L'APPEL DU LARGE

SE PARTAGER entre terre et mer

Depuis quatre ans, Carole et Daniel partagent leur vie équitablement entre terre et mer : soit six mois à explorer le monde à bord de leur Intégral 43 Folligou, suivis de six mois dans leur maison francilienne. Entre la sobriété de la vie à bord et la complexité de la vie en ville, comment font-ils ? Eléments de réponses...

Mouillage idyllique. *Folligou seul au mouillage de Haapiti à Moorea, où toutes les nuances de bleu sont réunies...*

De plus en plus de gens tentent l'aventure du grand voyage en voilier : solitaires, par goût ou par nécessité ; bande de copains souvent regroupés autour d'un projet humanitaire ou écologique ; jeunes couples, avec ou sans enfants, ayant choisi de vivre en nomades des mers ou ayant besoin à un moment donné de faire une pause, de changer de rythme de vie, de montrer le monde à leurs enfants ; et… moins jeunes couples de retraités, comme nous, qui voient enfin la possibilité de réaliser leur rêve de voyage. On croise toutes sortes de bateaux, du petit monocoque très simplement aménagé au gros catamaran avec tout le confort d'une maison. Chaque navire doit permettre à son équipage de concrétiser son rêve de navigation, quel que soit le programme, qu'il s'agisse du tour de la Méditerranée ou du tour du monde. Parmi ces différents types de navigateurs rencontrés au hasard des escales, nous réalisons que nous sommes représentatifs d'une catégorie particulière, et probablement en pleine expansion, issue de la génération du baby-boom vous diront les sociologues. Ceux-là, dont nous sommes, ont eu des vies professionnelles et familiales bien remplies, ont progressivement mis de côté le budget nécessaire et ont eu la chance de ne pas avoir à vendre la maison pour partir. Pour eux, il ne s'agit pas d'une rupture ni d'un changement de vie radical, mais plutôt d'une aventure à temps partiel menée tout en maintenant en parallèle un cadre de vie terrestre avec enfants, amis, activités culturelles et associatives. Une vie bien remplie, un peu dingue, un truc de bipolaires ! Mais comment fait-on pour mener en alternance deux vies aussi dissemblables ? Comment passe-t-on d'une vie de terrien avec tout son confort à la vie à bord d'un voilier de voyage ? En fait, cela se fait très bien, et pourtant que de différences entre les deux !

RIGUEUR ET LIBERTÉ

Victor Hugo a dit *«La mer est un espace de rigueur et de liberté. Y perdre la rigueur, c'est perdre la liberté»*. Cette réflexion est toujours valable, peut-être même plus que jamais dans la me-

Texte et photos **Carole et Daniel Beaumont.**
Illustrations **François Chevalier.**

sure où les progrès techniques dans le domaine de la navigation pourraient donner l'impression que le voyage en voilier est devenu une activité facile alors qu'il n'en est rien. Liberté, rigueur, deux mots qui résument bien la vie en mer, auxquels il faut ajouter les contraintes liées aux navigations lointaines. La liberté, c'est sans doute le sentiment qui domine dans l'esprit des gens lorsque l'on évoque cette vie en mer. La liberté de voyager à son rythme, de vivre au grand air, loin de la pollution, loin des foules (on croise peu de gens en mer), la liberté au gré des vents de changer d'environnement, de pays, de faire des rencontres, de découvrir de nouvelles cultures, de vivre des aventures humaines exceptionnelles *(voir encadré)*, de se faire facilement des amis (les relations sont simples et directes entre navigateurs). Mais liberté ne veut pas dire insouciance ! Bien au contraire, elle n'est possible que grâce à une rigueur qu'il faut exercer en permanence et elle s'accompagne d'une kyrielle de nouvelles contraintes qu'il faut connaître et accepter, depuis la préparation et l'entretien du bateau jusqu'à la navigation et la vie au mouillage.

La préparation du bateau est un point essentiel dont dépend la réussite du programme de navigation. Après le départ, bateau et équipage doivent être autonomes, ce qui implique d'avoir prévu un maximum de pièces de rechange et de kits de réparation pour le moteur, l'électronique, les pompes… Oui, mais on ne peut pas tout stocker en double au risque de couler la barque. Un jour ou l'autre, il faudra accepter une panne et naviguer en mode «dégradé».

Se préparer, c'est aussi, pour le skipper et son équipage avoir acquis des compétences dans le domaine mécanique, électronique, voilerie, météo, sécurité en mer ainsi que dans le domaine médical pour pouvoir faire face, même à l'autre bout du monde. Dans beaucoup d'endroits, on ne pourra

«LA MER EST UN ESPACE DE RIGUEUR ET DE LIBERTÉ. Y PERDRE LA RIGUEUR, C'EST PERDRE LA LIBERTÉ».

compter que sur soi-même, sa boîte à outils et son stock de pièces détachées pour réparer. Cela semble aller de soi, mais en fait, c'est comme apprendre un nouveau métier, et bien souvent la meilleure façon d'apprendre est de faire ses propres erreurs *(voir encadré)*. Le dicton *«Le diable est dans les détails»* se vérifie tous les jours dans un voyage de ce type. Et c'est parfois pesant. On a beau être d'une prudence de Sioux, transporter un inventaire de pièces détachées à la Prévert, vérifier tous les jours s'il n'y a pas un toron de hauban qui se détoronne, un manillon qui se démanille, un poulpe dans la vanne d'eau moteur (authentique !), un régulateur qui balance sournoisement 15 volts dans les batteries, de l'eau – douce ou salée – dans les fonds, une drosse qui se barre… il vous tombe toujours une bricole ou plus sur le coin de la figure que l'on avait pas vu venir.

CONTRAINTES DU LARGE

Nos bateaux de croisière modernes n'ont qu'un lointain rapport avec ceux sur lesquels se sont élancés les premiers navigateurs solitaires tels que Joshua Slocum ou Alain Gerbault, ni même avec ceux de Bernard Moitessier. Nos voiliers sont secs, bien isolés, souvent équipés de panneaux solaires, éolienne et alternateurs pour assurer en partie l'autonomie électrique ; les réserves en eau sont importantes et parfois complétées par un dessalinisateur ; la cuisine est bien équipée avec un réfrigérateur, et tous les ustensiles nécessaires à la production de mets sympathiques (cependant on monte les blancs en neige à la main dans la plupart des cas !), certains bateaux poussent même le luxe jusqu'à embarquer une machine à laver le linge ou un congélateur (mais là, attention, on change de catégorie et on augmente le risque d'em…, dont la fréquence croît comme le carré du nombre d'équipements). Le confort à bord aujourd'hui n'est finalement pas si éloigné de celui disponible à la maison. Alors, où est la difficulté ? Elle vient de ce que votre «maison» est souvent ballottée dans tous les sens, elle roule d'un bord à l'autre,

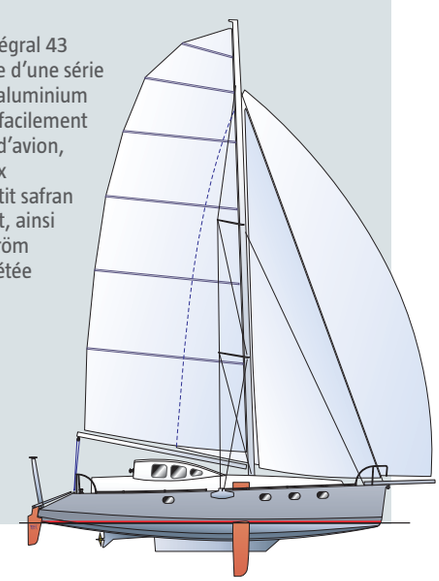
Partage de compétences. *Grâce au petit générateur embarqué, l'équipage de Folligou a pu sauver la cargaison de poissons de ce bateau de pêche vénézuélien.*

LE DICTON «LE DIABLE EST DANS LES DÉTAILS» SE VÉRIFIE TOUS LES JOURS DANS UN VOYAGE DE CE TYPE.

FOLLIGOU À LA LOUPE

Une quille, deux dérives, deux safrans… Cet Intégral 43 est un véritable mouton à cinq pattes, septième d'une série de dix unités construites à ce jour. Dériveur en aluminium mais doté d'une quille longue, il peut se poser facilement et, grâce à ses dérives latérales au profil d'aile d'avion, fait un excellent près. Aux deux safrans latéraux suspendus sur le tableau arrière s'ajoute un petit safran d'hélice, afin de faciliter les manœuvres de port, ainsi qu'un propulseur d'étrave. Le gréement Bergström offre une grand-voile à corne puissante, complétée par un génois, un code D et un gennaker.

- Longueur : **13,30 m.**
- Largeur : **4,28 m.**
- Tirant d'eau : **1,03-2,30 m.**
- Déplacement : **7,9 t.**
- Voilure : **100 m².**
- Architecte : **Peter Gallinelli.**
- Chantier : **Dujardin-Icofrance.**



elle tressaute, les ustensiles tombent par terre, votre belle préparation culinaire est brusquement renversée. La situation météorologique peut se dégrader brusquement et venir bousculer ce bel équilibre, vous obligeant à quitter le mouillage précipitamment, ou rendant une traversée très inconfortable, voire stressante, voire dangereuse. Même au mouillage, la houle peut venir perturber votre tranquillité et faire rouler le bateau. Et c'est de là que vient la difficulté de s'adapter à la vie en voyage. On le voit bien avec les invités qui viennent parfois nous rejoindre pour un séjour dans les îles ou – plus rarement – une traversée. Ils doivent vite revoir leur rêve de croisière en eaux turquoise dans des pays où il fait toujours beau… Certains ne s'y feront jamais.

A DEUX C'EST MIEUX !

C'est une question qui revient fréquemment : comment pouvez-vous vivre tout le temps ensemble, à deux dans un si petit espace ? Bien sûr, une fois au port ou au mouillage, il est possible de s'échapper, l'un peut aller faire son jogging pendant que l'autre bricole ou fait des courses. Les escales sont l'occasion de multiples activités (visites, promenades, excursions, plongées, apéro sur le bateau des copains, etc.) qui agrandissent l'espace. Mais au cours des traversées, qui peuvent durer parfois plusieurs semaines, pas d'échappatoire, même si l'espace autour du bateau est infini et si rien n'arrête le regard, donnant un sentiment d'immensité. La composante essentielle qui efface le ressenti de confinement, c'est que toutes les énergies sont tournées vers l'objectif qui est de faire avancer le bateau dans les meilleures conditions possible, assurer la sécurité de l'équipage, gérer le sommeil, se focaliser sur la réussite du voyage. Finalement, avoir un objectif commun et difficile à atteindre est peut-être la meilleure façon d'assurer la paix des ménages ?

Il faut aussi savoir s'adapter, faire avec les produits trouvés sur place et être autonome sur plusieurs jours, voire plusieurs semaines. Et ce n'est pas facile de changer ses habitudes alimentaires sur de longues périodes. Dès qu'on quitte la France, adieu baguette croustillante, camembert et saucisson. Plus de plats cuisinés, plus de gâteaux pâtissiers, mais des fruits et légumes exotiques dont vous ne soupçonniez même pas l'existence et qu'il va falloir apprendre à cuisiner. Apprendre à faire du pain, savoir préparer et conserver les poissons pêchés, conserver fruits et légumes sans réfrigération (trop petit, le frigo)… Il est également difficile aujourd'hui d'imaginer avoir à se passer d'Internet tant nous sommes habitués à être connectés en permanence, à disposer d'applications qui permettent de résoudre tous les petits tracas de la vie quotidienne, à avoir accès aux réseaux sociaux pour rester en contact permanent avec ses proches, à rechercher des renseignements, se tenir au courant de l'actualité, consulter ses courriers électroniques à chaque instant. Pourtant, une fois parti, il faut bien comprendre que tout cela va disparaître. Avoir un accès Internet dans un mouillage, ou même dans une marina moderne, relève souvent du parcours du combattant. Au Brésil, par exemple, il faut un numéro de carte d'identité nationale pour acheter une carte SIM donnant accès à Internet. Pas très pratique pour les étrangers ! En mer, un téléphone satellitaire (ou BLU pour quelques fanatiques) permet d'échanger des petits courriers électroniques, à un prix exorbitant, mais en aucun cas de se connecter à Internet.

Atelier poissonnerie. *Le plus gros travail n'est pas de pêcher, mais de dépecer, comme ici, avec un beau thazard.*

Seuls au monde. *Au mouillage, avec Tahaa et Raiatea à l'horizon et par 1,10 mètre de fond… Vive les petits tirants d'eau !*

QUAND LE MARIN REDEVIENT CITADIN

Le retour à terre pendant quelques mois, rendu possible par la multiplication des chantiers navals où l'on peut laisser le bateau au sec une partie de l'année, dans de bonnes conditions de sécurité et si possible hors zone cyclonique, se passe généralement très bien. On reprend naturellement la vie que l'on a toujours menée. La joie

San Blas. *Un petit coin de paradis dans cet archipel où les Kunas accueillent avec plaisir les navigateurs en escale.*

Ile de Lençois, Brésil. *Ces enfants sont venus spontanément aider à caréner. Et après l'effort, le gâteau au chocolat aura du succès...*

UNE BELLE RENCONTRE

OU COMMENT UN PLAISANCIER SAUVE UNE CARGAISON DE POISSONS...

A la Blanquilla (petite île déserte au Nord du Venezuela), des pêcheurs vivent sur l'île pendant quelques semaines entre décembre et mai, en campant dans des cabanes sur la plage. Ils pêchent avec des petits bateaux étroits et rapides. En fin de journée, ils viennent livrer leurs poissons à un plus gros bateau ponté où vivent six hommes et qui stationne devant la plage pendant toute la saison de pêche. A chaque livraison, les poissons sont pesés, lavés, puis rentrés dans une cale pleine de glace. Les fournées peuvent faire 300 à 400 kilos. Ce bateau ne retourne sur l'île de Margarita, à 60 milles de là, qu'au bout de quatre ou cinq semaines. La glace tient-elle vraiment aussi longtemps sans moyen de réfrigération ? Il semblerait. Un matin que nous étions mouillés pas loin d'eux, le capitaine et ses marins viennent nous voir et nous disent que les cinq batteries du bord sont totalement déchargées. Ils ne peuvent plus démarrer leur moteur. Ils sont catastrophés car ils ont à leur bord une grosse cargaison de poissons qu'ils doivent ramener à Margarita le lendemain. Daniel propose d'aller à leur bord avec son petit chargeur Honda de 1000 watts et d'essayer de recharger leurs batteries. Nous avons passé toute la journée sur ce bateau car certaines batteries étaient tellement faibles qu'elles ne rechargeaient pas, ou alors un câble était coupé, ou les connexions étaient mauvaises... Finalement, après avoir sélectionné les moins mauvaises des batteries grâce à notre testeur, le brave petit générateur est parvenu à les charger suffisamment pour redémarrer leur gros Perkins ! Grand ouf de soulagement et grands sourires. Bilan : nous y avons gagné deux poissons et deux langoustes... et surtout fait une belle rencontre !

de retrouver les enfants et les petits-enfants, et de faire la connaissance de ceux qui sont nés lorsqu'on naviguait au loin, de revoir les amis, de profiter des petites fleurs dans le jardin au printemps, de retrouver pour quelque temps sa nourriture favorite (ah, le camembert !), de vivre dans un environnement qui ne bouge pas tout le temps, de bien dormir, de ne pas avoir à se préoccuper de savoir si le vent va tourner pendant la nuit rendant le mouillage dangereux. Et pourtant, il faut s'habiller en citadin et mettre des chaussures qui compriment les pieds (adieu tongs et espadrilles !), il faut supporter le bruit, la pollution, les gens de mauvaise humeur, agressifs, fatigués par leur dure journée. Mais tout cela s'accepte pour le plaisir de retrouver des contraintes familières, une vie techniquement facile, une assistance dans tous les instants. Le retour à terre, même pour quelques mois, est aussi une sorte d'assurance sur l'avenir. Cela permet de garder les amis, les repères, voire l'habitation principale. Au cours d'un voyage en bateau, nombreuses sont les occasions de se faire des copains. Le contact est facile, on partage les mêmes préoccupations, on sympathise très souvent. Malheureusement, ces rencontres sont le plus souvent éphémères car chaque bateau a son itinéraire et rares sont les occasions qui permettent de continuer la croisière à deux bateaux, ou plus (en dehors des cas où l'on part dans le cadre d'un rallye). Cependant, tout le monde n'envisage pas le séjour à terre entre deux navigations avec la même sérénité. Certains ont peur de s'ennuyer du fait de l'impossibilité de reprendre des activités régulières, d'autres sont obligés d'habiter chez autrui lorsque la maison est louée ou vendue. Mais l'appel du large est souvent si fort qu'à peine rentrés à terre, les premières occupations consisteront à préparer la suite du voyage en bateau, à profiter de connexions Internet faciles pour compulser les blogs de voyage, les guides en ligne, les sites d'information comme Noonsite ou Sail The World… Et aussi à reconstituer le stock de pièces détachées ! Tout cela prenant du temps, l'ennui ne sera que de courte durée ! Le séjour à terre se conçoit comme une parenthèse plus ou moins longue dans un projet de voyage à la voile qui, du moins pendant quelques années, reste l'objectif prioritaire.

NATURELLEMENT ON REPREND LA VIE QUE L'ON A TOUJOURS MENÉE.

Alors, pourquoi fait-on ça, pourquoi un couple de retraités se remet-il en question et abandonne-t-il son confort douillet pour se lancer dans cette aventure ? Allez savoir : pour le défi, le voyage, les rencontres, les nouvelles cultures, les nuits en mer d'une beauté saisissante… Pour un couple de retraités, le voyage à la voile re-

présente un projet de vie qui a peu d'équivalents sur terre, riche en découvertes et qui nécessite de se maintenir physiquement et intellectuellement en forme. Alors, les voyages forment-ils la vieillesse ? Le mot de la fin sera d'Eric Tabarly : *«Naviguer, c'est accepter les contraintes que l'on a choisies. C'est un privilège. La plupart des humains subissent les obligations que la vie leur a imposées.»* ■

Livraison à domicile. *Ici, pas besoin de descendre à terre, pour faire son marché… c'est le marché qui vient en mer !*

PANNE DE MOTEUR AU MILIEU DE L'ATLANTIQUE : **quand l'autonomie prend toute son importance**

Au milieu de l'Atlantique, à mi-chemin entre le Cap-Vert et San Salvador au Brésil, alors que nous mettions un coup de moteur pour sortir enfin du pot au noir, l'engin s'est brusquement arrêté, vers 4 heures du matin. Après avoir vainement essayé de finir notre nuit de sommeil, nous avons mis les mains dans le cambouis, et ce non-stop jusqu'à 15 heures 30, où le moteur est reparti après un travail acharné ! Quelle douce musique ! Nous n'étions pas en danger, mais sans moteur, la recharge des batteries est compromise. Donc, arrêt du frigo, pas grave, mais surtout arrêt du pilote et nécessité de barrer, ce qui, à deux, est compliqué. Bien sûr, il nous restait le petit groupe électrique de 1000 watts, justement prévu pour ce genre de tuile. Que s'est-il donc passé pour que nous en arrivions là ? Allez, n'ayons pas honte d'avouer notre stupidité : le bateau est équipé d'un réservoir de gazole intermédiaire dit «journalier» d'environ 40 litres, où le carburant arrive après un filtre séparateur centrifuge, avant d'être acheminé vers le moteur au travers de deux autres filtres. Ceinture et bretelles, donc. Nous constatons que tous ces filtres sont pleins d'eau mélangée au gazole. L'eau était donc arrivée jusqu'aux injecteurs et l'eau, comme carburant, c'est pas terrible… L'eau était rentrée par le joint torique du nable de pont, craquelé et n'assurant plus l'étanchéité. En quittant Mindelo, nous avions eu pas mal de vent et d'eau sur le pont, et voilà. Le skipper avoue sa honte car il avait déjà repéré l'usure du joint susdit et prévu en stock une demi-douzaine de joints de rechange. Le changer après avoir fait le plein et revisser le nable avec un bon coup de graisse aurait pris trois minutes. Voilà une bêtise que l'on ne refera pas (on en fera d'autres). Il a fallu démonter et remplacer les filtres dont nous avions une réserve suffisante et surtout purger les fonds des réservoirs. Une fois tout nettoyé, il a fallu réamorcer le circuit, et cela n'a pas été sans mal. C'est vraiment quand on n'y croyait plus que le moteur est reparti.