

## Séquence souvenir de l'avenir

Kerrera, le 11 août. Le retour au bercail d'hivernage de Nieuport se fera finalement en duo, deux Pierre à bord de Thoè. Disons que ce sera Pierre au carré ou  $\pi R^2$ . C'est cet autre Pierre qui m'a communiqué le virus de la voile, avant même de me connaître, sans la moindre préméditation. Il est automatiquement pardonné ! En 1997, j'avais été invité par Marianne, une amie commune, à passer un week-end à bord de Cirga. J'avais accepté par pure curiosité, juste pour changer d'air, l'espace d'un instant. C'était mon premier contact avec l'eau salée. Peu salée. C'était en Zélande, dans le sud des Pays-Bas. En 1998 et 1999, Pierre me proposa de participer au convoi de Cirga en Bretagne.

Ce virus a été à l'origine de la métamorphose de Pierre en Cap'. L'incubation a duré moins de trois ans, avec comme rappels de contamination, quelques week-ends, deux courts convois comme équipier lambda à bord de Cirga, quelques visites de salons nautiques et autant de balades sur divers pontons.

Il n'en a pas fallu plus pour que je me fasse une idée précise de ce que devait être le voilier idéal ! Les plans de Thoè – construit en bois moulé sur lisses jointives – ont été dessinés fin 1999 par Gildas Plessis et Julien Marin pour le bateau et par le futur Cap' pour les détails d'aménagement.

La mise à l'eau date de juillet 2001.



Le premier long voyage, ici même en Écosse (y compris les Shetlands et Orkney), date de 2006. C'était déjà en solo, sauf le retour en Bretagne. Disons que la boucle a été bouclée.

Nous attendons l'arrivée de Pierre, demain en milieu de journée. Le retour de Thoè devrait se faire via le canal calédonien – 50 milles, 29 écluses et 10 ponts mobiles – où nous espérons tirer le portait de Nessie, le monstre du Loch Ness. Il sera suivi de 100 milles d'Inverness à Peterhead, situé au NE de l'Écosse, au nord d'Aberdeen, la Mecque du pétrole. Ensuite il y a deux options. La première, tout droit vers Nieuport, est un slalom d'enfer de 400 milles entre les puits de pétrole de la mer du Nord, avec vigilance de tous les instants. L'autre, de 500 milles, plus longue, mais plus cool, consiste à tirer un bord vers le SE jusqu'au N des Pays-Bas, au nord des géants immobiles, puis de suivre la côte jusque Nieuport. En 2006, le Cap' solitaire avait choisi la seconde, dans l'autre sens, du sud de la Hollande à Peterhead.

Il avait appris à dormir en mer, par tranches d'une bonne heure, pour respecter son cycle de sommeil. Un dodo d'une heure dès que les yeux clignent. Un tour de veille. Un autre dodo d'une heure, si nécessaire, indépendamment du jour ou de la nuit. Pendant la veille, si la sécurité l'impose, de la relaxation psychosomatique dans un état de vigilance entre la veille et le sommeil, pour économiser ses forces et se reposer. À ce rythme-là, on n'accumule pas la fatigue et l'on se réveille dès qu'une voile faseye, que l'AIS sonne l'alarme anticollision ou que le réveil dit qu'il est temps de jeter un coup d'œil sur le pont.

Les pros, mais surtout les spécialistes du bar du café du port, prétendent qu'il faut dormir par tranches de 15 minutes. En théorie, cela a du sens, car ce laps de temps est calculé par rapport à un cargo rapide venant tout droit de l'horizon devant l'étrave. En pratique, pour un corps humain *normal*, ce schéma est impossible et dangereux à maintenir dans la longueur, sans finalement s'effondrer. Le Cap' avait essayé en quittant la Hollande. Après un jour, il était sur les rotules des deux genoux. Son corps avait pris le contrôle sur la théorie du café du port. Il était tombé endormi contre vents et marées, sans possibilité

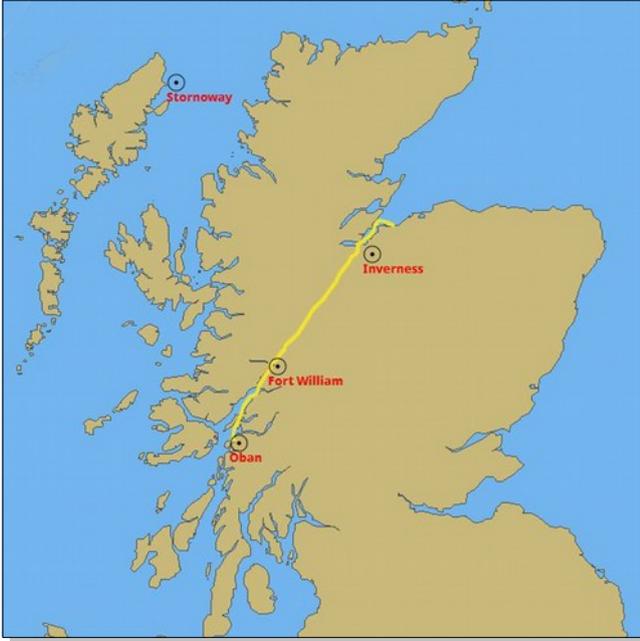
de se réveiller en cas de nécessité. Le réveil a hurlé en vain. Finalement, le Cap' s'était réveillé au milieu de la route des cargos !



*Mouillage à Kerrera*

Le choix de la route 2018 reste au conditionnel tant que nous n'aurons pas franchi la première écluse de Fort William. Il y a en effet une autre route possible : faire du sud, du sud et du sud via la mer d'Irlande, jusque dans l'archipel des Scilly, puis de l'est au sud du Royaume-Uni, suivi de la traversée de la Manche d'ouest en est. Cette seconde route, déjà trop souvent empruntée par les deux Pierre et que le Cap' a suivie en 2006, est sans doute plus dépendante d'Éole, et nous n'aurons que deux semaines pour tracer les 750 milles qui nous séparent de l'objectif.

## Le canal calédonien



Le canal, d'une longueur de 50 milles (90 km), partage l'Écosse en deux. Il est constitué de deux tiers d'œuvre humaine et d'un tiers de lochs, dont le Loch Ness. On ne sait pas si le monstre a créé les lochs ou pas.

Il comprend 10 ponts mobiles et 29 écluses dont 3 sont des cascades de plusieurs écluses accolées. Le sas de l'une est séparé du sas de la suivante par une porte commune (jusqu'à 8 sas).

Le péage s'élève à 256 £ (300 €) pour une traversée en 7 jours, pour un bateau de 12.4 m. Le tarif est établi prix par mètre. Il comprend l'accès aux pontons, les sanitaires et l'aide du personnel attaché aux écluses. Celui-ci fait en sorte de réduire le temps d'attente en coordonnant l'ouverture des portes et des ponts. Aujourd'hui, le canal est à vocation essentiellement touristique. La traversée peut se faire en minimum 2.5 jours.

La traversée en solitaire est possible, notamment avec l'aide du personnel. Sans expérience du canal, elle aurait cependant été laborieuse avec un bateau de la taille de Thoë. L'amarrage dans les écluses se fait sur le quai où se trouvent des sortes de crochets orientables. Il n'y a pas de bittes dans les murs.

Lors de l'éclusage dans les écluses montantes, le courant est très important si le bateau est en première position. En solo, il vaut mieux demander d'être en deuxième position (il y a typiquement de la place pour 4 bateaux de la taille de Thoë).



Dans les séries d'écluses descendantes, il est possible de rester sur le quai, à deux équipiers, chacun gérant une aussière. Ils peuvent déplacer le bateau de sas en sas sans utiliser le moteur. Cela évite les approches répétées au moteur et de devoir relancer les aussières à un aide dans chaque sas. Si le vent souffle de l'arrière, il faut freiner le bateau pour qu'il ne prenne pas trop de vitesse, car les dispositifs d'amarrage sont très peu pratiques pour retenir un bateau qui s'enfuit (voir photo). Pour le freiner, il faut faire au moins deux tours morts autour du dispositif, car son diamètre est trop faible pour garantir une friction suffisante. Il faut aussi bien l'orienter pour que l'alsoière ne s'échappe pas à cause de la courbure du tube. Sa concavité doit impérativement être orientée dans le sens opposé du déplacement du bateau. Tirer sur l'alsoière vers le bas et non vers le haut.

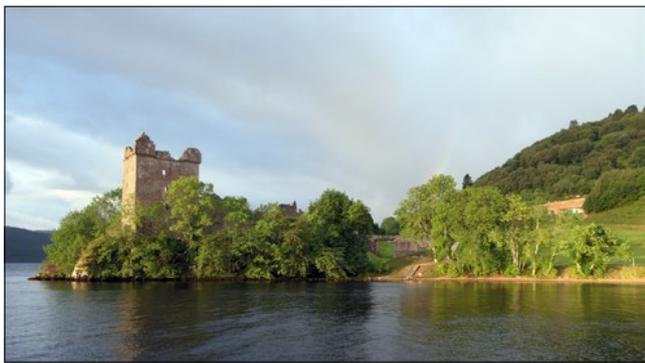
Nous n'avons pas essayé cette technique dans les séries d'écluses montantes.



*8 écluses*







*Mouillage au pied de Urquhart Castle dans le Loch Ness*



*Dernière écluse, dernier pas vers la mer du Nord*



*Dernière photo de l'équipage sur le canal*

b

