

Du sud du sud !



Ålesund le 15 juin. Le colis est arrivé en fin de journée. Le 16, dans l'attente de conditions convenables pour passer le cap Statt, Thoè est resté sur place. Tournesol a mis au programme et rapidement remplacé l'indicateur de vent qui n'avait plus d'aiguille par celui que j'ai acheté sur www.markplaats.nl, un site de vente néerlandais comme www.2ememain.be ou www.leboncion.fr. Sans l'aiguille de l'indicateur, le Cap' devait consulter l'écran du PC pour connaître la direction du vent, ce qui ne posait pas réellement de problème. C'était juste un peu moins convivial.

Il a ensuite remplacé l'afficheur à cristaux liquides de l'horamètre du moteur Volvo. Comme il restait désespérément aveugle, le Cap' était obligé de noter l'heure de chaque démarrage et chaque arrêt de l'engin pour comptabiliser son nombre d'heures de fonctionnement. Cela sert à déterminer quand il faut en faire l'entretien (vidange d'huile, remplacement des filtres, remplacement de la turbine de la pompe à eau de mer). Cela sert aussi au calcul de la consommation de carburant. Il consomme 2.5 litres par heure de diesel. Pour un réservoir de 400 litres, l'autonomie de Thoè est donc de 160 heures de moteur, soit 800 milles nautiques à 5 nœuds.

Le Cap' a installé le nouveau GPS. Il ressemble à une souris bien dodue équipée d'une queue d'un mètre de long terminée par une fiche USB. Il a viré le GPS Raymarine qui se trompait de date et était d'une lenteur extrême pour détecter les signaux émis par les satellites. Il a déplacé le Navtex pour l'encastrer dans le trou laissé par le GPS. Quand il est allumé, c'est-à-dire jamais, ce récepteur diffuse des messages météo et d'autres informations destinées à la navigation. Le Cap' l'avait acheté à l'époque révolue où les connexions Internet n'étaient pas généralisées.

Il a modifié le raccordement d'un fil de données électronique et configuré le logiciel sur le PC pour renvoyer les données du nouveau GPS vers le pilote automatique. C'était nécessaire pour que la console du pilote affiche la vitesse du bateau sur le fond (SOG ou Speed Over Ground) et la route sur le fond (COG ou Course Over Ground). Contrairement à la vitesse par rapport à l'eau (STW ou Speed Through Water) et au cap magnétique (HDG ou Heading), le COG et le SOG sont conformes au déplacement réel du bateau sur la carte marine, car ils tiennent compte de la déviation du compas, des courants et de la dérive du bateau due au vent.

De mon côté, j'ai remis à neuf le stock du frigo en dévalisant le supermarché KIWI avant d'aller savourer une Guinness au pub irlandais du coin.

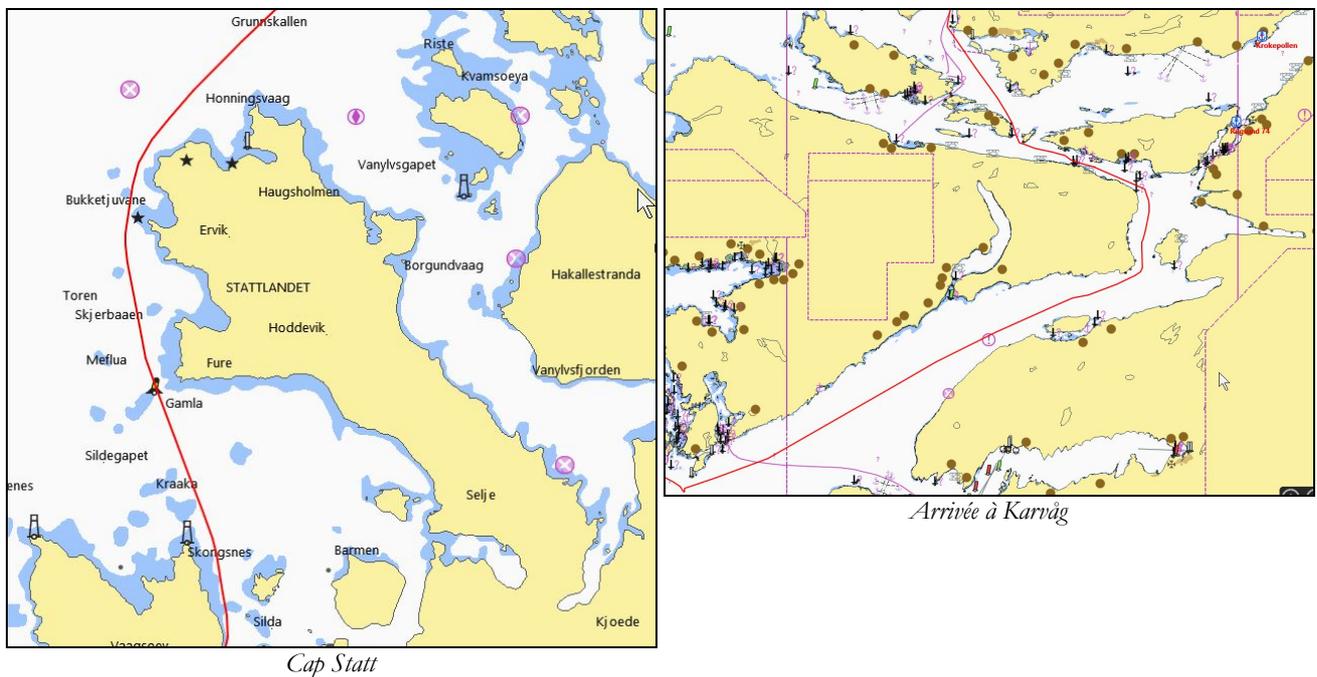
Thoè et son équipage étaient prêts à reprendre ses pérégrinations. Le Cap', le climat et l'ambiance générale ont décidé que nous ferions demi-tour aussi vite que possible.

Cap Stratt

Karvåg, le 18 juin. La cloche du premier quart retentit à 1 heure du matin. Le Cap' a encore hésité une bonne quinzaine de minutes à tourner sa couette. Sa conscience professionnelle a vite pris le dessus. Le plan prévisionnel est de passer le cap Stratt avec un vent très timide de secteur E, plutôt portant, et de l'atteindre rapidement avant qu'il ne vire au secteur sud en forçant. Moteur. Moteur. Nous y arrivons après un joli lever de soleil suivi de quelques belles éclaircies. Cela n'allait pas durer !



Par vent faible du SE, le cap nous a gratifiés de fortes rafales, justifiant notre empressement à le laisser dans notre sillage. Après son passage, les conditions sont redevenues temporairement plus calmes, avant que le ciel s'abatte sur nos cirés. Le Cap' avait le choix entre deux destinations pour laisser passer le coup de vent annoncé à partir de ce soir et pour le 18 toute la journée. Maløy, que nous avons atteint avec une heure d'avance sur le calcul, et Karvåg, 20 milles plus loin (4 heures de navigation) où il fallait arriver avant que le vent montre ses griffes acérées. Pour ne pas se tourner les pouces pendant tout l'après-midi, il est décidé de continuer la route, au moteur, GV haute, contre le vent du SSE, en espérant qu'il aide la machine en soufflant au moins un peu dans la voile.



Le dernier tronçon avant d'arriver à Karvåg (coin inférieur gauche de la seconde carte) a été particulièrement chaud, si l'on peut s'exprimer ainsi.



Photo du passage le 1er juin

La montagne située au milieu de la carte culmine à près de 900 mètres. Inutile de préciser que le passage dans l'étroit boyau en forme de V couché sur le flanc allait être spécial. D'autant qu'au nord, la prise d'un ris s'avérait aussi ridicule qu'inutile.

Engagé dans le dédale-labyrinthe, sous une pluie torrentielle, avec des rafales passant de 10 à 35 nœuds en quelques secondes, le Cap' n'a pas eu le culot ni le courage d'aller au pied de mât pour faire descendre la GV de 3 mètres. C'était trop dangereux. Et Thoè de partir au lof à chaque rafale, le pilote faisant de son mieux pour revenir sur sa route. Le ris a pu être pris au sud de la montagne avant que le vent tombe quasi à zéro.

Pour lui, ce n'était que partie remise ! Dans le dernier tiers du tronçon menant à Karvåg, il s'est de nouveau énervé. La pluie accumulée dans le lazy bag s'en échappait périodiquement en cascades torrentielles successives. Sans doute suffisamment de débit pour remplir rapidement les réservoirs ! La visibilité était de maximum 1 mille à cause de l'intensité de la pluie. Si nous n'avions pas relâché à l'aller dans ce port accueillant et/ou sans Google Earth, le Cap' aurait-il osé y entrer ? Heureusement pour Thoè, il savait exactement où et comment Thoè allait accoster. Au moment de frapper les amarres, l'eau coulait sur notre dos en se faufilant entre les multiples couches de vêtements, ciré, polaire, chemise et sous-vêtements. On peut le dire : le Cap' nous a menés à bon port, en sécurité et avant que le vent se fâche.



Non, non, je ne regrette rien... tra la li la lère...

Thoè est arrivé le samedi 4 à Ålesund, avec deux jours d'avance. Pourquoi ? Parce que la météo pourrie en a décidé ainsi. Que faire d'autre que rester dans la cabine quand même un chien attraperait des rhumatismes dehors ? Réponse : avancer. Le temps avait été printanier du 5 au 11. Puis il s'est remis en mode pourri. Nous sommes le 18, le ciel s'est éclairci, le vent décorne les bovins, des averses sont probables tout au long de la journée. La météo sera bonne de dimanche midi à lundi midi, avant un nouveau coup de tabac.

Cela confirme le demi-tour du Cap'. Je ne parle même pas de ce qu'il pense de la navigation le long de la côte ouest-norvégienne. Revenir vers le sud, au Danemark. ASAP !

Il y a 350 milles à courir entre Ålesund et Mandal, au sud de la Norvège, le point de départ de notre escapade. Il faut ajouter environ 80 milles (une journée) pour atteindre l'entrée du Limfjord au NW du Danemark. Le Limfjord est un passage qui traverse le Danemark d'ouest en est, en restant plus ou moins à la même latitude.

Hier, Thoè a déjà englouti 75 milles en 14 heures. Au SW de la Norvège, le vent soufflera du secteur N. Mais d'ici là, ce sera du secteur S, sauf du dimanche midi au lundi midi et la nuit, quand il se reposera. Nous disposerons de 24 heures de vent portant. De plus, le ciel sera (enfin) débarrassé de ses nuages gluants avec cependant un risque de brouillard. Le Cap' a donc décidé de larguer les amarres dimanche matin et d'aller d'une traite le plus au sud possible, probablement par la route extérieure, au lieu de se faufiler dans les courants d'air variables de la route intérieure (celle qui est séparée de la haute mer par un chapelet d'îles et îlots). Il a coché deux ou trois ports connus selon la distance que le bateau arrivera à étaler en 24 heures, soit 100 à 140 milles. Lundi soir, nous serons au S de Bergen.

Après, ce sera fonction de la météo. Devrons-nous attendre la fin du prochain coup de vent ? Les dépressions se succèdent tous les 3 ou 4 jours. Les fenêtres météo s'ouvrent et se ferment en claquant. Il faut revoir ou confirmer ses plans chaque matin.