

LOUIS BERNICOT

*la croisière
d'Anahita*

nrf

GALLIMARD

*Ce livre est dédié à la mémoire des Capitaines,
Officiers et Marins disparus dans les tourmentes du
Cap Horn.*

CHAPITRE PREMIER

LE DÉPART. — ANAHITA

Samedi 22 août 1936. — La marée baissait rapidement. A bord, le maître gréeur du chantier — il s'était offert pour m'accompagner jusqu'à la sortie du port — plongea la gaffe verticalement dans l'eau et l'ayant sortie mesura des bras la profondeur : deux mètres, dit-il, ajoutant, laconiquement : temps d'appareiller !

— Bien, partons !

Du pont, sous la grande voile haute, je jetai un dernier regard au petit groupe de parents et d'amis réunis sur la plage en face.

La chaîne du corps-mort fila dans le chaumard et le bateau libéré de sa dernière retenue sur le fond prit la direction du chenal.

Les personnes, les maisons de Carantec, les embarcations voisines défilèrent à mes yeux dans une sorte de buée. Tout me semblait irréel... Sentant peser sur moi le regard de mon pilote volontaire, je me ressaisis et fis face au large... où commençait l'inconnu vers lequel je me voyais maintenant lancé. Quelques instants encore et je fus seul ; la préoccupation de la navigation m'apporta un dérivatif bienfaisant.

— J'ai tenté depuis, mais en vain, d'analyser les sentiments qui m'assaillirent à ce départ que j'avais cependant désiré et préparé... La gravité de la résolution prise se manifestait-elle à l'orée de la mise à exécution avec plus de force, plus de pénétration?... On se leurre si aisément.

Péniblement je doublai l'île de Batz dans une mer rendue clapoteuse, dure même, par de forts remous de courant. Au Nord d'elle le jusant me prit, favorable, jusqu'à l'étales de basse mer. La brise, déjà faible au départ, avait tendance à mollir; j'utilisai le moteur pour passer l'île Vierge.

L'île Vierge, l'Aber-Wrac'h! Lieux familiers que je n'ai fréquentés depuis bien des années. Combien de fois de la maison paternelle avais-je considéré ce coin d'océan — sur lequel je voguais — souvent perdu dans la contemplation de l'horizon, sans doute attiré par cette puissance irrésistible qui s'appelle la destinée... : tout un monde de luttes, de joies... parcimonieusement distribuées.

Des souvenirs d'enfance me revinrent à la mémoire et — je ne pus m'empêcher de sourire au rapprochement — il me sembla entendre encore le cri d'alarme d'une grand'mère au cœur tendre — trop, pensais-je alors — et toujours inquiète de savoir la mer proche et si tentante : « Un jour viendra, tu auras assez des bateaux! »

Aber-Wrac'h, anse de la Fée. — *Anahita*, déesse pure, des eaux... — Simples mots peut-être! Issus de mythes primitifs, celui-là celtique, celui-ci chaldéen. — Pourquoi n'avais-je pas effectué mon départ de l'anse de la Fée et tenté de reprendre là les rêves de jadis?

Mais voici Ouessant en vue légèrement par bâbord; mieux vaut s'en écarter un peu car il va falloir refouler le flot et plus au large le courant sera moins fort.

Huit heures du soir — à la hauteur du Créach — un grand paquebot britannique vient de passer à petite distance, l'enseigne flottant à la corne de l'artimon. Je fus tenté d'arborer la mienne selon la règle d'usage en cas de rencontre en mer. Mais, me disais-je, en quoi puis-je intéresser la passerelle de ce superbe navire?

Il passa, rapide, produisant une solide impression de sécurité. Première rencontre à la mer d'*Anahita*, si minuscule!

*
**

ANAHITA

Lorsque, vers la fin de 1935, mon parti fut à peu près arrêté d'entreprendre une croisière de circumnavigation, j'étais au courant de la splendide randonnée accomplie par Gerbault sur son vieux *Firecrest* bien que n'ayant point encore lu ses récits de voyage. Mais j'ignorais tout du navigateur solitaire américain Josuah Slocum; ce fût par hasard — fût-ce un hasard? — qu'un jour, feuilletant un magazine, je vis son nom mentionné dans un article retraçant en quelques lignes l'exploit qu'il avait accompli — il y a quelque quarante années — avec le *Spray*, un bateau qu'il avait reconstruit. Il y avait là une coïncidence assez singulière car à ce moment ma ré-

solution était déjà prise d'emprunter, ainsi que l'avait fait Slocum, la voie du détroit de Magellan.

Je pus me procurer sa relation de voyage : *Seul autour du monde sur un voilier de onze mètres*. — J'y trouvai matière à réflexion... surtout dans la partie traitant du passage du détroit. J'étudiai le *Spray*, méditant longuement sur ses caractéristiques car Slocum affirmait avoir une confiance absolue en son navire. Il est certain que le *Spray*, au cours de la tempête qui l'assailit à sa première sortie sur le Pacifique, prouva qu'il était un bâtiment remarquable.

— « Aucun navire, écrivait l'illustre capitaine, n'aurait pu tenir tête à cette furieuse tempête ». Il mit son bateau en fuite sous la trinquette bordée au milieu (sa grande voile avait été mise en pièces) dans une mer énorme, majestueuse. Et il ajoutait combien il était émerveillé de sa tenue. n'embarquant pas un seul paquet de mer!

A l'arrière, il avait filé deux haussières qui contribuèrent à tenir le petit navire la poupe à la lame.

Cela se passait au large de la Terre de Feu, entre le cap Pillar et le cap Horn...

Ce que Slocum disait ainsi de son navire me rassurait un peu. — Avec un bon compagnon de route on peut tenter l'aventure.

Du *Spray* je ne retins que sa dimension relative. Pour mon futur navire, je m'arrêtai aux caractéristiques suivantes :

Longueur totale : 12 mètres 50.

Largeur extrême : 3 m. 50.

Tirant d'eau : 1 mètre 70 (environ).

(Le *Spray* était bien plus large, mais moins creux).

C'étaient à peu de chose près les dimensions d'un cotre que j'avais étudié pour un autre usage mais laissé à l'état de projet.

Dans un passage de son livre, Slocum écrivait : « Je ne savais pas alors que ces jolis yachts étaient capables de faire ce que mon bateau a pu faire... ». Réflexion qui n'était sans doute pas faite pour être prise à la lettre — bon nombre de yachts ont prouvé leur étoffe — mais, tout de même, dans la circonstance, je ne pus me défendre d'une sorte de prévention à l'encontre des « jolis yachts ». Passant, peu après, la commande du 12 mètres, j'insistai tout particulièrement sur sa solidité et sa construction en vue d'une bonne tenue à la mer par gros temps : en définitive ce que l'on a coutume de désigner un bon « tossemer ».

J'insistai sur deux autres particularités également d'importance à mon jugement :

Absence de lest intérieur.

Construction sur l'arrière de la cabine d'un petit roof vitré s'élevant à trois pieds environ au-dessus du pont.

Ceci me valut de véhémentes protestations de la part de l'excellent constructeur, effaré de la nouveauté, lorsque je lui envoyai le profil et la coupe de la coque aménagée à mon idée, il s'écria que ce roof ne me servirait à rien, que...; je compris avoir à faire à un breton, je tins bon.

J'avais longuement hésité entre le gréement en ketch et le gréement en cotre; je me ralliai à ce dernier en raison de sa plus grande simplicité;

un mât unique, qui serait du type marconi, avec un gui à rouleau.

Dans le but de faciliter les entrées et les sorties des ports et, à un certain degré, la traversée de parages de calmes, je fis munir le bateau d'un petit moteur dont l'emplacement se trouvait tout indiqué sous le plancher du roof surélevé.

A l'intérieur du roof se trouverait une roue pouvant actionner la barre du gouvernail au moyen d'une drosse métallique; ce serait précieux, en cas par exemple de maladie, de pouvoir commander la barre de l'intérieur.

Vers le début d'août j'allai prendre livraison du cotre. Mon premier geste en arrivant à Carantec fut de pousser au delà du chantier, jusqu'à la plage. Il me tardait de voir *Anahita* à flot. Elle était là, gracieuse dans sa toilette toute fraîche, pivotant paresseusement sur ses ancrs par un beau soleil d'août, semblant me dire : eh bien, qu'attendons-nous !

Le petit roof arrière ne me parut pas du tout nuire à l'harmonie d'ensemble du voilier — tel fut aussi l'avis du constructeur, M. Moguerou — ; seul le mât m'impressionna, désagréablement si l'on peut dire, tant il me parut terriblement haut, et cependant je l'avais fait faire plus court de trois pieds que prévu par l'architecte.

*
**

Bien entendu tout n'était pas prêt. Plusieurs jours, des semaines peut-être s'écouleraient avant la mise au point définitive.

Il y avait à réunir les approvisionnements, vi-

vres et matériel. Mon intention étant de tenter de me rendre tout d'une traite en Argentine, il était nécessaire de prévoir des vivres pour plus de cent jours. Il restait à franciser le petit navire; ouvrir un rôle et, avant le départ, accomplir certaines formalités.

Les jours s'écoulaient, je ne voyais pas au juste quand je serais prêt. Un matin, une huitaine de jours peut-être avant mon départ, je fus accosté par un pêcheur, tout à fait genre « old shell » (vieille coquille), alors que je me dirigeais vers le bord; nous échangeions quelques vagues propos sur l'état du temps lorsque, s'arrêtant de marcher, le brave homme, me dévisageant avec une indéfinissable expression, me demanda brusquement :

— Après tout, quand est-ce que vous partez?

Bigre, me dis-je, les choses en sont là! Je répondis : dans une huitaine, samedi.

Au magasin les provisions, le matériel, s'accumulaient. Ce ne fut pas une petite affaire de les loger à bord. Je me rendis compte de l'erreur commise en adoptant pour le poste avant, le dispositif classique qui consiste à aménager de chaque bord un caisson, dont le dessus, en plan avec le dessus du puits aux chaînes, est destiné, en pratique, à recevoir des cadres de couchage mobiles. Bien entendu je ne m'encombrais pas de ces cadres; j'aurais pu tout aussi bien éliminer les caissons, trop exigus, ils ne me furent d'aucune utilité. A leur place il eut été préférable d'avoir des étagères de hauteur variable, transversales sur l'arrière et sur l'avant du poste, longitudinales de chaque bord avec des planchettes d'arrêt articulées sur leurs faces antérieures.

Beaucoup de provisions durent rester dans leurs caisses d'emballage; ceci m'offrait l'avantage de permettre de modifier au besoin l'assiette longitudinale du navire au cours des premières semaines de la traversée. J'eus aussi à déplorer de n'avoir pas prévu un espace approprié aux cartes nautiques; elles restèrent roulées en deux gros paquets qu'il me fallut à tout instant changer de place.

En fait de vivres, dont il n'est pas de grand intérêt de faire une énumération complète, j'avais une ample provision de lait, condensé et évaporé; cinquante livres de bonnes pommes de terre de Carantec triées avec soin, choix heureux à ce que je vis par la suite, une caisse entière de biscuits dits « casse-croûte nantais » offrant l'avantage, n'étant pas durs comme l'est le biscuit de mer courant, de pouvoir se manger comme du pain; du sucre, du café, des confitures variées, etc...; quelques conserves de viande, pas beaucoup; enfin plusieurs kilos de riz, l'aliment de réserve.

En fait d'eau potable, 450 litres répartis en deux réservoirs.

*
**

Le jour fixé pour le départ arriva. De bonne heure au lever du jour je fus sur le pont. A terre personne ne bougeait encore; le moment était propice à la réflexion. N'avais-je rien oublié?

C'est que cet appareillage différait beaucoup de ceux que j'avais connus. Sur *Anahita* point de second capitaine se présentant avant le départ pour signaler que l'équipage est au complet, que

tout est paré. Point de chef mécanicien faisant, en tenue de service, une courte apparition « en haut » pour annoncer que la machine est prête, ou de commissaire effaré, s'excusant qu'il manque quelque chose mais... qu'on l'attend à la minute...

Tout me semblait en ordre. Tout, sauf une grande voile de rechange que je ne possédais pas à cause d'un malentendu, fort regrettable.

Au lieu d'une voile de cape, dont je ne voyais pas l'utilisation pratique, j'avais cru, jusqu'à ces derniers jours, partir avec une seconde grande voile de dimensions un peu réduites mais bâtie en toile robuste et solidement ralinguée. Cette voile je la prévoyais pour le passage de l'Atlantique Sud, le détroit de Magellan et le Pacifique Sud. L'erreur fut découverte trop peu de temps avant l'appareillage. Il ne me restait qu'à me munir de toile à voile en quantité suffisante...

Le moment est arrivé d'aller prendre congé.....

CHAPITRE II

L'ATLANTIQUE NORD

« 22 août. Vent de Nord, force 2 à 3; beau temps. »

La traversée du Golfe de Gascogne s'effectua dans de bonnes conditions, par brises en général favorables, le plus souvent légères, et mer calme. Chaque jour j'apercevais de nombreux navires.

La route que je m'étais tracée devait me faire passer à une vingtaine de milles des côtes d'Espagne et du Portugal, donc bien en dehors des eaux territoriales. Un jour cependant, je fus repéré par deux petits vapeurs espagnols, deux thoniers, qui m'arrivèrent dessus à toute vitesse, à quelques heures d'intervalle. Le premier se montra assez bon enfant se bornant à m'observer à petite distance sans rien demander; avant qu'il s'éloignât un de ses hommes me montra à bout de bras un poisson en criant : Bonito! Je répondis par le « gracias » (merci) de circonstance.

Avec le second ce fut une autre affaire; après avoir fait lentement le tour du cotre il vint se placer à une cinquantaine de mètres au vent, par le travers, harmonisant son allure à la mienne.

Sur son pont une trentaine d'hommes — donc un équipage extraordinairement nombreux — ne me quittaient pas des yeux; après avoir longuement discuté entre eux l'un, se distinguant au moins pas sa truculence, me héla sans aménité : Quelle est votre nationalité, d'où venez-vous, où allez-vous?

Mes réponses, cependant formulées en mon meilleur espagnol, ne durent pas le satisfaire car il se retourna vers ses compagnons et leur discussion reprit avec animation. Je me remis à mes occupations sans plus m'occuper d'eux et ils finirent pas s'en aller.

Au cours de la nuit du 28 au 29, j'eus ma première expérience de temps à peine maniable. Dès la fin de l'après-midi le vent avait fraîchi du Nord-Est et, la nuit venue, je dus prendre plusieurs tours de rouleau. Le cotre devint très ardent, difficile à maintenir en route. La mer se creusa rapidement au point que de temps à autre des crêtes de vagues venaient friser le couronnement, menaçant, me semblait-il, de passer par dessus, ce qui me causa de prime abord un mouvement de recul instinctif, vite réprimé.

Brusquement, vers deux heures du matin, le vent cessa, laissant une mer excessivement agitée dans laquelle *Anahita* se démena comme une possédée : piquant du nez, embardant de plusieurs quarts d'un bord à l'autre, cependant qu'au-dessus de ma tête le gui se livrait à une sarabande effrénée. Cela dura jusqu'aux premières lueurs du jour quand la brise revint, malheureusement de courte durée.

Jusqu'au 3 septembre ce ne fut qu'une succes-

sion de petites bouffées d'air venant un peu de partout, séparées par de longs intervalles de calme. La mer restant très agitée, la voilure ne cessait de raguer contre les agrès au point que, le 4 au matin, je dus amener la grande voile dont je voyais des coutures s'ouvrir dans le haut. A l'examen, le dommage se révéla sérieux, irréparable presque car, au frottement, non seulement les coutures s'étaient ouvertes, mais la toile même était élimée sur plusieurs laizes. Ceci après quinze jours à peine de service!

Voyant qu'il me faudrait plusieurs heures de patient labeur avant de pouvoir utiliser à nouveau cette voile, je mis celle de cape en service, et décidai de commencer sans tarder une grande voile de rechange.

Depuis le départ je n'avais pas beaucoup dormi : quelques sommes par-ci, par-là, n'osant pas quitter la barre tant du désir de faire le plus possible de route, qu'à cause des rencontres probables en des parages aussi fréquentés. Je sentais la fatigue me gagner mais pensais pouvoir tenir encore quelque temps.

La solitude ne me pesait pas. J'aimais aller et venir sur le pont prenant plaisir à parcourir ainsi mon domaine. S'il est vrai que de toutes les aspirations de la nature humaine, avoué ou dissimulé, l'esprit de domination est la plus tenace, que pouvais-je désirer de mieux que cette souveraineté absolue?

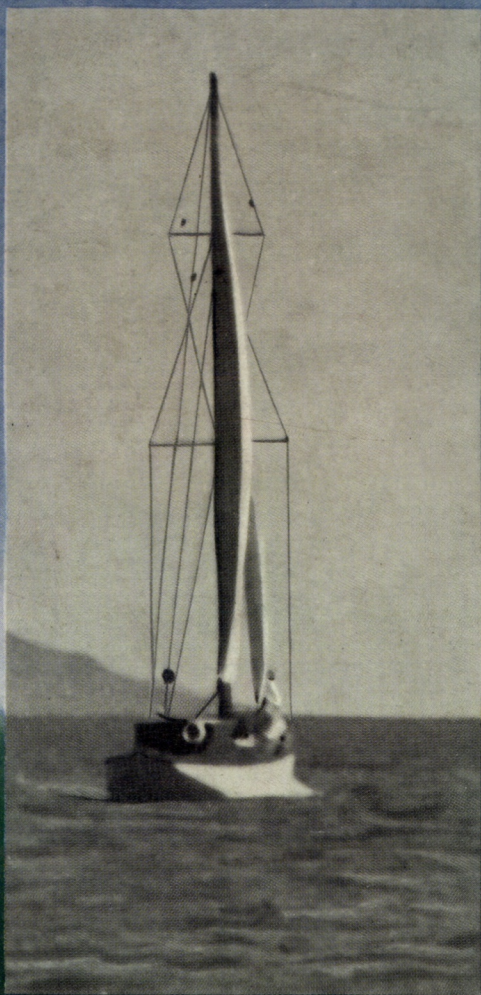
Le 5 septembre au coucher du soleil il me sembla distinguer les hauteurs de Madère, entre des nuages, déjà élevées au-dessus de l'horizon. Le vent soufflait frais de l'arrière; prenant les amu-

res à bâbord je me dis avoir le cap sur l'extrémité Est de l'île. Effectivement, à trois heures du matin, je vis presque sur l'avant le feu de la pointe Sao Lorenzo et peu après, celui de l'île Porto-Santo se montra par bâbord.

A huit heures trente je passai le travers du premier; ici la mer se fit très houleuse du Nord, gênant considérablement la tenue de la route. Depuis quelques jours le gouvernail était devenu dur et me donnait des inquiétudes; c'était peut-être de là que provenait la difficulté à tenir la route. Je vins sur tribord de manière à longer Madère sous le vent et si possible examiner le gouvernail en eau calme; peut-être faudra-t-il relâcher à Funchal? Je n'avais aucune carte de l'île mais la navigation n'offrait pas de difficulté, car les côtes sont saines et les repères faciles à trouver.

Bientôt, le vent ne venant plus que par rafales espacées, je dus mettre le moteur en marche pour franchir les zones de calme. Au bout de quelques instants de route au moteur je sentis la barre s'adoucir : sans doute que sous l'effet des vibrations provoquées par l'hélice, la mèche du gouvernail avait pris un peu de jeu dans la bride métallique qui la tient collée à l'étambot. Néanmoins j'attendis un bon moment, faisant mouvoir la barre d'un bord à l'autre de temps en temps, avant de remettre le cap au large.

Vers quinze heures, hors de la zone d'abri des hauteurs de l'île, l'alizé reparut accompagné de violentes rafales. Les difficultés de gouvernail revinrent de plus belle : à deux reprises différentes le cotre, naviguant sous la voile de cape et la trinquette, tomba en travers et ne se redressa



Extrait de la publication

6 NF + 3 L
600 F