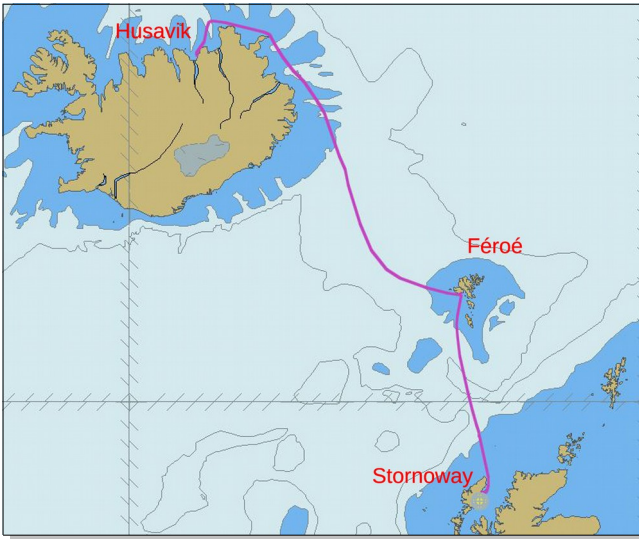


Le Cap' accuse le coup



Husavik – Féroé – Stornoway (710 milles)

4 juillet. Le jour du départ est finalement arrivé. Belén et Adriaan sont venus boire le dernier café et manger les derniers cookies à bord de Thoè.

À 9h30, les amarres sont larguées et les adieux déchirants. Six ans d'Islande. Trois ans d'amitiés. En deux temps, trois mouvements, une page tournée. Aura-t-elle un verso ? Reverrons-nous ces amitiés particulières ? Elles sont souvent passagères, car nous sommes des nomades. Contrairement aux espèces migratrices, par exemple les baleines ou les macareux, nous n'avons pas de routes prédéfinies et revenons rarement à un point de départ. Pour cela aussi l'humain se différencie des autres espèces. Il n'a pas de port d'attache ou s'il en a un, il ne le quitte pas. Les routes convergent au hasard des destinations et des sympathies qui se manifestent. On se rencontre. On se croise. Puis, les chemins divergent vers d'autres destinations souvent diamétralement opposées. Après un arrêt sur image d'une durée indéterminée, chacun poursuit un chemin.

Heureusement, le soleil compatissant a envoyé à chacun quelques rayons de chaleur pour mettre du baume sur les cœurs perturbés. Le vent pareil. Petit temps. Après avoir tiré des bords à 3 kts pendant plus de deux heures, le Cap' se décide à mettre la machine infernale en marche, face au vent. Un courant portant de 0.5 kt nous pousse vers le nord.

Belén a demandé de vérifier l'information selon laquelle il y aurait plus de macareux dans les îles Manareyjar qu'à Lundey, où il y en resterait environ cent mille (deux cents milles, lors du dernier recensement, il y a 20 ans)

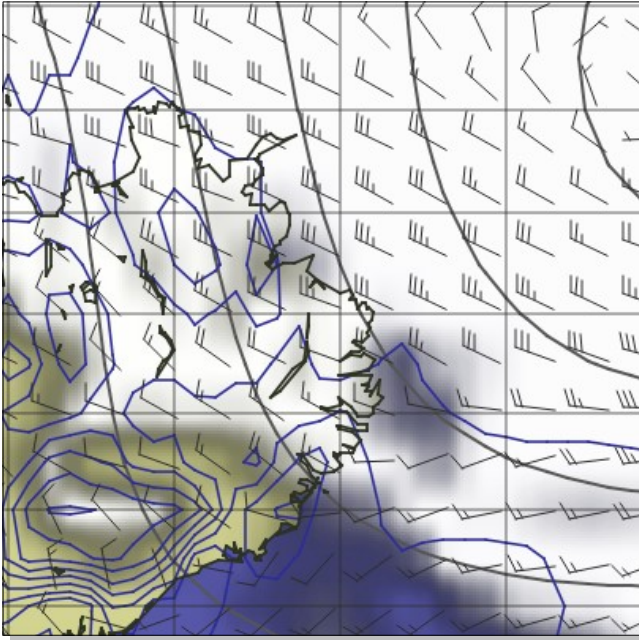


Les îles Manareyjar, à 18 milles d'Husavik



Ils sont effectivement très nombreux en cet endroit quasi inaccessible

Nous avons 460 milles à tirer pour atteindre les Féroé. Nous avons des échéances météo à tenir à l'œil. Les fichiers GRIB, toujours sous-estimés, annoncent 35 kts de NW pour le 5 juillet en début d'après-midi. Un avis de tempête a été émis, mais pas reçu par le Navtex, car il a sans doute été mal configuré. Il serait bon d'avoir passé Langanes, la longue péninsule marquant le NE de l'Islande, avant que le vent monte. Ce cap est un endroit où la mer est parfois mauvaise. Seuls les locaux savent comment le gérer au mieux. Il paraît qu'il faut le passer sur la ligne de sonde des 10 mètres, très près de la falaise. Par temps calme, pas de soucis, le Cap' a déjà suivi plusieurs fois cette ligne tracée virtuellement sur la surface salée. Par plus gros temps, il faut du culot pour adopter cette trajectoire, en rasant le caillou géant !



Situation météo le 5/7 à 15h. Au nord-ouest, le coup de vent dure longtemps à cause de l'influence amplificatrice de la côte islandaise.

Tout cela n'est rien par rapport au choix de la route. Faut-il s'arrêter pour laisser passer la dépression ? Cela impliquerait 24 heures d'arrêt sans être sûr de bénéficier de bonnes conditions pour continuer après. Personne, à bord, n'a envie de rester scotché durant plusieurs jours dans un bled perdu sur la côte est, pour attendre la fenêtre météo suivante. Le train éolien ne passe pas tous les jours.

Continuer au plus vite vers le sud pour croiser la dépression se déplaçant vers le nord pour subir moins longtemps ses assauts et profiter de son vent pour avancer rapidement ? Le Cap' choisit la seconde option, tout en restant à portée d'un abri. Thoë pourrait se réfugier quelques heures à Seydisfjörður. Abri hypothétique et psychologique, car il faudrait le rejoindre contre le vent.

Pour clore la liste des contrariétés, Tournesol a dû éponger des litres d'eau arrivant sous le plancher aux pieds de la descente. Il y en a toujours un peu à cet endroit, mais elle ne se renouvelle pas. Le safran bâbord est rapidement incriminé.

Pour vérifier l'hypothèse, la cabine se transforme progressivement en débarras. Les coussins du carré sont jetés dans la cabine avant. Les planchers posés verticalement dans la coursive.

Le coffre bâbord arrière, par lequel on accède au système de barre est vidé de son contenu. Les défenses sont accrochées sur la jupe entre l'annexe et le siège de barre. Les aussières atterrissent dans le cockpit. Quel souk !

Le Cap' se recroqueville pour regarder dans les fonds. Il ne repère pas d'eau sur le tube de jaumière bâbord. Cela ne prouve rien, car Thoë gîte de l'autre côté. Il écrit à JP3 pour demander conseil et recevoir une idée de réparation de fortune.

Finalement, il n'en est rien. À force de chercher ou de redouter des problèmes, on finit par en inventer ! La fuite s'est évaporée comme par enchantement. Mais le Cap' qui pense parfois trop croit qu'il a peut-être rempli lui-même le coffre arrière en laissant déborder l'eau, lors du dernier remplissage des réservoirs. Il a honte d'imaginer cette option et n'ose l'exprimer au reste de l'équipage ! Finalement, il échappe à cette humiliation-là, puisque le trop-plein est bien bouché. La réalité fera peu à peu la lumière : la pluie s'infiltré dans la soute. Force 10 dans un verre d'eau.

Menu. Apéritif : trois heures par 30 kts. Entrée : trois heures par 35 kts. Plat de résistance : trois heures par 40 kts. Voilà les trois plats qu'Éole et Neptune nous ont servis. Largue et grand largue, trois ris dans la GV et trinquette envoyée sur le bas étai. Le Cap', vauté dans le cockpit, va recevoir le dessert. Il regarde la mer alternativement se creuser et se remplir de trois ou quatre mètres. Son œil est attiré par une vague à deux cents mètres sur l'arrière. Un rouleau se forme. Puis un second. Il estime leur diamètre à près de deux mètres. Il ne s'agit pas des crêtes de vagues qui brisent sous l'influence d'un vent fort, mais de rouleaux comme ceux que l'on admire avec jubilation lorsqu'ils déferlent au bord de mer, pendant les tempêtes. Le Cap' renonce à avaler ce dessert-là. Trop salé ! Il est temps de se réfugier dans la cabine et de tout bien fermer. Sitôt pensé sitôt exécuté. Et quelques secondes plus tard, un énorme paquet de mer passe par-dessus le cockpit. S'il était resté dehors, il aurait été trempé jusqu'à la moelle des os ! Malgré cela, personne à bord n'a le sentiment d'être en danger. Thoë gère ! Tel un

métronomie bien réglé, le pilote automatique fait un travail remarquable. Zéro erreur de barre. À chaque vague, il donne un coup à bâbord, puis un coup à tribord, pour amortir l'effet du courant de surface généré par la houle. Un courant portant de quelques nœuds pousse le bateau quand Thoè est au sommet de la vague. À ce moment-là, l'efficacité du safran et la capacité de manoeuvre du bateau sont réduites. Dans le creux, le courant, qui est d'intensité égale, mais de sens contraire, le freine. Il se peut donc que l'étrave soit freinée et le tableau arrière poussé par ces deux courants. Cela incite le bateau à pivoter sur lui-même et se mettre en travers, ce que l'on appelle une embardée. Ce courant alternatif de quelques nœuds pose des difficultés au barreur dans sa tâche de maintenir le bateau sur sa ligne. Les anciens bateaux à quille longue sont particulièrement vulnérables dans de grosses mers avec déferlantes, car ils se mettent facilement en travers sous l'influence de ces deux courants. Ils ont la réputation de bien mieux tenir leur cap que les bateaux modernes à quille courte, mais cela ne vaut pas dans la tempête.

À 30 milles de l'archipel, le téléphone mobile reçoit un SMS de l'opérateur Proximus, indiquant les règles du jeu de dupes en vigueur dans ce territoire danois : appel vocal : 3 €/min, soit trois fois plus cher que par satellite. Appel reçu ; 0.7 €/min soit presque le prix d'un appel donné par satellite. Internet : 14.52/Mb soit 5 000 fois plus cher que via un opérateur local (en Islande le prix de 5 Gb est de 15 €). Qui est-il prêt à payer 15 € pour regarder les titres à la une de son quotidien en ligne ? Qui est-il prêt à payer 45 € ou plus pour réserver un billet d'avion, ou payer plusieurs fois ce montant, s'il doit chercher les meilleurs horaires et connexions ou comparer les tarifs de diverses compagnies ?



Aux Féroé, la météo est conforme à l'idée que je m'en fais. Climat humide, brumeux et pluvieux. À l'arrivée, on a tout cela d'un coup. Nous ne nous voyons pas, pour les jours à venir, jouer à cache-cache avec les intempéries.

En 2003, je faisais la promotion des plans de Thoè et proposais mes services comme consultant. François D. m'avait demandé de visiter Thoè et le chantier Technologie Marine – Charlie Capelle qui l'a construit à la Trinité-sur-Mer (Bretagne sud). À la suite de cette visite, j'ai eu le plaisir d'assister François au cours de la construction de Tara, l'unique sister-ship de Thoè.

Les deux bateaux ne se sont rencontrés qu'une seule fois, en 2005, au baptême de Tara à Port Joinville (île d'Yeu), son port d'attache. Ayant appris que Marie-Christine et François se trouvent le soir du 9 juillet à Stornoway, je convains le Cap' de mettre les voiles vers le sud. Comme signe d'encouragement céleste, Éole a décidé de souffler de l'ouest pendant deux jours et uniquement deux jours, le temps nécessaire et suffisant pour allonger le sillage de 215 milles. Optimiste, j'ai mesuré la distance entre Féroé et le nord de l'Écosse, mais Stornoway se trouve 35 milles plus loin ! J'ai oublié que nous perdrons une heure à cause des fuseaux horaires. Il faudra aller plus vite que prévu.

Après une halte imprévue de 10 heures dans l'abri le plus proche de la route, nous mettons le cap sur l'Écosse. Nous levons l'ancre à minuit moins le quart, dès que le vent a viré du sud à l'ouest. Le Cap' doit maintenir une moyenne de 5.8 kts pour arriver à l'heure. Thoè fera dix pour cent de mieux, et les retrouvailles avec ces amis particuliers seront un vrai cadeau.

Féroé – Stornoway



Et de quitter les Féroé, toujours englué dans les nuages





Le ciel montre ses beaux et mauvais côtés, qui obligent le Cap' à rester sur ses gardes. Le vent peut monter de 5 à 20 kts en quelques secondes sous l'influence des chapelets de nuages menaçants. Pour satisfaire les caprices d'Éole, nous n'avons jamais pris et largué autant de ris que ces derniers jours.

9 juillet. Nous sommes à 20 milles au nord de Butt of Lewis, sur lequel un imposant phare rouge est planté. Il est temps d'envoyer le pavillon écossais. Le tirage au sort a désigné le Cap' pour cette tâche qui revêt aujourd'hui un habit hautement symbolique. Symbole de je ne sais qui ou de je ne sais quoi. Du hasard sans doute, qui devient signifiant dès le moment où il est aperçu par nos neurones. C'est eux qui donnent un sens au hasard, selon l'humeur ou les influences du moment. Et le Cap', plein d'une émotion indéfinissable accomplit ce geste, qui, pour le coup, n'a presque rien à voir avec l'étiquette navale, qui veut que l'on envoie le pavillon du pays hôte à droite du mât. Est-il fier du périple accompli ? Est-il heureux d'avoir quitté l'Islande ? Sans doute non. C'est un pays attachant où il a laissé des amie(s) et où Thoè est resté le plus longtemps. Est-il heureux d'*atterrir quelque part* où un nouvel élan de découverte pourrait se produire ? Est-il content d'être parti *de quelque part* ? Ou d'être *arrivé quelque part* ? Content d'avoir parcouru le chemin entre un point départ et une ligne d'arrivée, malgré les aléas rencontrés au bord du chemin ? *Nobody knows* et certainement pas lui-même ! La question énigmatique restera sans mots pour y répondre, pour autant que ce soit exprimable verbalement. L'avenir est-il exprimable autrement que par des sentiments diffus et des émotions sans cause identifiable ?

La tablette joue justement *St Agnes and the burning train* de Sting. Un solo de guitare sèche très mélancolique de seulement deux minutes quarante. Il pourrait tourner en boucle dans les haut-parleurs. Volume sur zéro, il pourrait être totalement silencieux à l'extérieur tout en étant parfaitement ressenti entre les deux oreilles ou dans le ventre. Volume sur maximum ou sur zéro, le résultat serait le même. Une forme d'expression d'humanité peut-être. Sans blabla, donc vraie.

Cette traversée était l'un des rares moments où la météo avait ouvert une fenêtre de deux jours pour traverser des Féroé à Stornoway, le jour où il le fallait, pour donner vie à un rendez-vous aux allures de défi lancé aux impondérables de la navigation. Nous avons rajouté 250 milles au compteur, à 6.3 nœuds de moyenne, pour arriver à l'heure et échanger de chaleureux *hugs* avec des amis. Marie-Christine et François ne resteront là qu'une soirée, car leur neveu n'aura pas envie de rester scotché dans une marina. De son côté, Thoè pourra donner un *bug* à Tara, son unique *sister-ship*. La dernière fois qu'ils se sont rencontrés, c'était il y a plus de 10 ans.

Demain, après une soirée de marins où l'on se raconte des histoires de navires et de voiles, on verra si l'on fait un peu de

route commune où si les itinéraires se séparent après ce furtif croisement.

Belgique – France : 1 – 1

10 juillet, journée de détente à Stornoway. C'est une détente laborieuse, car le Cap', à bord de son inséparable vélo pliant, va et vient entre Thoè et la *Fishermen's Co-operative Limited* pour acheter des cordages et de la peinture que Tournesol se fera un devoir de répandre sur le pont du voilier. Pendant ce temps-là, Mister Cook va échanger la bonbonne orange vide contre une pleine de gaz écossais. Cela fait 6 ans qu'elle attend ce jour dans un coffre. Quel privilège pour une bonbonne écossaise d'avoir visité l'Islande ! La bouteille bleue de Camping gaz la bat à plat de couture, puisqu'elle a été jusqu'en Grèce sans jamais avoir été vidée complètement ! Chaque pays a un format de bonbonnes particulier. Quand celle du pays visité est vide, la Camping gaz est remise en service le temps minimum nécessaire pour échanger le cylindre vide contre un plein. Mister Cook s'est aussi empressé de dévaliser le supermarché Tesco pour le quart du prix de qu'il aurait payé en Islande. Il était comme un enfant dans un magasin de jouets.

11 juillet. Les amarres sont larguées. Grâce aux cartes Antares, un nombre considérable de mouillages non cartographiés par les services hydrographiques sont désormais accessibles sans talonner sur le premier récif venu. Son auteur, navigateur, à la retraite anticipée, a équipé un bateau pour cartographier les coins reculés. Il crée les cartes et les vend en téléchargement sur Internet. À ce jour, il y en a produit 460 ! Les sondes, les lignes de sonde, les dangers, les cailloux, les endroits où mouiller ou ne pas mouiller sont identifiés. Grâce au travail de ce passionné presque bénévole, nous retrouvons nos amis à Loch Shell. Pour la première fois, et peut-être la dernière, Tara et Thoè se trouvent à l'ancre côte à côte.



Belgique : 1 – France : 1



Loch Shell





Loch Shell