

# À l'Aveuglette (2018)

Récit, témoignage, émotions



À mes fils Eric-Gérald et Marc-Philippe

© **Copyright Pierre Lang 2018**

Ce livre est soumis à la législation sur les droits d'auteur.

Tous droits réservés pour tous pays.

Éditeur responsable : Pierre Lang, Avenue Clémentine 10, B-1190 Bruxelles

[www.thoe.be](http://www.thoe.be)

# Sommaire

<b><u>Introduction</u></b>	<b>5</b>
<u>Formats</u>	5
<b><u>Conditions d'utilisation</u></b>	<b>6</b>
<u>À l'Aveuglette dans la Vie suivante – La Route de Thoè</u>	6
<u>Droit d'utilisation limité d'un livre électronique</u>	6
<u>Acceptation</u>	6
<b><u>À l'Aveuglette dans la vie suivante (2018)</u></b>	<b>7</b>
<u>Retour en Islande</u>	7
<u>Near dead experiences</u>	9
<u>67</u>	11
<u>Obsolescence programmée</u>	14
<u>De l'accident mineur à l'avarie majeure</u>	17
<u>Baston ! Vous avez dit baston ?</u>	19
<u>Flashback et explications</u>	19
<u>Adieu l'Islande ? Peut-être !</u>	20
<u>Réparation de la Wind Vane (Raymarine)</u>	21
<u>Vérifier l'origine probable de la panne</u>	21
<u>Vérifier l'aérien</u>	21
<u>Réparation de l'aérien (si possible)</u>	22
<u>Améliorer la conception de l'aérien</u>	23
<u>Le Cap' accuse le coup</u>	23
<u>Féroé – Stornoway</u>	27
<u>Belgique – France : 1 – 1</u>	29
<u>Non-rendez-vous aux abonnés absents</u>	32
<u>Lochmaddy ne nous a rien dit</u>	32
<u>Loch Skipport et les saumons</u>	33
<u>Le steak sera tendre</u>	35
<u>Informatique et cailloux (technique)</u>	39
<u>Lovely day !</u>	41
<u>Scottish days</u>	43
<u>No comments. So Brexit !</u>	44

<a href="#">Canna</a>	45
<a href="#">Du sud... du sud...</a>	48
<a href="#">The place to be... or not to be?</a>	51
<a href="#">Le Cap' s'enorgueillit</a>	53
<a href="#">Croire à ce que l'on dit</a>	56
<a href="#">Interesting selfie opportunity</a>	58
<a href="#">Tobermory</a>	62
<a href="#">Oban</a>	63
<a href="#">Achadun Bay</a>	63
<a href="#">Les phoques de Port Ramsay</a>	66
<a href="#">Changement de décor</a>	70
<a href="#">Douches écossaises</a>	71
<a href="#">Séquence souvenir de l'avenir</a>	75
<a href="#">Le canal calédonien</a>	77
<a href="#">Le canard calédonien</a>	81
<a href="#">En mer du Nord</a>	81
<a href="#">Nieuport : c'est la fin</a>	87



# À l'aveuglette dans la Vie suivante

**Seul à la voile (2018)**

## Introduction

Naviguant principalement en solitaire, mes hobbies à bord sont la photographie et l'écriture. Je compose trois types de livres tous abondamment illustrés, publiés électroniquement sous forme d'**eBooks** sur **CD-ROM** ou téléchargeables :

- » **À l'aveuglette dans la Vie suivante** est un recueil de tout ce qui passe par la tête d'un voyageur au long cours : voyage, liberté, découvertes, nature, balades, rencontres, humour et états d'âme... Pour les **amoureux de voyage**, qu'ils soient **terriens, marins** ou **aériens**.
- » **La Route de Thoè** décrit les lieux (plus de 90 % de mouillages) où l'ancre de Thoè a laissé son empreinte. Il est destiné aux **navigateurs** à la recherche de **lieux d'exception**.
- » **Les Dossiers techniques du Cap'** sont purement techniques. Ils sont destinés aux **skippers** et aux **propriétaires** de bateaux.
- » **Les CD-ROM** édités à la fin de chaque année contiennent les derniers **ebooks** publiés ainsi que les éditions revues, corrigées et augmentées, ainsi que les articles publiés par le Cap' dans la chronique qu'il a tenue dans *Yachting Sud*, le magazine belge francophone (40 articles de 2 pages entre 2006 et 2012).

Les téléchargements d'ebooks et la vente de **CDs** par la Bootik de Thoè permettent de mettre un peu de poussière d'or dans la caisse du bord de Thoè... pour pouvoir continuer à vous faire rêver longtemps en voyageant avec nous, grâce au [site de Thoè](http://www.thoe.be).

La Caisse de bord de Thoè vous remercie chaleureusement pour votre contribution.

## Formats

- » Tous les eBooks et leurs couvertures sont sauvegardés sous forme de documents PDF (qualité imprimable) archivés dans des fichiers **ZIP**. Dans sa forme électronique, *La Route de Thoè* est un document hypertexte permettant de trouver rapidement l'information recherchée.
- » *À l'aveuglette dans la Vie suivante* et *Les Dossiers techniques du Cap'* sont édités au format carré de 21x21 cm (imprimer recto verso sur du papier A4 et rogner le bas de page pour obtenir le format prévu).

## Conditions d'utilisation

### À l'Aveuglette dans la Vie suivante – La Route de Thoë

LES CARNETS DE VOYAGE ET LA ROUTE DE THOË NE SONT PAS DES GUIDES DE NAVIGATION.

Les informations concernant la navigation qui pourraient s'y trouver sont à considérer comme une expérience vécue par l'auteur avec toutes les erreurs de perception et les aléas favorables ou défavorables que cela peut comporter. L'auteur ne pourrait en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation qui serait faite des informations que ces livres contiennent. Si le lecteur utilise une information quelconque de ces carnets pour naviguer, il le fait à ses propres risques et périls et assume l'entière responsabilité pour les dommages et blessures éventuels causés aux biens et aux personnes.

### Droit d'utilisation limité d'un livre électronique

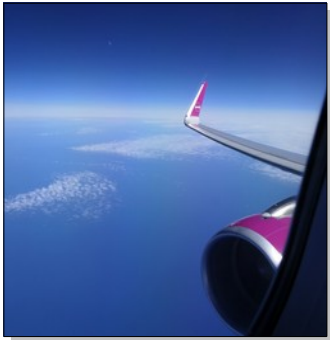
- » **Présentation.** Le livre est disponible sous forme électronique (appelé « eBook »). Il est diffusé sous forme téléchargeable ou enregistré sur CD-ROM.
- » **Copyright** © Copyright Pierre Lang 2007-2015. Tous droits réservés (textes, photographies et illustrations).
- » **Droits d'auteur.** Comme tout livre écrit par un auteur et publié par un éditeur, cet eBook est protégé par les législations nationales, européennes et internationales en vigueur sur les droits d'auteurs.
- » **Lecture.** Vous pouvez lire cet eBook sur autant d'ordinateurs que vous voulez, à condition que ces ordinateurs vous appartiennent, et conserver une copie de sauvegarde. Vous ne pouvez pas installer cet eBook sur d'autres ordinateurs, que ce soit de manière temporaire ou permanente.
- » **Copie imprimée.** Vous pouvez conserver cet eBook sous forme imprimée **EN UN SEUL EXEMPLAIRE**. Si cet exemplaire est abîmé, vous pouvez l'imprimer de nouveau, à condition de détruire le premier.
- » **Transmission limitée.** Comme un livre imprimé acheté en librairie, vous pouvez prêter votre **exemplaire imprimé** à un tiers, pour une durée maximum de deux semaines, **SOUS VOTRE RESPONSABILITÉ**. Ni vous ni lui ne pouvez en faire de copie par quelque moyen que ce soit. Vous ne pouvez ni le donner, ni le louer, ni le vendre. Vous ne pouvez pas prêter cet eBook sous forme électronique.
- » **Interdiction de transfert.** Vous ne pouvez pas transférer cet eBook à un tiers, ni sous forme imprimer, ni enregistrer sur un support matériel, immatériel, électronique ou autre (**CD, DVD**, disque dur ; clef, carte ou autre type de mémoire ; microfilm, etc.) ni sous forme électronique via un réseau informatique (Internet, Email, **FTP**, transfert de fichier, etc.) Vous ne pouvez pas mettre cet eBook à disposition d'autres utilisateurs sur un serveur de fichiers, sur un site ou un serveur Internet, sur un forum d'utilisateurs, etc.

### Acceptation

En ouvrant les fichiers eBooks et en les lisant, vous marquez votre accord avec les conditions d'utilisation reprises ci-dessus.

## À l'Aveuglette dans la vie suivante (2018)

### Retour en Islande



Le 23 avril 2018 est arrivé après un interminable hiver gris, pluvieux et glacé.

La semaine précédant notre transhumance nautique annuelle a cependant été l'été avant le 21 juin, avec des températures ensoleillées dépassant largement les 20 à 25 °C. Était-ce pour tester la motivation du Cap' ? A-t-il encore le feu sacré pour partir flotter vers de nouveaux horizons ? Si les barbecues en famille élargie avaient pu constituer l'élastique empêchant de s'éloigner, le pollen de noisetier et de bouleau a fait ce qu'il fallait pour faire fuir les allergiques le plus loin possible au-delà de leurs forêts.

Une raison de rester, une raison de partir, le besoin viscéral de rejoindre Thoè, le contre ne faisait pas le poids face au pour. Cela faisait d'ailleurs quatre mois que le Cap' avait réservé les vols WOW et Air Iceland nécessaires pour atterrir en douceur près du pont de Thoè.



*Le survol des îles Vestman*



*Le survol de Grindavik*



*Les volcans endormis au sud de Reykjavik*



*L'arrivée dans les West Fjords (Vigur à l'avant plan)*

Au début de chaque saison, on se demande ce qui nous attend. Qu'est-ce qui est tombé en panne, qu'est-ce qui a gelé, qu'est-ce qui est corrodé, etc. Réponse. Le câble électrique constituant le cordon ombilical chauffant du bateau est mort (réparé). Après l'avoir prêté l'an passé, un indélicat l'a rendu avec une fiche cassée. L'enveloppe du filtre d'eau de boisson a été ouverte par le gel. J'avais oublié de l'ouvrir en partant (réparé). Les vélos sont dans un état pitoyable. La réparation et la remise en état seront laborieuses, d'autant plus qu'en tentant d'en réparer un, j'ai laissé tomber au fond du port une pièce vitale introuvable en Islande, en titubant sur le seuil dans lequel se trouvaient les outils. Une seconde d'inattention devra être compensée par quelques heures de bidouillage pour bricoler une réparation de fortune.

Pour les frileux, sachez que le printemps tarde à se manifester ici. La température moyenne prévue pour cette semaine est de 2 °C. Le chauffage électrique du bateau maintient un honorable 18 °C dans la cabine, soit la température idéale que tous les soucieux de la lutte contre le réchauffement climatique devraient ne pas dépasser dans leur salon. La nuit, deux couettes superposées font l'affaire, pour tout organisme pourvu d'un chauffage central cardiaque bien nourri et en bon état. Le jour, le polaire Aigle (pub exceptionnellement non payée à Facebook) que m'a offert mon fils cadet par anticipation, un mois avant mon anniversaire, fait l'affaire. On dit qu'il n'y a pas de mauvais temps, qu'il n'y a que de mauvais vêtements ! Cela, c'est la théorie. Passer à la pratique est une autre paire de manches peu revigorantes. Virtuelles ou psychologiques, elles sont généralement aussi décourageantes qu'anesthésiantes.



*Thoë a attendu trop longtemps son Cap' sous la neige*

## 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 détremé 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 pour 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.



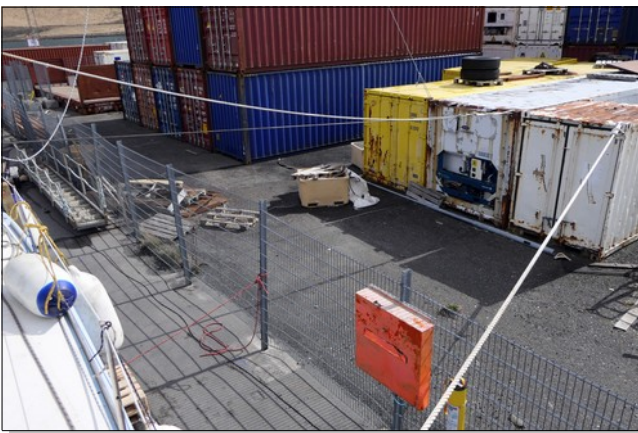
Notre vie ne tient plus qu'à un fil. Si le bout reliant la béquille au taquet du pont se rompt, nous passons dans un au-delà inconnu, coque déchirée pour l'un, fractures pour l'autre. S'il tient, nous nous sauvons par le chas de l'aiguille.

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 bât 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 mener 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.

## 67

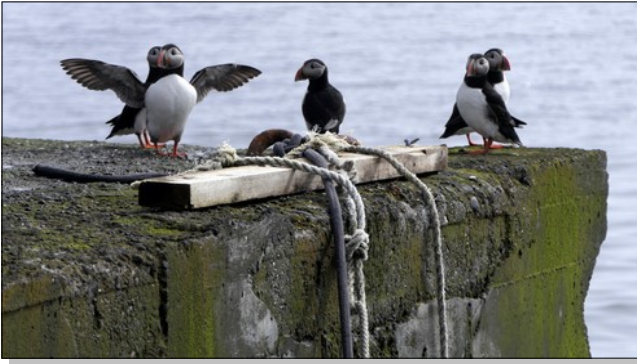
Isafjordur, 24 mai. Pour mon anniversaire, j'ai reçu, de Thoè, la première sortie de la saison 2018. Après près d'un mois de stationnement plus ou moins actif le long du ponton branlant, mais sûr. Heureusement, je me suis passionné pour la programmation en langage C et PHP, d'un eLogbook performant. Je reviendrai sur ce projet, plus tard, dans ces pages.

Nous quittons Isafjordur et son hiver qui n'en finit pas. Il paraît que ce serait le plus terrible mois de mai depuis 100 ans. Nous avons 180 milles à tirer jusqu'à Husavik, ou 165 jusqu'à la petite île de Flatey où nous pouvons passer le WE avant que le vent nous pousse pour les derniers 15 milles. Les 165 milles seront bouclés en 24 heures ! 60 milles lents au moteur et, pour suivre, 105 milles par 25 à 30 kts de travers, à une vitesse suffisante pour éroder prématurément la toute fraîche peinture antifouling.



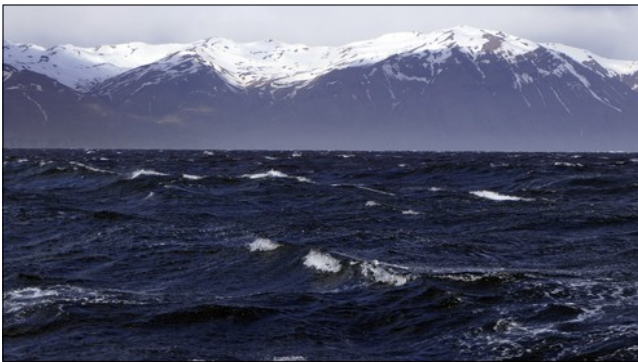
Nous retrouvons Flatey, toujours aussi calme et paisible. Thoè est allongé le long du petit quai un peu délabré, sur le rebord duquel les amarres prennent un malin plaisir à raguer, si l'on n'interpose pas un morceau de bois glané quelque part.

Ici, c'est le paradis des oiseaux, des sternes et des macareux par milliers. Quelques familles d'eiders promènent leurs rejetons à peine plus grands que la main d'un nain autour de Thoè. Les brunes, sans bijoux, sont les femelles, un peu comme les canards colverts. Les mâles cherchent à les séduire grâce à un plumage bling-bling. Ceux-ci vocalisent alors que les femelles semblent sans cesse dire à leurs poussins, par de petits sons brefs, mais efficaces : je suis là, je suis ici., ne vous inquiétez pas, alors qu'elles sont plus inquiètes pour eux qu'eux n'appréhendent de découvrir leur environnement.



Quelques macareux ont décidé de surveiller l'amarrage de Thoè. Eux et le Cap' font chemises et bretelles, car le Cap' a doublé toutes les lignes en prévision de vent fort allant souffler du sud, face au nez de Thoè.

28 mai. Après une journée et une nuit calmes et brumeuses, le Cap' se réveille secoué par Éole et Neptune qui s'agitent encore une fois. Soufflant à 30 kts, ils poussent Thoè contre le quai, par le travers. Il est temps de fuir pour Husavik. Nous ne sommes pas d'humeur à d'être secoués comme des pruniers toute la matinée, à attendre qu'il n'y ait plus de vent pour aller à Husavik.



Les 15 derniers milles seront expédiés vent arrière, sous solent seul, par 30 à 40 kts. Business étant business, trois bateaux de whale watching tentent néanmoins de sortir, apparemment plus pour faire vomir des touristes que pour voir des baleines. Ils rentreront bredouilles au port fissa fissa. J'enroule le génois tant bien que mal. Il faseye à arracher les tripes du Cap'.

Entré dans le port, un représentant de la capitainerie venu pour aider, fait signe de se mettre à couple de la goélette Opal, ce qui tombait sous le sens marin du Cap', habitué des lieux. Le bateau vient bord à bord. L'homme à la veste jaune fluo du plus bel effet amarre l'avant. Marche avant. Thoè refuse de bouger d'un millimètre.





*Approche d'Husavik après avoir laborieusement enroulé le solent*



Je vérifie si un pare-battage gêne. J'écarte le bateau en poussant contre le bordé de la goélette comme un prisonnier tentant de s'évader en poussant la porte de sa cellule. Non, rien n'y fait. Tant pis. On verra à la fin du coup de vent. Mais dans la cabine, on entend un bruit bizarre. Le franc tombe entre les oreilles du Cap', ce qui l'incite à regarder plus haut que le niveau du pont sur lequel ses pieds assurent l'équilibre. Thoè gîte de 10 ° vers son voisin. Il est pris au piège du gréement de la goélette. S'il avance, une vergue prend le mât. S'il recule, elle prend l'étau ! Nous frappons donc des gardes bien étarquées pour que Thoè ne puisse pas faire un pas de plus de 10 centimètres ni en avant ni en arrière. Le lazy jack de Thoè s'est rompu dans la bagarre entre les deux navires, et la GV sous l'emprise frénétique d'Éole vent par le travers, s'est déversée sur le pont, comme un torrent glaciaire islandais. L'après coup de baston a donc été consacré à remettre la GV à peu près dans son lit et préparer le travail aérien de remplacement du lazy jack bâbord. Cela ne pourra que se faire avec l'aide d'un volontaire autoproclamé qui monterait en haut du mât ou m'aiderait à le faire.

Merci Thoè, pour ton joli cadeau d'anniversaire et ce joli début de saison !

## Obsolescence programmée

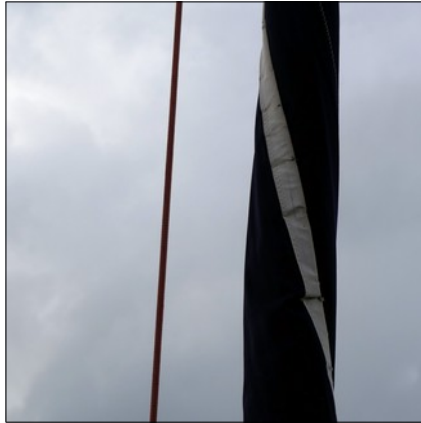


Husavik, le 12 juin. La bordure du solent est décousue ou carrément déchirée. Le nerf, à vif, pend lamentablement sur quarante centimètres. Pour le coup, Madame Zigzag a dû faire appel au secours à Belén, pour l'aider à coudre le nouveau gousset. Madame Zigzag l'avait préparé en pliant en deux une bande de Dacron de 100 mm de large. Elle ne savait pas si elle allait la coudre par-dessus l'ancien gousset, ou découdre celui-ci. Nous démonterons et jetterons finalement l'ancien.

Le pont d'un bateau, même très peu encombré comme celui de Thoè, n'a rien à voir avec le plancher de travail d'une voilerie digne de ce nom, avec ses puits dans lesquels le maître-voilier descend, pour avoir la machine et les yeux à même altitude que celle de l'ouvrage. À bord, à l'avant du roof, nous sommes sur un terrain aussi accidenté que la voile. Le Cap' a affalé la voile de deux mètres. Elle gîte en vrac sur la table d'opération, ridée comme un pêcheur grec dont le visage a été labouré par le vent, l'âge et le soleil.

Ici, ce n'est pas la voile qui va à la machine, mais la machine qui va à la voile. On coud un mètre. On avance les 25 kg de machine de cinquante centimètres. On continue à piquer. L'aiguille casse. Comme des dominos à la renverse, l'accident provoque la rupture d'une pièce que Tournesol a déjà recollée. Prévoyante, Madame Zigzag en a approvisionné une neuve de Bruxelles. Réparation. Remplissage d'une cannette. Ben... non ! Pas une cannette de bière ! La cannette contenant le fil, installée sous la table de la machine. Le fil du dessus passe à travers la table. Le génial système fait un nœud entre le fils du

dessus et celui de la cannette du dessous. L'aiguille remonte. La machine fait avancer l'ouvrage de quelques millimètres. Elle passe au point suivant de sa longue todo-liste.



En une bonne heure, les quatre mètres de bordure ont retrouvé leur éternelle jeunesse.

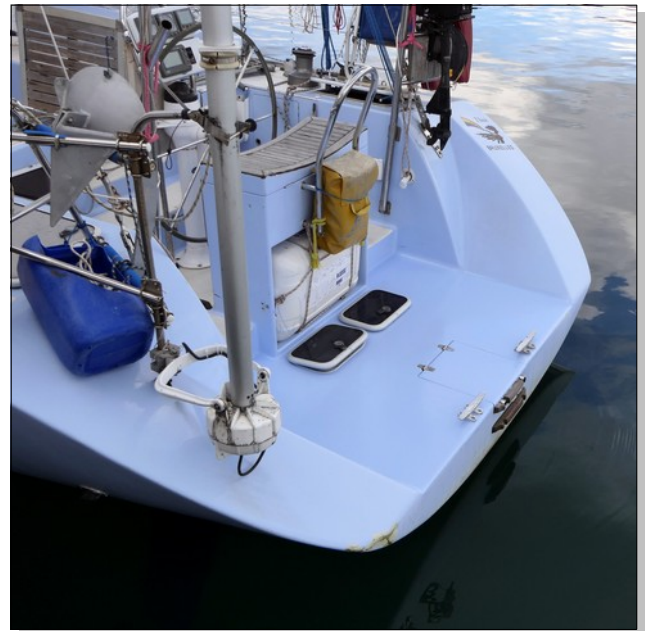
La couture d'un nouveau gousset le long de la chute de cette voile est mise au programme de 2019, si possible avec du tissu anti-UV. À ce propos, pourquoi la voile a-t-elle une large bande anti-UV et pas sa bordure ? Est-ce digne d'une grande voilerie trinitaine ?

L'obsolescence programmée n'est pas réservée aux imprimantes à jet d'encre ni au seul domaine technologique !



*Et voilà l'travail !*

Depuis quelques jours, la météo a retrouvé le gris humide. L'intermède sec qui a permis de réparer la voile n'a pas été assez long pour que Tournesol puisse peindre la deuxième et la troisième couche de bleu Thoè sur la jupe arrière. Pendant la pose de la première couche, le vent et la pluie se sont réveillés avec Murphy. L'état de surface n'est pas digne d'un maître-peintre, mais cela n'a pas d'importance. Au contraire, la caisse du bord fera peut-être d'économie de l'additif antidérapant !



Lutte anti-gaspi. Le bidon d'huile bleu, à gauche de la photo de la jupe, récupéré il y a dix ans sur une plage grecque, découpé



comme il faut, sert toujours à stocker les huit mètres de chaîne de 8 mm du mouillage arrière et quelques bouts. Il n'y a pas à dire, ces bidons sont faits pour durer les centaines d'années qu'on leur prête ! Ils vivront l'équivalent de plusieurs vies de Thoè !



L'annexe, donnée pour morte en 2007, vit toujours grâce aux bons soins chirurgicaux de Tournesol. Pour une raison inconnue, le fond s'était mis à se déliter. Son caoutchouc fondait lentement, mais aussi sûrement que la neige sous le soleil corse, où le problème était apparu.

Dans un premier temps, Tournesol avait remplacé l'air du fond et de la quille par de la mousse polyuréthane, qui ne risquait pas de passer par les trous. Mais la mousse avait fini par prendre l'eau comme une éponge.

Cette année, le bricoleur invétéré du bord a fabriqué un fond en Forex (PVC expansé) sans pour autant sacrifier la quille éponge. Ravalement de façade.

Chirurgie esthétique ratée. Emplâtre sur jambe de bois. L'annexe, cherchant à combattre l'âge, quel qu'en soit le prix, a tout essayé. Tournesol, sans vergogne, s'en est allégrement servi comme cobaye pour toutes sortes d'expériences réparatrices, avec à chaque fois une cicatrice particulière servant de signature. Il y a un énorme avantage à ce type d'annexe.

Personne ne songerait à acquérir une identique. Si personne n'en veut, les voleurs n'en veulent pas non plus ! Objet sans valeur, elle ne risque pas de prendre la poudre d'escampette, même si le Cap' oublie de l'attacher avec un cadenas de trois kilos.

Dans le même ordre d'idée, à force de ramasser des défenses échouées sur les plages, Thoè est presque devenu insubmersible. Il suffit d'attacher celles qui sont en surnombre tout autour du pont pour que le bateau ne file pas par le fond en cas de voie d'eau ! Ce matin, on a quand même dû en donner deux à un bateau ami pour pouvoir ranger nos aussières dans les coffres. Avec les six grosses boules rouges, les sept cylindres blancs et les trois plates, le bord du pont sous le vent ne risque pas d'être égratigné.

Ah oui ! J'oubliais ! La grand-voile sert toujours, moyennant quelques rustines posées chaque année par Tournesol. Quelques maîtres-voiliers l'avaient déclarée bonne pour le cimetière en 2012.

Voilà donc quelques exemples parmi d'autres qui diminuent l'impact écologique de Thoè. On achète du neuf uniquement si l'ancien est devenu *vraiment* irréparable. Tant pis pour l'esthétique si elle en prend pour son grade. Pendant que d'autres parlent du salut de la planète au bar de leur bistrot favori, avant de rentrer chez eux dans leur vrombissant 4x4, Thoè agit dans les limites de ses possibilités. D'autres disent, au même bar, que si l'on veut changer le monde, il faut commencer par changer soi-même. Le reste suivra tout naturellement. Il ne suffit pas de plaider pour la fin des poches en plastique d'un petit gramme. Il y en a des dizaines de milliers dans les 40 kg de GV, les 20 kg d'annexe, l'incroyable bidon bleu. Se passer de poches en plastique ou de contons-tiges est plus acceptable pour le confort du consommateur écoéclairé, responsabilisé et déculpabilisé, que de se passer des tonnes de produits dont le même consommateur, dans sa version irresponsable, ni innocenté ni aveuglé par le besoin *de posséder* pour s'affirmer, ne songe pas une milliseconde à se séparer.

À bord de Thoè, nous refusons de nous sentir écologiquement coupables. Nous ne faisons en réalité absolument rien du tout de particulier pour la protection *verbale* de la planète. Elle n'a pas besoin de nous. La disparition éventuelle de l'espèce la plus invasive jamais créée par l'évolution, ne sera pas certainement une perte pour elle. Nous sommes simplement *nous-mêmes*.

## De l'accident mineur à l'avarie majeure



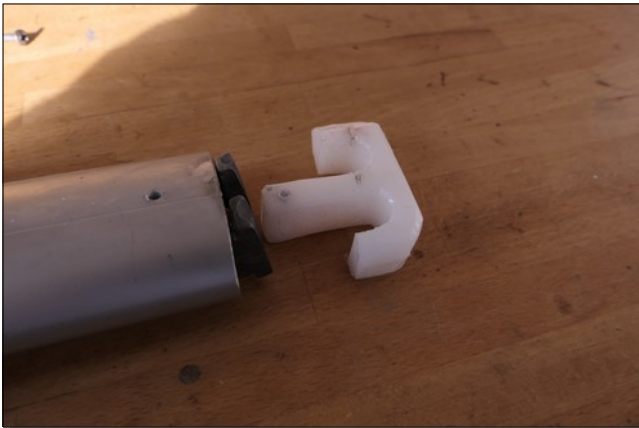
Husavik, 25 juin 2018. Oui, je sais, basta la technique ! Ce n'est pas cela qui excite le lecteur. Pourtant, elle s'impose parfois, quand on ne s'y attend pas. Après l'obsolescence programmée, voilà que l'avarie non programmée fait son entrée par une porte dérobée.

Il y a quelques jours, sur le point de quitter Husavik pour les îles Féroés, le Cap' lève le nez vers la tête du mât, presque par hasard. Oups ! La barre de flèche du 3<sup>e</sup> étage bâbord a déjà fait un pas en avant vers notre destination future. Au lieu des 12 ° d'angle qu'elle doit avoir vers l'arrière, elle est perpendiculaire au mât ! Vu du siège du barreur, il semble que l'on puisse faire confiance au gréement jusqu'au probable démâtage en Norvège, mais vu latéralement, c'est plus inquiétant. Si la barre de flèche dégage dans le mauvais temps, le mât ne serait plus tenu à bâbord.

Étienne, toujours mis au courant des aventures de Thoè, avertit le Cap' : *je n'oserais pas naviguer comme cela sans avoir compris.*

Il ajoute une maxime relativement connue dans le monde aquatique : *toute mécanique, particulièrement nautique, même la plus simple, connaît un état normal, naturel, stable, appelé « la panne » . On peut dans certains cas, et pour une durée toujours limitée, la maintenir dans un état anormal et parfaitement instable, appelé « état de marche » (Pierre-Antoine Muraccioli, dit « Antoine »)*

C'est donc dans cet état imperturbablement instable et normalement anormal que Thoè a tiré des bords pendant quinze jours dans la baie, en compagnie des baleines. Il n'y a rien de plus jouissif pour un capitaine que de les observer à la voile. Cela oblige de gouverner avec précision et anticipation, sans aucunement déranger pendant leur interminable repas, les propriétaires de la baie de Skjalfandi. Affaler la voile d'avant à temps. Manœuvrer lentement mais sûrement sous GV seule. Tenir la cape. Regarder, photographier, filmer. Recommencer.



Après quelques grimettes de Belén, en rêvant de pouvoir dépanner sans démâter, il faut bien se rendre à l'évidence : le démâtage s'impose.

En attendant, Tournesol fabrique un nouvel embout de barre de flèche, pour remplacer celui qui est tombé au fond du port ! Un morceau de nylon de 22 mm d'épaisseur prélevé d'un stock de composants hétéroclites, plus deux heures de labeur, et c'était fait.

C'est alors que la compréhension de l'histoire a fait son apparition. Début juin, le Cap', en culant pour quitter la goélette Opal à laquelle Thoè était à couple, avait accroché son infiniment large gréement. Pour lui, c'était un non-événement qui ne méritait pas de s'y amarrer, même pas avec une garcette.

Maintenant, il réalise que c'est à ce moment-là que la barre de flèche poussante a perdu son angle. On a compris la cause. Il reste à comprendre les conséquences invisibles de ce qui s'est passé *dans* le mât.



Grymur assure le démâtage de 8 à 9 heures du matin, le 23 juin, avec une grue capable de décrocher la Lune.

Tournesol se voit obligé de scier le barreau pour le sortir du mât. Il court chez Grymur, pour faire fabriquer un barreau de rechange. Il faudra 3 tentatives pour en obtenir un adéquat.

Le match Islande – Nigéria étant programmé à 15 heures, il y avait une *dead line* à ne pas dépasser. Il y avait aussi, sans doute, trop d'éléments de distraction devant Autocad, le logiciel dans lequel le technicien devait dessiner la pièce pour que la machine numérique puisse ensuite la découper.



Les barres de flèche sont des profilés creux en aluminium enfichés et boulonnés sur des barreaux de section rectangulaire en forme de V traversant le mât. Elles servent à écarter les haubans du mât pour le tenir vertical et rectiligne par tout temps. Mât, haubans et barres de flèches constituent un ensemble de triangles, une structure géométrique des plus stables, largement utilisée dans les constructions de tous types. Le barreau du 3<sup>e</sup> étage est-il cassé ou plié ?

On m'annonce qu'un chalutier géant va s'amarrer pour décharger et que le mât posé sur deux tas de palettes doit être déplacé. Ce sera fait en une poignée de seconde par une équipe de 10 volontaires.



Combien de temps le chalutier qui est dans le chemin du mâtage de Thoë restera-t-il à quai ?

Cela retarde le départ de Thoë vers de nouvelles aventures. Le centre d'une petite dépression passe juste au-dessus d'Husavik. Elle ne nous enverra pas de vent portant vers le SE. Les convoyeurs vont donc attendre.

Mais cela ne nous a pas empêchés de partir à la découverte des baleines à bosse, des baleines de Mynke et des dauphins dans la baie, à bord des bateaux de North Sailing. Ils sont toujours disponibles pour se laisser tirer le portrait.

## 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.



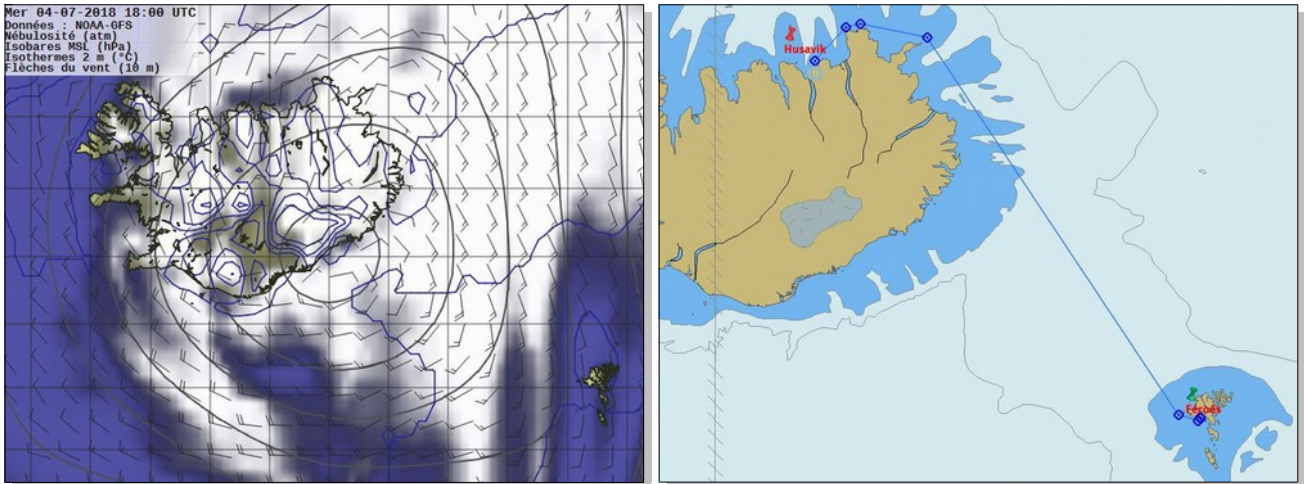
Pour l'hivernage, j'avais largué 15 m de chaîne pour amarrer l'étrave au quai. La longue chaîne jouait les amortisseurs. C'était top et sûr. J'avais passé un boulon de 10 mm à travers le davier et un maillon (60 mm de portée).

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 quotidienne 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.

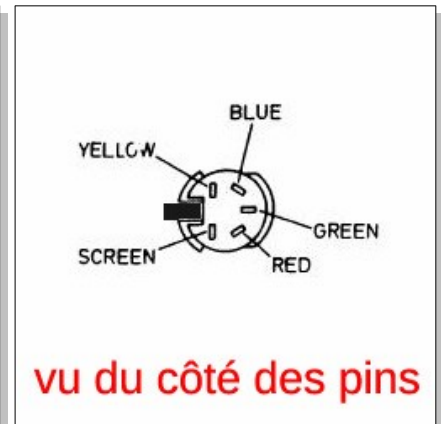
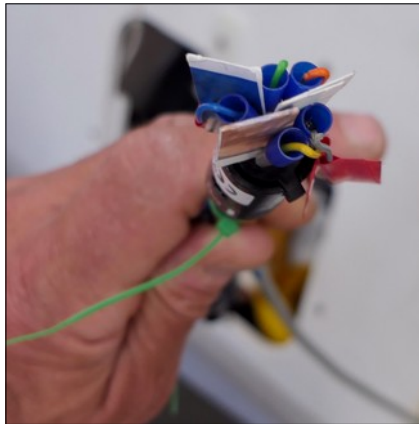
### Vérifier l'origine probable de la panne

- |   |  |  |
|---|--|--|
| » 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 sertir, 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)

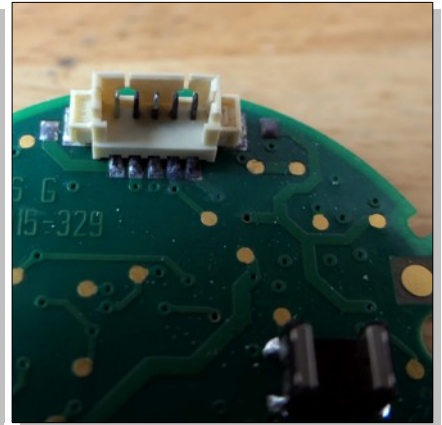
- » Déposez la girouette et l'hélice au moyen d'un tournevis en croix. Fastoche !
- » Ouvrez le corps de l'aérien. Il est constitué de deux demi-coques sphériques vissées l'une dans l'autre. Un joint torique assure l'étanchéité.
- » Si les deux coques ne peuvent être dévissées à la main, il faut bricoler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

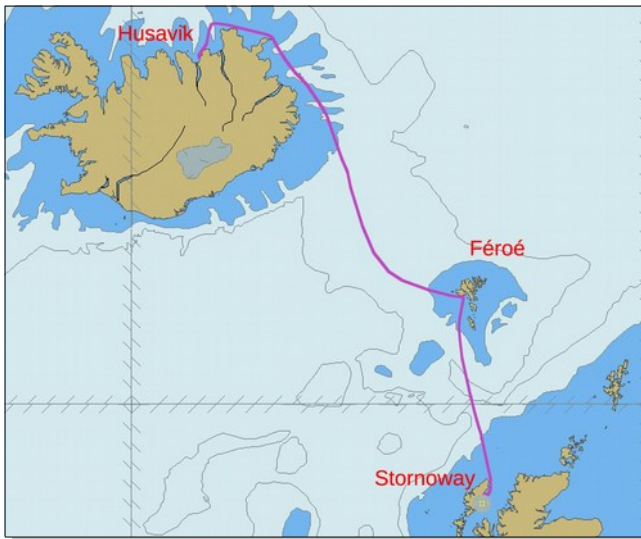
Il y a un gros défaut dans la conception de l'aérien. Je n'hésiterai pas à faire la modification suivant, le jour où je devrai en acheter un neuf.

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.



## Le Cap' accuse le coup



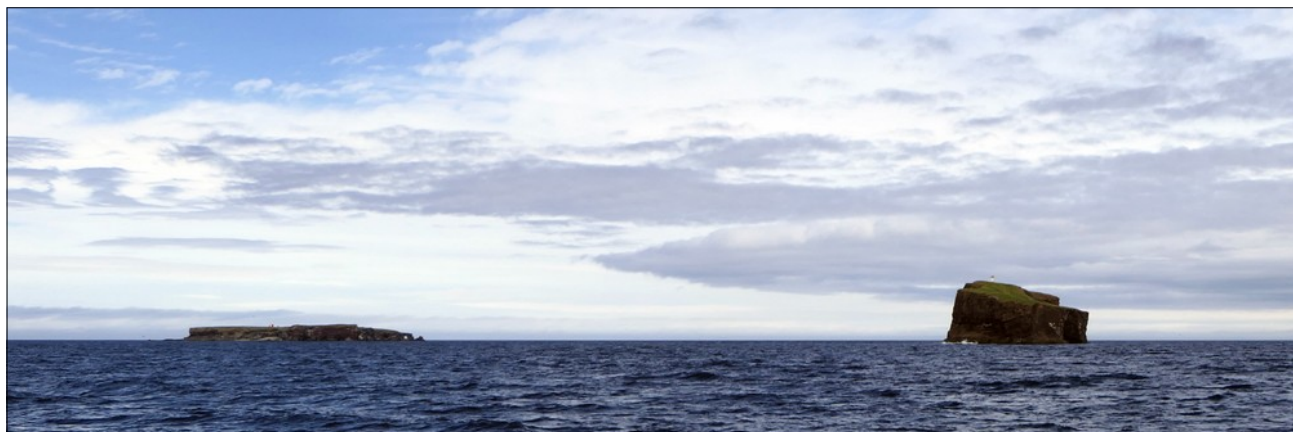
*Husavik – Féroé – Stornoway (710 milles)*

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 Lundy, où il y en resterait environ cent mille (deux cents mille, lors du dernier recensement, il y a 20 ans)



*Les îles Manareyjar, à 18 milles d'Husavik*

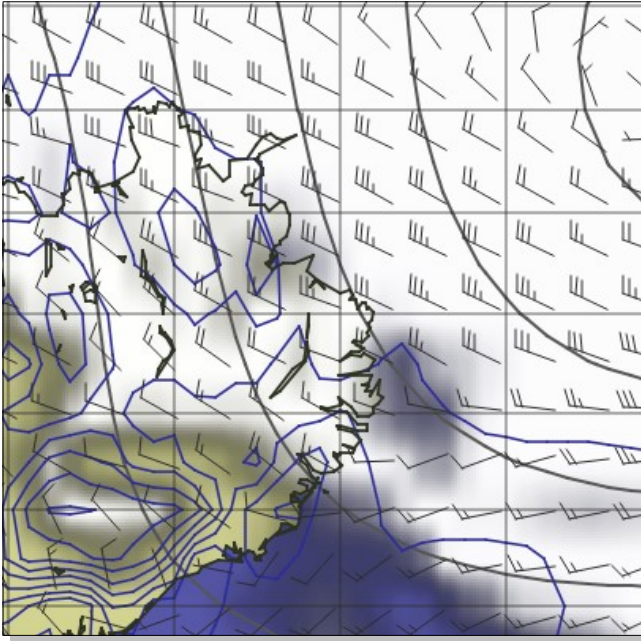


*Ils sont effectivement très nombreux en cet endroit quasi inaccessible*

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 du 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. Thoè gère ! Tel un métronome 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.

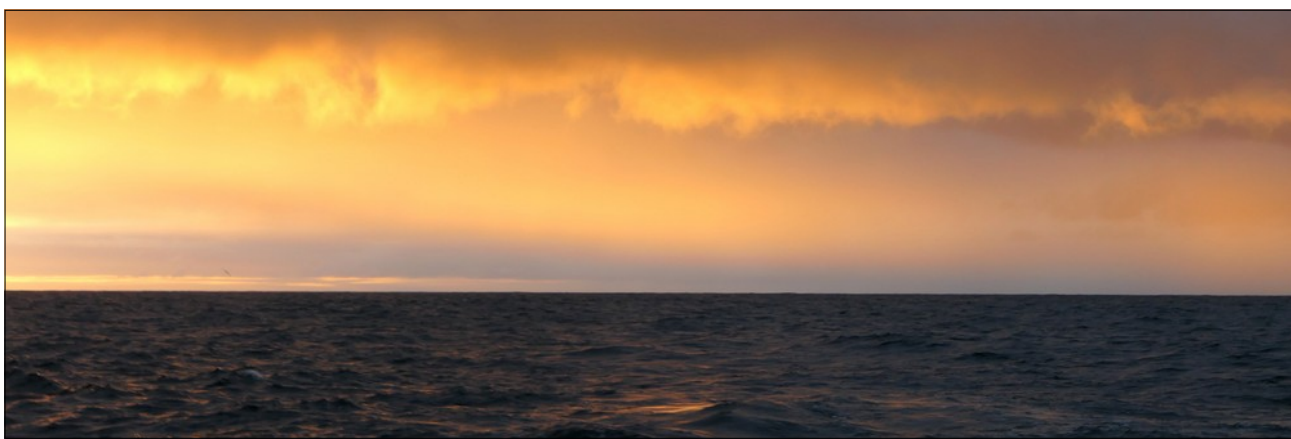
Les deux bateaux ne se sont rencontrés qu'une seule fois, en 2005, au baptême de Tara à Port Joinville (île d'Yeu), son port d'attache. Ayant appris que Marie-Christine et François se trouvent le soir du 9 juillet à Stornoway, je convaincs le Cap' de mettre les voiles vers le sud. Comme signe d'encouragement 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 tache 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 Thoë se trouvent à l'ancre côte à côte.



*Belgique : 1 – France : 1*



*Loch Shell*



*Loch Shell*



## Non-rendez-vous aux abonnés absents



13 juillet. Hier, François avait envoyé un SMS signalant qu'il passerait le petit coup de vent du 14 sur un corps mort à Lochmaddy. Le Cap' lève l'ancre et met le cap vers le sud, en tirant des bords, pour atteindre cet abri et rencontrer à nouveau la famille Tara. C'était sans compter le besoin de François de toujours faire un pas de plus que celui qui avait été prévu. Il a changé d'avis sans préavis. Sa ligne d'arrivée est toujours un peu plus loin qu'annoncée. C'est comme l'inverse d'un élastique. Au lieu de résister quand on l'allonge, il pousse quand on essaye de réduire sa longueur. Notre limite est de 40 milles au près. Nous ne rejoindrons donc pas Tara à Loch Skippport qui se trouve quelque 20 milles plus au sud.

Déception. Au lieu de nous retrouver entre amis, nous aboutissons au milieu de nulle part.

## Lochmaddy ne nous a rien dit

Loch Maddy est un terminal des ferries de la Caledonian Macbrayne, qui n'offre rien d'autre aux voiliers qu'un abri. La météo en vigueur n'égaye pas le cadre ! À une encablure du terminal se trouvent quelques pontons et deux corps morts pour ceux qui marchent vite ou qui se lèvent aussi tôt que nous. Il y a aussi deux grands mouillages abrités du secteur sud. Pas d'Internet à bord, ni WiFi ni GPRS/3G. Il faut aller dans le terminal des ferries ou dans un hôtel proche.



*Les hauteurs du Loch Shell*

Thoè y avait déjà essayé un coup de vent avec le Cap' et ses deux fils en 2006. Le souvenir que nous avons gardé de cette expérience n'a pas été impérissable. J'ai dû relire mon premier récit de navigation (*Le tour des îles britanniques en 80 jours*) pour faire remonter quelques détails à la surface d'une mémoire embrumée comme le ciel englué d'aujourd'hui. Consolation. Nous pourrions regarder la petite finale des championnats de football, Belgique – Angleterre, si l'hôtel propose ce genre de programme. Sinon ce sera vent, bruit de l'éolienne, clapot, paysage bouché, musique d'ambiance et élaboration d'un itinéraire de navigation pour les prochains jours.

Pour l'instant, nous n'avons pas de plan. Nous ne savons pas où nous allons. Rester en Écosse ? Aller en Norvège ? Ou ailleurs ? Est-ce une forme de liberté, d'indécision ou un manque de désirs passionnés ? Un peu des trois sans doute. Tenter de répondre à la question « qu'est-on venu faire à Lochmaddy ? » peut sans doute nous mettre sur la piste caillouteuse du premier pas du commencement d'un début de réponse.

## Loch Skipport et les saumons

16 juillet. Le Cap' largue l'amarre reliant Thoè à son corps mort vers 6 heures UTC (7 heures locales). Il porte bien son nom, le corps *mort* ! Il nous a relié, sans vie apparente, à la terre pendant deux jours et trois nuits, pendant que le ciel nous envoyait ses litres d'eau distillée par des nuages opaques. Heureusement, c'étaient le jour les demi-finales et des finales de Wimbledon et du Mondial. Elles étaient diffusées au bar de l'hôtel proche. Belgique 1 – France 1. Les deux nations ont gagné leur finale. Nous faisons route vers le sud, en tirant des bords contre le courant et une petite houle. Le plus important est que le cockpit soit éclairé et réchauffé par notre astre vital. Plus tard dans la journée, le courant s'inversera et ce sera le déboiler vers l'objectif. Loch Skipport se situe à mi-chemin entre Lochmaddy et Barra qui se trouve au sud des Hébrides extérieures. Après, nous remonterons par la côte ouest, et reviendrons à l'est par le Sound of Harris. C'est le programme, mais d'expérience récente, du programme à la réalité future, il y a un grand pas que l'on ne franchit pas toujours.



*Thoè au mouillage dans la Wizard Pool à Loch Skipport (la ferme marine se trouve à l'entrée au milieu de la photo)*

La roche est omniprésente dans les lochs. En se mettant à l'échelle d'un moustique ou, moins piquant, d'une mouche, on s'imagine que c'est ce que ces énervants insectes doivent voir quand ils se baladent du la peau d'un éléphant.



17 juillet. Après la visite, en annexe, de Caolas Mor, le mouillage jumeau de Wizard Pool et de la ferme marine, le Cap' lève l'ancre pour mettre plus de sud dans notre route. J'ai demandé aux pêcheurs-cultivateurs de saumon si je pouvais approcher des enclos pour les photographier, tout en sachant d'avance que ce serait *No ! Noway !* Le fait que je sois un navigateur belge a le même effet que si j'étais un espion russe.







Une centrale nourricière tournant, 24 heures sur 24, est reliée à chacun des enclos par une sorte de cordon ombilical flottant. Au centre de ces cellules circulaires, tourne en permanence un tourniquet, distribuant à chaque instant de quoi satisfaire l'appétit féroce des saumons, avides de prendre du poids et d'en terminer avec leur triste existence. Ils font des bonds dans l'air et un petit surf suivi d'un grand plouf, en retombant sur la surface ou sur le dos de leurs congénères, comme pour s'évader de leur prison, échapper à leur sort ou rencontrer une âme sœur à l'extérieur. On ne sait pas très bien si les filets tendus au-dessus des fermes sont là pour empêcher les oiseaux de se poser ou les poissons de s'envoler.



Et de continuer à tricoter des zigzags sur l'eau, comme Madame Zigzag sur le tissu. Avec le courant contre, nous dessinons des triangles équilatéraux parfaits et réguliers,  $120^\circ$  de cap de bord à bord. Quand le courant est portant, avec moins de  $90^\circ$  de bord à bord, la couture qui s'allonge démesurément ne ressemble plus à rien.

Magnifique journée de navigation. L'avantage en Écosse est que les Hébrides extérieures arrêtent la houle de l'océan Atlantique. La mer est rarement agitée. Il faut juste tenir compte des courants marins.

### Le steak sera tendre

17 et 18 juillet. Ah la vache ! Quelle belle plage ! Et elle est séparée d'une autre par quelques dunes.



*Vatersay Bay (à l'est)*

Je rêvais à haute voix – c'est un peu exagéré – de relâcher devant une belle plage de sable blanc. Elles se trouvent au sud des Hébrides extérieures, notamment à la latitude de Barra. Le Cap' s'était laissé convaincre et nous avons tiré de nombreux bords vers le sud. Il faut dire que pour user les voiles, il valait mieux, avec le petit vent des derniers jours, naviguer à bonne allure au près que se traîner au grand large. Après un court arrêt technique à Castel Bay, pour acheter du pain frais et télécharger les prévisions météo, nous avons envoyé l'ancre à marée basse, par 4 mètres, à Vatersay Bay, pour une journée de vacances ensoleillée. On prévoit un calme plat pour le 18. Je ne me souviens pas si nous avons eu, cette année, un seul jour de vrai été. Un jour où l'on se sent pousser des ailes, juste pour les replier le long du corps détendu. Avoir des ailes et ne pas devoir voler. Quel plaisir indéfinissable ! Un luxe !

Sac à dos, appareil photo, chaussures de randonnée, bouteille d'eau, smartphone (pour la météo), tout est à bord de l'annexe. Nous ramons jusqu'à la plage. L'ancre est enfouie dans le sable fin et l'annexe laissée à l'eau, poussée par le petit vent. Elle s'éloignera avec la marée descendante et il ne faudra pas la porter au retour. Et de faire le tour de la petite île, à travers les prairies sur des sentiers à peine dessinés. Il est recommandé de rester sur ces chemins pour ne pas piétiner la végétation.





*Traigh Siar (à l'ouest)*

Au sud, nous découvrons, au détour du sentier, une troisième plage, immaculée, totalement déserte. Pas de bateaux de plaisance, pas de bateaux de pêche, pas de touristes, rien. Oui, mais. La plage est tout de même occupée par un troupeau de vaches ruminantes. Voilà un autre luxe que celui d'avoir des ailes et ne pas devoir voler. Pour un ruminant, faire la sieste en ruminant dans un tel endroit. Quel luxe ! C'est sûr, après un stress pareil, le steak sera plus tendre que celui qui écoute du Vivaldi dans une étable surpeuplée.



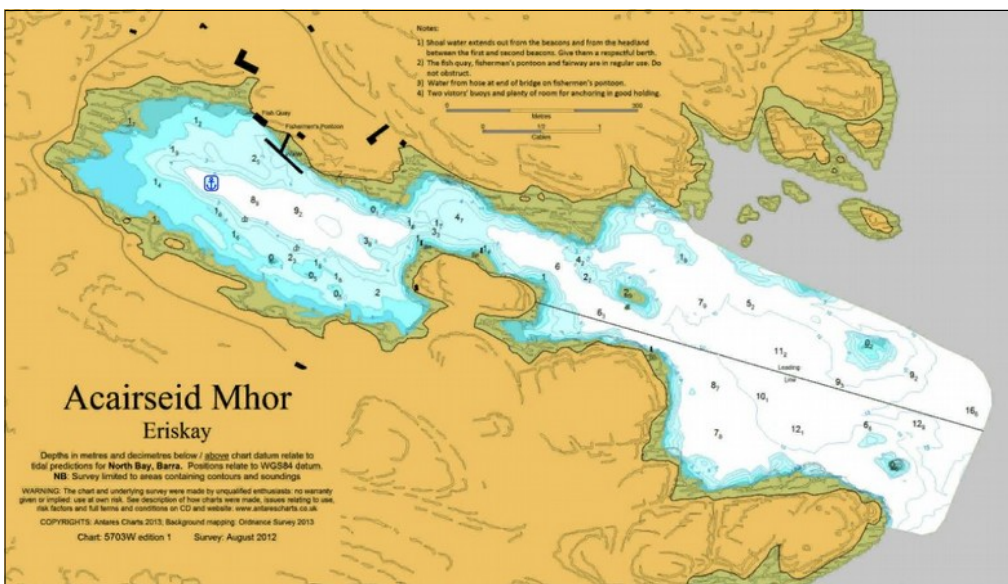
*Bagh a' Deas, au sud*



## Informatique et cailloux (technique)



*Carte normale*



*Carte Antares*

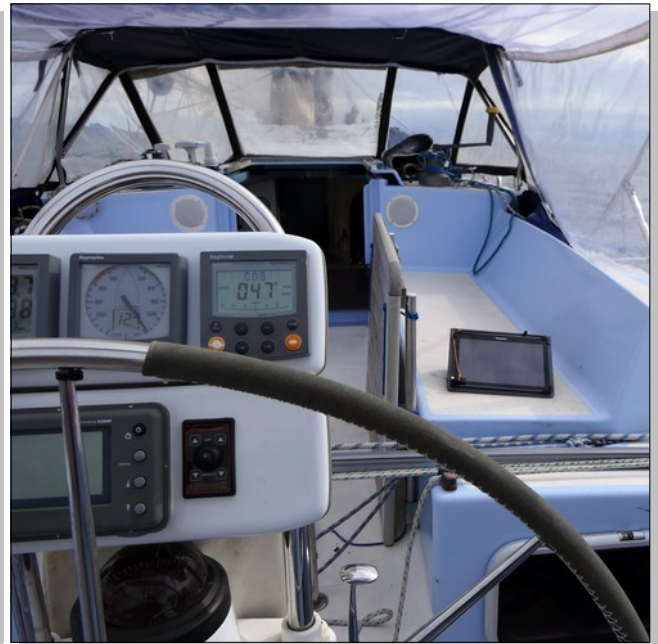




La navigation en Écosse, en particulier dans les lochs, se compare parfois au jeu des gros matous (les cailloux) et des petites souris (les bateaux). Les cartes Antares ont été créées, comme dit plus haut, par un amateur passionné ([www.antarescharts.co.uk](http://www.antarescharts.co.uk)). Elles permettent d'aller et venir dans des endroits très protégés et peu fréquentés, sans talonner sur la première roche sous-marine. Encore faut-il faire confiance au GPS et à la cartographie. C'est dans l'informatique du bord que le vieux développeur Windows est intervenu.

L'hiver passé, j'avais remplacé le défunt PC de secours, décédé à l'âge respectable de 12 ans, par une tablette Android d'entrée de gamme, sans carte SIM (Lenovo TAB3, 165 €). Le choix entre un PC bas de gamme neuf qui ne servirait jamais et une tablette avait été vite fait. La tablette pourrait servir à bien d'autres choses, au quotidien, au lieu de rester tapie dans un équipet en attendant le funeste jour où le PC du bord déclarerait lui aussi forfait.

L'idée a vite surgi. Intégrer la tablette et le PC du bord. Celui-ci est devenu un serveur TCP/IP de données de navigation, via WiFi. La tablette dispose désormais des mêmes données que le PC (réseau Seatalk Raymarine, NMEA et AIS). Tous deux utilisent OpenCPN comme logiciel de navigation. Cette architecture permet de connecter autant d'ordinateurs, de smartphones et de tablettes que l'on veut au PC du bord. Le Smartphone de chaque équipier permet de naviguer en sécurité. Dans le cas où la connexion WiFi ou le PC du bord fait défaut, la cartographie utilise le GPS interne de la tablette ou du smartphone. Dans ce cas, la tablette ne bénéficie pas des données du réseau Seatalk (instruments de navigation) ni d'AIS qui ne sont pas indispensables pour tracer sa route.



*Écran en face de la descente (cartographie OpenCPN)*

Pour voir la carte du poste de barre, j'ai installé, il y a plusieurs années, un grand écran de 20", en position verticale, juste en face de la descente. Il est connecté à la demande au PC de la table à carte, lorsque le besoin s'en fait sentir. J'allume l'écran et



raccorde son câble à l'ordinateur. Aujourd'hui, la tablette est posée dans le cockpit, à l'abri de la pluie, à proximité de la barre. Si l'écran est également allumé, le barreur dispose de deux sources cartographiques.

Le réseau est donc un plus, mais n'est pas indispensable pour naviguer en sécurité. S'agissant de sécurité, l'utilisation de tablette(s) et/ou de smartphone(s) permet en cas de panne de l'ordinateur du bord de poursuivre sa route. Il suffit d'installer un logiciel de cartographie peu onéreux sur chacun d'entre eux (Navionics, OpenCPN, etc.)

S'agissant d'Internet, le smartphone est utilisé comme hotspot, pour tous les clients que l'on veut. Le smartphone est donc un hotspot pour Internet et le PC un hotspot pour les données de navigation.

## Lovely day !

Eriksay, le 20 juillet. *Lovely day !* C'est ce qu'un Écossais vous dit quand vous le croisez sur un chemin de randonnée, parfois même avant d'avoir dit *Hello ! Good morning !* Voici donc, en images, un exemple de *lovely day*.



*On quitte tôt un mouillage au milieu de nulle part, en n'y voyant goutte*



*Le soleil ne tarde pas à tenter une approche*



*Le ciel se joint à ses efforts*



*On jette l'ancre dans un magnifique endroit (Acairseid Mhor)*



*On part en randonnée, jusqu'au village, où il n'y a rien de spécial*



*Au loin, les hauts-fonds jouent à cache-cache avec les bleus*



*Au retour à marée basse, le phoque surveillant le mouillage d'un œil distrait, allongé sur son confortable matelas d'algues, se rappelle à notre bon souvenir*

Je suis bien en peine d'expliquer avec des mots ce qu'est un *lovely day*. Ce n'est pas un jour où il ne pleut pas. Ce n'est pas un jour où il n'y a pas de vent ni de tempête. Ce n'est pas un jour où il n'y a pas de brume. Ce n'est pas un jour où il ne fait pas



froid. Ce n'est pas un jour où il ne fait pas trop chaud. Ce n'est pas un jour qui se définit par ce qu'il n'est pas. Mais ce n'est pas non plus un jour qui se définit par ce qu'il est. Il y a des choses qui ne s'expliquent pas. Elles sont ; point à la ligne. Peut-être faut-il que du sang écossais – ou du whisky bien tourbé – coule dans les artères et les veines pour approcher une tentative de description.

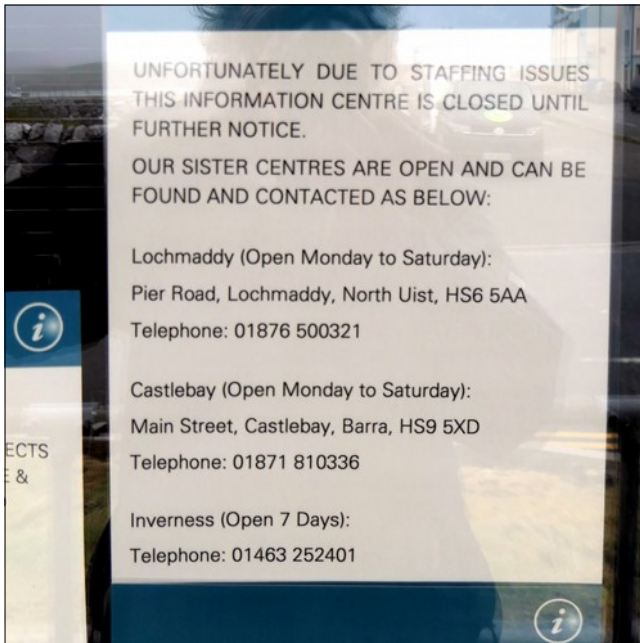
## Scottish days

Loch Eynort, le 21 juillet. Avez-vous remarqué qu'il y a un « s » à *Scottish days* et pas à *Lovely day* ? C'est une règle d'ici ! Pour un *Lovely day*, on bénéficie de plusieurs *Scottish days*. Voici donc un Scottish day en image. Je prends le risque insensé de déprimer le lecteur à un niveau aussi profond que celui de l'équipage de Thoè. On a beau avoir du bricolage à faire à l'intérieur (ce jour, c'était changer le câble du dérailleur d'un vélo), des livres à lire (*L'île des Perroquets* de Robert Margerit, excellent), des photos à photoshoper, le journal de Thoè à rédiger, et une expédition à terre pour trouver une connexion Internet (pour télécharger les prévisions météo), on ne peut s'empêcher de se demander ce que l'on est venu faire dans cette galère humide. Et dans la plupart des lochs, même avec la meilleure volonté du monde, il est quasi impossible de mettre pied à terre, car il n'y a pas d'endroit commode pour débarquer. Les pierres et les roches recouvertes d'algues gluantes sont autant d'appels criant aux entorses de chevilles. Oui. Que sommes-nous venus faire ici ?



J'ai cherché le mot qui convient dans le dictionnaire qui sert de correcteur orthographique. Est-ce de la bruine, une *pluie très fine, souvent froide, qui tombe lentement* ? Est-ce de la brume, un *brouillard léger* ? Est-ce du crachin, une *petite pluie fine et dense* ? Est-ce de la simple pluie ? Est-ce de la brouillasse, de la *bruine* ? Rien de tout cela ! Brouillasse sonne bien, mais s'il désigne de la bruine, ce n'est pas le mot que je cherche. Ce mot existe-t-il ? Sans doute non ! Il n'y a pas de mot français qui puisse qualifier un Scottish day, ni même le Scottish weather. C'est un savant mélange de tous ces types d'intempéries, qui se matérialise uniquement dans ce pays. À Bruxelles, qui détient des records de pluviométrie, quand il pleut, il *pleut* (longtemps). Quand il y a du brouillard, c'est du *brouillard*. Une chose à la fois. Nous n'avons pas, en Belgique, cette capacité surprenante à mélanger les genres d'eaux célestes pour en faire une sorte de mélange, qui n'est pas ce que l'on croit souvent être une sorte de *purée de pois* plus ou moins fins.

## No comments. So Brexit !



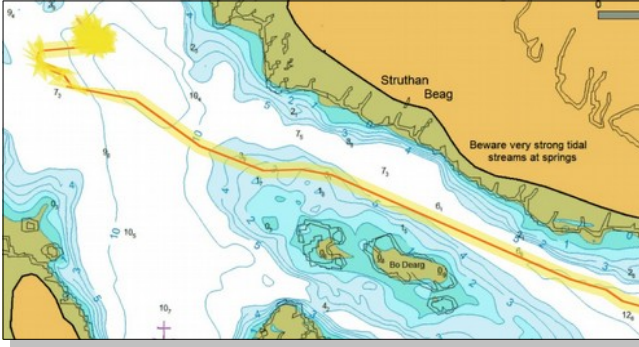
*Centre d'information ? Fermé pour problème de staff  
Allez donc voir à Inverness (à 500 km sur la côte est)...*



*Concentré de tomate + tranche de mozzarella = pizza*



## Canna



Loch Eynort, le 23 juillet. Le Cap' lève l'ancre à mi-marée descendante. Un étranglement isole le mouillage de la mer libre, séparé en deux par des hauts-fonds. Il choisit le canal du nord qui est plus large, car le courant crée des tourbillons qu'il faut traverser. C'est chaud. Il n'y a pas de droit à l'erreur, mais nous n'avons pas envie d'attendre pendant trois heures que l'étal s'établisse. Pas d'erreur.

Le cap est mis sur Canna dans les Hébrides intérieures, à une trentaine de mille. La météo et l'agenda de Caroline ont décidé qu'il est temps de faire de l'est. On annonce un coup de vent du sud pour le 26 dans les Hébrides extérieures.



Bon petit vent. Bon petit temps. Belle navigation, 10 kts au large, à la pépère. Douceur de vivre. Le temps est souvent meilleur sur la mer ouverte que sur les terres, où les nuages trouvent toujours un relief où s'accrocher. Pour peu que ce relief ait quelques mètres de hauteur, ils sont obligés de se refroidir pour passer par-dessus. Ils jettent alors leurs précipitations, sans

émotion et sans crier *gare !* Cause possible de *Scottish weather*.

Nous marchons à 5.5 kts, PC et pilote automatique en action. L'hydrogénérateur pousse 4 A à 5 A dans les batteries, jusqu'à ce qu'il tombe en panne pour la énième fois, axe cassé. Il sera réparé par Tournesol à Canna.

Thoè glisse sur l'eau calme que le vent perturbe à peine, on sent à peine ses mouvements. Thoè flotte sur la mer comme s'il était en lévitation dans l'air immobile. Pas de manœuvre, pas de ris à prendre ou à larguer. Il faut juste regarder de temps en temps devant et derrière, pour assurer une veille attentive aux rares bateaux. Ce n'est pas comme en Islande, où tous les bateaux sont équipés d'un AIS assurant une veille plus qu'attentive.

Je ne me souviens pas de la dernière fois quand j'ai pu rester de si longues minutes, vauté sur le sac la trinquette, rangée devant le mât. Pour le coup, ma mémoire ne défaille pas. Ces souvenirs ont simplement dépassé leur date limite de consommation.



*Ciel chargé... Canna approche...*



*Une dizaine de maisons*



*Quelle mouche de dieu a bien pu piquer qui, pour qu'il construise une cathédrale abandonnée dans une si petite île quasi déserte ?*



*Les arbres qui m'ont manqué !*

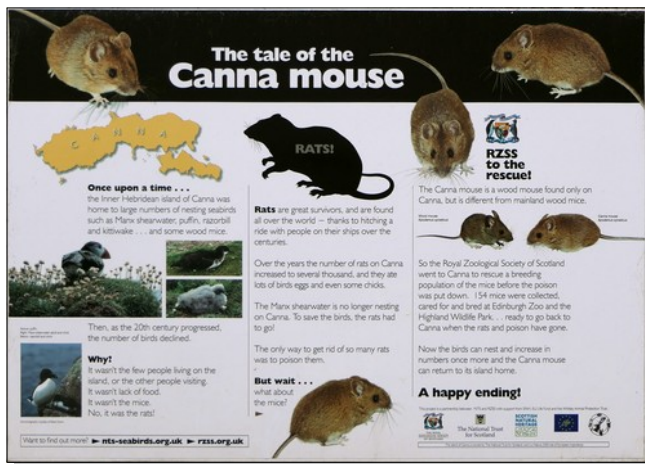
Canna est une destination incontournable. C'est la troisième fois que Thoè y relâche, en 2006, 2013 et 2018. Ah ! Si la terre entière pouvait ressembler à cette île ! Population (de visiteurs) sans surpopulation. Pas de promiscuité. Nature préservée, non

surexploitée d'aucune manière. Un endroit où l'on se sent bien. Quelques cris et chants d'oiseaux. Quelques hurlements plaintifs des phoques vivant à une encablure du mouillage. On ne se sent pas obligé d'aller rapidement voir ailleurs.



En 1938, l'île a été achetée par un homme dont la femme était originaire de Pennsylvanie. Pianiste, elle fit venir un piano à queue et se mit à donner des concerts pour les poètes et les artistes qui leur rendaient visite. Émulation culturelle au milieu de nulle part. Ils ont beaucoup fait pour Canna. Encore aujourd'hui, bien que leur propriété ait été cédée au National Trust of Scotland, on y ressent un dynamisme inversement proportionnel à la taille des lieux.

L'île ne mesure que 8 x 2 km. Il n'y a qu'un petit café et un minuscule minimarket qui vivent en saison des bateaux de passage.



Il y a quelques années, le National Trust of Scotland a voulu rétablir l'équilibre de la faune, anéantie par les rats. Ils mangeaient les œufs des oiseaux, qui ont finalement quasi cessé de se reproduire sur l'île. Pour éliminer les rats, un seul remède : le poison. Oui, mais ! Le poison allait aussi tuer l'espèce très spéciale que sont les souris de Canna.

On a donc capturé 154 souris, que l'on a dispersées dans deux jardins zoologiques, pour préserver leur espèce. On a ensuite empoisonné les rats. Finalement, on a réintroduit les souris, et les oiseaux peuvent à nouveau nicher sans soucis.

Tout est bien qui finit bien.







*Paroles... paroles... paroles...*



*Teint-on les moutons avant de les tondre ?*

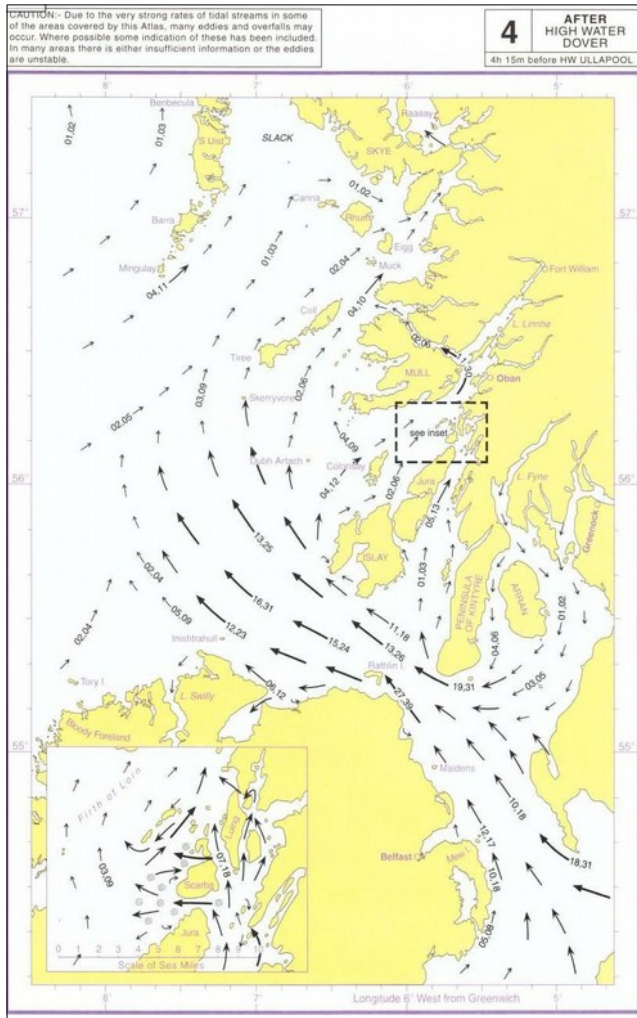
### Du sud... du sud...

Canna, le 25 juillet. Depuis notre départ d'Islande, nous avons rencontré une grande majorité de vents de secteur S, dans des régions où prédominent normalement les vents de NW. Est-ce un signe céleste qui nous encourage à aller voir le soleil au sud ? Est-ce une manière de nous encourager à persévérer dans cette direction ? Certainement pas ! La route sera plus longue et moins confortable au près qu'au vent portant. Encore plus inconfortable, si vous préférez ! Le dicton dit *deux fois la route, trois fois le temps, quatre fois la peine !*

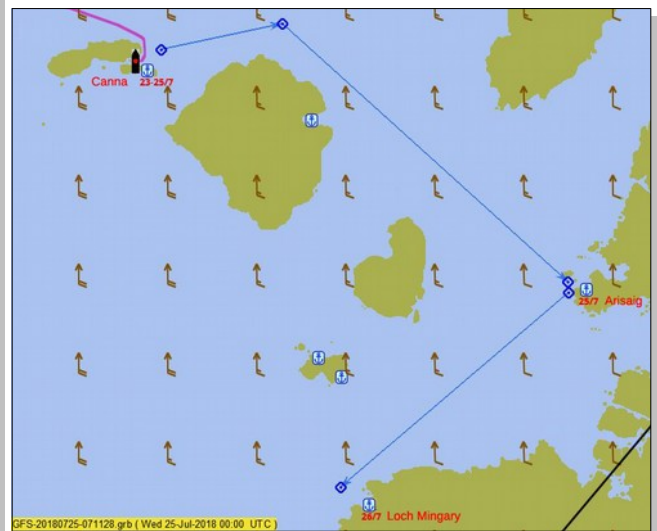
Tester notre motivation ? Sans doute ! Si l'on trouve l'énergie pour tirer des bords contre le vent, c'est que l'on a *vraiment* envie d'arriver à la destination envisagée. Hier, le Cap' a définitivement abandonné le projet de faire route vers la Norvège. Il a prétexté le besoin de donner un nouvel élan à Thoè, pour réserver son hivernage à Nieupoort, Belgique. Pourquoi a-t-on besoin de justifier des choix avec des prétextes ? Il serait plus commode, près de chez soi, de procéder à son entretien et la remise en état de quelques périphériques importants : le système de barre, les voiles, l'hydrogénérateur, la peinture du pont, etc. Après 18 ans de réparations de fortunes en tous genres, Tournesol estime qu'il faut *mettre le paquet*. Avec une motivation en béton, tout cela aurait aussi pu se faire dans un pays étranger.

Nous avons rendez-vous avec Caroline à Oban le 31 août, en fin de journée, à 50 milles au SE. En plus du vent, nous devons composer avec les courants d'intensité non négligeable qui changent de direction toutes les 6 heures. Vent, courant et clapot contre, c'est *too much* ! Planifier la route du jour fait fonctionner les neurones.





Marées hautes à Ullapool, le 25/7/2018 à 05h40 et 17h50



Les cartes de courant indiquent que le courant porte vers l'E d'environ 3 heures avant jusqu' à 4 heures après la marée haute à Ullapool. Cela fait un peu plus de 6 heures. On considère que l'étale n'est pas un problème, puisque le courant n'est pas contre.

Avec du vent du S, le Cap' décide de tirer des bords, non pas sur la route directe, mais entre des mouillages. Un bord vers l'E le 25 et un bord vers l'W le 26. C'est une réponse à la question *comment joindre l'agréable à l'utile ?* Sans itinéraire préétabli et sans calendrier rigoureux, la liberté est au pouvoir. On choisit les destinations en fonction de la position des îles, du vent, du courant et... de l'âge du capitaine.

Sur mer, on agit *avec* la nature. Sur terre, on lutte *contre* les éléments. L'homme modernicus essaye de domestiquer et formater la nature pour la rendre compatible avec ses desiderata prédéfinis. Enfin, il est surpris de réaliser qu'il doit réinventer la roue originelle. Il se rend compte après quelques millénaires de *n'importe quoi*, qu'il fait partie de la nature au même titre que d'autres espèces vivantes, voire même les cailloux ou la poussière dont il est prétendument issu. Il réalise que ne pas la respecter revient à tirer une balle dans le pied de sa propre espèce. Il conclut devoir craindre pour la nature, la biodiversité et la pollution, car il n'a pas le courage de regarder sa propre mort droit dans les yeux, si ce n'est dans une tentative désespérée de réveiller la conscience globale d'une espèce génétiquement égoïste.

La survie et la reproduction de chaque individu garantirait la survie et le développement de l'espèce entière. Corollaire : l'espèce entière ne pourrait survivre que si chaque individu fait tout ce qui est en son pouvoir pour survivre et fonder une famille. Existe-t-il, et dans quelle espèce, un ou plusieurs gènes gouvernant le comportement de celle-ci dans son ensemble ? La théorie de la sélection naturelle a-t-elle mis en évidence des mécanismes mettant les intérêts du groupe au-dessus de ceux des individus qui le constituent ? Autrement dit, existe-t-il des gènes commandant le sacrifice d'un individu pour la pérennité de l'espèce ? Que population décline faute de nourriture ou de proie, on le sait. Qu'elle se redéveloppe si les ressources réapparaissent, on le sait aussi. Mais est-ce qu'une population animale ou végétale est capable d'éliminer ou de restreindre la prolifération de ses individus pour la pérennité de son espèce ? Je n'en sais rien, mais il me semble que les espèces vivantes se comportent comme des liquides : elles tendent à remplir complètement le récipient qui les contient, que les limites du récipient soient physiques, géographiques ou alimentaires.

Je ne parle pas de *protéger* la nature, car elle n'a pas besoin de protection. Laissez-la tranquille et la vie explose partout où elle trouve de l'espace libre. Contrairement à l'homme, obsédé par le besoin que son cadre de vie reste immuable, la nature est capable de se réinventer sans cesse sous des formes compatibles avec l'environnement. S'il n'y a que du plastique à manger, elle fera naître des micro-organismes capables de le digérer. La nature survivra sans aucune difficulté et sans aucune aide à l'espèce humaine. Pour ceux qui y croient encore, du point de vue de la Nature, la conception du cerveau humain est la plus grande gaffe du Créateur.

D'aucuns affirment que la 6<sup>e</sup> grande extinction de la vie sur terre est en marche. Les 5 premières n'étaient pas dues à l'espèce humaine. Là encore, celle-ci se croit obligée de se considérer comme ne faisant pas partie de la nature d'égal à égal avec les astéroïdes, les éruptions volcaniques ou des changements liés à l'évolution normale et cyclique du climat. Précédemment, ce n'était pas la faute de l'homme, comme si l'homme était un cas à part. Précédemment, cela n'aurait jamais été aussi vite, comme les changements naturels devaient respecter un tempo. Or l'homme n'est qu'un composant parmi d'autres de la nature. Puisqu'il ne sait pas se gérer lui-même de façon durable, la nature le fera pour lui, comme elle le fait pour les lemmings.

Après chaque grande extinction, il y a eu une grande explosion... de vie. La nature n'a pas besoin de l'homme pour survivre et se développer. Elle n'a pas besoin de l'homme pour revivre de ses cendres. Il n'y a que l'homme, dans sa mégalomanie et sa peur de la mort, qui pense pouvoir ou devoir la sauver. En réalité, il tente de se sauver lui-même du problème qu'il représente au sein de la nature, faisant mine d'oublier que *l'homme est l'espèce invasive par excellence* (Hubert Reeves). J'ai failli écrire, influencé malgré moi par une culture judéo-chrétienne, qu'il est lui-même l'incarnation du péché originel. Il n'est pas l'auteur d'un éventuel premier écart de comportement moral qu'il aurait à racheter en faisant pénitence. C'est le péché de son Créateur lui-même qu'il a à racheter, celui-ci n'ayant eu ni le courage ni la capacité de régler le problème qu'il a engendré sous l'influence de sa propre mégalomanie créatrice. Dieu n'aurait ensuite trouvé comme seule solution que d'enjoindre à sa créature de réparer ses propres erreurs. Le docteur Jekyll a commandé à Mister Hyde de régler ses problèmes.

9 heures. Dans le mouillage de Canna, le vent souffle du S, 20 kts, 25 kts dans les rafales. Nous attendons avec une certaine impatience qu'il mollisse en virant SSW. Ce sera le signe du départ... et le point final à mes considérations philosophiques.



Déjà, Canna s'éloigne, de même que Rhum. Au vent des îles, le vent apparent se renforce, instable, jusqu'à plus de 35 kts au près.

### The place to be... or not to be ?

Nous jetons l'ancre à l'entrée d'Arisaig. Pour atteindre *the place to be*, il faut poursuivre la route à travers une sorte de chenal parsemé de roches émergeant à marée basse. Antares précise que, chaque année, des bateaux talonnent au passage. Il ajoute que les hauts fonds ne sont pas de sable comme partout ailleurs, mais de roche. Cela fait bobo à la quille, si l'on touche !



*The place to be*

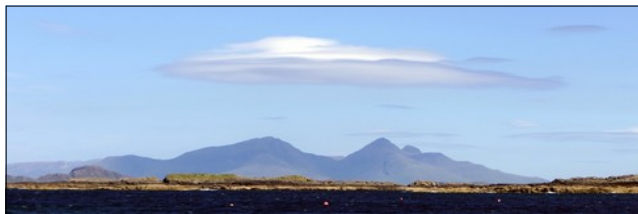


Le Cap' trouve le moyen d'amarrer l'annexe le long de la rive, où la roche plonge de façon abrupte. Elle restera flotter jusqu'à notre retour de balade. On ne parle plus de randonnée, car mon dos et mes genoux rouspètent. Le but est d'aller voir la lagune d'Arisaig, où des corps morts sont disponibles pour les bateaux visiteurs. Le chemin (la route à une bande, non fréquentée) à travers le paysage vaut le détour. Le site d'Arisaig est joli et verdoyant. Mais il est dénaturé par les deux cents bateaux sur corps mort, alignés comme les oignons dans un champ (image bucolique) ou comme des caravanes dans un

camping (image réaliste). Merci à tous ce agglutinés grâce auxquels Thoè est seul au milieu de la nature, à regarder le défilé des capitaines avides de mener leur embarcation jusqu'à un hypothétique corps mort encore libre !



*The place not to be*



26 juillet. Le ciel est inondé de cumulus lenticulaires, témoins visibles du vent fort soufflant en altitude. Chaque île est couverte de son chapeau, apparemment fixe, mais renouvelé sans cesse par le jeu de l'humidité de l'air et du vent.

Au niveau de la mer, il souffle fort et en rafales, sous l'influence des îles. Thoè, marche toujours au près, 2 ris dans la GV et solent enroulé à 50 %, avant de terminer sa course à Sanna Bay, sous GV seule. La navigation est musclée.





Sanna Bay est situé près de la pointe Ardnarmurchan. Des bateaux y attendent parfois le bon moment pour passer le cap vers le sud. Grâce à ses belles plages de sable blanc, c'est aussi une belle destination de beau temps. Malheureusement, nous ne mettrons pas pied à terre.

Le vent souffle en rafales à plus de 30 kts, et le Cap' tient à se trouver à bord en cas de problème de dérapage de l'ancre. Il est peu probable, car le fond est d'excellent sable. Mais...

## Le Cap' s'enorgueillit



Loch Aline, le 30 juillet. Vu ma modestie légendaire, comment raconter cet épisode ?

Nous sommes à Tobermory, sur corps mort. À quelques encablures est amarré un magnifique voilier classique, facilement identifiable comme un plan Fife, le célèbre architecte anglais du début du siècle précédent. Je trouve facilement son nom, affiché en grand sur l'annexe : Kentra. Je le google tout aussi facilement sous sa forme virtuelle. Lancé en 1923, il mesure 30 x 6 mètres et a été rénové en 2015.

Au loin, à travers les jumelles, le Cap' voit que le vent du S souffle à fond les manettes dans l'étroit passage orienté SE reliant Tobermory à Oban. Le plan d'eau est couvert de moutons blancs.

Il attend donc que le vent vire au SSW en mollissant, comme promis par les fichiers GRIB qu'il vient de télécharger. Par vent du SSW, Thoè pourra tirer un long bord vers l'objectif, avec sans doute quelques courts contre-bords.

Les prévisions GRIB étant données par intervalles de 3 heures, la bascule intervient avant l'échéance. Branle-bas de combat ! Le Cap' largue le corps mort, deux ris déjà pris dans la GV.

Thoè embouque le passage. Un voilier blanc en polyester, comme il en existe des milliers, construit par un chantier français bien connu, certainement mal gouverné, tire des bords quasi carrés, 2 ris dans la GV et le génois enroulé aux deux tiers (on dit

que le bord est carré, quand on vire de bord et que l'on revient sur ses pas en ne gagnant rien sur le vent, à cause de l'état de la mer, du courant et du vent). Le Cap' descend la dérive qui se trouve devant le mât. Appendice hydrodynamique dont peut de voiliers sont pourvus, elle permet de gagner 5 ° sur le vent. Au près serré, Thoè le rattrape et le dépasse rapidement. Il rattrape aussi un autre voilier faisant route au moteur quasi face au vent, sur une route presque parallèle à la sienne. Thoè file bon train, pilote automatique en mode vent ou mieux, en mode normal. Le mode vent s'accommode mal des rafales et des changements rapides de la direction du vent, qui varie entre 15 et 30 kts.

Après les copieuses rafales, le vent mollit. Le Cap' largue les ris et déroule complètement le solent. Puis c'est pétrole. Zéro nœud de vent. Impossible d'avancer, même lentement, vers une hypothétique flaque d'air. Thoè dérive à la vitesse du courant, moins d'un demi-nœud, en espérant que celui-ci nous téléporte dans quelques risées bienvenues. Rien ne se passe. Nous avons le temps. Le plan d'eau est calme, les voiles ne battent pas, la bôme reste calme, les conditions sont idéales pour le *dolce farniente* dans le cockpit, bercé par le clapot docile.



Au loin et sur l'AIS, Kentra fait route vers la pétrole. Le Cap' attend son heure, sans rien dire à personne. Il veut sinon en découdre, au moins se comparer ! De mon côté, j'attends aussi, appareil photo au poing.

Kentra tombe lui aussi dans la flaque de pétrole qui prend tout l'espace disponible.

Comment l'absence de quelque chose peut-elle remplir un espace ou un récipient avec une telle intensité ? L'intensité du néant. Le silence assourdissant.

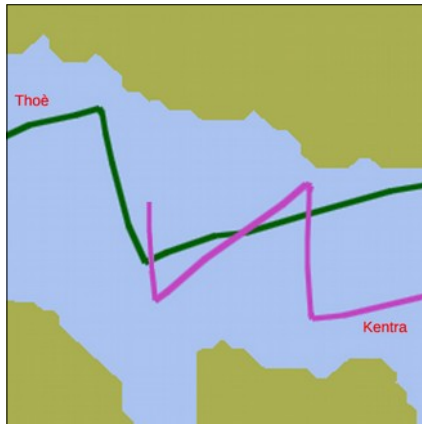
Il est maintenant à quelques encablures de Thoè. Il met sa machine en marche. Thoè aussi.

Quelques minutes plus tard, Kentra a retrouvé le vent. Thoè aussi. Avec quelques longueurs de retard.

Le premier vire et tire un bord vers le sud. Au moment où Thoè coupe son sillage, le Cap' commande le même virement. Magnanime, il a donné un handicap à Kentra !

Les deux bateaux font 4.9 kts sur le fond. Surprise ! Thoè fait un meilleur cap. Le Cap' jubile silencieusement !

À bord de Thoè, tout le monde sourit dans sa barbe, à voir le Cap', qui n'a jamais fait de régates de sa vie, se mesurer à un magnifique gros bœuf bien en chair, taillé pour la course, qui ne sait pas qu'il participe à une épreuve imposée par une petite grenouille inconséquente et présomptueuse. Sans doute son barreur ne fait-il aucun effort pour marcher à meilleure allure, d'autant qu'il n'a pas envoyé toute sa toile. Il a encore trois voiles qui n'attendent que d'être envoyées, mais les équipiers préfèrent jouer avec leur smartphone, sans s'intéresser à la course qui se joue. Quoi qu'il en soit, on peut facilement se convaincre que le skipper, qui croit ne faire qu'une course contre lui-même ou contre sa montre, ne fait pas d'efforts particuliers pour ralentir le voilier ou tirer des bords presque aussi médiocres que ceux du bateau en plastique. Même si, dans sa magnificence historique, il n'attache aucune importance au bleu qui le nargue. L'AIS montre que Kentra fait 120 ° bord sur bord et la cartographie confirme 90 ° pour Thoè. Il n'y a pas photo !



Qui n'a pas fait pareil, ne fût-ce qu'une fois dans sa vie ? Concourir contre un adversaire qui n'est pas au courant du défi qui lui est lancé ? Défi souvent inégal, soit dans un sens, soit dans l'autre.



## Croire à ce que l'on dit



*Passage Tobermory-Oban – Au près, par 30 kts réels, sous un ciel irisé (15 kts prévus)*



Oban, le 30 juillet. La traversée de Tobermory à Oban en deux étapes de 15 milles, au près à travers le boyau qui les relie, n'a pas été sans peine. Menu : jusqu'à 40 kts de vent apparent, très instable, 2 ris dans la GV et solent à moitié déroulé. Mer fortement perturbée dans les deux passages resserrés au sud, à la sortie du boyau et dans le prolongement de la longue île (voir photos, notamment du phare, à l'arrière du voilier). Par moment, le Cap' a même dû aider Nestor, le pilote automatique, car il ne s'en sortait pas.

Thoè a finalement trouvé un corps-mort libre à Oban, après avoir laissé passer un ferry, juste à l'entrée de la rade. La priorité à ceux qui travaillent ne fait cependant pas partie du *Règlement pour la prévention des abordages en mer*, le code de la route maritime.

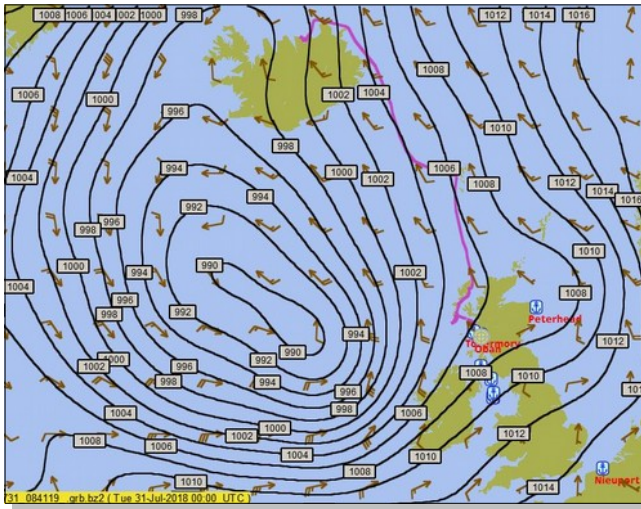
Dans le mouillage, le vent souffle 20 kts avec des rafales à 30 kts et du courant. Le Cap' a dû recommencer la manœuvre quatre fois, avant d'attraper le bout de contrôle du corps-mort avec la gaffe. Le temps d'arrêter le bateau et de courir de la barre à la plage avant suffisait pour que celui-ci fasse une embardée. L'idéal est d'amarrer le bateau par l'arrière et de ramener ensuite l'aussière sur le winch du mât, à l'avant. Pour cela, il faut une aussière de 30 mètres, plus longue que celles qui se trouvent à bord.



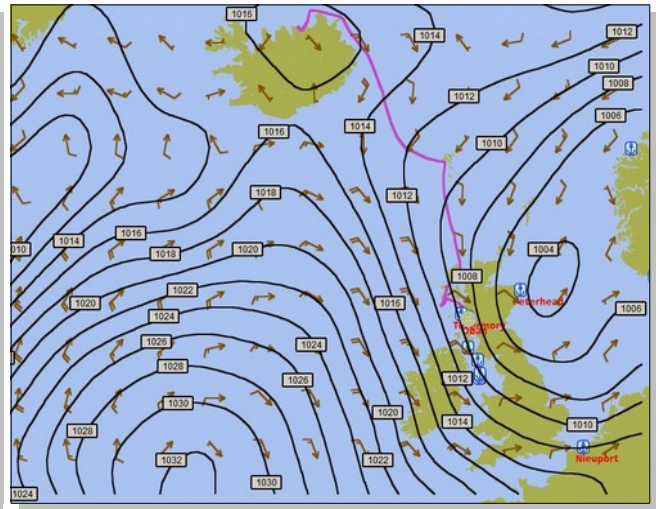


Quand je rencontre des *gens*, des citadins ou pire des voileux, et que je leur dis avoir passé des saisons entières en Islande (avec des trips vers Jan Mayen et le Groenland), l'écho qui revient est invariablement porteur d'exploits d'avoir été naviguer – pire en solo – dans des tempêtes et des conditions dantesques. Ils s'imaginent que « nord » est forcément égal à « mauvaise météo marine », comme si c'étaient des synonymes. Ils s'imaginent que les dépressions traversant l'Atlantique sont plus méchantes en Islande qu'en Grande-Bretagne, en Belgique ou en Bretagne, que la vitesse du vent et l'état de la mer sont des fonctions proportionnelles ou exponentielles de la latitude. Et que les ancres ne dérapent qu'au-dessus du 55<sup>e</sup> parallèle...

Le risque de faire voler en éclats leurs croyances, en affirmant que naviguer *là-haut* n'est pas plus *challenging* qu'en Écosse, est néanmoins limité. En principe, on se souvient peu des mauvais moments, mais je ne me rappelle pas avoir souvent navigué avec 2 ris dans la GV, en Islande. Leurs croyances sont bien enracinées et ce n'est pas le vent qui souffle là-haut qui les fera basculer. Ce sont des roseaux virtuels qui plient sans se rompre. C'est le propre d'une croyance. On y croit... Point à la ligne... Circulez, il n'y a rien à voir... J'ai dit et (ensuite) je crois ce que j'ai dit... Sinon, je me serais tu !



Prévision pour le 31 juillet à 00:00



Prévision pour le 9 août à 00:00

Qui a démontré que la même dépression produit des effets différents au nord et sous nos latitudes ? Qui a démontré que les dépressions font route vers le N et le NE et pas vers l'E suivant les méridiens ? Qui a démontré que les reliefs islandais perturbent, réduisent ou amplifient plus le vent que les îles grecques ou écossaises ? Qui a démontré que les prévisions météorologiques sont moins fiables là-haut qu'ici ?

De l'avis du Cap<sup>2</sup>, le bon sens marin n'a pas de coordonnées sur la carte !

### Interesting selfie opportunity

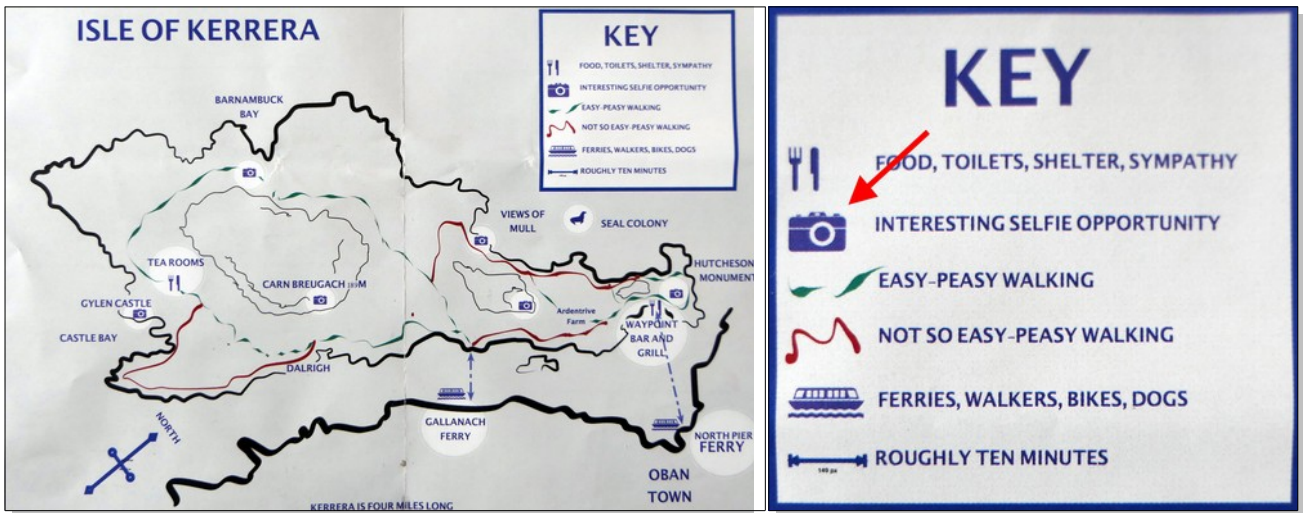
Kerrera, le 3 août. Caroline est venue en Écosse plus pour faire de la randonnée que du voilier. *Moi j'aime pas le bateau* répète-t-elle. Au bureau de la marina de Kerrera, en face d'Oban, nous sommes procuré une pseudo-carte des balades à faire sur l'île. Elle est artistique, avec, en réalité, très peu d'utilité pratique. Nous n'y prêtons pas grande attention, car nous n'imaginons pas se perdre sur une petite île. Une petite caméra représentée le long du parcours stylisé, indique une *interesting selfie opportunity*. Cela a-t-il tout pour nous séduire ? Certainement pas ! Nous n'avons pas l'intention, contrairement à la majorité écrasante de détenteurs de smartphone, de gâcher et de cacher un magnifique paysage avec une image que je peux regarder à qui mieux mieux chaque matin dans le miroir, en me brossant les quenottes. Par ailleurs, la légende ne comporte pas d'échelle ni de temps de parcours.

La côte nord nous offre de magnifiques vues, que je ne manque pas d'immortaliser sur la pellicule numérique. Quoique la curiosité soit un vilain défaut, cela m'encourage à convaincre Caroline d'aller jusqu'à l'*interesting selfie opportunity*. Et au-delà. Nous marchons donc d'un bon pas, décidé. Vu des hauteurs de l'île, les panoramas sur les îles plus ou moins lointaines sont impressionnants et photogéniques. Ceux de l'île sont grouillants de verdure.

Peu à peu, tout en ouvrant nos mirettes et l'obturateur de la caméra sur tant de beautés naturelles, nous approchons du selfie tant désiré (par autrui). Après deux heures de marche sur des chemins caillouteux ou des sols détrempés, nous atteignons l'objectif tant convoité.









*Selfie pris à l'endroit précis du pictogramme « interesting selfie opportunity »*





Le selfie, devant un panorama aussi remarquable, valait bien évidemment le détour. D'après l'interprétation que je faisais de la carte, j'étais pile au bon endroit. Mais d'après Caroline, le hot spot était plus loin, caché par le prochain promontoire, derrière la prochaine courbe du chemin. On est ici, disais-je. Non, on est là, affirmait-elle en posant le doigt sur le papier froissé. Pourquoi ai-je laissé mon smartphone à bord, regrettais-je ?

De proche en proche (et non pas de selfie en selfie, car j'étais sûr de chez sûr de l'avoir pris au bon endroit), nous avons atteint un point que j'estimais à mi-chemin du tour complet de la partie sud de l'île. C'était donc, dans mon esprit, un point de non-retour. Je suggérai d'abandonner notre plan de rando initial (une heure dans un sens, une heure en revenant sur nos pas) et de ne pas faire demi-tour et de boucler la boucle. Plan adopté !



Quelques minutes et quelques photos plus tard, il se mit à pleuvoir. Quelques quarts d'heure plus tard, j'ai dû me rendre à l'évidence : l'île est plus grande que sur le plan ! Le chemin serpente, va, vient, revient sur ses pas au gré de la fantaisie du relief et des contours du rivage. Le Tea-room improvisé à mi-chemin dans une ferme à l'air abandonné se déplace à la même vitesse et dans le même sens que nous. Le tracé du chemin doit certainement être le résultat d'un nombre considérable d'heures de travail assidu des moutons à la recherche de l'herbe la plus verte, la plus appétissante et la plus goûteuse.



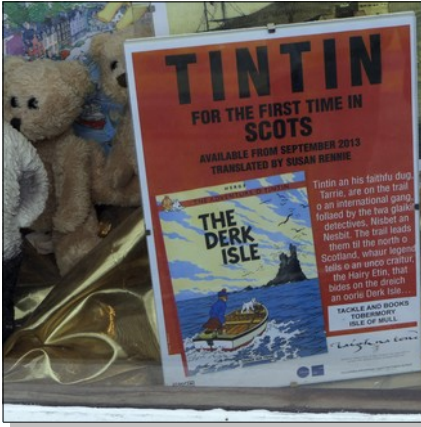
C'est là que j'ai compris la nuance qui existe entre se perdre et ne pas savoir où l'on se trouve. Dans le premier cas, on ne sait pas dans quelle direction aller, on perd le nord (surtout si ses lunettes sont détrempées par la pluie écossaise) et l'on finit par tourner en rond. Dans le second cas, on marche en avant, en suivant consciencieusement le chemin qui zigzague. Si ce

chemin est une boucle, on tourne en rond sans réellement se perdre, puisqu'après un certain temps ou un temps certain (4 bonnes heures dans notre cas) on finit par croiser ses propres pas sur la ligne de départ. Perdu, on n'arrive jamais à destination, sauf si un miracle se produit.

## Tobermory







*Tintin en écossais*



*Le whiskey*



*Bitte modèle SM*

## Oban



*The Old Inn  
pub fondé en 1790*



*Le baggis de Caroline  
Il vaut mieux ne pas connaître la recette avant  
de goûter !*



*La musique celtique*

## Achadun Bay

Le 4 juillet. La journée a été émaillée de quelques beaux rayons de beau soleil, les premiers depuis que Caroline est arrivée. C'était juste au bon moment, celui du déjeuner et de la sieste dans le cockpit, avant la balade jusqu'au château en ruines. Ce soleil a fait sécher nos vêtements, nos bottes et nos chaussures de randonnée. Cela nous a permis de parfaire notre

vocabulaire : un *Lovely day* est un jour où l'on est sorti et où l'on n'a rien à faire sécher. Pourtant ce jour avait commencé par un gros crachin.



*Disparition*



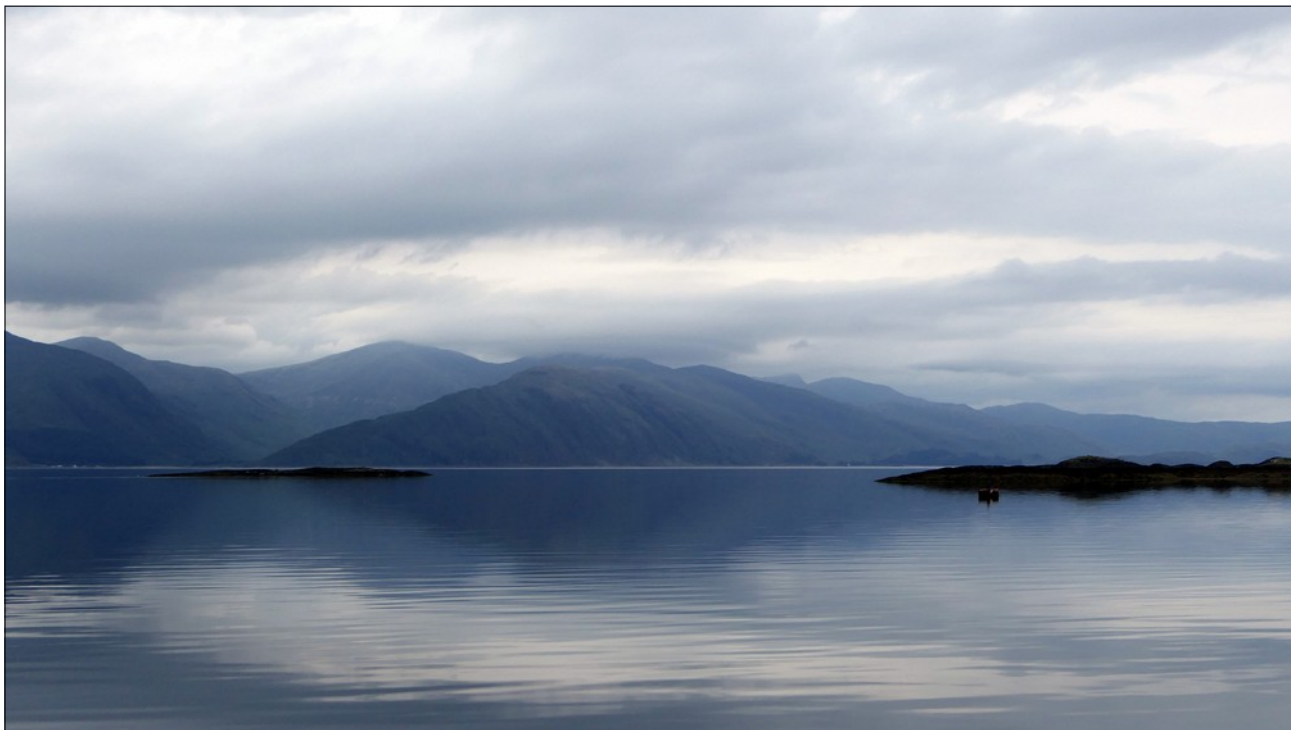




### Les phoques de Port Ramsay







Le 5 juillet. Port Ramsay, au nord de Lismore, est un mouillage encadré par quelques îlots et hauts-fonds qui découvrent à marée basse. Ils sont le fief d'une colonie de phoques allongés côte à côte sur des matelas d'algues gluantes comme des touristes sur des bancs de sable ou pire, des transats alignés serrés comme des anchois bien salés et huilés dans une boîte en fer blanc. L'histoire ne dit pas comment les uns et les autres se conservent.







## Changement de décor

7 août. L'été et le soleil semblent être revenus. Quel plaisir ! Après quelques virements de bord entre les écueils du Lynn of Lorn, à l'E de Lismore, Le Cap' jette l'ancre à une encablure d'un petit ponton flottant bien comme il faut. À la tête dudit ponton se trouve un panneau indiquant *Isle of Eriksa Hotel, Spa & Golf*. C'est la première fois que Thoë mouille sur un green.



Chaussures aux pieds, nous faisons le tour de l'île à travers les sous-bois et par le chemin côtier. La route goudronnée n'est pas trop notre *genre*. Mais nous ne pouvons échapper à la possibilité de déjeuner dans un endroit *select*. À l'entrée du château-hôtel, un homme en uniforme, chemise blanche, cravate violette et veste gris souris nous indique qu'ils ne servent pas à déjeuner et que nous pourrions en trouver un en-cas au premier étage du spa, qui n'a rien à voir avec une société protectrice des veuves et des orphelins. Après avoir brossé nos bottes crottées sur la brosse installée à l'entrée pour que les golfeurs n'entrent pas dans l'établissement avec des brins d'herbe collés à leurs semelles, nous montons au premier étage, ayant à peine distrait les curistes baignant dans les bains à bulles et autres accessoires aquatiques de bien-être.



Des tondeuses à trois couteaux à l'avant et deux à l'arrière circulent en permanence sur les étendues vertes.

Ici, la biodiversité se mesure en hauteur des brins d'herbe.

Dès que l'un dépasse son voisin, clic-clac, il est étêté par ces machines aussi efficaces que des rasoirs Gillette à 5 lames. La première faisant peur au poil, la suivante vérifie qu'il s'est bien redressé comme s'il avait la chair de poule. La troisième corrige le tir si nécessaire. La quatrième coupe et la cinquième contrôlant le boulot des autres.





*Pour entrer, nous comprenons qu'il faut  
montrer patte blanche*



*Savourant la cuisson du poisson, presque  
transparent, Caroline n'en croit ni ses yeux ni  
ses papilles. Je n'ai même pas eu le temps de  
photographier son assiette...  
(Poached cod)*



*... mais j'ai pu me rattraper sur le dessert.  
(Cheese cake)*

Nous avons laissé le retour en hélicoptère à des convives plus pressés que nous, bien heureux d'avoir vécu une expérience qui n'est pas donnée au commun des voileux, et encore plus heureux de retrouver le pseudo-capharnaüm artistique, signe de vie et témoin d'histoire qui règne à bord de Thoè.

### **Douches écossaises**



Eilean na Cloiche, le 8 août. Nous avons connu des *lovely days*, jours sans avoir à sécher des vêtements. Nous avons subi des *scotisch days*, carrément pourris. Aujourd'hui, nous apprenons ce que sont les *douches écossaises*, savant mélange de *lovely day* et de *scotisch day*. Elles impliquent du soleil et de la pluie, en alternance. *Douches écossaises* ne se conjuguent donc qu'au pluriel. Si tu



n'aimes pas le temps qu'il fait, attends cinq minutes. Si tu l'aimes, profite-en bien, car cela ne va pas durer ! Lumières à couper le souffle, savant mélange de gris foncé et d'or éclatant tombant par paquets sur les espaces verts. Arcs-en-ciel à rester bouche bée. Voilà le bénéfice de ces journées mi-figues mi-raisins dont on ne sait dire si elles sont plus proches du beau ou du moins beau temps, comme on ne sait dire si une bouteille d'eau de pluie est à moitié pleine ou à moitié vide.

Le Cap' a jeté l'ancre devant la plage de galets de Eilean na Cloiche, une minuscule île séparée en deux par un isthme. Dans la Route de Thoè, j'ai écrit que c'est une île pour ceux qui ont envie de jouer à Robinson Crusoé. Nous n'avons malheureusement pas réussi le test de Robison. Une moitié de l'île est dominée par un gros rocher qui, de loin, ressemble à un château en ruines, que nous projetions d'explorer. À terre, nous avons rapidement abandonné notre exploration après nous être griffé les pieds dans les ronces et tordu les chevilles dans les trous camouflés sous les fougères. Nous avons préféré paresser, assis au soleil sur des rochers humides, sachant que le frigo et les équipets de Thoè sont suffisamment pleins pour survivre quelques jours. Pourtant, tout naufragé qui se respecte, ayant un tant soit peu d'énergie de survie, aurait trouvé la clef de l'île.



Un catamaran motorisé portant la mention Etive Explorer au-dessus de sa cabine fait route tout droit sur Thoè, traînant une grosse annexe noire pirate au bout d'une longue aussière. Est-ce un flibustier déguisé en promène-touristes ? Pense-t-il que la coque bleue est abandonnée et qu'il va faire une belle saisie ? Il jette l'ancre à une encablure et ramène l'annexe bord à bord. L'ancre dérape et le bateau dérive. Il relève le mouillage au bout duquel pend une impressionnante masse de kelp et de laminaires. Tout cela prend de longues minutes et nous ne comprenons pas quelles sont ses intentions. Il revient. Il rejette l'ancre sans même dégager sa pelle des algues empêchant un bon enfouissement.

Les deux compères montent immédiatement dans l'annexe et font route vers la plage. Ils traînent l'embarcation sur la grève et se dirigent vers la petite caverne que nous avons remarquée, mais pas explorée. Ont-ils vérifié que leur butin est toujours là ? Puis ils suivent la falaise et disparaissent dans une anfractuosité entre deux rochers. Quelques minutes plus tard, nous les apercevons au sommet du rocher. Il y avait donc moyen d'y grimper et de profiter d'un exceptionnel point de vue à 360 ° sur tout le Lynn of Lorn, Lismore et son phare, Oban, etc.

Que faire ? Passer la nuit dans cet endroit isolé, presque inhospitalier ? Faire route vers un mouillage plus abrité, plus civilisé, peut-être trop civilisé pour des candidats Robison ? L'absence de réponse claire et le trop-plein d'hésitations dessineront une réponse en forme de *j'y suis, j'y reste*. Nous ne le regretterons pas, bien au contraire. Les cieux se sont mis à nous gratifier d'un spectacle lumineux ininterrompu, pendant plus de deux heures, au gré des caprices des douches écossaises tombant sur les reliefs avoisinants. À bord du cockpit ensoleillé de Thoè, la seule chose qui coulait était un apéritif bien arrosé, mais pas trop.



*Lever à Kerrera, le 11 août*



*Coucher à Kerrera, le 10 août*





## 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 pontons 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

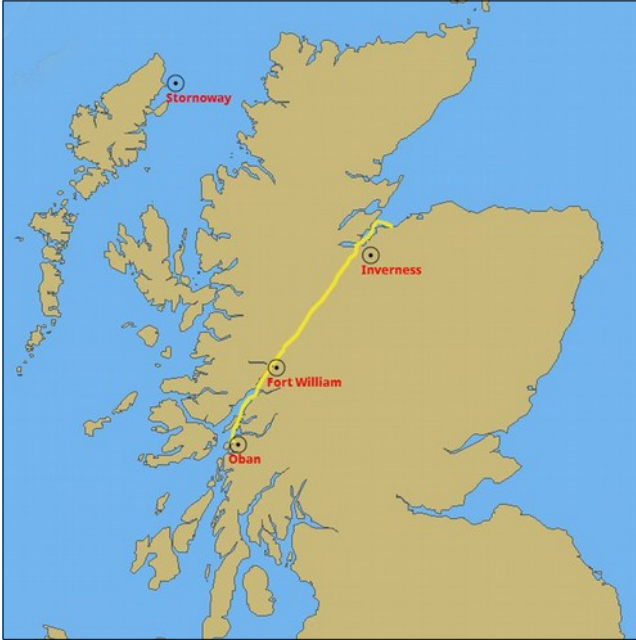
de se réveiller en cas de nécessité. Le réveil a hurlé en vain. Finalement, le Cap' s'était réveillé au milieu de la route des cargos !



*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





## 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.

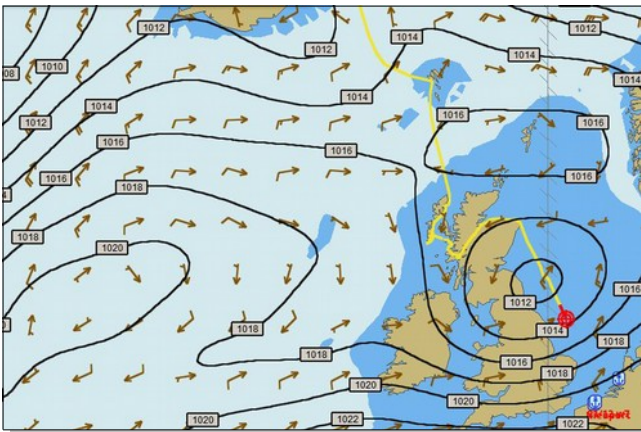
Pour maximiser une première fois ses chances, il entre dans la première des 8 écluses que comporte la cascade d'ouvrages d'art. Pour les maximiser une seconde fois, il est toujours le premier à passer la porte à peine entrouverte qui sépare le sas du suivant.

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.

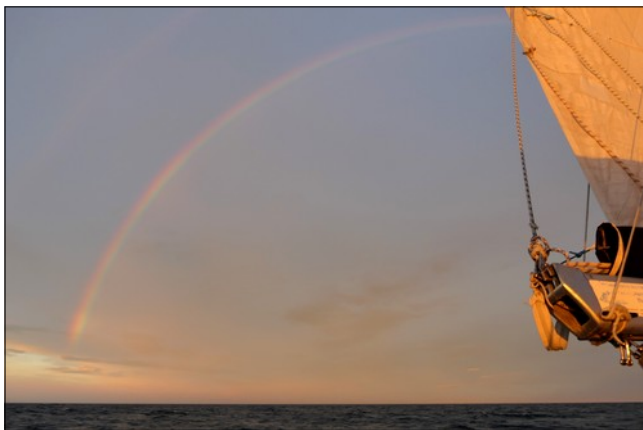
Depuis notre départ d'Inverness, la mer et le vent se sont comportés comme des enfants terribles. Mer extrêmement chaotique et vent soufflant en rafales telles que le bateau se traînait sous-toilé ou, au contraire, partait au lof surtoilé, tout en secouant les équipiers comme si des cerises bien mures 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.

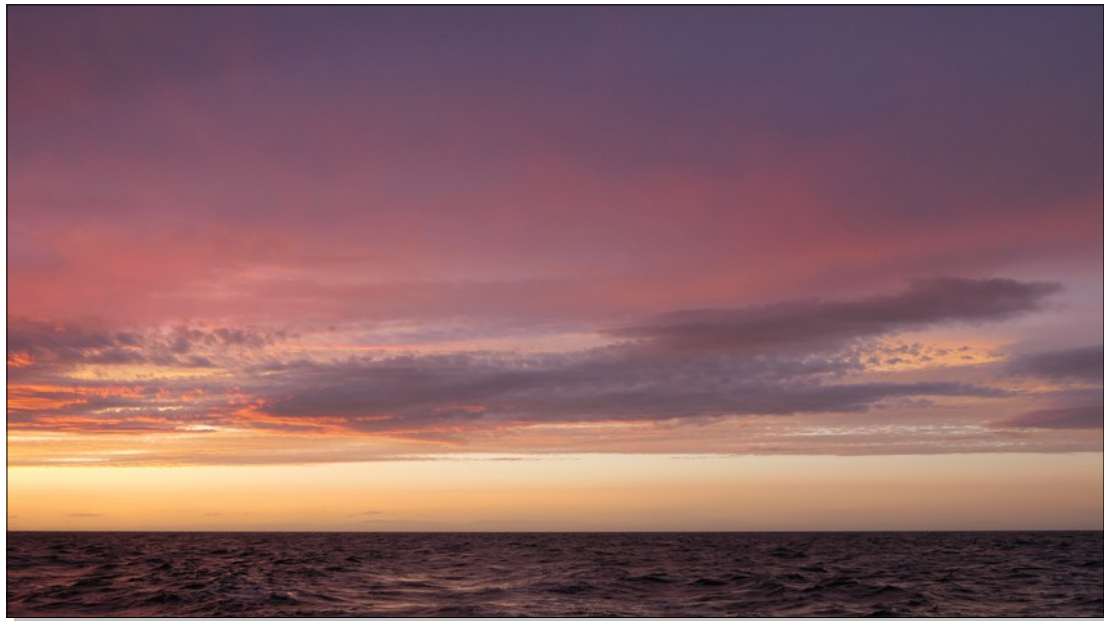
Le soleil finit par compatir. Nous avons besoin de savoir pourquoi nous sommes venus ici. Il nous gratifie de son spectacle

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 ?

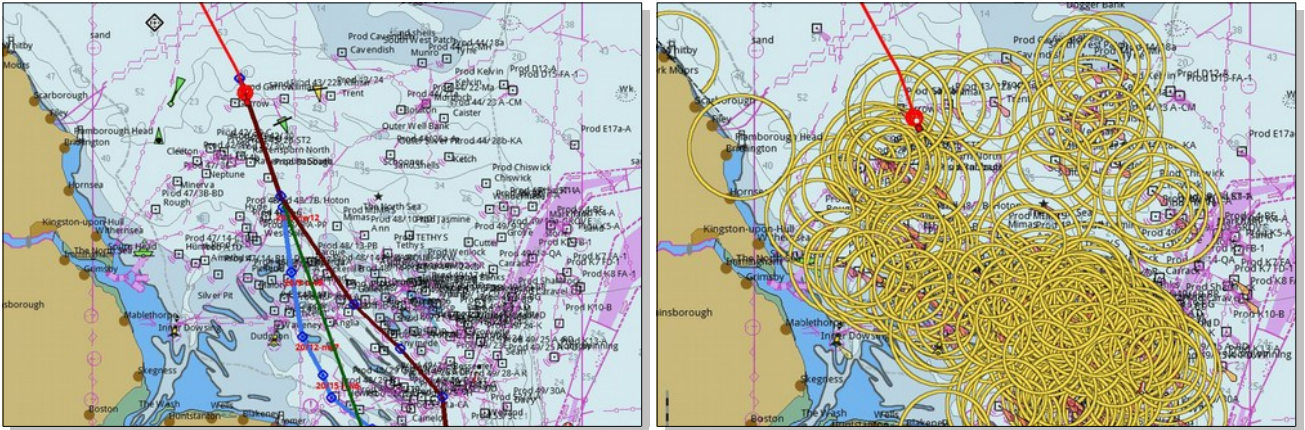




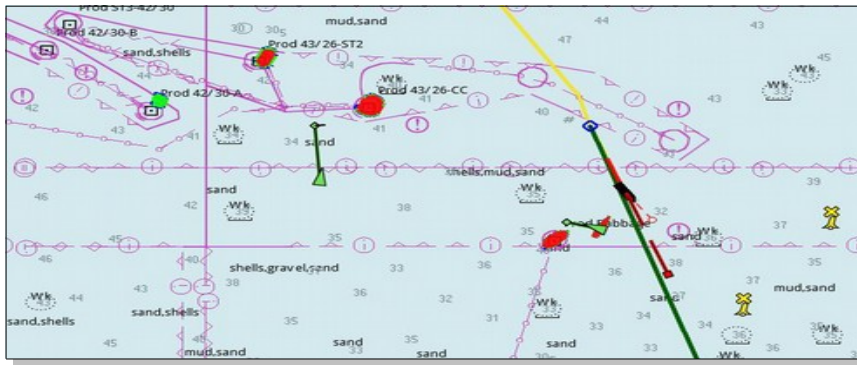




Le Cap' assisté de Pierre a choisi la plus courte ligne droite entre le nord de l'Écosse et Nieupoort. On dit que les voiliers tracent routes et sillons dans la surface salée. Aujourd'hui, Thoë se prépare avec entrain à labourer un champ de pétrole. Au moteur, le carburant aura l'air d'aller directement 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 à 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.







*La route 2018 de Thøe*

FIN

Merci de nous avoir suivis jusqu'ici et à l'an prochain pour de nouvelles découvertes.

