuyer sur une palette. Éole et Murphy ont pris en malin plaisir à faire glisser le pied de la béquille jusqu'à un endroit plus faible, pour qu'elle traverse la palette.

Torvi achète, aux frais du Cap', un madrier plus long. Nous le transformons en béquille en perçant deux trous de 18 mm, en haut et en bas. Le Cap' attache le haut au taquet du milieu, et nous calons le pied de la béquille au sol. Thoè penche toujours du même angle, mais ne risque plus de s'affaler plus bas que terre. Le Cap' se satisferait de cet état inconfortable ou Thoè est revenu à une plus sage situation. C'est sans compter sur Torvi, qui veut remettre le bateau à l'horizontale. Nous prenons la plus grosse aussière pouvant passer dans une poulie ouvrante du bord. Celle-ci est frappée au pied du mât. L'aussière, nouée

sur un conteneur, est ramenée sur le winch du mât, via cette poulie de renvoi. Dur dur, car l'aussière est trop grosse pour le self tailing du winch. Wincher. Le bateau perd un peu de gîte. Je retends l'aussière frappée sur le mât, car si l'autre vient à se rompre, le bateau ferait un violent bond latéral dans un inconnu proche de la mort. Wincher. Cette double manœuvre est répétée plusieurs fois jusqu'à ce que Thoè se retrouve presque à l'horizontale. Cerise de sécurité sur ce gâteau amer, la drisse de GV est frappée sur un bout aboutissant lui aussi sur un conteneur. Torvi peut emmener le Cap' au brico center, pour payer l'addition. Tout est bien qui finit bien. Quand on navigue, il faut parfois avoir de la chance, me disait un jour un architecte naval, navigateur au long cours hollandais.