

Voyage au cœur d'un vieux rêve d'enfant... (2^{ème} partie)

Après l'ambiance des premiers bords en famille et des premières traversées, je vous invite à poursuivre notre voyage.

Nous nous éloignons de la côte. Les derniers regards vers la terre sont remplis de signification. Nul ne dit mot. Ce n'est pas notre première traversée, mais celle-ci est la première d'une longue route qui va nous mener à la découverte du monde. Je suis presque retraité ! Il ne me reste plus qu'à reprendre contact avec l'école une quinzaine de jours en septembre. La date est fixée. Ce sera le 1^{er} octobre 2011. Nous sommes prêts. Nous avons confiance dans notre bateau que nous connaissons bien et entretenons scrupuleusement. Il nous reste donc les vacances d'été. Ces « dernières » vacances, seront le cadre de notre première étape qui nous mènera de La Roche-Bernard, notre port d'attache breton, jusqu'à l'île enchanteresse dont Sissi était tombée amoureuse : Madère. Notre fille Manon a demandé à nous accompagner pour, comme elle nous dit, nous mettre sur la route. Depuis le début de notre projet, malgré ses 25 ans et l'idée de devoir gérer une séparation toujours trop longue, elle n'a jamais cessé de nous encourager au départ. « Vous devez vivre votre rêve », nous dit-elle, « tant que cela est possible ! »

Nous sommes donc partis. La voilure est haute car nous partons toujours avec une météo complaisante. Nous avons une bonne idée du temps que durera notre traversée. En effet, nous avons pris l'habitude d'évaluer notre vitesse moyenne à 5-6 nœuds.¹ Parfois, lorsque le vent nous pousse au large, voire au grand large, et que le courant nous porte comme ce fut le cas pour remonter la côte Est des Etats-Unis, notre moyenne monte jusqu'à plus de 200 milles en 24 heures ! Il faut remarquer que cela est relativement rare et n'a pu être réalisé que grâce au véritable tapis roulant que constitue le Gulfstream depuis la Floride jusqu'en Caroline du N. Mais n'anticipons pas. Nous sommes toujours de ce côté de l'Atlantique, qu'il nous faudra traverser au bon moment, c'est-à-dire en janvier. Nous voilà donc en mer. On s'éloigne de notre Bretagne d'adoption qui fut notre terrain de jeu pendant tant d'années. L'embouchure de la Vilaine est derrière nous. Nous laissons l'Île Dumet sur notre bâbord et nous gagnons la haute mer. Le Golfe de Gascogne nous ouvre les bras, mais tant que Belle-Île reste en vue, le sondeur nous indique que nous sommes toujours sur le plateau continental. Notre bateau taille sa route. Nous partons à la rencontre d'un monde que nous connaissons déjà mais que nous avons hâte de retrouver : celui des dauphins, des tortues de mer, des baleines et des cachalots. Celui aussi, je pense, d'un rapprochement de l'équipage. Nous allons vivre ensemble dans une promiscuité rarement rencontrée à terre et ce, 24 heures sur 24, pendant des jours et des nuits. Quand reverrons-nous notre chère Bretagne ? Et oui, nos

¹ ce qui donne approximativement une distance parcourue par jour de 130 milles nautiques (5,5 nds * 24). Pour les terriens cette distance représente 244 kms (1 mille nautique étant égal à 1852m, 130 milles valent environ 244 kms).

réflexions diffèrent déjà des autres années où nous savions que les vacances touchant à leur fin, nous devrions revenir à notre port d'attache et reprendre notre travail. Aujourd'hui, c'est le grand départ. Peut-être pour de longues années ! Nos pensées se bousculent. Notre projet est de rallier les Canaries en faisant escale à Madère. Manon connaît la vie en mer et prend ses quartiers, arrangeant sa couchette protégée par sa toile anti-roulis. Ainsi coincée dans sa couette et ses coussins, elle se prend un bon livre et se met à le dévorer. Il y a déjà longtemps que sa mère est en mode lecture. Outre des romans, nous emportons un tas d'ouvrages sur les mammifères marins et les oiseaux ainsi que divers jeux de société. Nous avons de quoi nous occuper l'esprit. Nous avons aussi du temps pour rêver... entre deux réglages de voile ou de pilote et, l'immense privilège de ne rien faire sinon de nous régaler du paysage marin, de cette mer, toujours recommencée, que nous chérissons...

Ma femme Marjo veille à la sécurité, vérifie que les gilets de sauvetage sont capelés, me gronde lorsqu'elle me surprend en pleine manœuvre, sans harnais. Excepté ce dernier détail qui représente toujours un sujet de discorde, elle est en confiance. Elle représente la réserve d'optimisme du bord. C'est elle qui planifie nos journées au rythme des repas qu'elle nous prépare sans défaillance, quel que soit le temps. Quant à moi, la responsabilité de capitaine m'incombe. « *Ai-je bien pensé à tout ? Le bateau est-il prêt ?* » Ces questions se bousculent avec bien d'autres du même acabit. Je suis le pôle négatif. Je suis à l'affût de la moindre anomalie dans la marche du bateau. Je guette l'incident dans l'espoir de le prévoir suffisamment tôt pour nous mettre à l'abri de ses conséquences. Cet état d'esprit ne me lâche pas tant que l'ancre ne repose pas sur le fond ou que l'Otter n'est pas amarré. Lorsque je m'installe avec un bouquin, l'équipage sait que tout est paré à bord, seul l'impondérable peut encore venir perturber la quiétude de notre sillage.

Certains auront remarqué que je ne mentionne pas le rôle de barre. C'est normal car, au cours des longues traversées, nous barrons très peu. C'est notre pilote automatique qui remplit ce rôle ingrat. Il est bien plus attentif que nous. Plus endurant, aussi. Il remplit parfaitement son rôle de troisième équipier. Il est efficace, silencieux et toujours d'excellente humeur ! Je peux même admettre que sans lui, je ne partirais pas si loin tant il est vrai que barrer des heures n'est la tasse de thé de personne à bord !

Après un ou deux jours de mer, l'environnement change. Les nombreux bateaux rencontrés au début se font de plus en plus rares. Le sondeur n'affiche plus la profondeur ce qui signifie que le plateau continental est derrière nous et les fonds excèdent 100 mètres. Nous situant sur la carte, nous savons que nous entrons dans le domaine des grands cétacés. Seuls quelques navires de pêche de haute mer croisent notre route. Bientôt, le désert marin s'installe. Le radar se tait. Lorsque le temps est à la pluie, il ne nous renseigne plus que sur l'approche d'un grain ou l'autre. Pour le reste, à 12 milles à la ronde : rien ! Parfois, pendant des jours et des nuits, nous avons l'impression d'être seuls au monde.

Ces nuits de solitude sont pour moi d'impressionnantes occasions de méditer. Les étoiles sont là pour guider le voyageur et lui rappeler ce concept d'infini qui le pousse vers les « Qui suis-je ? sinon un mortel qui défie l'océan. » Souvent, c'est la lune qui dans sa descente rapide sur l'horizon semble tourner la page céleste de la réflexion. Sa disparition au-delà de l'horizon augmente encore l'impression de multitude étoilée qui se dégage du ciel. Quand le ciel est couvert et masque les étoiles, l'angoisse du bateau qui fonce dans l'obscurité augmente pour ne se dissoudre qu'au lever du jour. Dès les premiers rayons de soleil, la température augmente sensiblement. Ce réconfort accompagne un sentiment de soulagement qui estompe quelque peu la fatigue du quart. Au cours de ces nuits de veille, sans volonté délibérée de réflexion, l'imagination prend le dessus. Seules, quand la couverture nuageuse disparaît, les étoiles confirment que notre route est correcte, elles lèvent le doute qu'il convient toujours d'émettre par rapport aux instruments du bord. Ces lumières, aussi ténues soient-elles, qui brillent dans les ténèbres, je les amplifie parfois en naviguant tous feux éteints pour jouir pleinement du spectacle. L'œil accommode et amplifie bientôt toutes les sensations visuelles. Ainsi, même les nuits sans lune, l'obscurité n'est jamais absolue. Il reste toujours un peu d'espoir pour le marin inquiet...

Inquiétude... Le principal danger en mer comme sur la route, vient des autres ; de ces marins qui s'en vont dormir sans scrupules, traversent l'océan en aveugles et laissent ainsi les autres bâtiments rencontrés à la merci du hasard. C'est donc surtout pour nous préserver de ce péril que notre vigilance doit être sans faille. C'est cette vigilance qui constitue la principale contrainte du voyage. Il faut veiller. 24h sur 24, il faut ouvrir l'œil et tendre l'oreille. Le règlement international pour prévenir les abordages en mer est sans appel. Et comme nous laissons aux inconscients la liberté d'aller dormir en confiant leur vie aux seuls caprices du destin ou éventuellement du radar (c'est ce que font les coureurs au large en solitaire), nous sommes donc contraints de ne jamais dormir en même temps.

Pour cette première partie du voyage, Manon tiendra compagnie à sa Maman. La relève se prépare petit à petit...

Les quarts, accompagnés ou non, sont organisés immuablement de la même façon. Moi, je dors facilement et mieux encore après le repas. Je prends donc une avance à partir de 20h00 jusque minuit. A minuit, Marjo se repose jusque 04h00. De 0400 à 08h00, c'est à mon tour. A 0800, Je reprends mon quart de veille jusque 10-11 heures. A 11h00, Marjo se réveille et le petit-déjeuner s'organise. À cette heure-là, c'est plutôt un brunch ! Marjo dort donc 7 heures (minuit/04h00 + 07h00/11h00) et moi, de 20h00 à minuit puis de 04h00 à 08h00 (8 heures). Les enfants, quand ils sont à bord, sont hors quarts et accompagnent l'un ou l'autre "comme ils le sentent". Le plus souvent, ils choisissent leur mère jusque minuit ce qui ne perturbe pas leur horloge biologique. Pendant la journée, les temps de repos se prennent quand cela se fait sentir et selon les circonstances principalement météorologiques. Les rôles sont bien définis : ma

femme s'occupe des estomacs – il faut dire qu'en mer, on grignote beaucoup et cela sans risque de prendre du poids, au contraire!-- et moi, je m'occupe du bateau. Quand cela est nécessaire, une aide réciproque est aussitôt mise en place. Les autres moments sont consacrés à la navigation, à la lecture, aux jeux de société et à l'écriture du journal de bord dans lequel chacun peut noter ses impressions.

Les nuits de veille sont toutes différentes. Elles dépendent de l'allure du bateau, de la force et de la régularité du vent, de l'état de la mer, de la température, de la luminosité. Souvent, lorsque les conditions de navigation sont optimales : mer belle et petite brise de travers, l'Otter, sous spi, taille sa route avec des mouvements très amples accompagnés d'un bruissement de carène qui invite à la somnolence. Puis, imperceptiblement, l'obscurité se fait moins profonde. Vers l'est, l'aurore s'annonce sur la pointe des pieds. La lune pâlit en montant très haut dans le ciel, le soleil illumine l'horizon et une sensation toute païenne envahit le navigateur. Tous les fantômes, tous les démons, toutes les images fantasmagoriques qui remontent du plus profond des terreurs nocturnes de l'enfance disparaissent d'un seul coup. Lentement, la douce chaleur du soleil réchauffe l'atmosphère et diminue l'humidité. Ces levers de soleil, plus je vieillis, plus je les apprécie. Chaque fois, je réalise le privilège de pouvoir prendre conscience, alors que presque la moitié de l'humanité dort encore, qu'un autre jour de vie m'est accordé. Tous les matins du monde sont sans retour. Rien que pour cette seule idée, le quart de nuit, le plus dur il est vrai, n'en reste pas moins le plus magique ! Il faudra à l'Otter II 9 jours pour contourner le Golfe de Gascogne et plonger vers le Sud, franchir le cap Finistère et accrocher les Alizés portugais qui vont nous accompagner jusqu'à Madère. 9 jours aussi pour prendre progressivement la température des latitudes plus clémentes. Les journées offrent de plus en plus de merveilleux moments ensoleillés dont l'équipage féminin se délecte, peaufinant à coup de crèmes solaires, un bronzage qui habituera leur épiderme au soleil plus agressif des Canaries. Quant à moi qui ai toujours privilégié les endroits ombragés, je lis, je pêche, je règle les voiles, je remplis les pages du livre de bord et surtout, je me délecte de l'immense plaisir de sentir sous moi notre bateau qui taille sa route puissamment en chevauchant cette longue houle si caractéristique de l'Atlantique et rencontre ainsi le vœux « fair winds and following seas » que tout marin espère dès l'instant où il prend la mer.

(à suivre...)

NB: la troisième partie sera consacrée à la traversée vers Lanzarote et la transat proprement dite...)