



L'erreur est mortel

Lorsqu'on est seul sur l'océan aux commandes d'une coquille de noix qui ne laisse aucune chance en cas de dessalage, la concentration devient alors synonyme de vie ou de mort!



Dans un précédent numéro, Alessandro di Benedetto racontait son voyage transatlantique sur un petit catamaran de 20 pieds seulement (Sport et Vie n°75, page 34). Pour les non spécialistes, ce genre de bateau n'est pas censé s'aventurer très loin de la plage.

Ensuite, il a remis cela sur le Pacifique pour une traversée dans le sens le plus difficile, c'est-à-dire d'est en ouest (de Yokohama à San Francisco). Il nous raconte ce voyage et le projet de tour du monde qui occupe désormais ses pensées. Toujours seul, toujours sans assistance, toujours sur un minuscule bateau. A l'époque où les exploits sportifs sont souvent galvaudés, surtout en voile, ce voyageur lumineux et intrépide renoue avec l'esprit des pionniers. Bref, on l'admire beaucoup!

Toutes les infos sur
www.alessandrodi Benedetto.net

Qu'avez-vous ressenti au milieu de l'Océan Pacifique sur un catamaran de 6 mètres sans même un abri de protection?

La vie à bord ressemble à celle que je connaissais déjà pour avoir traversé l'Atlantique. Mais cette fois, le voyage était plus long (ndlr: 60 jours) et plus dangereux. A plusieurs reprises, je me suis vraiment fait peur. Une semaine après mon départ du Japon, j'ai rencontré une zone de basses pressions avec des vents de 40 à 50 nœuds (de 75 à 100 km/h). J'ai été obligé de m'enfuir, les déferlantes aux trousses. Je me suis dérouter vers le Nord. Du coup, je n'étais plus dans la bonne direction. Le genre de situation très dure à accepter pour un marin. La température de l'air est descendue à 8-9° degrés, ce qui est vraiment froid quand le vent souffle. Puis l'océan est devenu rapidement chaotique et les déferlantes ont duré deux jours et demi. Forcément, en l'absence d'abri, je n'ai pas pu dormir pendant toute cette période. Je tremblais comme une feuille à l'idée qu'une vague puisse me renverser. Et je n'osais imaginer la suite. Un catamaran qui se met sur le dos, on ne peut pratiquement rien faire pour le relever!

Dire que ce n'était que le début du voyage... La fin aussi a été assez périlleuse. Surtout la

dernière nuit avant mon arrivée à San Francisco. Là encore, la mer était déchaînée. J'aurais pu être jeté sur la côte comme un vulgaire débris. Le danger est souvent plus grand à proximité des terres. Il faut éviter les récifs, tenir compte des courants et des hauts fonds qui peuvent lever une mer terrible. La difficulté se pose pour tout le monde. Sur le même trajet, j'ai appris qu'Olivier de Kersauson avait été aussi confronté à une météo délicate, à la barre de son maxi-catamaran *Geronimo*.

Sauf que lui, il pouvait se mettre à l'abri. Pas vous.

C'est vrai que, physiquement, c'est très dur! Il faut survivre à la morsure du sel et à l'humidité. Dans ces périodes-là, je marinais comme une vieille chaussette au fond d'un seau. Malgré le port d'une combinaison dite *étanche*, j'étais continuellement trempé. Ce type de vêtement technique est sans doute efficace pour une navigation côtière classique mais dans mon cas, la durée et la féroacité des attaques du milieu marin débordaient toutes les défenses. J'ai souffert de gerçures et de plaies surtout sur les mains et les pieds. Le froid est évidemment un facteur aggravant. Je sais maintenant que l'enfer n'est pas nécessairement éternel et brûlant. Il peut être glacial et surtout chaotique.

Peut-être auriez-vous dû prévoir une sorte de tente?

C'était totalement exclu pour des raisons de prise au vent et de sécurité. Une installation minimale s'est révélée opérationnelle: une simple toile en PVC et un matelas pneumatique afin d'assurer une isolation vis-à-vis du froid.

Et psychologiquement, comment arrive-t-on à tenir le coup?

C'est dur, bien sûr. Mais pas aux mêmes moments. Il faut comprendre. Lorsqu'on est dans l'essoreuse (ndlr: la tempête), on ne se pose pas de questions. On lutte. On sait que le moindre défaut de vigilance peut être fatal. Il n'y a pas de place pour le questionnement. On trouve une sorte d'équilibre



AVENTURE

dans le feu de l'action. Psychologiquement, c'est plus dur avant. Quand un grain se prépare. On ne sait jamais si on ne va pas se prendre une de ces vagues énormes qui émaillent les récits de marins. Le stress naît de cette incertitude.

Pense-t-on aussi à l'éventualité que le bateau se casse pendant la tempête?

Tout le temps! Et le problème ne vient pas forcément des vagues les plus hautes. Mais ce sont surtout les vagues traîtres qui vous font souffrir, celles qui vous frappent de façon imprévisible. La structure du catamaran est alors mise à rude épreuve. Et s'il casse, c'est fichu! Avec un catamaran disloqué au beau milieu de nulle part, mes chances de survie auraient été minimes, j'en suis parfaitement conscient. C'est le problème des multicoques. Surtout un petit bateau comme le mien. Je devais donc toujours éviter de prendre les vagues de travers car le bateau est plus fragile sous

tique (1). Enfin quand il fonctionnait... Mais il est tombé en panne à la moitié du voyage. De toute façon, il faut se méfier d'une navigation sous pilotage automatique. Il suffit que le vent tourne pour qu'on s'égare ou qu'on se retrouve en équilibre instable. C'est pourquoi je restais toujours un peu sur mes gardes. Pour dormir vraiment, je pouvais choisir la technique de l'ancre flottante. J'ai remarqué que lorsque le vent dépasse 40 nœuds, je suis plus en sécurité à la cape à sec de toile (sans voiles) et avec une spera (petite ancre) fixée à l'arrière du catamaran.

Comment vous sentiez-vous après deux mois quasi sans sommeil?

Je suis toujours étonné par les facultés d'adaptation de l'organisme. Après quelques jours, on parvient à un stade de conscience qui ne fait plus vraiment de différence entre la veille et le sommeil. Tout se mélange un peu et s'associe aux couleurs de l'eau, aux rêves et aux mouvements du bateau. Parfois, j'avais l'impression de respirer au rythme de l'océan. Je sais, cela paraît curieux...

« Un petit bateau renforce le sentiment d'humilité que l'on ressent face à l'immensité et la puissance des océans. »

cet angle. Quand cela arrivait tout de même je sentais les contraintes mécaniques exercées sur sa structure presque comme sur mes propres os. J'avais parfois l'impression que deux longs patins remplaçaient mes jambes et mes bras et que je fendais les flots avec mon propre corps. C'est une expérience assez unique.

Comment faisiez-vous pour dormir la nuit?

En réalité, je n'ai pratiquement pas dormi. J'essayais de barrer en permanence afin d'orienter de façon optimale mon bateau par rapport aux vagues les plus dangereuses. Quand j'arrivais à les voir. Sinon je devais les imaginer dans l'obscurité. Pendant toutes ces heures, je me sentais dans la peau d'un animal nocturne qui adapte son existence pour tenter d'échapper à ses prédateurs. Il m'arrivait alors de dormir quelques heures dans la journée. Si le temps le permettait, je branchais le pilote automa-

Ne court-on pas plus de dangers dans les moments de calme relatif? Le pilote automatique ne gère pas l'assiette du bateau et on risque de dessaler au premier coup de vent.

Exact! C'est pour cela que je devais sans cesse "matosser". Chaque fois que je virais de bord, je devais déplacer et fixer tout ce qui pouvait l'être de l'autre côté du bateau de façon à contrebalancer la force du vent. Un gros boulot. C'est pour cela que je réduisais le nombre de manœuvres au minimum.

Cela doit être difficile de décider lorsqu'on est seul à bord. Vous arrivait-il d'hésiter, de changer d'avis?

Je commence à avoir une bonne expérience de ce type de navigation. Lorsque je reprends la mer, il me faut à peine quelques jours pour retrouver mes bons repères. Avec le temps, on arrive à nouer vraiment une relation étroite avec elle. Excusez-moi de jouer sur les mots. Mais c'est un peu comme

un enfant qui dépend totalement de sa mère. Je me sens heureux dans ces conditions. J'éprouve le sentiment diffus de retrouver quelque chose de profondément enfoui en moi. Je me dis que des conditions aussi difficiles font probablement resurgir des comportements ancestraux. Je pense à tous ces marins qui se sont aventurés sur des océans inconnus. La navigation devient quelque chose d'extrêmement instinctif.

Et pour vous tenir au courant des évolutions météo, comment avez-vous fait?

Tous les deux jours, je recevais des infos sur mon téléphone satellite. Pour le reste, j'observais le ciel et la mer. L'océan possède son propre langage. Un coup de vent qui s'approche peut être détecté grâce à une houle annonciatrice. Puis j'avais aussi mon baromètre. Si ça baisse brusquement, on sait qu'il va y avoir de la bagarre. Et lorsque cela monte, c'est pas mieux. Cela annonce peut-être une terrible pétrole dans laquelle on peut rester encalminé pendant des heures, voire durant des jours. Pour peu que le courant soit contraire, on se met alors à reculer et il n'y a rien de pire pour plomber le moral. Imaginez-vous happé par un trou noir dans l'espace intergalactique. Cela vous donne une idée de ce que représente l'absence de vent pour un navigateur.

Au moment où cela souffle de nouveau, la tentation est grande de se faire plaisir. Prendre un peu de vitesse. Au risque de se mettre sur le toit.

Il m'est arrivé de dévaler des belles vagues durant ce voyage. Mais tout est relatif dans la mesure où le bateau est quand même assez chargé et ne peut guère dépasser 12 nœuds de vitesse maximale (22 km/h). Et puis, on ne navigue pas de la même manière qu'en bordure de plage. Je ne vais pas me lever sur une coque au milieu de l'océan. Ce serait beaucoup trop risqué! Je suis condamné à rester en appui sur les deux patins et me faire diablement chahuter par les vagues. Et c'était bien le cas, je vous assure. Sur la route d'est en ouest que j'avais choisie, je devais remonter le vent. Chacune des deux coques heurte alors la vague avec un temps de retard. On appelle cela "planter des pieux" dans le jargon. Cela balance tout le temps. Le bonheur, c'est surtout pour les mouettes qui viennent profiter de la nourriture régurgitée!

Vous avez eu le mal de mer?

Non, c'est rare. Ce serait même plutôt l'in-





L'ancre flottante avant d'aller dormir



Encore du poisson!

verse. Pendant quelques jours, je me sens mal sur la terre ferme lorsque le voyage se termine. Mon oreille interne est surprise par tant de stabilité. Mais pour ce qui est de la navigation au près, oui, je confirme le fameux adage: “par rapport au portant, la navigation au près, c’est 3 fois plus de route et 6 fois plus de peine” (2).

Que vous reste-t-il de cette expérience?

Ce qui est bizarre c’est, qu’avec le recul, les pires moments de ce voyage m’apparaissent comme les plus beaux, les plus intenses. Et puis j’ai la nostalgie d’un quotidien fait de petites choses, de petites rencontres comme un groupe d’orques qui m’a accompagné sur quelques miles ou ce petit oiseau épuisé qui a trouvé refuge sur mon embarcation. On est content aussi lorsqu’on a pêché un gros poisson.

Et des rencontres avec des humains?

Si, une fois, j’ai croisé un voilier de plus de 15 mètres qui allait vers Seattle. Au beau milieu du Pacifique, ce genre de rencontre est toujours étrange. On a échangé quelques mots d’encouragement. Et puis adieu. J’ai rencontré aussi une douzaine de cargos. J’essayais alors d’entrer en contact avec eux grâce à la VHF (3). Certains ont aimablement accepté de changer de cap si on risquait de se voir d’un peu trop près. Ou alors ils me faisaient simplement savoir qu’ils m’avaient repéré. Une attention toujours appréciée quand on frôle ces monstres. A d’autres

reprises, j’ai dû me dérouter en pleine nuit pour éviter l’accident. Ce genre de bateau peut vous envoyer par le fond sans même réveiller l’homme de quart.

A quoi peut-on comparer cette vie solitaire?

Personnellement, cela me rappelle ces récits de Saint-Exupéry aux commandes de son avion et aux prises avec le feu ennemi ou luttant dans l’orage comme dans *Vol de Nuit*, *Courrier Sud*, ou *Pilote de Guerre*. La mer et le ciel ne sont pas tellement différents l’un de l’autre et peuvent se confondre étrangement dans les récits comme dans notre perception. J’aurais pu être blasé par ce j’ai vécu et observé en Atlantique lors de ma précédente traversée, mais cela a été tout le contraire. J’étais encore plus réceptif, en partie parce que le Pacifique Nord est beaucoup plus lumineux que l’Atlantique. Même le détroit de Gibraltar, pourtant connu pour ces feux d’artifices bioluminescents ne peut soutenir la comparaison. En termes d’intensité d’émotion, l’arrivée constitue le point d’orgue. Le but atteint a réellement de la saveur surtout quand la partie finale est plus que mouvementée.

Comptez-vous repartir bientôt?

Oui. Pour le moment, je suis absorbé par la préparation d’un tour du monde avec un nouveau petit bateau: un monocoque de 20 pieds (6 mètres) de long. Un beau projet. Mais je conçois que l’on puisse considérer cela comme une folie.

Pourquoi un monocoque?

Je ne pense pas qu’un petit catamaran soit assez solide pour tenir le coup pendant un an de navigation sur les mers du monde entier et affronter les vagues du Grand Sud. Je compte effectivement emprunter la route mythique des trois Caps: Bonne Espérance, Leeuwin et le Horn. La même route que celle du Vendée Globe. Je sais qu’il y aura des passages délicats. C’est inévitable si l’on ne veut pas faire le tour du monde en deux ans. Donc il nous faut concevoir un bateau résistant à tout. Même à un ouragan.

Il y aura une cabine cette fois?

Non, non. Cela reste un engin de plage constitué de matériaux tout à fait standards (tissu de verre, époxy, contreplaqué, aluminium). Les éléments high-tech sont limités aux seuls safrans qui seront soumis à rude épreuve. Mais je garde la même optique que dans mes précédents voyages. Un petit bateau renforce le sentiment d’humilité que l’on ressent face à l’immensité et la puissance des océans. Si cela marche, se sera le tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance avec le plus petit bateau jamais engagé.

Propos recueillis par Robin Candau

(1) Le pilote automatique est un système mécanique assez simple qui permet de conserver un angle de route constant par rapport au vent ou constant par rapport à un cap.

(2) En navigation au portant, le vent vient de l’arrière et permet de faire avancer le bateau vite et sans trop d’effort. Au près, il faut remonter contre le vent en luvoyant à 40-50° de l’axe du vent. C’est beaucoup plus difficile!

(3) Système de communication radio à portée limitée