



Apprivoiser de nouveau le large

- Recommander 1
- Tweeter 2
- 0

Jeudi 23 janvier 2014 à 15h46

Mots clés :

Par Yvan Griboval

Près de 28 ans se sont écoulés entre le moment où j'ai mis pied à terre à Auckland, au terme de la deuxième étape de la Whitbread 1985-86 et le 28 novembre dernier, date à laquelle nous avons largué les amarres du Port du Château à Brest à bord du Navire A Voile d'Observation Scientifique de l'Environnement ([NAVOSE](#)) pour entamer l'expédition de 4 700 milles nautiques qui nous a mené à l'île de Grenade, aux Caraïbes. Entre les deux, pas une seule navigation océanique. Rien. Juste une vie de terrien. Or, en presque trente ans, ma bonne dame, ils ont bien évolué les monocoques !



La trouille au ventre, c'est exagéré. Pas le genre de la maison. Mais des incertitudes plein la tête, oui. Que des pensées avec des points d'interrogation. Et des points de suspension de la plus grande incertitude à suivre. Parce qu'il est plus difficile d'affronter ce que l'on connaît dans un contexte totalement inconnu, que de partir à l'aventure sans la moindre

idée de la manière dont les situations vont s'enchaîner et de comment y faire face efficacement. Plus d'inconnu que de connu.

Lorsque je m'engage dans cette traversée, avec Gaël Le Cléac'h comme unique compagnon et professeur de voile moderne de fait, je sais pertinemment que bien des outils ont évolué ou ont été créés, surtout en héritage de la course océanique et de la régata internationale de haut niveau. J'ai animé, coordonné toutes les réunions de conception et de mise au point de notre joli canote, avec quelques ténors autour de la table comme Michel Desjoyeaux pour conseiller technique. Rien ne m'a donc échappé au titre du qui sert à quoi à bord. J'ai lu les catalogues, aussi. Mais de là à utiliser ce matériel, à vivre avec 24/24h, il y a une sacrée différence. Justement de celles qui sont ponctuées de points d'interrogation et qui s'agitent dans ma tête à me faire perdre la confiance en mon expérience du large. Je suis en fait très, très loin de la réalité. De ce que je vais découvrir mille après mille.

Les dés sont un peu pipés au départ, car la mer d'Iroise a des allures de 15 août. Soleil en moins et gris en sus. Nous sommes quand même à la fin novembre. Le moteur fait le boulot. En ce domaine, rien de neuf. Bruyant, polluant, comme il y a trente ans. De quoi tourner la clé vers "off" comme on se débarrasse d'un fardeau. En soupirant d'aise. C'est après. Après la phase intermédiaire entre le moteur et la vraie navigation, dans plus de quinze nœuds de brise portante, que je mesure l'étendue du chemin à parcourir pour redevenir à l'aise sur ce type de monture, c'est-à-dire comme je l'étais sur les étroits monocoques de ma carrière de coureur au large professionnel. Même si j'avais vécu avec ravissement la naissance des coques larges, plates et planantes, introduites dans l'architecture par Bruce Farr à l'international en 1975 et, surtout, par Jean-Marie Finot dans l'Hexagone, dès 1976. Mon premier proto de course au large, en 1977, étant de cette veine là.

Ce n'est pas le réglage des voiles. Les fondamentaux sont inchangés. Ce n'est pas non plus la capacité à faire aller vite un voilier. Ni la manière d'obtenir une route droite avec une barre neutre. Je sais toujours. Le véritable problème, c'est le bruit. Le bruit et les mouvements. Car c'est bien la première fois que je suis au large et que je vois le bulbe de la quille inclinable au vent de la carène, sans même avoir à me pencher par dessus-bord. Il en résulte des mouvements saccadés, d'une brutalité inouïe. Des mouvements qui ne correspondent à aucune logique, si ce n'est celle - encore incompréhensible pour moi alors - d'un voilier à fond plat lancé comme un caillou qui ricocherait sans fin d'une vague à l'autre. Le speedomètre s'affole, les embruns - parfois des vagues entières - assaillent le pont ; le bruit se déchaîne et j'ai le sentiment de tourner une publicité pour Orangina. La pub est plus rigolote à regarder qu'à vivre, je vous l'assure. Les mouvements désordonnés à haute fréquence, des chocs saccadés, accompagnés d'une multitude de bruits qui résonnent à la fois comme des aboiements, des plaintes ou des insultes hurlées avec puissance, produisent une situation étrange. Le malaise n'est pas loin. Surtout lorsque, balloté en tous sens sur l'étroite couchette, il faut trouver, vite, le sommeil afin de gagner le repos salvateur qui évitera de puiser au fond de ses réserves. Je comprends rapidement qu'il me faut apprivoiser ces situations nouvelles avant de trouver ma place à bord. Je suis étranger sur mon propre bateau. Pas agréable. Je dois donc regagner le terrain perdu en 28 ans. Pas évident.

Heureusement, le regard de Gaël à mon égard est bienveillant. Le témoignage de sa confiance est le meilleur des encouragements. Sinon, je trouverai la plaisanterie saumâtre. Le plaisir serait trop loin sous la contrainte pour émerger. Dans ce contexte, une remarque de Gaël me fait rire. A posteriori. En effet, après quelques jours à vive allure vers le sud, le premier poisson volant échoue sur le pont. De nuit, pendant mon quart. Toujours dans un bombardement de sons où le grave le dispute à l'aigu, où les vibrations montent en gamme au gré des accélérations, surtout au-dessus de vingt nœuds. Au changement de quart, dans les anecdotes des quatre heures écoulées, je mentionne l'accident du poisson perdu. Et Gaël de répondre ; "Oui, je l'ai entendu". J'aurais aimé voir ma tête à ce moment-là, car imaginer pouvoir décortiquer les sons au point d'isoler le "ploc" du poisson volant heurtant le pont me semble alors relever de l'impossible. Un défi. Un de plus. Heureusement, bien avant d'arriver à destination, j'assimilerai sons étranges et mouvements irréels, comblant ainsi plusieurs dizaines d'années de retard sur la magie des monocoques en carbone à quille orientable. L'honneur est sauf. L'aventure peut continuer.

Parler à l'oreille du pilote

Bienfaits de l'évolution technologique et numérique, la centrale de navigation, les aides à la navigation de toutes sortes, à commencer par le logiciel **Adrena** - une pure merveille, surtout comme support et outil d'exploitation des informations météo - rendent la navigation tellement aisée qu'on a l'impression qu'il est plus facile de traverser l'Atlantique à la voile que le boulevard Haussmann à Paris sur les passages cloutés à 19h00 en période de soldes. Ça, on s'y fait très vite. Que du bonheur. Ajoutez l'AIS (système de localisation automatique des navires avec affichage sur votre cartographie numérique avec une foule de renseignements sur le bateau croisé), le radar et quelques autres outils modernes, comme un témoin de charge des batteries intelligent, par exemple, rendent la navigation vraiment cool. Sans oublier les hydro générateurs (Watt & Sea) qui évitent le moindre rejet de CO2 dans l'atmosphère en procurant une totale autonomie énergétique.

Si chat échaudé craint l'eau froide, marin ayant abandonné la Route du Rhum sur avarie de pilote craint tout pilote automatique. Logique. C'était en 1982 et les pilotes automatiques utilisés en course étaient des évolutions un peu agricoles des pilotes utilisés sur les chalutiers à grand renfort d'énergie. Quelques heures dans le mauvais temps du départ et mon pilote ne faisait plus la différence entre "on" et "off", demeurant sourd à toute sollicitation. Mort, out, fini. Premier et dernier échec de ma carrière sportive. Mais quel échec ! Une plaie toujours ouverte, qui ne se refermera probablement pas. A moins qu'une longue navigation en solo ne fasse oublier, enfin, ce détestable mois de novembre 82. On verra... Pour l'instant, en route vers le Pot au Noir, je découvre, mille après mille, les subtilités positives du pilote B&G. Une pure merveille. Le moment le plus fort, celui qui m'a convaincu que le pilote automatique était bien à ranger dans la colonne des amis et non des ennemis, est un quart de brise soutenue sur une mer formée, avec quelques déferlantes qui pimentent le jeu. Sous deux ris dans la grand-voile et gennaker, notre monture caracole, toujours au-dessus de vingt nœuds. Mais certaines phases des surfs, lorsque l'étrave arrive au sommet de la vague rattrapée, se traduisent par un coup de gîte que le pilote peine un peu à compenser. Bref, nous ne sommes pas loin, à chaque fois, d'un départ au lof. Juste limite. Inconfortable pour celui qui est de quart comme pour celui sensé se reposer. Le réflexe est de choquer deux mètres d'écoute sur le haut de la vague et de les reprendre au moulin à café dans la descente, lorsque le barreur abat et accélère, tout en pure glisse. C'est un jeu aisé en équipage, en parlant avec le barreur pour bien coordonner le mouvement et transformer cette harmonie barreur-régleur en gain de vitesse. En stabilité de route. En confort. Cependant, en affichant la sensibilité du pilote B&G à fond (graduation 4) et en me mettant en situation de régleur à son service, je retrouve vite le vif plaisir de la parfaite entente entre celui qui place l'étrave et celui qui module la puissance. C'est tout simplement magique. Et rudement efficace, car la moyenne grimpe de plusieurs nœuds et les seize mètres de notre monture en carbone se placent avec moins de brutalité dans son élément. Depuis ce moment, le pilote et moi sommes potes. Définitivement. La confiance règne entre nous. A la vie, à la mer !

D'ailleurs, il me tarde de le retrouver, mon pote pilote. Décollage prévu de Orly Sud ce samedi, puis départ programmé de l'île de Grenade en milieu de semaine, cap sur Horta aux Açores. La seconde partie de [la Campagne Oceanoscientific - mission Atlantique 2013 - 2014](#) va ainsi démarrer avant la fin de ce mois de janvier 2014. Cette fois-ci, c'est sûr, je reconnaitrais le bruit des poisons volants sur le pont dès le premier "ploc".

LIRE AUSSI:

[Le site de l'association Meroceans](#)

[Embarquement immédiat](#)

SERVICE:

Toutes les prévisions météo du littoral et en mer par téléphone au 3201*.