Chapitre 1

La découverte
et l’apprentissage

En 1980, j'ai découvert avec surprise qu'avec un peu de vent, et une coque équipée d'une voile, il était possible de se déplacer sur l'eau, et d'aller à peu près dans n'importe quelle direction... Ceci m’a littéralement fasciné. Depuis, je n'ai eu de cesse de tenter de comprendre, d'essayer, d'expérimenter tout ce qu’il était possible de faire pour découvrir et apprendre les choses de la mer, ses joies, mais aussi ses contraintes, ses dangers, ses pièges. Cela représente pour moi un espace de liberté extraordinaire dans lequel il est possible de se plonger en utilisant exclusivement ce que la nature nous offre : la mer pour pouvoir aller où on le souhaite, le vent pour nous donner de l’énergie, et la terre pour se nourrir, se reposer et découvrir d’autres contrées.

J'ai donc commencé mon apprentissage par le tout début, avec un jeune couple de Fécamp, Jacques et Evelyne, qui m'ont initié sur un voilier en aluminium aménagé de leurs mains, un Trisbal 36... Commencer par un voilier de 11m pourrait sembler prétentieux, mais j'ai appris au moins une première chose essentielle à mes yeux : la mer... et le vent qui la forme parfois de manière impressionnante sont toujours plus

forts que toi, même avec un grand bateau. Le vent et la mer t'obligent toujours à faire le dos rond. Vouloir avoir raison, c'est comme vouloir sauter d'une falaise en espérant voler...

Et puis, il me fallait me rendre à l'évidence : plus je progressais dans la connaissance de ce milieu nouveau pour moi, plus je mourais d'envie d'avoir moi aussi mon propre voilier, prolongement de mes rêves de voyages au large en utilisant le vent comme énergie, la mer comme route, et le bateau comme lieu de vie...

Alors avec Christiane, ma femme, et nos enfants, Eric et Nathalie, nous avons commencé par apprendre avec un petit Brio, d'à peine 7 m, donc de toute petite taille, celle de nos petites possibilités financières... Baptisé Chrismy, il était habitable... enfin... presque... pour quelques semaines seulement... Nous l'avons testé dans la région de Lorient.

Techniquement je disposais d'un moteur hors-bord, pas de chargeur de LA batterie de servitude, une ferrite pour la gonio, un sondeur, un compas de relèvement, un anémo, un loch, des crayons, une gomme et quelques cartes marines...

Extraits du journal de bord
---
6 Juillet 1980

Toute première sortie... le bateau est au mouillage juste à côté du camping où nous avons installé la caravane... Les deux enfants, Eric et Nathalie 11 et 9 ans, la petite Marie Louise, 10 mois, et le chien Viking... font partie de l'équipage. Nous embarquons avec l'annexe au matin, et rentrons le soir, après avoir fait des manœuvres d'accoutumance entre Lorient et Groix. Nous testons, nous découvrons.

---
10 Juillet 1980

Deuxième sortie en famille. Nous expérimentons le hamac pour le bébé. Placé au-dessus de la couchette avant, le hamac ne peut plus balancer trop fort, et faire tomber le bébé sur la couchette de mousse en-dessous, (40 cm), comme cela est arrivé la veille.

Les manœuvres de virement de bord se perfectionnent, Les enfants-moussaillons apprennent à gérer les situations. Excepté celle où, alors que nous étions devant le ferry de Belle Ile qui s'approchait, je décide d'un virement de bord... pour m'éloigner de sa trajectoire. «Prêts? On vire ! «. Et Eric me largue la drisse de grand voile au lieu de l'écoute de foc. Heureusement que le moteur hors-bord a démarré sans broncher...

Et Christiane ne confond plus le winch de la dérive avec celui des drisses...

J’avalais donc tous les bouquins, revues, articles, et autres publications comme la bible des Glénans, les manœuvres d’Eric Tabarly, tout ce qui pouvait m’apprendre un maximum de choses, sans oublier les incontournables «Slocum» et «Moitessier».

Un domaine de prédilection: les étoiles et les astres. Se servir du ciel pour s’orienter, et se positionner me fascine. J’apprenais donc la navigation astro, seul moyen à mes yeux de s’en sortir où que l’on soit... Il faut dire qu’à l’époque, les GPS et autres merveilles techniques d’aujourd’hui n’existaient pas. Il fallait donc tout faire «à la main». Ma profession de pilote aérien m’a quand même bien facilité les choses... d’autant plus qu’en voilier, tout est beaucoup plus lent. On a donc le temps de réfléchir... de recalculer... de douter des résultats obtenus... de recommencer... de re-vérifier... On a surtout le temps de ne jamais prendre ses fortes impressions pour de réelles certitudes.

La deuxième année, les enfants n’étaient pas avec nous. Avec mon mousse-conjoint-second, nous nous sommes aventurés un peu plus loin, entre Lorient et La Rochelle, dans des coins totalement inconnus de moi... Pas si inconnus en fait car j’avais pu, à l’occasion de deux missions en hélicoptère faire des repérages sur mon projet de l’été à venir, sur les conseils avisés d’un général, marin aussi à ses heures, et qui connaissait bien la région à la surface de l’eau. Je connaissais donc déjà les endroits dangereux...

Christiane a appris à stopper net le bateau en cas «d’homme à la mer»... Et puis avec de bonnes cartes marines, un bon compas de relèvement, une bonne paire de jumelles... de la jugeote.. et tout en restant toujours méfiant des apparences, je devrais m’en sortir en sécurité...

Extrait du journal de bord....

---
5 Août 1981

Départ de la Anse de Stern Ouen... un peu sportif... Direction La Teignouse. A mi-chemin entre la Teignouse et les Poulains, le vent d’ouest forcit brusquement, nous obligeant à réduire... Nous filons au S/E pour rechercher le «35» du phare, et après le phare, on tire des bords pour arriver à Port Navalo. Une fois amarrés, quel plaisir de pouvoir manger un bon steak, et surtout de prendre une douche, même presque froide... même si, pour s’y rendre, il faut courir sous l’orage.

---

6 Août 1981

Départ au matin de Port Navallo pour les îles du golfe, à marée montante, jusqu'au lieu de mouillage de Logeo, pour prendre de l'essence. Pas d'essence ! On remet en route pour l'île aux moines que l'on contourne par l'Est. Pas d'essence non plus ! Alors on a fait le plein «à la main» avec des jerricans, et en faisant du stop pour rejoindre une pompe routière et revenir. Le coin est ravissant... On projette de se rendre à Hoëdic le lendemain.

---
7 au 8 Août 1981

Départ vers 10 h , une heure avant l'étale haute à Port Navalo, et nous filons au moteur jusqu'au Grand Mouton. Un agréable force 3 nous pousse vers Hoëdic. Arrivés au port, plus de place derrière la jetée... ni sur les tonnes... Alors on mouille sur ancre au centre, avec 5 autres bateaux, pas trop près de l'entrée du port, et avec un petit vent de W/NW. Pourvu que ce dernier ne tourne pas au Nord... ce ne serait pas bon du tout. A la nuit tombante, on gonfle l'annexe pour aller faire un tour à terre. Une petite crêperie nous accueille.

Et pendant le repas, j'entends le vent se lever. Nous avalons rapidement le dessert, courons vers le port : horreur ! Chrismy n'est plus à sa place. Tous les autres bateaux ont tourné, en se mélangeant joyeusement les mouillages, certains, nouvellement arrivés, n'ayant pas respecté l'évitage... On pagaie rapidement vers Chrismy caché derrière un 12 m que le propriétaire tentait de tenir éloigné. Ça déferle dans le port... Du côté des tonnes, les mâts se balancent fortement, s'entrechoquent... C'est chaud.. très chaud... Il faut absolument se dégager de ce sac de nœuds le plus vite possible! Je place une glène de 100m à l'extrémité de la chaîne du mouillage et je largue le tout.. Le bateau, aidé par le vent, se libère de ce tas de bateaux enchevêtrés d'où se dégagent des cris et des belles gueulantes. Je relève la dérive, et me retrouve éloigné du vacarme, libéré des sacs de nœuds, pas loin de la plage et par 1,20 d'eau seulement. Les vagues qui arrivent à cet endroit ont perdu de leur agressivité. Un gros catamaran s'est même jeté sur la plage... Je vois d'autres voiliers prendre la mer, choisissant cette option pour se dégager de ce merdier... Un autre plaisancier a fait comme moi, et toute la nuit nous avons veillé, échangeant quelques mots quand nos bateaux se rapprochaient. Au matin, la place était plus nette et j'ai pu récupérer l'ancre et sa chaîne, au bout de mes 100 m de bout ! j'avais 2 glènes de 100 mètres à bord. Elles m'avaient été offertes par la base aérienne de Cazaux; il s'agissait de glènes réformées.

---
21 Août 1981

Après un super séjour dans le vieux port de La Rochelle et ses environs, nous décidons de filer vers les Sables d'Olonne... Premières heures de navigation très agréables... et petit à petit tout est devenu moche : petite pluie envahissante, peu de visibilité, dans un force 4/5, et une mer un peu formée, plutôt chahutée dans un grand désordre... un temps breton quoi... Sous les cirés, et avec une visibilité réduite à cause de la bruine, nous arrivons aux Sables, Nous choisissons un emplacement, Christiane se prépare à sauter sur le ponton, l'amarre à la main. j'approche tout doucement, elle saute... un peu trop tôt, tombe à l'eau et reste suspendue à son amarre, heureusement bien capelée au bateau...

Allez.. ce ne fut qu'un mauvais souvenir, vite réglé par un déshabillage en règle, un séchage vigoureux, et un bon chocolat chaud... Quant au bateau, il fut quand même bien amarré... Il n'y avait pas de vent et le bateau n'était pas très lourd.

Peu à peu, au bout de deux ans, la mer nous entrait «dans la tête», avec ses contraintes, ses rigueurs, ses furies, confirmant son indiscutable puissance... et ses sanctions immédiates après les imprudences...

Conclusion : tu n'as pas droit à l'erreur. Il faut tout prévoir... y compris l'imprévisible.

En fait, plus nous allions loin vers le large, hors de vue des côtes, de jour comme de nuit, plus le bateau rétrécissait à vue d'oeil... Il nous fallait voir plus grand...

Notre choix se porta sur un Dufour 2800 d'occasion, que je dénichais au salon à Paris. En fait ce nouveau bateau, devenu naturellement «Chrismy II» était aux Sables... Inspection sur place, expertise... Nous signons, et prenons la mer pour ramener le bateau à Capbreton, avec Jean Sylvain et un copain à lui. Pendant la nuit, la mer vient du nord, assez grosse. Bing ! Un mauvais coup de barre engendre un bel empannage brutal qui casse le pied de bôme. Assis et attaché au mât, de nuit, avec la frontale, et une grosse mer de l'arrière, j'ai réparé le pied de bôme avec scie à métaux, perceuse à main, et rivets pop...

Avec ce nouveau bateau, nous passâmes trois ans très sympas en famille, avec les enfants, pas toujours d'accord. Devenus ados, ils avaient leurs amis, mais pouvions-nous les laisser seuls ? Les amis du ponton « L » de Capbreton, l'Espagne à portée de main, plus loin, la Galice et le Portugal... Notre bateau était confortable et « le métier » commençait à bien rentrer. Au cours de ces grandes sorties, nous avons rencontré des gens non vaccinés contre ce virus de la mer et cela nous a permis de passer de bonnes journées et de belles soirées... nous contaminant mutuellement un peu plus.

Nous avons pu ainsi découvrir la plus grande partie de la côte nord de l'Espagne, jusqu'en Galice. La Galice elle-même est magnifique... Nous avons pu pousser jusqu'à la frontière du Portugal, à l'Ile Ciès plus précisément. Je n'ai pas voulu poursuivre plus au sud, de peur d'avoir du vent dans le nez en remontant au nord et ce, dans un coin pas très accueillant et plein d'embûches. La navigation se faisait entièrement «à la main», et je n'avais rien d'autre que le chrono, le compas de relèvement et une radio-gonio «ferrite» qui m'a bien aidé à l'occasion d'un atterrissage à la Corogne par une visibilité très très réduite.

Sur la route du retour, du côté de la Corogne, une mer résiduelle assez forte et l'absence de vent nous contraignirent à faire une petite escale à Cormes. Dans ce tout petit port, il y avait un bateau de pêche, et un grand catamaran démâté, retenu au quai par de gros cordages, les coques fortement endommagées à l'avant, et un homme en train d'écoper... Il faisait froid, l'homme semblait frigorifié, et je l'invite à venir boire une soupe chaude dans mon petit bateau. On se présente... Il s'agissait de Robin Knox-Johnston (1)... Des rencontres comme ça n'arrivent pas tous les jours.

Et puis, pour des raisons professionnelles, il nous a fallu prendre la douloureuse décision de revendre ce bateau dans des délais très courts. Un acheteur de Carteret est venu à Capbreton, a vu Chrismy II, a signé, et j'ai livré Chrismy II la mort dans l'âme. Rendez-vous fut donné au barrage d'Arzal, et j'ai convoyé Chrismy II par la mer, aidé de deux équipières bien sympathiques. Christiane nous attendait avec la voiture à Arzal.

En partant, et après avoir salué les nouveaux propriétaires de Chrismy II, nous avons dû faire demi-tour, et revenir d'urgence au bateau : j'avais oublié le chèque de la vente sur la table à carte...

Et je me retrouvais sans bateau, sans rien... et toujours plein de rêves... dont celui de pouvoir, un jour, traverser l'Atlantique !

1 -William Robert Patrick "Robin" Knox-Johnston, CBE, RD and bar1 (né le 17 mars 1939 à Londres, Royaume-Uni) est un navigateur britannique. Il est le premier homme à avoir accompli un tour du monde en solitaire et sans escale et le deuxième détenteur du Trophée Jules-Verne (en tandem avec Peter Blake)2. En 1994, lui et Blake ont été élus ISAF World Sailor of the Year (Marin de l'année de l'ISAF) pour leur performance3. En 2006 il est devenu le navigateur le plus âgé à achever un tour du monde en solitaire lors de la VELUX 5 OCEANS Race. Il est le seul marin britannique à avoir remporté trois fois le titre de "YJA Yachtsman of the Year" (marin de l'année YJA)