



Le voyage du Carrick

Par Charles Kavanagh

Le Carrick flirte avec un iceberg au Groenland

Le récit d'un homme, accompagné de ses deux filles, sur les hautes latitudes de l'Atlantique Nord à bord d'un voilier de 8,50 m

Prétendre vouloir traverser l'Atlantique Nord d'ouest en est, à la hauteur du 60° parallèle, sur un petit bateau de 8,50 m peut passer pour bouffon. Effectuer ce type de voyage avec deux de ses enfants âgés de 16 et 22 ans est notable. Atteindre et même dépasser les objectifs fixés au départ peut passer pour un exploit. Pourtant, notre équipe ne cherchait pas à fracasser les records, mais plutôt à promouvoir les voyages en famille et à satisfaire son goût de dépassement. Une fois de retour au bercail, en septembre 2004, après 400 jours de voyage, nous aurons ajouté 15 000 milles nautiques au compteur.

Nous sommes partis le 23 juillet 2003, de Mingan, petit port de mer situé sur la côte nord du golfe du Saint-Laurent, à plus de 1 100 kilomètres à l'est de Montréal, province

de Québec, Canada. Notre départ a eu lieu un mois plus tard que prévu à cause de la présence très tardive des glaces sur la côte du Labrador. Un mois de retard qui nous a imposé un rythme bien loin de la plaisance conventionnelle tout au long de notre première étape. Nous n'avions d'autre choix que de nous livrer à une véritable course contre la montre ou d'abandonner le projet. À ces latitudes, la période ouverte à la navigation est courte et il nous fallait respecter notre plan de route de manière très stricte.

Nous avons commencé le voyage en remontant la côte du Labrador jusqu'à Cartwright, au 54° degré de latitude nord. L'objectif de cette option était de réduire le trajet entre la côte canadienne et le Groenland. Après 6 jours de navigation, nous avons parcouru 550 milles et atteint Julianhaab (Qaqortok), 61°N, pour ensuite franchir les 42 milles nautiques du Prins Kristian Sund, à l'extrémité sud du Groenland. Dès le 21 août, nous avons pour-

suivi notre route pour encore 6 jours de grand large vers l'Islande et sa capitale Reykjavik (64°N). Nous avons profité de cette escale pour effectuer plusieurs réparations dans cette ville ultra moderne. La tête encore embrumée par notre séjour dans les sources thermales et les geysers, nous avons pointé notre étrave vers les îles Féroé, pays de pêcheurs et d'éleveurs de moutons, une traversée de trois jours et demi. De là, impossible d'avoir une fenêtre météo nous donnant des vents favorables sur trois jours pour descendre en Irlande. Nous avons choisi de poursuivre vers l'est, soit vers les îles Shetlands, au nord de l'Écosse. Après avoir été servi par des vents de force 8-9 durant notre semaine d'attente, nous avons fait cap vers le sud. La traversée de mer du Nord s'est faite d'un seul trait, en 6 jours, sans escale, en zigzaguant entre les dizaines de plates-formes de forage qui parsèment cet immense territoire. Après nous être frayé un chemin dans la Manche, secteur où règne le trafic maritime le plus intense de la

planète — 50 000 navires y transitent annuellement— nous avons touché des latitudes plus clémentes le 1^{er} octobre. Les escales suivantes nous ont menés en Belgique, en France, en Espagne, au Portugal et en Italie.

Durant notre traversée d'ouest en est, nous avons connu des problèmes d'entrée d'eau qui ont rendu misérable la vie à bord. Le joint d'écouille tout neuf, les nouveaux hublots et les fils électriques qui traversent le pont coulaient comme le Niagara et mouillaient linge, nourriture, cartes et livres. Nous avons eu des pannes d'équipements électroniques et électriques dues à de l'équipement mal préparé pour ces hautes latitudes. Nous avons été obligés de tenir la barre du Groenland au Portugal, 24 heures sur 24, à cause des pannes répétées des pilotes automatiques.

Dans un coup de vent imprévu de 70 à 80 nœuds, à 20 milles au large de Porto, sur les côtes portugaises, nous avons chaviré et fait un 360° qui a bousillé l'électricité et l'électronique du bord, cassé et arraché du pont plusieurs pièces d'accastillage, contaminé et condamné la majorité de notre avitaillement et rendu inutilisable bon nombre de livres, de documents nautiques et de cartes marines. Nous avons effectué deux récupérations d'équipier à la mer; l'une après le chavirement au large du Portugal et l'autre suite au basculement d'un iceberg. Enfin, à deux reprises, nous avons réussi à éviter des abordages volontaires de chalutiers en Méditerranée. Peut-être voulait-il profiter d'une prime d'assurance?

Les questions les plus fréquentes qui me sont posées depuis notre départ sont les suivantes: qui es-tu (expériences et argent)? Comment as-tu fait pour convaincre tes enfants de te suivre? Depuis combien de temps te prépares-tu?

Je suis un fils de gardien de phare et j'ai vécu une grande partie de mes vingt premières

années à trois milles au large de la côte, sur l'île aux Perroquets, qui fait aujourd'hui partie du parc national de l'archipel de Mingan. C'est une île rocheuse, escarpée et grande comme un terrain de football. C'est là que j'ai appris à ramer sur un petit canot bordé à clins, à connaître l'influence du courant de marée, à surfer un canot dans les vagues déferlantes, à naviguer au travers et sur la glace de mer gelée, à me faire peur et surtout à respecter la mer tout en essayant de comprendre ses sautes d'humeurs.

C'est à l'adolescence qu'ont pris naissance les germes de ce voyage, lorsque mon père me raconta comment nos ancêtres étaient arrivés sur la Côte Nord à bord d'un voilier nommé **Carrick!** Un officier écossais, travaillant pour la Garde côtière canadienne, me montra plus tard comment mesurer une dis-

1986. Le métier de pêcheur d'alors m'obligeait à m'absenter de la maison de mars à décembre. Au bout de cinq ans, je me suis cherché un boulot sur la terre ferme pour éviter ses longues périodes d'absence et pour pouvoir assumer pleinement mes responsabilités de père de famille.

En 1984, j'ai décroché un boulot en plein dans mes cordes pour Parcs Canada. Participer à la mise sur pied d'une flotte de bateaux, contribuer à la formation du personnel naviguant, effectuer des missions de recherche et de sauvetage, participer à des inventaires de ressources naturelles et j'en passe. Du coup, mon salaire fut coupé de plus de la moitié, mais au moins je pouvais toujours naviguer et être un peu plus présent auprès de ma famille.

Nous avons consolidé le mortier de nos



Escale à Battle Harbour, petit port sur la côte du Labrador

et prendre un cap sur une carte marine. J'ai entretenu le rêve par des lectures d'aventures de voyages de toutes sortes et en étudiant la navigation. Par la suite, je suis devenu pêcheur professionnel, avec en poche mon brevet d'officier de marine marchande.

Entre-temps, j'ai uni ma vie à un rayon de soleil et nous avons décidé de fonder une famille. Naquirent trois enfants: Daphné en 1981, Guillaume en 1982 et Charlene en

liens familiaux en passant toutes nos vacances ensemble. Le programme s'organise autour du camping (en terrain organisé ou en milieu sauvage) et des activités nautiques de toutes sortes. Notre expérience va du canoë de rivière au canot à moteur, de la planche à voile au dériveur et elle confirme notre goût pour les activités nautiques, pour la vie en situation hasardeuse et notre aptitude à vivre en situation de promiscuité.

En 1991, après trois ans de recherche dans les magazines spécialisés, nous passons au voilier habitable et achetons un bateau qui devrait nous permettre un jour de traverser l'Atlantique. C'est un Brise de mer 28 en aluminium (8,50 m X 2,90 m), surdimensionné et gréé en sloop. Son mât est raccourci d'un mètre et d'un diamètre plus fort que la moyenne. Il en va de même pour tous les haubans. Au niveau de la carène liquide, les tôles sont un peu plus épaisses. Un aileron de safran supporte et protège le gouvernail. Le lest de la quille est plus lourd de 200 kilos. C'est un bateau très sobre, pas très rapide, mais qui se défend bien lorsque le temps se lève. Notre territoire de navigation est limité aux eaux intérieures du Saint-Laurent sur lesquelles nous cumulons plus de 5 000 milles nautiques.



La pêche est bonne pour Charlène en Islande où il reste encore de la belle morue.

Riche de notre histoire familiale tissée bien serrée, je n'ai eu besoin de convaincre personne à l'occasion d'un repas en famille, en 1998, pour recruter les membres de l'équipage. Une date de départ est déposée sur la table: le 15 juin 2003. Comme le bateau est petit et que nous aurons besoin d'espace pour entreposer du matériel nous permettant un maximum d'autonomie, nous ne serons que trois à bord. Qui veut venir avec moi pour effectuer la traversée de l'Atlantique? Tous bien sûr, nous sommes cinq dans la famille. Il faut choisir. Bof! D'ici 5 ans il y a bien des choses qui peuvent se passer; on peut toujours

rêver. Anne, ma femme, laisse la priorité aux enfants; Charlène, 11 ans et Daphné, 17 ans, crient en chœur : «Moi! Moi!» Les dés sont jetés.

De 1996 à 2001, le bateau ne navigue pas. C'est la période d'adolescence des enfants. Autour de moi, j'entends souvent: «Ils ne partiront jamais.» J'entretiens le rêve par les lectures et des recherches sur les conditions de navigation au nord du 60° parallèle. L'information sur le Labrador, le Groenland, l'Islande et les îles Féroé est rare.

Le bateau est refait de A à Z, aménagements intérieurs, peinture, électricité. Je pose un nouveau moteur, je construis une jupe sur le tableau arrière, le liston de plat-bord est remplacé par un modèle en chêne laminé, je refais les hublots et le joint d'écotille et j'installe beaucoup d'équipements: GPS, son-

assurances que rien ne pourrait nous arriver, nous ne partirons jamais!

Au printemps 2003, le compte à rebours file à folle allure. Le 1^{er} juin, je prends un congé sabbatique auprès de mon employeur pour les 15 prochains mois. Le printemps est tardif et froid. Les dernières cartes marines et les instructions nautiques sont arrivées, un budget de plus de 2 500 \$. Deux semaines avant notre départ, à notre grande surprise, Héli-Minganie, une petite compagnie d'hélicoptères, nous offre spontanément des habits de survie pour tous les membres de l'équipage. Ma sœur, qui gère le Café-bistrot du phare, m'offre une balise de détresse. Ces deux commerces sont basés à Longue Pointe de Mingan.

Enfin, le 23 juillet 2003, à 23 h 30, alors que plus personne n'y croyait, le **Carrick** pointe son étrave vers l'est pour ne revenir que dans 400 jours. À bord Charles, 47 ans, Daphné, 22 ans, titulaire d'un bac d'éducatrice en délinquance et Charlène, 16 ans, dans sa dernière année d'étude de lycée. Nous fêterons notre anniversaire de naissance à bord. Au moment du départ nous sommes tous un peu assommés, comme dans un état second en raison de l'intensité des travaux des derniers mois, de la fatigue, de l'émotion. C'est cela les départs pour les périodes prolongées. Maintenant, le rôle le plus difficile à assumer n'est pas pour l'équipage, mais pour ceux qu'il laisse dans son sillage. Une femme et une mère aimante, un fils et un frère, des parents et amis qui auront à vivre les angoisses des longs moments d'attente sans nouvelles du trio d'aventuriers. Ce n'est pas seulement une histoire de voile, mais aussi une grande histoire d'amour.

Partout où nous allons, on reconnaît l'ampleur du défi que nous relevons et on nous encourage. Parfois, on nous invite à prendre un repas ou une douche; on nous exempte des taxes portuaires; nous recevons quelquefois une bouteille de vin ou des spécialités régionales. Depuis son départ, le **Carrick** se fait reconnaître comme étant le plus petit bateau à avoir effectué un tel périple, à une telle latitude, mené par un si jeune équipage. Deux associations nautiques d'Italie (Chiavari et Assonautica La Spezia) nous ont remis des plaques commémoratives soulignant l'exploit accompli. Le coureur au large Giovanni Soldini nous a fait don d'un radeau de sauvetage. Le courage et la détermination de l'équipe touchent le cœur des gens, si bien que quelques journaux et télévisions européennes se sont intéressés à notre voyage.

Notre retour par la même route a débuté dès le mois de mars 2004. Notre calendrier de

deur, VHF, pilote supplémentaire, panneaux solaires, éolienne, etc. J'achète aussi une nouvelle grand-voile et un ordinateur portable afin de permettre à Charlène d'effectuer des travaux scolaires et également pour alimenter notre site Internet. J'ai dû effectuer un emprunt bancaire de 15 000 \$ pour préparer le bateau, mais nous dépassons malgré tout le budget de plus de 40% avant le départ. Les besoins restant à combler demeurent aussi grands que ceux qui l'ont été et les demandes d'aide financière auprès d'éventuels commanditaires de la région sont restées sans succès. Si nous devons attendre toutes les

route pour cette saison de navigation s'établit comme suit: l'Espagne et le Portugal au mois de mars, la France en avril, l'Irlande au mois de mai, le contournement de la côte septentri-

onale de l'Islande au mois de juin. Nous poursuivrons ensuite vers le Groenland que nous toucherons au mois de juillet avec l'objectif de remonter jusque dans la baie de Disko, au 68°N. C'est là que se trouve le plus gros centre de vèlage d'icebergs (5 500) de la planète. En août, nous comptons rejoindre les côtes canadiennes. Nous ajouterons quelques fjords du Labrador à notre palmarès et tenterons d'atteindre quelques sommets dans la plus haute chaîne de montagnes de l'est du Canada, les Monts Torngat. Le retour à la maison est prévu vers la mi-septembre 2004.

Nous maintenons le projet de partager notre aventure par la mise à jour d'un site Internet (www.chez.com/carrick) et en accordant des entrevues pour la radio, les journaux et la télévision. L'un des messages véhiculés tout au long de notre parcours est celui de prendre un instant de sa vie pour le partager avec ceux que l'on aime. Pas besoin de traverser un océan pour cela, ni de gagner à la Loto. Sachez que le rêve est à la portée de tous, en autant que l'on veuille bien l'entretenir et surtout, que l'on prenne le temps d'aplanir les obstacles, un à un.



Daphné à gauche et Charlène à droite reçoivent la visite de macareux moines en Islande

La navigation sur l'Atlantique Nord

Le courant froid du Labrador se manifeste sur les côtes de l'est du Canada jusqu'à 300 milles au large. À l'intérieur de sa zone d'influence, il oblige les équipages à une veille attentive pour repérer les icebergs qu'il pousse vers le sud. Un phénomène similaire se produit sur la côte ouest du Groenland, bien que le courant y soit moins froid et qu'il suffise de naviguer à 100 milles au large pour éviter les icebergs. À l'est du Groenland, l'influence du Gulf Stream offre des conditions plus tempérées dont profitent l'ensemble du continent européen et également les îles Féroé (62°N) et l'Islande (64°N). Les périodes favorables pour naviguer dans ces régions s'échelonnent de juin à août.

La navigation en eau froide est à prendre très au sérieux, la densité de l'eau étant inversement proportionnelle à sa température. Sachez qu'un mètre cube d'eau de mer au niveau de l'équateur a une densité de 0,8 tonne et qu'au sud de l'Islande, le même volume d'eau passe à une densité de 1,5 tonne. Les eaux du Labrador étant plus froides que celles de l'Islande, le phénomène y est encore plus notable. Cette particularité physique accentue énormément la force de l'impact



des vagues sur la coque et donne à l'occasion l'impression de frapper des pierres. Plusieurs plaisanciers choisissent d'hiverner dans ces contrées nordiques afin de profiter au maximum de la période de navigation estivale.