

# *Voile traditionnelle dans le Pacifique Sud*

Texte et photos  
de Nathalie Beaulieu

*Nathalie Beaulieu rêvait d'une aventure maritime. Elle a trouvé la trace du Søren Larsen sur Internet et a mis son sac à bord à l'occasion d'un congé sabbatique.*





Lorsque j'apprends à mes proches que je vais passer plus d'une trentaine de jours en mer, ils soupçonnent un brin de folie. En ajoutant que le périple se fera à bord d'un grand voilier traditionnel et que ma participation est requise, ils ont alors la certitude que j'ai complètement perdu la tête. Un voyage qui en fait sourciller plus d'un; mon entourage est curieux toutefois de connaître la source de ma motivation. Celle-ci est pourtant simple: vivre mon rêve de naviguer le Pacifique à l'ancienne comme le capitaine Cook, Bougainville, et pourquoi pas les mutins du **Bounty** tant qu'à parler de folie! Il suffit de mentionner le Pacifique Sud pour qu'on m'imagine sur le pont à prendre un bain de soleil, tous ayant en tête les images d'un Pacifique calme et ensoleillé. Mais le Pacifique porte parfois bien mal son nom...

Je pars donc pour la Nouvelle-Zélande vivre la plus grande aventure en mer de ma vie, avec un bagage beaucoup plus lourd de vêtements que d'expérience! Je réalise mon rêve en mettant le pied à bord du **Søren Larsen**, brigantin<sup>1</sup> de 45 mètres, le

24 mars 2008. Notre itinéraire propose de traverser le Pacifique Sud en partant d'Auckland pour se rendre à l'île de Pâques (Rapa Nui), soit 34 jours de mer pour parcourir 4 500 miles nautiques. Notre route de grand cercle devait nous mener par les quarantièmes rugissants pour profiter des vents et des courants d'ouest, mais la mer en décidera autrement.

À bord, quinze membres d'équipage professionnels et cinq clients en quête d'aventure. Des passagers qui, comme moi, ont payé pour apprendre les rudiments de la voile traditionnelle. La distinction entre les deux groupes fait place à l'intégration et nous sommes rapidement devenus une seule équipe de vingt joyeux lurons avec comme maître à bord le capitaine Barry Nisbet.

*Christine*, notre moteur, qui fêtera ses 60 ans en 2009, nous sort du magnifique golfe d'Hauraki. Le vent pile dans l'axe de notre route, les deux premières journées de navigation se font au moteur. Le moral des troupes n'est pas du tout affecté car c'est le début de l'aventure et malgré le bourdonnement de la mécanique et les craquements de la coque en bois, tous réussissent un exploit: celui de dormir.

À mon grand étonnement, notre arrivée dans les quarantièmes se fait dans le calme. Le vent souffle à peine entre 5 et 10 nœuds. La présence des albatros est pour l'instant le seul signe tangible de ces latitudes. Le spectacle n'en est pas moins magnifique. Ils planent avec une telle aisance que l'on ne se lasse pas de les regarder.

Puisque les vents sont faibles, Barry ordonne de hisser le perroquet. À près de 30 mètres au-dessus du pont, c'est la plus haute voile du mât de misaine et aussi la plus légère. Je profite

Le **Søren Larsen** a été lancé au Danemark en 1949 et a navigué au cabotage en mer Baltique jusqu'en 1972. Il a été gréé en brigantin lors de sa première restauration en Angleterre en 1978.

de ce temps calme pour grimper jusqu'à la vergue du perroquet pour la première fois. Arrivée en haut, je dois embarquer sur le «marchepied», qui est en fait un simple cordage qui circule sous la vergue. Avant de

complètement blanches! Ce n'est qu'à ce moment que j'admets mon brin de folie, si clairement exprimé par mes proches avant le voyage. De retour sur le pont, je regarde avec fierté le perroquet se gonfler de vent.

bateau, la prise de ris est une manœuvre qui mobilise l'équipage au grand complet et dure une heure. Pas question donc d'attendre la dernière minute.

Ce premier souffle nous propulse enfin avec vigueur vers l'est. Le seul inconvénient, c'est que nous avons également été bousculés vers le sud, du 42<sup>e</sup> au 46<sup>e</sup> parallèle! Un peu trop au sud au goût du capitaine car les marins s'amuse à dire que dans les quarantièmes il n'y a pas de lois et que dans les cinquantièmes il n'y a pas de dieux. Comme nous voulons mettre toutes les chances de notre côté, y compris les dieux, le capitaine décide de faire route vers le nord-est. Inutile de regarder le GPS pour savoir qu'on est au sud. Le froid commence à se faire sentir sérieusement. Tuques et gants font leur apparition sur le pont. Tous accueillent donc très favorablement la décision de remonter un peu vers le nord.

Après ce premier coup de vent, les vents tombent et la mer devient confuse. Nous voilà transformés en bouchon de liège sur l'eau. On tangue et gîte de tous bords, tous côtés. La vie à bord est intolérable et *Christine* est encore appelée à la rescousse. Le lendemain, on reçoit un avertissement de coup de vent du sud-ouest. Il fallait voir le sourire de Barry Nisbet! Le lion rugit un peu plus et nous devons prendre un deuxième ris dans la grand-voile. Malgré la mer formée, le mouvement du bateau est beaucoup plus agréable et un peu plus prévisible; un répit apprécié côté ecchymoses!

Nous filons vers l'est à sept nœuds. Nous avons donc fière allure et bonne mine lorsqu'on voit apparaître sur notre fax météo une autre dépression qui pour l'instant est à deux jours de nous au-dessus de la Nouvelle-Calédonie. Le capitaine s'en inquiète peu pour le moment, car avec ce bon vent portant, nous devrions dépasser sa trajectoire prévue.

La vie à bord est agréable. Nos deux cuisinières préparent des mets succulents que nous dévorons avec appétit. C'est fou les calories que l'on brûle juste pour se tenir en équilibre! C'est le quart de nuit qui s'occupe de faire le pain. Moi qui n'en ai jamais fait de ma vie, je me retrouve soudainement à faire du pain en pleine nuit sur un bateau qui tangue et qui gîte. Une expérience inoubliable et surtout délectable puisque les équipiers de quart ont droit à un pain frais sorti du four. Sachant qu'on brûlera vite toutes ces calories, nous appliquons, sans culpabilité, une généreuse portion de beurre qui fond sur notre pain encore chaud.



m'engager, un équipier me conseille de ne pas m'inquiéter; si j'ai peur, je n'ai qu'à m'arrêter et regarder autour de moi. En effet, la vue sur la mer est imprenable et calme tout vertige. L'immensité et le grand bleu du Pacifique sautent aux yeux. Ce panorama est assez grandiose pour faire taire la voix de la raison qui me dit que le fait d'être perchée si haut, sur un objet aussi instable, n'est pas très sensé!

Les équipiers qui sont montés avec moi me ramènent subitement à l'ordre. Je ne suis pas ici simplement pour admirer le paysage, mais pour établir une voile. Je dois lâcher prise et laisser pendre mes bras de l'autre côté de la vergue pour pouvoir travailler en équilibre. Cela me permettra également de rétablir la circulation sanguine dans mes jointures devenues

Depuis le début du voyage, les vents se font attendre et sont d'humeur très changeante, souvent d'est, ce qui est inhabituel pour ces latitudes. Cela nous oblige à mettre *Christine* à contribution plus souvent qu'on l'aimerait, ignorant à ce moment-ci les conséquences de cela plus tard. Nous attendons tous avec une certaine fébrilité que le lion des quarantièmes s'anime un peu.

Au septième jour, je suis dans la douche lorsqu'on frappe violemment à la porte et que résonne l'ordre: «Tout le monde sur le pont!». J'enfile mes vêtements à toute vitesse. À ma sortie, je remarque que les nuages gris donnent une couleur verdâtre à la mer et j'ai l'impression que le fauve se réveille. Nous devons prendre un ris dans la grand-voile. Sur un tel

La dépression en Nouvelle-Calédonie s'avance vers le sud-est et se creuse considérablement. Il est clair qu'elle fonce droit sur nous. Pour éviter le pire, qui serait le côté sud-est de la dépression, nous modifions un peu notre route vers le nord-est. Cela afin de nous placer au nord de la dépression et bénéficier ainsi d'un vent d'ouest, puisque dans l'hémisphère sud les dépressions tournent dans le sens horaire.

Pendant ce temps, nous préparons le bateau pour le pire tandis que le baromètre entreprend sa chute vertigineuse. Nous dégréons notre perroquet de sur sa vergue, car même ferlé il est trop léger pour affronter des vents forts. Nous placardons tous les hublots et plaçons d'immenses amarres sur le pont arrière. Celles-ci serviront de traînards pour ralentir le bateau si nécessaire. Trop occupée par les préparatifs, je n'ai encore pas le temps d'avoir peur, mais le moment viendra.

Au fil des bulletins météo, la situation se dégrade à un point tel que le météorologue du MetService à Auckland, avec qui nous sommes maintenant en contact direct, nous conseille fortement de dévier notre route pour éviter ce qu'il qualifie de «monstre».

Lorsqu'un météorologue emploie le terme «monstre» pour décrire une tempête, il est clair qu'on ne veut pas se trouver sur sa trajectoire. Situation un peu déconcertante par contre sachant que la dépression se déplace à une vitesse de 25 nœuds et que notre vitesse

*En ouvrant la porte, une brèche dans les nuages laisse passer un rayon de soleil et pour une deuxième fois lors de ce voyage, la beauté du paysage calme la peur et l'angoisse.*

maximale est de 8 nœuds! Notre vitesse ne nous permettra donc pas d'éviter cette dépression, mais seulement d'échapper au pire. Une crête de haute pression située au-dessus de la Nouvelle-Zélande empêche la dépression de se déplacer vers l'ouest. Notre seule issue est de rebrousser chemin en mettant cap à l'ouest afin de nous positionner du côté ouest (plus sécuritaire) de la dépression. Déjà en retard sur notre itinéraire et pas encore à mi-chemin de notre parcours, il faut désormais faire route à moteur en direction opposée. Dur coup sur le moral des troupes. Il est maintenant question

d'un retard considérable, et, pour se remonter le moral, on rigole un peu en se demandant si on risque le scorbut.

Nous devons donc encore faire appel à notre pauvre vieille *Christine*, mais cette fois on exige son maximum car il faut faire vite.

Elle tousse et crache une fumée noire et chacun souhaite qu'elle tienne le coup et puisse nous sortir de cette fâcheuse situation. Nous poursuivons notre fuite vers l'ouest et le vent tombe; le redoutable calme avant la tempête qui ronge les nerfs d'un équipage en attente. Mais il fait un soleil radieux et nous profitons de ce moment de répit, sachant très bien que les prochaines heures seront beaucoup plus mouvementées. À présent, les fax météo nous indiquent que la dépression est juste au nord de nous; ses vents devraient nous atteindre pendant la nuit.

Le mouvement de plus en plus prononcé du bateau me réveille. Notre vieille coque en bois proteste, craque et grince de plus en plus fort. Je crois même l'entendre grommeler (où est-ce peut-être moi?). Il m'est impossible de me rendormir dans cette tourmente et c'est à ce moment que, seule dans ma cabine, la peur s'installe en moi.



Il fait très noir à l'extérieur et le vent sifflé lorsque je sors faire mon quart à 4 h 00 du matin. Puis survient l'évènement tant attendu; les vents, qui étaient d'est lorsque la dépression nous a rattrapés, commencent à tourner vers le sud. Ils nous indiquent que nous sommes du côté sécuritaire de la dépression, et bien que nous soyons encore loin de la sortie, nous poussons un immense soupir de soulagement. *Christine* aussi, car on lui permet enfin un repos après plusieurs heures de loyaux services.

Le vent continue d'augmenter pendant la journée pour atteindre une force maximale de 55 nœuds! Le thermomètre descend à 7°C et certains à bord vivent leur premier contact avec la grêle. Ils en jubilent! Mes multicouches de vêtements ne me suffisent plus. Le froid et l'humidité me transpercent. Désormais, je prie avant chaque quart pour que mes vêtements aient eu le temps de sécher, mais en vain. Mes bas et mes chandails restent toujours humides et c'est ainsi que je dois les porter pendant les quatre heures de chaque quart!

Pendant que la tempête fait rage à l'extérieur, la vie à l'intérieur devient de plus en plus pénible. Puisque nous avons placardé toutes les ouvertures, l'intérieur est très sombre. S'ajoutent à cette pénombre, le froid, l'humidité et les craquements incessants de la coque. Une ambiance sinistre qui n'a rien de rassurant pour les marins en herbe que nous sommes. Se déplacer à l'intérieur du bateau est devenu un défi de taille, à n'entreprendre seulement qu'en cas de nécessité. Les simples



L'équipage suspendu dans les vergues.

gestes quotidiens deviennent périlleux. Impossible de remonter son pantalon avec les deux mains sans risquer une blessure grave au visage! Un bon temps pour se rappeler de la règle d'or des marins: une main pour le bateau et une main pour soi.

Un doute s'installe en moi avant de sortir pour mon quart de 16 h 00. Aurai-je le courage d'affronter cette nature déchaînée et serai-je à la hauteur? Je vois les autres enfiler leur ciré et leur harnais et par orgueil je décide de sortir aussi. La mer nous offre un tableau majestueux orné de toutes les couleurs dont elle est capable, passant du vert au bleu, du noir au gris et blanc. La houle de 9 mètres est spectaculaire et l'arrivée de chaque vague sur l'arrière du bateau nous procure un frisson d'exaltation. Les albatros sont toujours présents et planent, imperturbables, s'amusant

à effleurer les vagues.

Lorsque arrive mon tour à la barre, je prends mon courage d'une main et la barre de l'autre. Une déferlante me surprend et nous heurte de travers. Le bateau prend un coup de gîte, le pavois disparaît sous l'eau et un coup d'œil sur le compas signale un brusque changement de cap! Je tourne frénétiquement la roue d'un côté puis de l'autre, en comptant chaque tour pour ramener le bateau sur sa trajectoire. De retour sur mon cap, je me sens euphorique et me demande si c'est ça la véritable ivresse des marins!

Le monstre décide de nous quitter pendant la nuit. Le lendemain, un sentiment d'allégresse règne à bord. Nous avons survécu à la bête et les vents, maintenant d'ouest, nous catapultent enfin vers notre destination. Malheureusement, ce sentiment est vite remplacé par une grande déception. Comme nous avons brûlé beaucoup de carburant depuis le début du voyage, le capitaine doute maintenant pouvoir se rendre à destination avec si peu de réserves. Pour des raisons de sécurité, il prend donc la déchirante décision d'abandonner l'île de Pâques et de pointer l'étrave au nord vers la Polynésie. Je conviens que peu de gens seraient enclins à prendre en pitié un équipage qui fait route vers la Polynésie, mais la déception nous envahit malgré tout. Nous comprenons les raisons de ce changement et sommes d'accord avec cette décision (pas de mutinerie dans le Pacifique cette fois-ci!). Nous savons très bien que la mer est le véritable maître à bord. On ne s'aventure pas dans le Pacifique Sud sans penser que nos plans puissent être bousculés. Mais c'était un privilège pour nous d'arriver à la voile sur une île aussi mythique que Rapa Nui et pour



L'auteure à la barre.

plusieurs, c'était LE but du voyage. Nous devons maintenant faire le deuil de cette île mystérieuse.

Tubuai, dans les îles Australes, est notre première escale en Polynésie. Curieusement, c'est sur cette île, sur le site du fort George, que tentèrent de s'établir les mutins du **Bounty**. Les vents favorables ont offert des vacances à *Christine* et la chaleur, en séchant enfin nos vêtements, a ramené le sourire aux lèvres de l'équipage. Un équipage qui, après neuf jours d'une superbe navigation à la voile, la rencontre de dauphins et de baleines, a fini par troquer sa déception par l'excitation de la découverte d'îles tropicales.

Nous prenons quelques jours pour visiter cette magnifique petite île entourée d'un lagon pour ensuite reprendre la mer vers Moorea, voisine de Tahiti. Cette fois, le capitaine décide de nous imposer un autre défi. Nous naviguerons vers Moorea comme les premiers navigateurs polynésiens, c'est-à-dire sans l'aide de nos instruments de navigation. Avec un mélange de stupeur et d'incrédulité, nous regardons Barry fermer tous les instruments électroniques, recouvrir d'une housse le compas et mettre le sextant sous clé!

Les étoiles, la lune, le soleil, la direction de la houle et des vents sont donc nos seules aides à la navigation pour cette traversée de 345 miles nautiques entre Tubuai et Moorea. L'excitation et l'amusement remplacent rapidement le sentiment d'incertitude des premières heures de cette navigation à l'ancienne. Lorsque nous apercevons Moorea sur notre étrave 36 heures plus tard, nous éprouvons un vif sentiment de fierté. Plus tard, ancrés dans la majestueuse baie de Cook, notre verre de rhum nous semble bien mérité!

Nous avons repris la mer pour une courte traversée vers Tahiti et c'est là que mon voyage à bord du **Søren Larsen** s'est terminé



Les huniers du mât de misaine.

le 27 avril 2008. En 34 jours, nous avons parcouru 4 035 miles nautiques et vécu un nombre incalculable de moments exaltants et d'émerveillement!

Je n'ai pas pu m'empêcher de penser à tous ces marins du temps passé qui affrontaient courageusement les tempêtes et parvenaient à bon port sans l'aide d'instruments de navigation sophistiqués ni de fax météo. Je n'ai pas pu m'empêcher non plus de

penser à tous ceux qui y ont laissé leur vie.

*Søren Larsen* navigue toujours dans le Pacifique Sud. On peut suivre ses croisières sur le site: [www.sorenlarsen.co.nz](http://www.sorenlarsen.co.nz)

1. Un brigantin est un navire à voile portant deux mâts, le mât de misaine et le grand mât, chacun d'eux portant des huniers carrés.



**VSF Voile Sans Frontière inc.**  
Le Multiservice de la mer

Courtage - Location - Consultation - Convoyage  
Location avec ou sans capitaine :  
Lac Champlain - Golfe St-Laurent - Antilles

Canada: 418 265-1709 USA: 518 420-4175  
Courriel: [info@voilesansfrontiere.com](mailto:info@voilesansfrontiere.com) Web: [www.voilesansfrontiere.com](http://www.voilesansfrontiere.com)



SPÉCIALISTE DE LA LOCATION À COURT ET LONG TERME DEPUIS 1995  
MONOCOQUE DE 32 À 50 ET CATAMARAN 39 À 61' - ST-MARTIN - GUADELOUPE  
- ANTIGUA - GRENADÉ - BVI DEMANDEZ NOUS UN DEVIS C'EST GRATUIT !