

Le canard calédonien



Un canard calédonien dans le canal calédonien. Il fait coincin à tue-tête, espérant bénéficier de quelque pitance tombée non pas d'un camion, mais d'un bateau amarré dans le sas de l'écluse.

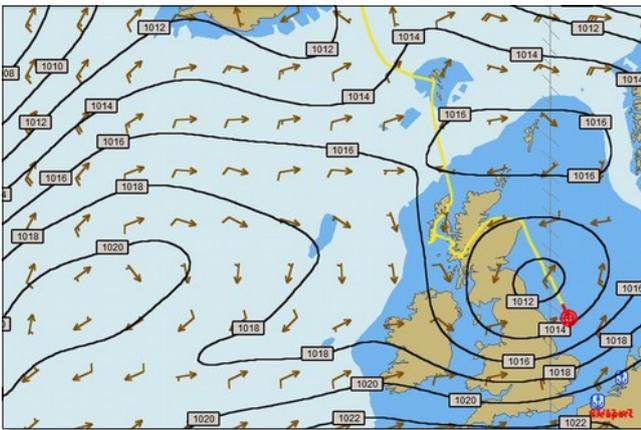
Pour maximiser une première fois ses chances, il entre dans la première des 8 écluses que comporte la cascade d'ouvrages d'art. Pour les maximiser une seconde fois, il est toujours le premier à passer la porte à peine entrouverte qui sépare le sas du suivant.

Pour un terrien-badaud, les bateaux sont une attraction qui vaut sans doute un détour. Pour les meriens des bateaux, en tout cas pour moi, ce canard aime toute l'attention.

En mer du Nord

En mer, le 20 août. Voilà enfin des conditions climatiques compatibles avec l'utilisation d'un clavier informatique et d'un écran posé à peu près horizontalement sur la table à carte et d'une souris qui ne fuit pas à chaque soubresaut d'un bateau gité.

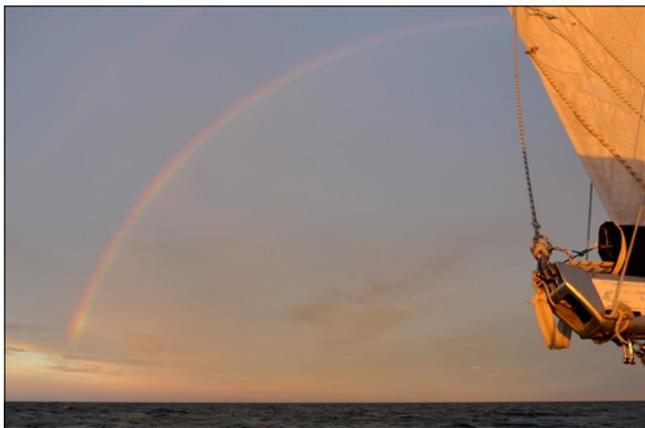
Depuis notre départ d'Inverness, la mer et le vent se sont comportés comme des enfants terribles. Mer extrêmement chaotique et vent soufflant en rafales telles que le bateau se traînait sous-toilé ou, au contraire, partait au lof surtoilé, tout en secouant les équipiers comme si des cerises bien mures pouvaient se détacher de leurs oreilles. Puis, au large, cela a été du vent faible sur une mer correspondant à 5 ou 6 Beauforts croisée avec celle d'une autre mer de 6 ou 7 Beauforts. Heureusement que ces mers hybridées sont incapables de se reproduire par voies naturelles !



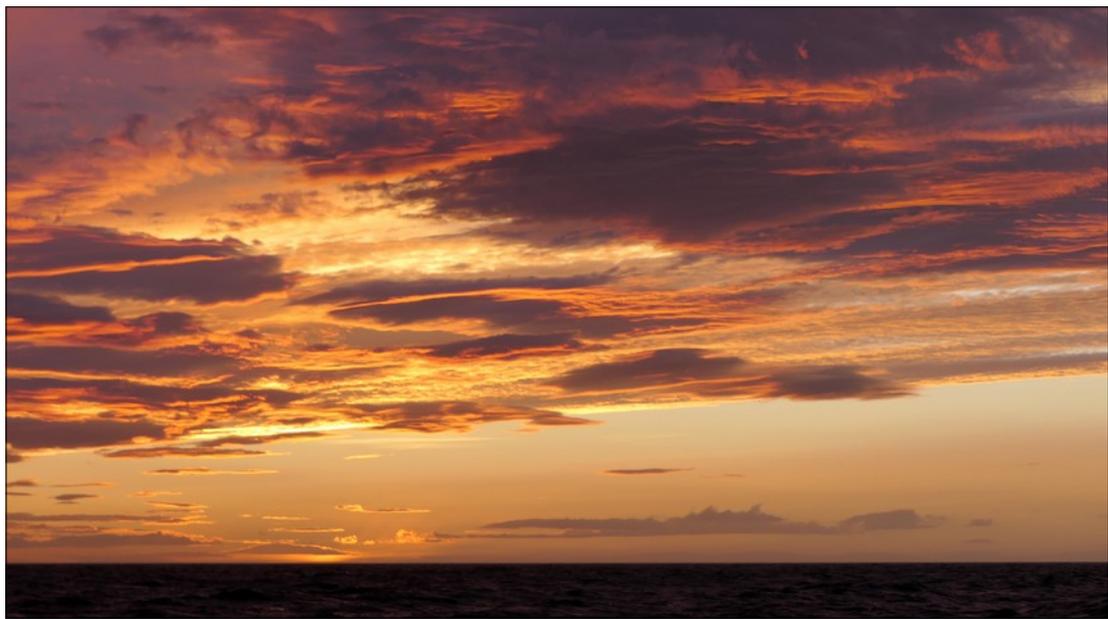
De petites dépressions, presque une par jour, passent d'W en E, notre route étant orientée vers le SE. Le vent change de sens sans cesse. La mer perd ses repères. Tous deux se rebiffent et se vengent sur les voiliers. Au menu, peu de soleil, beaucoup de grisaille arrosée d'heures de pluie. Sauce incolore et inodore. Sans saveur. L'équipage, abrité sous le taud transparent, savoure de l'air frais versé dans des bols remplis à ras bord. Les fonds de pantalons sont mouillés, car un peu d'eau fait des va-et-vient dans l'angle de bancs du cockpit. Tournesol, en mal d'occupation, joue avec ses doigts, et tourne virtuellement en rond. Pour éviter que l'eau dégouline de la GV, il installe une gouttière provisoire au bout de la bôme et pend un seau sous la gouttière. Récolte : 10 litres par heure. Je me presse de l'utiliser pour rincer le fond du cockpit.

Le soleil finit par compatir. Nous avons besoin de savoir pourquoi nous sommes venus ici. Il nous gratifie de son spectacle

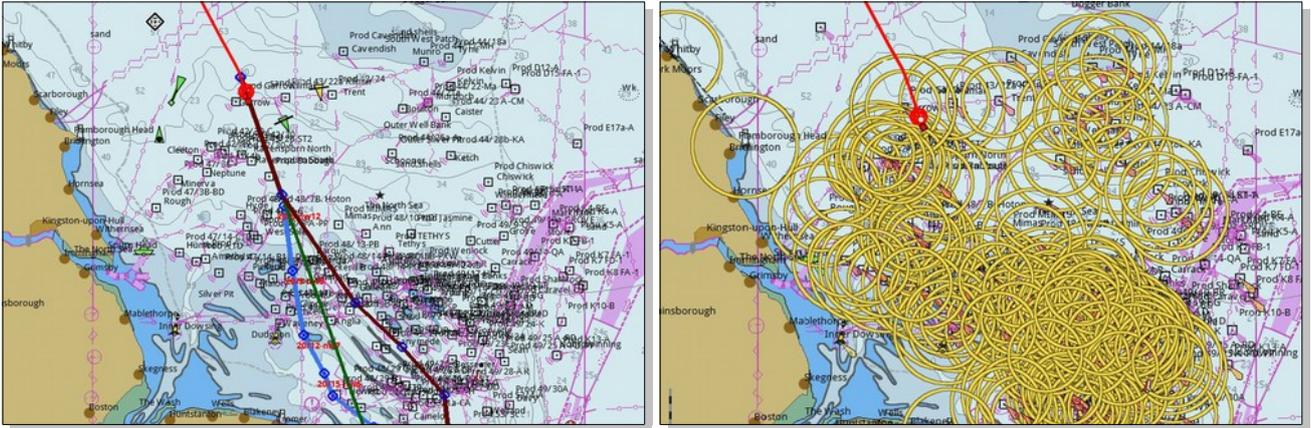
symbole de métamorphose et de renaissance, dont on ne se lasse jamais. Il ne m'a pas souvent été donné l'occasion de jouir d'un arc-en-ciel emplissant la moitié du ciel, chaque extrémité étant plantée verticalement dans la mer. Il ne s'est évanoui que lorsque le soleil eut disparu derrière l'horizon. Le diamètre d'un arc-en-ciel est-il d'autant plus grand que le soleil est bas sur l'horizon ?



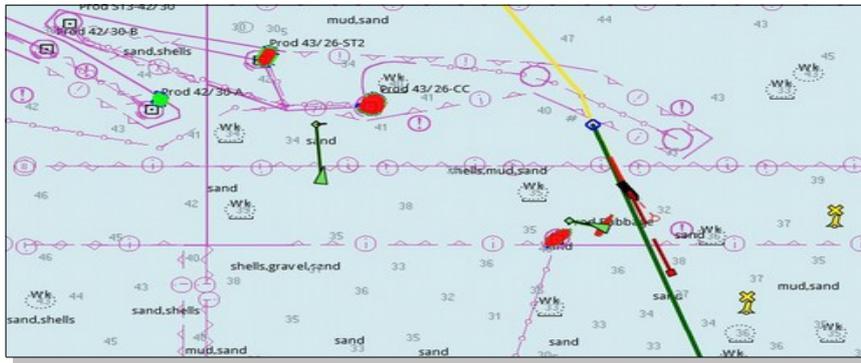




Le Cap' assisté de Pierre a choisi la plus courte ligne droite entre le nord de l'Écosse et Nieupoort. On dit que les voiliers tracent routes et sillons dans la surface salée. Aujourd'hui, Thoë se prépare avec entrain à labourer un champ de pétrole. Au moteur, le carburant aura l'air d'aller directement du producteur au consommateur, d'un puits sous-marin aux injecteurs de diesel. Contourner le champ augmenterait la durée de la traversée d'au moins 50 milles... de moteur (480 très longs milles au lieu de 430 longs milles). En deux jours et deux nuits, à mi-chemin, le Volvo a totalisé 13 heures de nuisances vibratoires, sonnantes et rébuchantes, qui me paraissent avoir duré une double éternité. Ce n'est pourtant qu'une seconde à l'échelle cosmique de ce que nous attend. Il est probable qu'en deux autres jours 40 ou 48 heures s'ajouteront à l'antipathique compteur, car le vent qui nous attend sera trop faible, carrément contraire ou totalement absent.



Il vaut mieux ne pas demander au logiciel d'afficher les feux !



Aborder le champ de pétrole dans le brouillard ? Nous n'en demandions pas tant ! Est-ce un défi des éléments pour inciter le Cap' à tester le nouveau radar SIMRAD 4G installé l'an passé. Il l'allume. Il enfiche le connecteur Ethernet dans le flan bâbord de l'ordinateur. Quelques instants plus tard, OpenCPN, qui a détecté automatiquement le périphérique, affiche de gros pâtés rouges en surimpression sur la carte, tout comme mon petit fils barbouille de façon méthodique la nappe en mangeant des spaghettis sauce tomate.



Le brouillard, la pétrole et le pétrole nous autorisent à profiter ensemble d'un repas *normal*, pris dans le cockpit. Cela nous change des tartines beurrées à la va-vite, à tour de rôle, debout en équilibre instable, calé entre les deux moitiés de la cuisine !





Nieuport : c'est la fin

Après les plateformes, les courants et les vents contraires obligeant le moteur a fournir le meilleur de lui-même, ce sera l'interminable approche de Nieuport en faisant attention de ne pas talonner sur les bancs et les hauts-fonds tout en slalomant entre les cargos au mouillage en face de Zeebruges.





