

## Baston ! Vous avez dit baston ?

Husavik, le 2 juillet. Il aura fallu près d'une semaine d'attente pour mâter Thoè. Un chalutier géant a accaparé tout le quai. Le mât a été transporté en face d'Opal à dos de 10 hommes bien bâtis, pour ne pas gêner le déchargement de sa cargaison poissonneuse. Mât prisonnier du quai. Deux bateaux comme garde-chiourme. Chaque matin, le capitaine du port me dit « j'espère déplacer le chalutier aujourd'hui. » Traduit en espagnol, cela veut dire « mañana » et dans ma langue « peut-être jamais, et l'on ne fera pas grand effort pour m'aider tout en me laissant espérer. » Cela permet à celui qui n'ose pas dire la vérité, de ne pas voir l'insatisfaction se dessiner dans mon langage non verbal. Pour quelqu'un qui ne sait ni attendre ni faire attendre, cette situation paralysante est juste insupportable. Rester au port *dans l'espoir de...* au lieu de naviguer dans la baie à bord de Thoè ou d'un bateau de whale watching. L'espoir fait mourir.

Finalement, Heimir a déplacé Opal et le mât de Thoè a retrouvé sa verticalité. Mais l'affaire ne se termine pas là. La girouette électronique Wind vane ne fonctionne plus. Plus de direction ni de vitesse du vent sur le réseau informatique NMEA. Cela n'empêche pas de naviguer, mais le pilote ne peut plus fonctionner en mode *vent* (maintien de l'angle du vent apparent) qui est très utile pour remonter au plus près du vent. En démontant la Wind vane, j'avais redressé son bras, croyant qu'il avait été plié par la grue lors du démâtage. En réalité, c'était peu probable, car la grue a soulevé le mât de l'autre côté. Qu'elle ait été pliée par équipier était tout aussi improbable.

Pour la protéger d'un éventuel accident (elle coûte 250 €), je l'avais démontée et mise en sécurité dans la cabine, pour la replacer après mâtage. Parallèlement, Tournesol a dû consolider la girouette Windex, fragile comme du verre ! Elle montre la direction du vent, comme celle d'un clocher. J'ai cassé 5 cm de la pointe de la flèche en la frôlant et les premiers 5 mm de la pointe étaient aux abonnés absents. Plusieurs fissures se manifestaient dans les ailettes. Le coin de l'une d'entre elles s'était envolé avec la pointe. On pouvait affirmer qu'elle avait été bombardée avec des armes non conventionnelles par la coalition occidentale. Tournesol a recollé la pointe amputée avec de la colle cyanoacrylate (*super glue*). Il a posé une attelle entre les 2 parties. Puis il a instillé cette colle dans les fissures des ailettes. Elle terminera la saison sans soucis.

### Flashback et explications

En venant d'Isafjordur, je ne comprenais pas pourquoi le calibrage de la Wind vane avait changé. Il y avait une différence d'au moins 20° entre la direction du vent affichée numériquement et la direction montrée par la girouette. Après ses investigations, le Docteur Watson a conclu que pendant l'hivernage, le vent avait dû être si violent qu'il a bombardé la Windex avec du sable et plié latéralement le bras de la Wind vane ! Le fait que celle-ci soit tombée en panne au mâtage est probablement une coïncidence malheureuse. Si elle avait donné des signes de faiblesse avant, Tournesol aurait peut-être pu la réparer au niveau du sol. Aujourd'hui, cela nous oblige à monter, remonter et remonter encore à 16 mètres du pont, par un chemin qui a tout à envier à la varappe.

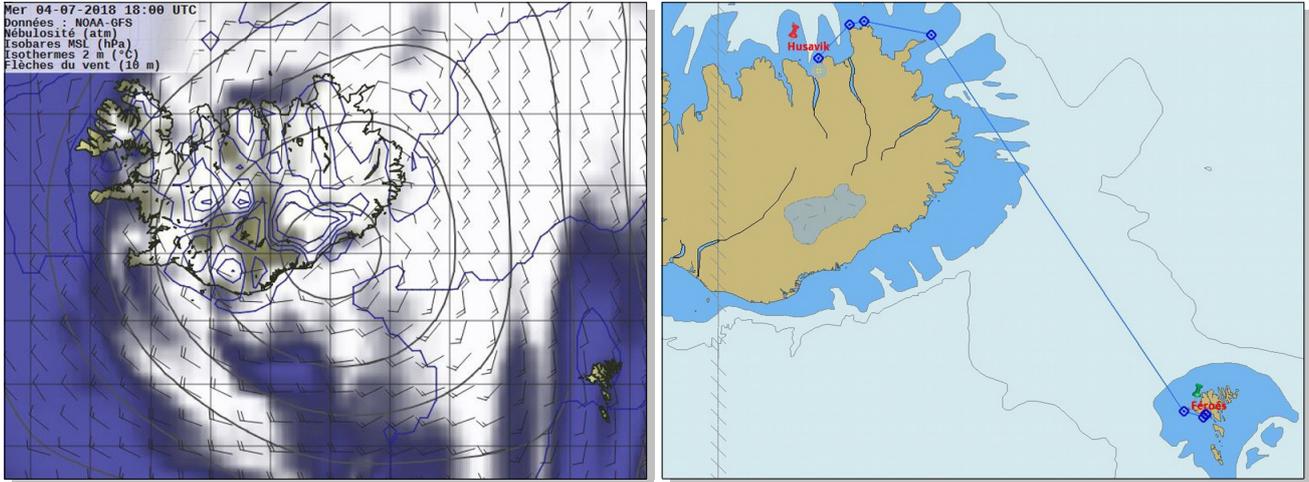


Pour l'hivernage, j'avais largué 15 m de chaîne pour amarrer l'étrave au quai. La longue chaîne jouait les amortisseurs. C'était top et sûr. J'avais passé un boulon de 10 mm à travers le davier et un maillon (60 mm de portée).

Il n'a pas fait long feu !

## Adieu l'Islande ? Peut-être !

Il est temps de changer de terrain de jeu ! Bonheur à ceux qui peuvent se contenter d'un cadre de vie quotidien immuable. Pour moi, ce train-train confortable et sécurisant est stérilisant. Pas de surprise. Cela me donne l'impression désagréable de m'éteindre. On sait avec une quasi-certitude de quoi sera fait demain. Quel confort ! Mais quel endormissement que de reproduire chaque jour la journée précédente ! Vivre sans ce métro-dodo est tout le contraire. De quoi sera fait demain ? Serais-je mieux là-bas qu'ici ? Accepterai-je l'inconfort des imprévus ? Se passera-t-il quelque chose d'excitant ? L'inconfort de ce mode de vie vaut sans doute le précédent, mais il est d'une autre nature. Cela pose autant de questions qui ne recevront jamais de réponse. Il faut que quelque chose se montre ou que quelque chose de passe à chaque instant, sous peine de voir la déprime gagner du terrain, mais on ne peut rien prévoir, rien préparer pour que des événements futurs surviennent. L'inconnu fait peur. Appréhension avant chaque départ. Assumerai-je les coups durs ? Comment éviter de capitaliser ceux-ci pour finalement ne plus oser bouger ? Sur ce dernier point, les sédentaires et les nomades sont sans doute ex æquo. À moins que les premiers soient d'anciens nomades vaincus par l'inquiétude.



Dans nos régions, le vent dominant est généralement du NW, l'idéal pour faire route vers les Féroé, qui se trouvent dans notre SE. Mais la capricieuse météo nous propose principalement du vent de secteur S et SE depuis de nombreux jours et encore pour de nombreux jours. Les dépressions passent juste sur l'Islande. La rotation des vents dans le sens antihoraire dans l'hémisphère nord, fait en sorte que le vent dominant entre l'Islande et les Féroé est de secteur sud. Le Cap' cherche désespérément une fenêtre convenable pour se mettre en route. La précédente date du démâtage. La suivante, courte et de médiocre qualité, devait débuter ce mardi soir. Le Cap' espère donc quitter Husavik dans la nuit de mardi à mercredi. Sinon, nous resterons encore coincés à Husavik pour plus d'une semaine, à attendre que la dépression à venir passe, sans être certains qu'une fenêtre convenable fera son apparition entre elle et la suivante.

Le 3 juillet. Les prévisions de ce matin nous retardent encore d'un demi jour. Le départ éventuel au milieu de la nuit du 3 au 4 est reporté au 4 en milieu de journée. Il s'agit d'arriver au cap NE de l'Islande, distant de 100 milles, avant un coup de tabac de 40 kts du NW annoncé pour le 5 vers 15 heures. Quand le vent est du NW, il cogne trop fort, puis il refuse au SE. Ainsi,

faire une route prévisionnelle sur la carte aurait un goût de jeu de lotto si les modèles météorologiques et les calculateurs du NOAA n'étaient pas aussi précis et fiables.

Direct sur les Féroé (400 Nm) ou arrêt sur la côte est selon la météo (150 + 300 Nm), la décision sera prise avant de quitter le réseau mobile islandais.

## Réparation de la Wind Vane (Raymarine)

Le périphérique original a vécu 10 ans avant de tomber en panne. EN 2001, après inspection (75 €), le spécialiste qui l'a déclaré complètement corrodé m'en a vendu un neuf (250 €). Celui-ci est tombé en panne 7 ans plus tard, en juin 2018. L'afficheur ST60 s'est de plus en plus souvent mis en erreur pour finalement ne plus afficher que 3 traits d'union comme vitesse du vent et sa flèche directionnelle mortellement orientée vers l'étrave. J'ai décidé d'essayer de le réparer.

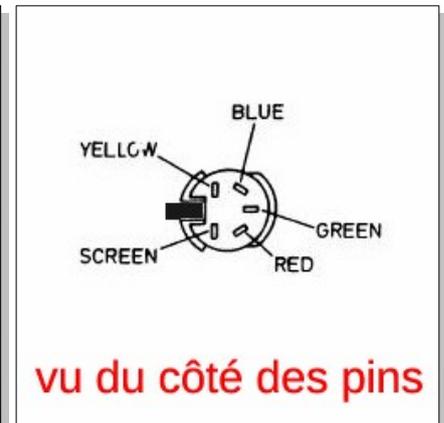
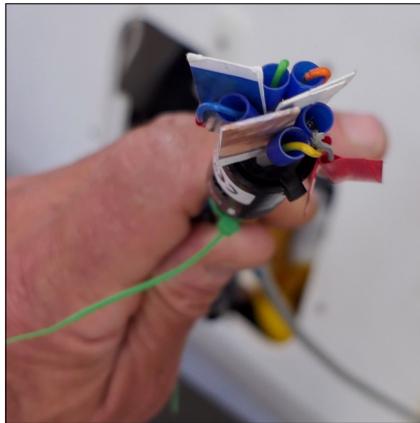
### Vérifier l'origine probable de la panne

- |   |  |  |
|---|--|--|
| » Utilisez un multimètre.   | » Gris – rouge : $\pm 8$ V                                       | ⇒ Si ces tensions ne sont pas vérifiées, il est probable que le problème vienne de l'afficheur lui-même. |
| » Mesurez les tensions électriques au dos de l'afficheur ST60, sans déconnecter l'aérien. | » Gris – bleu : 2-6 V  |  |
| » Vérifiez qu'elles sont les suivantes :  | » Gris – vert : $\pm 2$ à 6 V, mais différente de la précédente. |  |
|   | » Gris – jaune : $\pm 0$ à 5 V                                   |  |

### Vérifier l'aérien

Si le test précédent montre que l'afficheur ST60 n'est pas en cause.

- » Déposez l'aérien. ATTENTION ! Ne pas perdre le joint torique en dévissant l'aérien.
- » Raccordez-le directement à l'afficheur. Avec les moyens du bord, cela demande un peu d'ingéniosité.
- » J'ai trouvé de petits connecteurs à serrer, resserrés avec une pince pour que le contact se fasse bien. Pour éviter les courts-circuits entre les contacts, je les ai isolés les uns des autres avec un morceau de carte de visite.



⇒ Si l'afficheur fonctionne (faites tourner les capteurs à la main), alors il s'agit d'un problème de connectique entre le soquet

fixé au sommet du mât, le pied de mât et le tableau de la table à cartes. L'aérien n'est pas en cause.

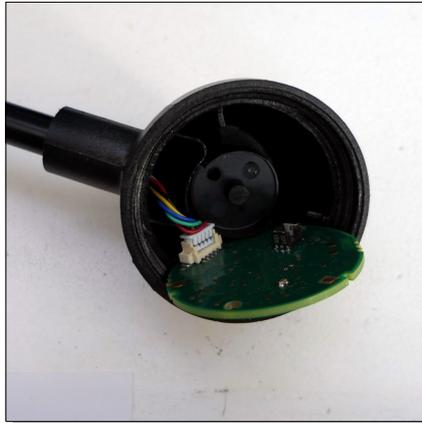
⇒ Si le problème persiste, alors l'aérien est en cause. Dans ce cas, soit le circuit imprimé interne est mort (il faut sans doute racheter un aérien, car je ne pense pas que l'on puisse acheter le circuit seul), soit il s'agit d'un problème de connectique interne (voir ci-dessous).

### Réparation de l'aérien (si possible)

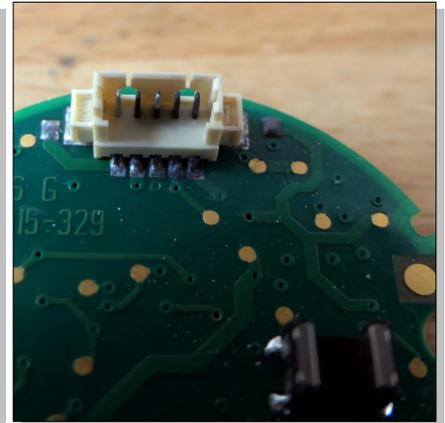
- » Déposez la girouette et l'hélice au moyen d'un tournevis en croix. Fastoche !
- » Ouvrez le corps de l'aérien. Il est constitué de deux demi-coques sphériques vissées l'une dans l'autre. Un joint torique assure l'étanchéité.
- » Si les deux coques ne peuvent être dévissées à la main, il faut bricoler avec les moyens du bord.



*Vissez deux vis M4 dans deux trous opposés et utilisez une pince pour ouvrir la tête de l'instrument, sans endommager l'axe de la girouette*



*Déconnectez précautionneusement le circuit imprimé avec un petit tournevis*



*La corrosion se manifeste d'abord sur le circuit, à la base du connecteur et sur les 5 contacts du soquet*

Après démontage :

- » Brossez le circuit avec une brosse à dents.
- » Grattez les contacts avec un objet métallique très petit, par exemple la pointe d'une lame de cutter.
- » Vaporisez du produit anticorrosion pour contacts électriques sur les contacts et le connecteur (en vente dans les magasins d'électronique). C'est un produit très utile à bord !
- » Connectez et déconnectez le connecteur plusieurs fois de suite.
- » Priez pour que le problème soit résolu sans avoir à dépenser 250 €.

## Améliorer la conception de l'aérien

Il y a un gros défaut dans la conception de l'aérien. Je n'hésiterai pas à faire la modification suivant, le jour où je devrai en acheter un neuf.

L'humidité peut attaquer le circuit imprimé de deux côtés :

- » Via le joint torique du corps contenant le circuit.
  - » Via le tube de raccordement à l'embase fixée sur le mât. Celle-ci contient un joint torique que l'on perd facilement lorsque l'on dépose l'aérien.
  - » Il faut donc mieux protéger le circuit imprimé, partie la plus sensible et coûteuse de l'instrument.
- » Poussez du Sikaflex dans le tube et faites bouger les fils pour créer une parfaite étanchéité à ce niveau. L'humidité ne peut plus provenir de l'embase. Le pire qui puisse arriver sera de devoir remplacer l'embase, moins onéreuse.
  - » Comme un circuit endommagé entraîne sans doute le remplacement de l'aérien entier, pourquoi ne pas refermer le corps en interposant du Sika. Il deviendra probablement indémontable... mais étanche pendant de nombreuses années.

