

## Tunø



Belle petite île calme, sans voiture, magnifiquement entretenue. L'église restée égale à elle-même depuis des siècles a été surmontée d'une lanterne de phare au 19<sup>e</sup> siècle.

Dilemme piègeux pour les capitaines chrétiens. Les croyants qui se sentent téléguidés par la main de Dieu ne voient que la tour de l'église. Ils risquent fort de se retrouver au paradis des hauts-fonds plus vite que prévu ! Pour éviter le naufrage, ils sont obligés de tourner le dos à Dieu pour effectuer quelques visées au compas de relèvement. Dur dur !

Les autres, les mécréants, se laissent guider par le feu rouge qui illumine les nuits les plus noires sans prêter la moindre attention au sacré de l'édifice. Ils survivront sans se poser de question métaphysique.

## Thoè vs. catamaran Lagoon 42

Le Cap' n'a jamais participé à des régates. Je veux dire des *régates organisées*. Par contre, comme sans doute certains de ses confrères skippers, il ne dédaigne pas de se mesurer à d'autres voiliers. Il a alors l'énorme avantage d'être seul à savoir qu'il est en course et de choisir habilement ses adversaires ! Le compétiteur involontaire n'est qu'un participant qui s'ignore.

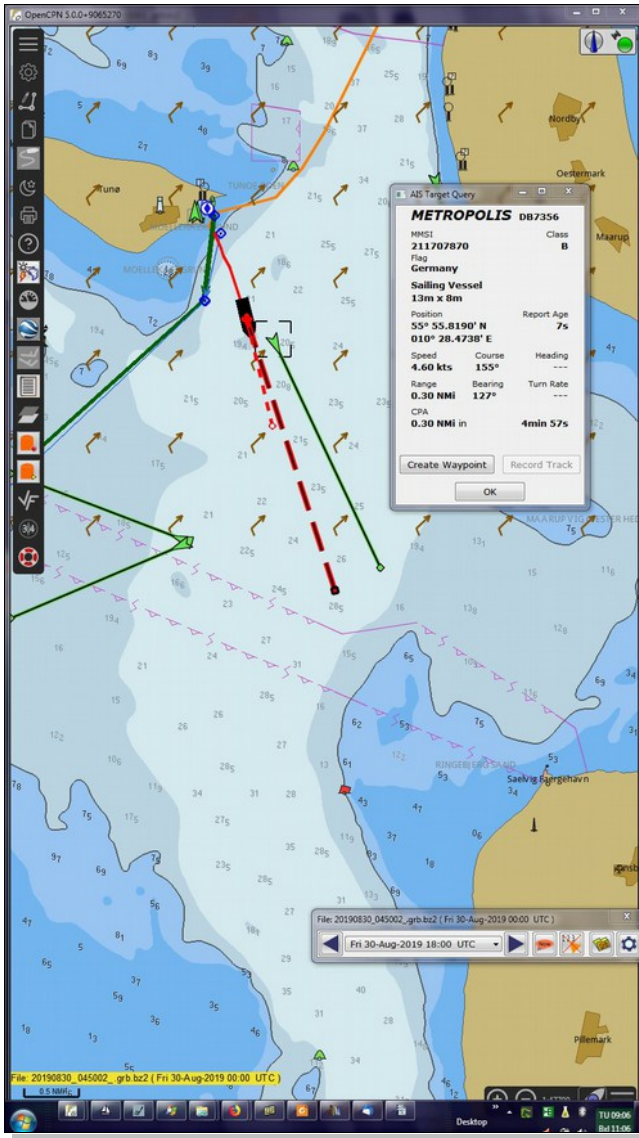
Metropolis, un imposant catamaran Lagoon 42 (12.8 m de long et 7.7 m de large) a la même longueur que Thoè (12.7 m). Il a sans doute quelques centimètres de plus à la flottaison, mais ne pinaillons pas ! Il est arrivé hier soir dans le port de Tunø pendant que Thoè se dandinait au mouillage.

» [www.marinetraffic.com/en/photos/of/ships/shipid:5315912/ship\\_name:METROPOLIS#3112797](http://www.marinetraffic.com/en/photos/of/ships/shipid:5315912/ship_name:METROPOLIS#3112797)

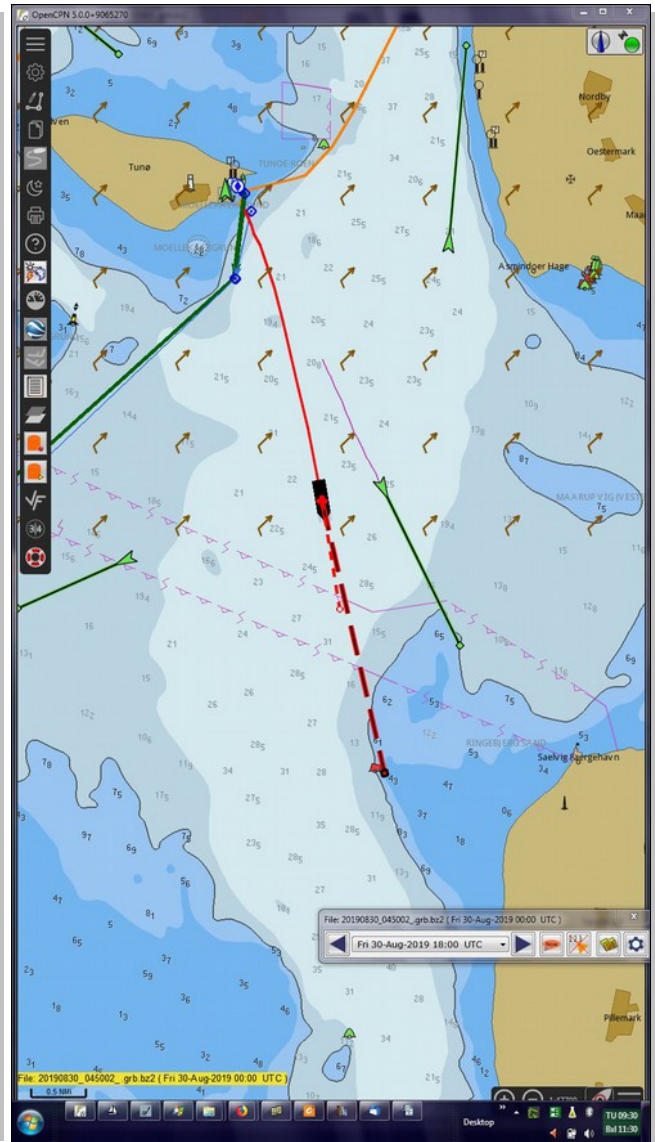
Ce matin, le cata sort du port et envoie sa GV. Le sang du Cap' ne fait qu'un rapide tour dans ses artères et ses veines. Il veut en découdre ! Il veut dépasser le cata. Au portant, Thoè n'a aucune chance, mais la bataille va se livrer au près serré. Les deux voiliers devront tirer des bords.

**Départ.** Alors que le cata envoie sa GV, le Cap' commence à relever l'ancre. Heureusement, il avait déjà préparé le départ, sans se presser. Il n'y avait pas encore le feu à la Baltique ! Comme Metropolis, il envoie la GV après le passage des bouées rouge et verte qui balisent le chenal d'entrée du port. Il descend la dérive et déroule le solent. Par 20 kts de vent apparent, il règle le pilote automatique en mode vent pour rester bien réglé même si le vent adonne ou refuse un peu (le mode vent est tel que le bateau garde le même angle au vent apparent quand celui-ci change de direction). Il prend régulièrement des captures d'écran. On y voit la position et la trace des deux voiliers (voir ci-après).

**Handicaps.** Parti en retard ? Qu'à cela ne tienne ! Thoè donnera un handicap en plus. Une ou deux minutes et de quelques centaines de mètres sont données à celui qui ne saura jamais à quoi il va participer. Je dis *de plus*, car en théorie, la longueur à la flottaison et le type de carène jouent en faveur de Metropolis. Je dis aussi *de plus*, pour rire, car Metropolis est handicapé par le fait qu'il est mené par un équipage alors qu'il n'y a qu'un seul homme à bord de Thoè.

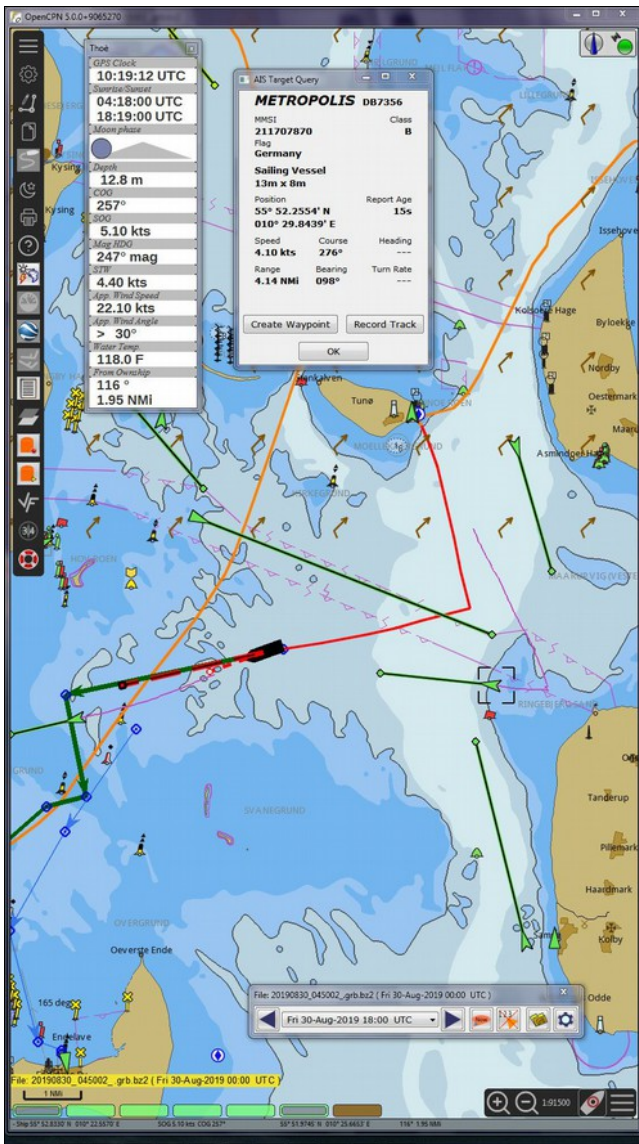


9 h 06. Thòe est en retard, mais on voit déjà son gain en cap  
(Thòe en rouge, Metropolis en vert)

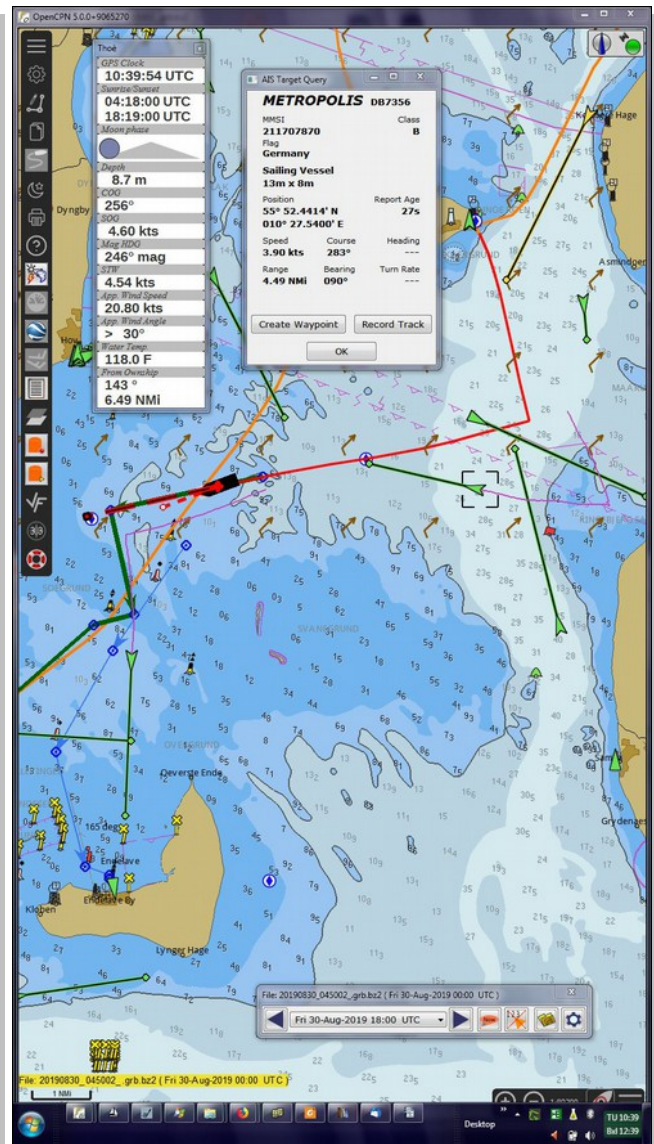


9 h 39. Il a quasi rattrapé son retard et va plus vite (le vecteur rouge est plus long que le vert)



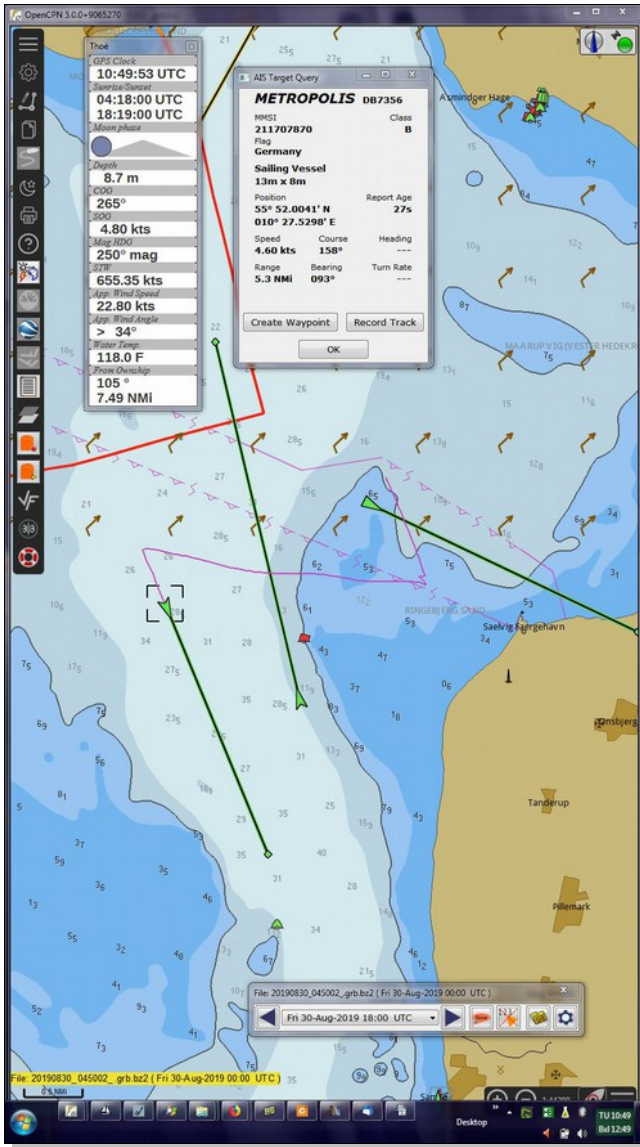


10 h 19. Thøe a viré bien avant l'île. Metropolis continue tant qu'il peut (Metropolis est entouré d'un carré noir)



10 h 39. Au second bord, Thøe a déjà 5 milles d'avance (explications ci-dessous)





**Explications de 10 h 39.** Les vecteurs devant les positions des bateaux, qui se terminent par une petite boule, ont une longueur correspondant à 30 minutes de route à leur vitesse actuelle (rouge pour Thoè et vert pour Metropolis).

**Mesure de l'écart à 10 h 39.** J'ai posé des WP (losanges bleus) au bout de ces deux vecteurs. Ils sont tous deux sur la route de Thoè. La distance entre ces deux WP est de 5 milles. Entre 9 h 06 et 10 h 39, soit environ 1.5 h, Thoè a pris 5 milles d'avance (grosso modo une heure d'avance) en plus de petit handicap du départ.

**Louvoyage.** Même vent et même état de la mer pour Thoè et Metropolis. Au moment de la capture d'écran, ils ont quasi la même vitesse (respectivement 4.80 kts et 4.60 kts).

Thoè (trace rouge) fait environ 90 ° de différence de cap bord sur bord.

Metropolis (trace magenta) a viré deux fois, ce qui permet de mesurer relativement ses capacités à naviguer au près (environ 155 ° sur un bord et 275 ° sur l'autre, soit une différence de 120 °).

**Conclusions.** Certes, Metropolis n'a pas été prévenu que ses performances allaient être disséquées, mais il semble évident qu'il devait chercher dans une large mesure à avancer au mieux de ses possibilités.

A-t-il abandonné la bataille en partant au sud ? Ce serait rigolo de s'amuser à le prétendre !

**Autosatisfaction.** Le Cap' se félicite d'avoir choisi un monocoque capable de naviguer au près. Il avait exclu les catamarans pour des raisons psychologiques discutables (les catamarans ne se remettent pas à l'endroit s'ils chavirent) et pour leurs médiocres capacités à remonter au vent. Il avait aussi exclu les dériveurs et bateaux à quille relevable. Les premiers, car ils ne remontent pas bien au vent et les seconds, car le système de quille relevable est compliqué, encombrant et coûteux à construire.

**Dérive de près.** Thoè qui n'a que 1.5 m de tirant d'eau. Pour compenser le manque de plan anti-dérive, il est équipé d'une dérive devant le mât. Celle-ci fait gagner 5 ° sur le vent quand on la descend (2.2 m de tirant d'eau). Elle est manœuvrée au moyen de deux bouts revenants au cockpit (monter et descendre).

## Un grain peut en cacher un autre

Gelting Mole, le 2 septembre. Courte étape en Allemagne. Il s'agit de récupérer Pierre et Liliane pour du cabotage entre amis entre les îles danoises. Ensuite Liliane retournera à Bruxelles par la terre, et les deux Pierre mettront le cap sur Nieupoort par la mer.

L'étape du jour comprenait une bonne trentaine de milles, au près sur la route directe ou au travers. Une belle navigation comme celle de la veille, mais sans devoir louvoyer. C'était sans compter l'association des dieux du ciel avec Murphy. La matinée s'est passée à jouer à cache-cache avec les grains déboulant l'un après l'autre, devant, derrière et parfois sur nous. Tel Docteur Jekyll et Mister Hyde, en quelques secondes, le tranquille 4 Beaufort se transformait en agressif force 7. La mer se tapissait de troupeaux désordonnés de moutons blancs en furie impossible à tondre. Plus de 30 nœuds de vent réel pendant 35 minutes au près, avec par moment plus de 40 nœuds de vent apparent.

Le Cap' a sous-estimé la virulence du premier nuage. Il a d'abord relevé la dérive pour rendre le bateau moins ardent. Puis il a pris quelques tours de solent. Puis un ris dans la GV. Mais à peine avait-il étarqué la bosse de ce ris, il a dû retourner au pied du mât pour en prendre un second. Tout en se disant qu'il devra peut-être enrrouler complètement le solent. Il veillait à rester loin du danger de la terre tout en conservant la possibilité de partir en fuite devant la tempête nuageuse si Éole était décidé à poursuivre son effort avec le nuage comme chapeau haut de forme. Le nuage passé, tout est redevenu comme si rien ne s'était passé. À larguer les ris et renvoyer toute la toile. Jusqu'au prochain grain.

Le divertissement de l'après-midi a été d'un autre genre. Petit temps établi entre 5 et 10 nœuds avec des rafales de 15 nœuds venant d'une direction différente tous les 100 mètres. Le vent en haut du mât était-il seulement le même qu'au niveau du pont ? Il n'en fallait pas plus pour que Thoè parte au lof à la même fréquence. Cela monopolisait une attention permanente du barreur. Il devait soit barrer manuellement soit récupérer les erreurs du pilote automatique. But de ce jeu de zigzag : éviter un abordage, même si Thoè tribord amure était prioritaire, avec l'un des bateaux venant en sens inverse, car eux, au portant, ne se rendaient sans doute pas compte de l'effet d'une courte rafale sur un voilier subitement trop toilé ou mal réglé. Ils venaient par groupe serré, ayant passé ensemble le pont de Sønderborg qui s'ouvre à la 38<sup>e</sup> minute après chaque heure. Il fallait faire pareil vis-à-vis des balises vertes du chenal faisant également route opposée. Garder une distance de sécurité suffisante des uns et des autres.





*Avant*



*Pendant*



*Après*

