

À l'Aveuglette dans la vie suivante (2019)

Introduction

Pour cette année, le programme de Thoè, pour autant qu'il y ait un programme, sera de faire du cabotage le long de la côte E de la Norvège, au SW d'Oslo. Sur la route se trouve la côte E du Danemark et la côte W de la Suède. Les pavillons allemand, danois, norvégien et suédois seront approvisionnés à Cuxhaven.



Mâtage



En voyage



À la marina



Sur le travelift



À la cale



Plouf !

Nieuport – Cuxhaven

Au départ de Nieuport, il y avait deux routes possibles, selon la météo et d'autres influences imprécises. La première, par la mer du nord, en suivant consciencieusement les côtes belges, hollandaises et allemandes jusqu'à l'estuaire de l'Elbe. La seconde, la *Staanse Mast Route* (littéralement *la route au mât debout*) consiste en une traversée des Pays-Bas, du sud au nord, selon une route n'obligeant pas à démâter le voilier. Cette route est plus longue en temps, mais a l'avantage de s'affranchir des vents contraires.

Mon ami Pierre sera de la partie, trouvant quelques jours libres dans son agenda surbooké de futur retraité. Nous avons prévu de partir le lundi 20 mai. Il doit être de retour à Bruxelles le samedi 25 pour remplir ses obligations électorales. Avec nos entourages respectifs, nous combattons tous contre une attaque bactérienne de nos voies respiratoires. Resté au chevet de ma belle, je n'ai pu consacrer le week-end à préparer le bateau pour départ. Le lundi, les deux Pierre n'ont terminé le plus urgent qu'en fin d'après-midi. Il n'était pas raisonnable de larguer les amarres à la tombée du jour pour la première nav' de la saison dans l'état de santé et de fatigue qui étaient les nôtres ! Le Cap' décide de dormir avant de larguer les amarres au petit matin.



Nous quittons donc le ponton du Westdiep le mardi à 6 h 15. Heureusement, le vent souffle de NW puis virera à l'W en mollissant. Thoè pourra naviguer au près puis à une allure portante sur la route directe. Les petits soucis ne tardent pas à se manifester, comme pour justifier le report du départ après une nuit réparatrice. Le compas électronique affiche n'importe quoi et le pilote est inopérant. L'aérien Raymarine indiquant la vitesse et l'orientation du vent est hors d'usage. De l'eau navigue dans les fonds. Elle n'est pas salée, seulement désagréable à éponger.

Thoè étant un bateau bien équilibré, nous réussissons sans grande difficulté à naviguer barre bloquée. Le solent (voile d'avant) est bordée comme il le faut, barre bloquée. Nous choquons ou bordons l'écoute de la grand-voile de quelques centimètres si le bateau a tendance à lofer ou abattre. Nous ne devons donc pas barrer à chaque instant.

Comme la veille visuelle est permanente sur cette route, nous sommes de toute façon vitalement obligés de rester assis à la barre à surveiller les innombrables dangers parsèment la route. Il y a la traversée des routes menant à Anvers, Rotterdam et les autres ports de la côte. Les « parkings » où se mettent à l'ancre les cargos en attente de pouvoir entrer dans les ports. Cerise sur le gâteau, quelques bateaux de pêche s'obstinent à vider la mer des crevettes grises (les meilleures, les seules dignes d'être qualifiées de crevettes !) et des poissons. Quelques plateformes pétrolières ou de gaz. Quelques parcs éoliens comptabilisant des centaines voire des milliers d'hélices à trois pales perchées au sommet de leur fût cylindrique.

À cela, il faut ajouter ce que l'on appelle vulgairement *rails* au lieu de *Dispositifs de Séparation de Trafic*. Ce sont les voies virtuelles (indiquées sur les cartes marines) que les cargos doivent emprunter pour éviter les risques de collision. Il y en a une dans chaque sens, séparée l'une de l'autre par une zone de sécurité où les navires ne doivent pas se trouver. Les petits bateaux sont sensés naviguer en dehors de ces voies, dans la mesure du possible. Quand il doivent les croiser, il doivent le faire perpendiculairement de façon à limiter les dangers d'abordages.

Les premières 24 heures ont été épuisantes pour des organismes à 50 % de leur capacité, sans compter la fatigue accumulée avant le départ. Bateau gité et secoué. Manque d'appétit. À la limite du mal de mer. Nous nous relayons à la barre au rythme de quarts organisés à la demande comme les biberons des nouveau-nés. Quand nous sentons le sommeil nous envahir, nous négocions avec notre partenaire le droit d'aller dormir. S'il dort depuis plus de trois heures, nous nous sentons en droit de le sortir des bras de Morphée. Ainsi nous avons parcouru les premiers 130 milles en 24 heures, pour atteindre la latitude de Den Helder.

Au-delà, la côte s'incurve. Le bateau met de plus en plus d'est dans son nord. Le vent qui a molli vire lentement à l'ouest. Le ciel bleu a remplacé le gris. Nous nous retrouvons enfin à vivre à l'horizontale, au moteur, pour les 23 heures suivantes. Il n'en fallait pas plus pour récupérer.

Paradis des éoliennes

Au coucher du soleil, le hasard fait parfois bien les choses pour le photographe ! Thoè fait route sur un petit parc éolien d'une

trentaine de générateurs juste au moment du coucher de l'astre diurne. Balises cardinales et moulins à vent jouent à cache-cache avec le soleil et le téléobjectif. La mer est désormais peuplée de générateurs d'électricité verte et durable. Plus on va vers le nord et l'est, plus les éoliennes sont nombreuses. Elles poussent mieux s'il y a du vent.



Grimpettes inutiles

Les dernières 12 heures se feront à la voile, jusqu'à Cuxhaven, où nous arrivons le jeudi en milieu de journée, après deux jours et demi de route. Et Thoë de s'amarrer dans une marina. Nous sommes en Allemagne, à l'embouchure de l'Elbe, au pied du Danemark.

Pierre a proposé de rester le vendredi à Cuxhaven, pour effectuer ensemble les travaux que Tournesol ne peut faire seul, même avec l'aide du Cap'. Je grimpe en haut du mât pour aller chercher l'aérien Raymarine. Tournesol remplace le circuit électronique qu'il a bricolé en Islande par un neuf et vérifie le câble de connexion qui le relie au connecteur. Pierre remonte au mât pour l'installer. Les répéteurs affichent encore toujours 0 kts de vent dans une direction matérialisé par trois décevants traits. Que d'efforts pour rien ! Nous remplaçons les vis d'un hublot qui fuit, ramassons l'eau dans les fonds et trouvons que la membrane de la pompe d'eau sanitaire fuit. Tournesol la recolte avec de la colle cyanoacrylate. Ce ne sera pas satisfaisant.

Un moment de honte est vite passé, mais est parfois bien utile. Depuis le départ de Nieuport, le capteur de vitesse et de

direction du vent est resté désespérément muet. Tournesol a une confiance en lui relativement limitée, c'est un euphémisme. Il avait mis en doute la fiabilité de la réparation qu'il avait faite en 2018 à Husavik où il était monté 4 fois en haut du mât. À Nieuport, il avait acheté un nouveau circuit électronique de 3 cm de diamètre qui coûte la moitié du prix d'un Smartphone de milieu de gamme. Je suis monté en haut du mât pour récupérer le capteur. Tournesol a remplacé le circuit sur l'établi-plan de travail de la cuisine. Pierre s'était proposé comme volontaire pour monter le remettre en haut, à 18 mètres au-dessus du zéro aquatique. Le vent qui soufflait par le travers mettait les marches de l'échelle en sangle de travers, ce qui avait obligé mon courageux coéquipier à se contorsionner à chaque marche pour y introduire son pied dedans. Une main pour ouvrir la marche, un coup de rein pour pousser le pied. Il avait reposé le capteur, mais l'afficheur était resté muet comme une carpe malade. Deux ascensions pour rien ! La descente de Pierre avait encore été plus laborieuse, par ma faute. Ancien alpiniste, il comptait descendre en 4^e vitesse, suspendu à la balancine, ce que je n'avais pas compris. J'ai laissé le bout surpatter sur le winch (repasser sur lui-même de façon à se coincer et ne plus pouvoir le tirer ni dans un sens ni dans l'autre). Pierre, bloqué en l'air, hurlait comme un porc qu'on égorge (j'exagère très fort) étranglé par le harnais qui l'assurait. Finalement tout était rentré dans l'ordre... Les débuts de saisons sont parfois laborieux !



J'écris ces lignes quelques jours plus tard, après avoir traversé le canal de Kiel. Hier Tournesol a ouvert le tableau électrique. Il a immédiatement remarqué que le fil bleu était cassé au niveau de la cosse à sertir, rompant le contact avec l'afficheur ! Grosse honte sur toute la ligne. Achat inutile d'un circuit électronique, navigation sans pilote, grimpettes inutiles. Mais finalement, tout fonctionne normalement depuis le remplacement de la cosse. C'est le résultat qui compte.

Tournesol avait trouvé l'origine de la fuite d'eau. Le diaphragme de la pompe était fissuré. Sans pièce de rechange, il avait essayé de le recoller avec de la colle cyanoacrylate (super glue). Sans succès. À Cuxhaven, le Cap' avait acheté une nouvelle pompe, centrifuge cette fois, chez le shiphandler du coin. Et Tournesol avait tôt fait de l'installer. En espérant ne plus voir ma moindre molécule d'H₂O s'aventurer dans les fonds. Mais les jours suivants, l'eau revenait dans les fonds...

Canal de Kiel

Ceci fait, nous attendons la marée basse à Cuxhaven avant de quitter le ponton de la petite marina. En fait le courant portant vers Hambourg ne s'établit que plus d'une heure après la renverse. Nous sommes vent arrière. Le Cap' n'a envoyé que le solent. Nous atteignons lentement l'écluse de Brunsbüttel. Après quelques tours devant la porte, celle-ci s'ouvre. Les signaux lumineux rouges interdisant d'entrer, faciles à comprendre, laissent la place à une combinaison de feux rouges et blancs que le Cap', lassé de tourner en rond, interprète comme l'autorisation d'entrer. Nous voici amarrés au bout du sas, au ponton flottant le long du mur droit de l'écluse.

Un cargo orange vient s'amarrer du côté gauche, suivi de deux petits voiliers que j'aide à s'amarrer derrière Thoë.



Quelques minutes plus tard, les portes avant s'ouvrent et nous quittons cette prison temporaire 1.5 m plus proche du centre de la Terre.





Nous terminons cette journée à 19 h 30, amarrés le long du vieux quai d'une vieille usine apparemment abandonnée depuis longtemps. Un cycliste apparaît quelques secondes plus tard. Le genre de trublion toujours prêt à prendre soin de vous. Il est décidé à tromper mon ennui éventuel en me procurant un sujet d'inquiétude. Comme par enchantement, ledit trublion parle anglais dans un pays aussi unilingue que la France. C'est peut-être la caractéristique significative de l'origine de l'amitié franco-allemande ?

- *Il est interdit de s'amarrer sur ce quai. Ne vous étonnez pas si la police vous demande de dégager.*
- Où aller à cette heure ? Je resterai à bord pour le cas où...
- *Bonne chance !*
- Bonne soirée ! Danke schön ! Guten abend !

À noter que le panneau d'interdiction d'amarrer est aux abonnés absents le long de ce quai.

Ce quai, le long du canal, n'est pas le meilleur endroit pour passer du temps. Des cargos défilent jour et nuit. La nuit, leurs hélices pourraient être sans doute considérées comme une vraie nuisance pour qui a le sommeil léger ou fait une fixation nerveuse sur leur intense ronron. Pour l'heure autant que pour les heures, elles n'ont que peu d'effet sur nos organismes fatigués.

Le 26 mai, jour des élections en Belgique, la pluie a fait son apparition, comme pour nous signifier que nous avons le droit de paresser. Non pas paresser, car il y a toujours à faire sur un bateau. Mais aujourd'hui, c'est différent, nous ne *devons* rien faire. Les activités viendront ou ne viendront pas, c'est selon. Écriture. Gestion des photographies de la veille. Ramassage de l'eau qui avait échappé à l'éponge de la veille. Normalement de l'eau n'entre pas dans un bocal s'il n'est pas fissuré. Dans les fonds des bateaux, on en trouve pourtant toujours !

Il faut quelques jours, en début de saisons pour passer du *rusch* des préparatifs au rythme langoureux de la croisière. Comment vais-je vivre cette transition ? On ne sait jamais de quoi demain sera fait. Je suis incapable de me projeter en avant dans le temps ! Comment vais-je apprécier le Danemark, la Norvège, l'*ailleurs* ? Nul ne peut le dire et certainement pas moi.

Les Hollandais sont de sortie



Zuiderzee



Twister



Tolkien à couple d'une autre



Oban

Six goélettes hollandaises croisées en moins de 24 heures. Qui dit mieux ? Que dire d'un peuple capable de se montrer à bord de ces bateaux de par le monde ? Qui d'autre est capable de maintenir et faire vivre une flotte pareille ?



Zephyr





Un revenant !



Regina Maris (NL)





*Quand il n'y a pas de vent...
Le code n'a pas prévu de bateau à voile mû par la force humaine !*

Un train peut en cacher d'autre(s)

Eckernförde, le 29 mai. Épuisant pour les nerfs d'épuiser chaque jour l'eau dans les fonds. Elle revient sans cesse au rythme d'un ou deux litres par jour. L'équipage armé d'éponges l'assèche quotidiennement et les cheveux du Cap' grisonnent de plus en plus. Il ne supporte pas les problèmes qui lui résistent. Cela noie sa confiance en lui. Tournesol appelé à la rescousse trouve que la pompe à pied d'eau de mer de la cuisine fuit. Il la démonte et la met au rebut. Ces pompes ne sont pas fiables. Il relie le robinet à la pompe électrique qui servait à disposer d'eau pour le nettoyage du pont. Elle ne sert pas dans le nord, car il pleut de temps en temps. Le ciel fait le boulot !

Gelting mole, le 30 mai. Malgré la réparation des fuites des deux pompes, l'eau réapparaît au même rythme que les cheveux gris du Cap'. On assèche. On vérifie tout. Finalement Tournesol trouve une troisième cause : un serflex fuit à l'aspiration de l'eau de mer par le moteur. Une fuite n'est pas comme un train. Une fuite peut en cacher *deux* autres ! Pourvu qu'il n'y ait pas de quatrième !

Le café, c'est trop énervant !

Soenderborg, 1^{er} juin. Murphy n'abandonne pas ses nuisances. Ce matin, le compas électronique (fluxgate), qui fonctionnait

depuis le 22 mai, a décidé, fidèle à son maître Murphy, de cesser d'afficher un cap avec moins de 180 ° d'erreur. Le pilote, qui ne marchait pas en mode vent tant que l'aérien ne fonctionnait pas, ne marche plus qu'en mode vent ! Qui peut plus contrarier ? Le Cap' a amarré Thoè, avec l'aide de passants aimables, au quai de Soenderborg, notre première escale danoise. Le pavillon de courtoisie (croix blanche sur fond rouge) flotte désormais à droite du mât. De l'autre côté du *sund*, c'est la foire. Les gens mangent sur des tables géantes rangées comme les sillons d'un champ, soulés de musique tonitruante et peut-être aussi de bière. Un haut-parleur crache ses décibels. Tournesol a vidé le coffre bâbord. Armé de son multimètre, il va essayer de résoudre le problème de compas. D'abord un bol de minute-soupe à la tomate (avec croutons !). Il mesure la résistance entre les couples de fils : rouge/vert=5.2 ohm, rouge/jaune=5.1 ohm, etc. Tout est bon. Il mesure même les résistances d'un vieux fluxgate encore installé dans le compartiment du système de barre dont on ne sait s'il fonctionne encore. Idem. Il sort de son trou et rallume les instruments. Pas mieux. C'est à ce moment-là que le Dr. Watson y jette son éclair de génie, sous forme d'une question idiote : ne serait-ce pas les boîtes de café que l'équipage a entreposées dans le coffre à l'arrière du carré ? Tournesol a momentanément égaré l'aimant servant à tester la nature du fer ou de l'inox qu'il a sous la main. Très aimanté = acier normal, moyennement aimanté = inox A2/304, pas aimanté = inox A4/316 (le seul qui résiste à l'eau de mer). Les boîtes de café peuvent-elles être aimantées ? On ne peut les soumettre au test de l'aimant, mais on peut les retirer de l'équipet. Eureka ! Le compas n'en demande pas plus pour faire vole-face et afficher un cap correct ! Punaise, c'est cher Watson a résolu l'énigme ! Nous avons dû naviguer barre bloquée en surveillant constamment le cap de Thoè pendant un jour et demi à cause d'une boîte de café.

