A photograph of a man with a beard and long hair, shirtless, standing on the deck of a sailboat. He is looking upwards and to the right, holding onto a rope. He is wearing a patterned bag slung over his shoulder and patterned shorts. The background shows the blue sea and a clear blue sky. The sailboat's mast and rigging are visible on the left side of the frame.

Yves Gélinas

Jean-du-Sud
et
l'Oizo-Magick

JEAN~DU~SUD et l'Oizo~ Magick

Yves Gélinas

**récit
d'un voyage
autour
du monde**

Magick

Au début des années 70, certaines personnes prenaient conscience d'une autre dimension. Les Beatles parlaient méditer en Inde. Plus près de nous, Raoul Duguay chantait

«*Tu marches au fond de toi et derrière tes pas
Et tu ne bouges pas, seul ton regard avance*»

J'avais lu plusieurs livres sur la spiritualité : *L'Aventure de la conscience*, de Satprem (le plus important, racontant l'expérience de Sri Aurobindo et de la Mère), ainsi que bien d'autres, dont ceux de Carlos Castañeda, décrivant l'enseignement du sorcier Yaqui Don Juan. De ces nombreuses lectures, j'avais conclu qu'elles enseignent toutes la même chose : la nécessité de vivre au sommet de sa conscience et de s'abandonner à une force supérieure. Seuls la mythologie et les rituels étaient différents. Mais ceux-ci ne sont que des aide-mémoire.

Parmi ces livres, *Magick* d'Aleister Crowley avait retenu mon attention (bien qu'à chaque fois qu'on évoque Crowley, on ajoute : «cet auteur est controversé»).

Voici comment Wikipedia décrit *Magick* :

«Le terme de **Magick** désigne un système magique utilisé par Aleister Crowley. Dans son sens le plus large, il peut s'agir de tout acte réalisé de façon intentionnelle dans le but d'obtenir un changement. L'ajout du « k » en fin de mot fut popularisé durant la première moitié du *xxe siècle* par Crowley lorsqu'il en fit la pièce centrale de son système mystique, dénommé *Thelema*. (...)

Crowley voyait la Magick (magie) comme la méthode essentielle afin d'atteindre la véritable compréhension de soi et d'agir selon sa véritable volonté. La magie peut être définie comme tout acte visant à obtenir un effet désiré. Il différencie deux systèmes complémentaires et indivisibles, la mystique qui permet à l'Homme d'élever sa conscience au niveau des entités spirituelles ; et la Magick, qui est l'art d'entrer en contact avec ces dites entités. Mais sans mystique, pas de magie.

Pour Crowley, la pratique de la Magick doit essentiellement être utilisée afin d'atteindre à la connaissance et à la conversation avec son saint ange gardien, le Dæmon des néoplatoniciens, la partie divine qui est au-dessus de nous, notre Dieu — ce que l'Aube dorée nomme le « génie supérieur ».

À l'été 1973, je venais d'acquérir *Jean-du-Sud* et dès l'automne, avais mis le cap sur les Antilles. Au retour le printemps suivant, à l'occasion d'une escale dans une caye des Exumas, venu me rafraîchir dans un petit bar, j'avais vu à la table voisine quelqu'un montrer à ses amis comment on pouvait tisser un poisson et un oiseau dans une palme de cocotier. Fasciné, je l'observais discrètement et à son départ, il les avait laissés sur la table. Je m'en étais aussitôt emparé et revenu à bord, j'avais réussi à défaire et refaire l'oiseau, mais n'avais jamais réussi à refaire le poisson, pourtant beaucoup plus simple.

J'avais suspendu l'oiseau à la main courante à l'intérieur du bateau (en guise d'aide-mémoire) et décidé de m'abandonner à son pouvoir Magick. Peu de temps après mon retour des Antilles, celui-ci s'était manifesté de façon très tangible : cette croisière de six mois m'avait

laissé un gros ver dans la pomme et je voulais repartir. Mais je devais encore une bonne partie de l'argent que la Banque Royale du Canada m'avait avancé pour acheter *Jean-du-Sud*. Suite à une petite erreur du banquier, je n'ai pas eu à tout rembourser.

J'avais été jusque là un honnête garçon et j'avais mauvaise conscience ; j'hésitais encore. Ayant entendu parler d'une personne qui arrivait de l'ashram de Sri Aurobindo et avait connu la Mère, j'avais sollicité un entretien pour lui demander conseil, assuré que son opinion serait bien inspirée. Au cours de la conversation, il était apparu que si je voulais vraiment m'occuper de mon âme, je pourrais très bien le faire sur mon bateau et que la somme des avantages dépassait de loin celle des inconvénients. Pour bien nous en assurer, elle m'avait proposé de faire appel à cette antique technique chinoise qu'on appelle le Yi King et qui « permet à l'homme de pénétrer l'énigme de son destin et nous entraîne, au-delà de toute théologie comme de tout système philosophique, à un degré de profondeur limpide où l'œil du cœur contemple l'évidence du vrai » (Etienne Perrot - auteur de la préface -, *Yi King, Le Livre des transformations*). À chaque question posée, la réponse fournie par la combinaison des hexagrammes ne laissait aucune ambiguïté : Pars ! Vas-y ! Ne crains rien ! C'est là ta voie...! »

Pour repartir, j'avais dû faire en quelque sorte vœu de pauvreté. Toutefois, je n'ai jamais manqué de l'essentiel et ai pu à chaque été recevoir mes deux filles à bord pour les vacances scolaires.

Après quelques années de croisière des deux côtés de l'Atlantique, j'ai senti que *Jean-du-Sud* avait besoin d'un défi plus consistant à se mettre sous la quille. Mais naviguant en solitaire, je ne pourrais pas rester rivé à la barre : il me faudrait un appareil capable de maintenir mon bateau au cap, même dans les mers les plus difficiles. J'en avais déjà bricolé deux qui m'avaient bien servi, mais ils n'auraient jamais résisté aux mers de l'océan Austral. Après l'équivalent d'un an de recherche sur le design, je n'avais toujours pas trouvé. J'avais alors adressé une demande (pensée, prière) à l'Oizo-Magick : il y a suffisamment de temps que je cherche, il serait peut-être temps que je trouve !

Moins d'une heure plus tard, la solution, très simple, m'était venue.

Du sommet de ma conscience, je ressentais le besoin impérieux de partir sur la mer, seul et pour longtemps. La coque de mon bateau serait assez solide pour résister à l'océan Austral, mais ni son mât, ni ses voiles, sans compter tout le matériel additionnel qu'il faudrait. Sans un sou, comment matérialiser tout cela ? Simplement me demander : « Qu'est-ce que je peux faire aujourd'hui pour permettre à ce projet de se réaliser ? » Dès que je considérais le problème dans son ensemble, en tenant compte de l'ampleur du projet et du peu de moyens dont je disposais, j'étais découragé et tenté d'abandonner. Alors je faisais l'effort conscient de ne pas anticiper, de n'affronter les problèmes que lorsqu'ils se présentaient et de les solutionner du mieux que je pouvais.

Et j'ai pu repartir ; *Jean-du-Sud et l'Oizo-Magick* raconte la suite.

Qui avait dit : « Aide-toi et le Ciel t'aidera » ?



AVANT-PROPOS

Vous décrire en détail le pourquoi, le comment,
La motivation profonde, la raison principale
Sur des mots quotidiens, de la prose ordinaire ?
Bien difficile : l'essentiel s'explique mal.
Sur l'aile d'un poème, on pourrait l'évoquer.
(C'est connu : mots comptés expriment davantage.)
Quel bonheur d'en avoir trouvé un tout écrit
Et qui convient parfaitement à cet usage.
Depuis quinze ans je sais qu'il est écrit pour moi.
On y voit le travail d'un poète authentique.
Regardez: les vers sont mesurés, césurés,
Rimés (rimes alternant: masculines, féminines).
Strophes égales... De la graine de classique !
C'est *Jean-du-Sud*, paroles de Gilles Vigneault.
(Sur son père, avoue-t-il, il aurait pris modèle.
Son père qui «était pêcheur de son état».)

*Quand Jean-du-Sud s'était mis dans la tête
D'aller chasser sur l'île Anticosti
Le swell dans l'large annonçait un' tempête
Mais Jean-du-Sud était déjà parti
Appareille...
Mets deux ris dans la voile
On march'ra sur les étoiles...
De mer !*

*Quand Jean-du-Sud est v'nu s'mouiller dans l'large
Tout le monde savait qu'il n'avait pas d'poisson
Qui pouvait faire autant caler sa barge.
Les femm's disaient qu'il avait d la boisson.
Dans la baie...
Y'a du rhum d'la lamaïque
Des gallons, p'is des barriques...
De vin !*

*Quand Jean-du-Sud se mêlait d'fair' la pêche,
I's'en allait sur les bancs d'Mosquaro.
Avait-i' l'goût d'manger d'la morue fraîche:
Chargeait toujours jusqu'au dernier carreau.
La voil'roug'...
S'en vient sur sa misaine
Est icitt' pour un'dizaine...
De jours !*

Pour évoquer encore mieux l'essentiel,
J'oserai insérer entre les strophes
Quelques vers de mon cru.
Vous les reconnaîtrez à ceci : ils sont libres.
(Quoi ! Je ne me sens pas encore assez poète
Pour écrire des rimes !)

*Quand Jean-du-Sud disait: «La mer est grande !»
Dans ses yeux bleus y'avait comme un matin
Parc'qu'i' faisait aussi la contrebande
Des illusions de paradis lointain...*

*Capitaine...
Méfie-toi des mirages
Des bateaux sur les nuages...
Dans l'ciel !*

Capitaine méfie-toi des mirages:
Seul en mer, plus personne à tromper !
Ce paradis lointain
Est-il une illusion,
Ou faudra-t-il aller aussi loin
Le chercher au fin fond de toi-même ?

*Quand Jean-du-Sud nous contait ses voyages
On avait l'impression d'êt'ses mat'lots
l'nous parlait en r'gardant les nuages
Qui dessinaient des îl's nouvell's dans l'eau
Serr' l'écoute...
Sur les hauts-fonds ça casse
Faut dériver dans la passe...
Du nord.*

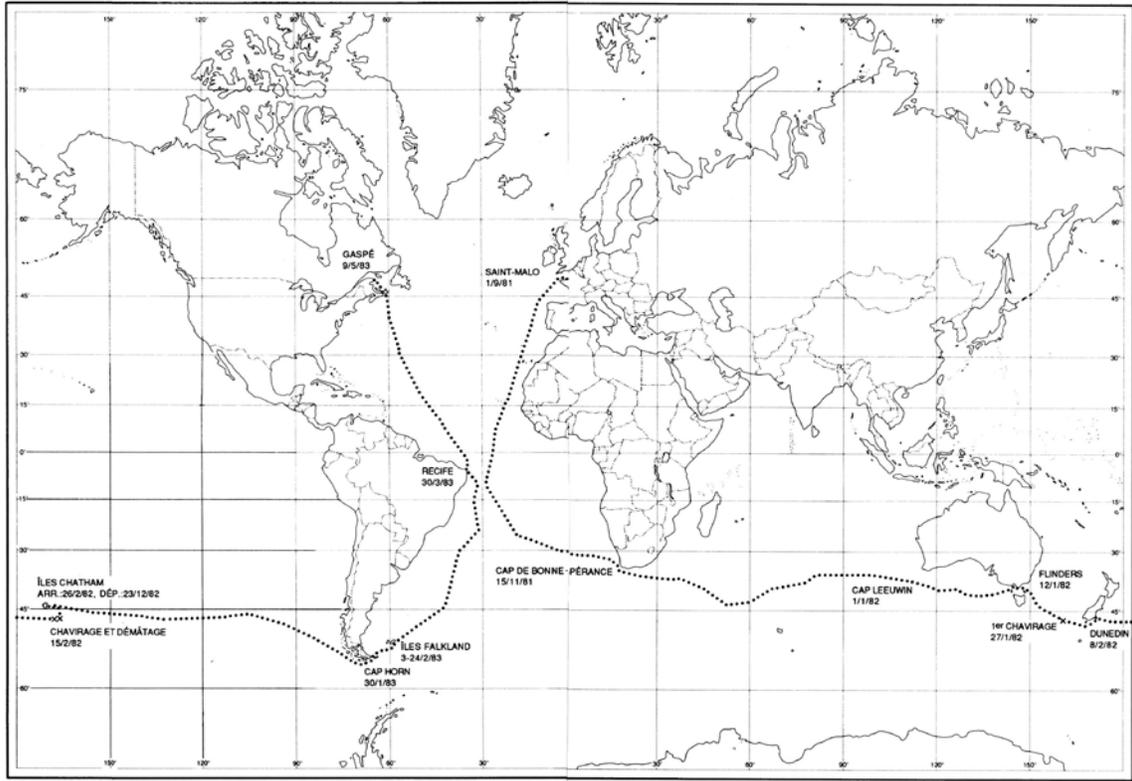
Mais oui ! Bien sûr ! Si je contais ce long voyage,
Je prendrais à mon bord autant de matelots
Qu'il y a d'êtres que j'aime et qui m'aiment aussi !

*Était tout seul à bord de son Mât d'hune
(C'était comm'ça qu'on app'lait son voilier.)
Il n'était pas rendu l'aut'bord d'la dune
P'is on l'pensait à l'anse aux Madriers.
Capitaine...
À la voile et aux cordages
Il était son équipage...
Tout seul !*

Tout seul
Et c'est vrai :
La mer est grande !
Si je veux équipage avec moi nuit et jour
Suffira de le dire à vous tous, mes amours !



Le vrai Jean-du-Sud, le père de Gilles Vigneault à bord de mon premier *Jean-du-Sud*, avec mon frère Michel, à Natashquan, août 1968 (photo Michel Brault)



PREMIÈRE PARTIE

Karlskrona, le 17 juin 1978

Voilà *Jean-du-Sud* à Karlskrona, en Suède, après une longue traite depuis Ystad, sur une mer Baltique lisse comme un miroir. J'ai un peu hésité avant d'entreprendre cette traversée de 125 milles au moteur, mais ce calme risquait de durer quelques jours et j'avais trop hâte de revoir mes filles. Au diable la dépense !

Karlskrona, le port principal de la marine de guerre suédoise, est une très jolie ville sur la côte sud de la Suède. Depuis hier, *Jean-du-Sud* est amarré à un ponton du yacht club, qu'on nous a offert gratuitement en considération de la distance que nous avons parcourue pour venir ici. Annikki et Julika sont à la plage : je peux décompresser un peu et mettre à jour mes écritures.

Il a fallu un mois tout rond pour parcourir la route depuis Saint-Malo, où j'avais profité des ressources du chantier de Michel Chabiland, à Plouër-sur-Rance, pour effectuer un radoub très sérieux sur *Jean-du-Sud*, avant de mettre le cap au nord.

J'ai eu surtout du vent de nord-est très léger sur la mer du Nord, qui m'a beaucoup ralenti. Mais puisqu'il fallait de toute façon marcher au moteur, je suis passé par les canaux hollandais, ce qui m'a permis de goûter un peu à ce pays en passant.

Annikki et Julika sont à bord depuis trois jours. Elles n'ont heureusement pas mis de temps à se réadapter au bateau et à retrouver leurs habitudes de l'été dernier. On a fêté avec une semaine de retard le huitième anniversaire de Julika. La différence entre elles s'est encore accentuée: Julika, le charme et la douceur d'une princesse de conte de fée, le regard profond et intense de sa mère, et Annikki, l'œil franc et sûr, fière de nous piloter dans son nouveau pays, du haut de ses dix ans, la casquette sur la tête et les jeans relevés à mi-mollet sur de hautes chaussettes à rayures horizontales rouges et blanches.

La côte Baltique de la Suède est un véritable paradis pour la croisière: plus de vingt mille îles et îlots dans une mer sans marée, avec à cette saison des journées interminables et des couchers et levers de soleil soudés l'un à l'autre. On a tout l'été pour remonter jusqu'à Uppsala. Ça promet.

Il vient de se passer un événement assez curieux et qui m'intrigue beaucoup.

J'étais en train de rédiger un article pour un journal de Montréal, où je racontais l'expérience que je vis depuis trois ans, à bord de *Jean-du-Sud*.

Pour éviter de paraître trop sérieux, j'avais imaginé de faire entrer l'Oizo-Magick dans l'histoire, en racontant comment ce petit oiseau tissé dans une palme de cocotier Magick, et qui plane dans le carré, suspendu à la main courante, veille sur moi depuis mon départ.

J'en étais à la conclusion, et je résumais les marques de sollicitude dont l'Oizo-Magick avait fait preuve à mon égard. Sans que je me sois d'abord formulé les mots dans la tête, cette phrase est spontanément tombée sous ma plume: «...et *je l'entends déjà me parler de la longue route.* »

J'ai été très surpris. J'ai regardé ma page pendant un bon moment, me demandant si je devais conserver cette phrase, ou la biffer. Finalement je l'ai gardée et c'est là-dessus que l'article se termine.

Pour un marin, la *longue route* est celle qui passe par les trois caps: Bonne-Espérance, à la pointe sud de l'Afrique, Leeuwin, à la pointe sud-ouest de l'Australie, et Horn, au bout de la Terre de Feu. C'est la seule route qui permette de faire le tour de la boule sans s'arrêter. Le dernier défi.



Uppsala, le 4 août 1978

On est enfin rendus à Uppsala, après deux mois fabuleux à se balader le long de cette côte, comme des enfants laissés libres dans un magasin de bonbons. L'archipel de Stockholm est vraiment le terrain de jeu idéal pour faire de la croisière en famille: courtes étapes, eaux toujours calmes, paysages magnifiques, d'autres enfants à l'escale pour partager les jeux...

Jean-du-Sud est amarré à un ponton dans un joli parc, tout près du centre d'Uppsala. C'est là que s'arrête la navigation: la première chute d'eau de la rivière Fyris est à 50 mètres en amont.

Jusqu'à maintenant, le but de la croisière était Uppsala: il s'agissait de raccompagner Annikki et Julika jusqu'à leur domicile suédois. Mais maintenant, quoi? Je ne sais pas où tourner l'étrave de *Jean-du-Sud*.

Le tourisme, même à voile, n'a jamais été la motivation de mes déplacements. Jusqu'ici, les différentes escales de *Jean-du-Sud* ont toujours été imposées par la nécessité: d'abord les Antilles, pour y faire du charter, c'est le moyen classique pour tenter de rendre ce métier rentable. La traversée de l'Atlantique, c'était pour me rapprocher de mes filles, qui avaient suivi leur mère en Suède. Me voilà maintenant aussi près que possible de là où elles habitent, mais il semble bien que je ne pourrai pas y rester.

Les profits de l'hiver fondent comme neige au soleil devant le coût de la nourriture en Scandinavie.

Deux saisons de charter avec *Jean-du-Sud* ont fait la preuve qu'un bateau de neuf mètres est trop petit pour être à la fois confortable et rentable. Me séparer de lui, comme

l'hiver dernier, pour aller travailler sur un autre bateau aux Antilles ? Ce serait vraiment la toute dernière solution. Hiverner en Suède? Il faudrait trouver un appartement, un emploi, donc demander un permis de travail qui n'arrivera sûrement pas avant le printemps.

Je devrai bientôt remettre le cap vers le Sud. Mais où aller ? Quel paysage mettre autour de *Jean-du-Sud* cet hiver ? Le Portugal, les Baléares, la Grèce ? Les possibilités de travail y seront sûrement aléatoires. Et le tourisme, même en bateau, trouve de moins en moins de sens.

J'en suis à me demander s'il vaut mieux investir mes dernières économies dans une machine à écrire, ou dans une machine à coudre. C'est grave !

Kristianopel, le 24 septembre 1978

Même avec deux enfants vivant en Suède, il aurait fallu attendre au moins six mois avant d'obtenir le permis de travail. Me voilà donc en route vers le sud, comme les oiseaux.

J'ai écrit à Michel Chabiland, à Plouër. Si son projet de catamaran de course se réalise, il aura peut-être besoin de quelqu'un pour le barrer dans la prochaine Transat en solitaire. Mais j'ai peu d'espoir de ce côté-là.

Ma destination finale sera probablement la Méditerranée. Chose sûre, il faudra que cette escale soit rentable: la caisse est presque à sec.

L'été est fini. Dès la mi-septembre, c'est déjà ici un véritable temps d'automne : pluie, température nettement plus froide, vents frais du secteur Nord qui me poussent à vive allure vers le Sud.

Brunsbüttel, le 7 octobre 1978

Je sais maintenant où je vais : une lettre de Michel Chabiland, arrivée à Uppsala après mon départ, me rattrape ici à Brunsbüttel, à la sortie du canal qui relie la mer du Nord à la Baltique. Il m'offre un «travail rémunéré» dans son chantier.

Donc cap sur Saint-Malo et l'embouchure de la Rance, où *Jean-du-Sud* va passer son second hiver. Mais contrairement à l'an dernier, cette fois-ci, j'hivernerai à bord.

Chausey, le 16 octobre 1978

Je ne peux jamais passer au large des îles Chausey sans m'y arrêter. Spécialement cette fois-ci: c'est la dernière escale avant de me mettre au travail à Plouër, au chantier de Michel.

En méditant devant ce fabuleux paysage de rochers découpés, qui change presque à vue d'œil avec la marée, j'ai finalement compris à quoi l'Oizo-Magick voulait en venir lorsqu'il me parlait de la *longue route* : grâce au chantier de Michel, j'aurai la possibilité d'effectuer toutes les réparations et les modifications nécessaires pour préparer *Jean-du-Sud* à ce grand défi : le tour du monde par la route des trois caps, en solitaire et sans escale.

Plouër, le 10 novembre 1978

Michel a établi son chantier dans un ancien moulin à marée situé en bord de Rance, à une dizaine de kilomètres de Saint-Malo. C'est une grosse construction en pierre, dont les fondations datent du XIII^e siècle. Les quatre étages de la bâtisse permettent à Michel



de disposer de tout l'espace dont il a besoin pour travailler et je peux même y bricoler sans nuire à personne.

À la faveur d'une marée de vive-eau, j'ai fait entrer *Jean-du-Sud* à l'intérieur de l'étang qui autrefois servait à retenir l'eau du moulin et je suis venu béquiller dans une souille que j'ai aménagée pour *Jean-du-Sud* tout près de la berge. C'est un endroit tranquille et discret. J'ai même réussi à fabriquer une passerelle, en me servant d'anciens conduits à farine récupérés dans l'abondante mine d'objets hétéroclites qui autrefois servaient au fonctionnement du moulin. Je peux maintenant accéder sur le pont directement depuis la berge.

Luxe suprême, j'ai même l'électricité. Avec l'accord de Michel, j'ai tiré une ligne depuis le chantier. Elle ne sert à peu près qu'au chauffage, mais elle rend la vie à bord tellement plus confortable: en m'éveillant, il me suffit d'extraire un bras de sous les couvertures, pour taper sur un interrupteur. Quinze minutes plus tard je peux jouir, pour me lever et m'habiller, d'une température que pourraient envier bien des intérieurs bretons. Côté travail, ça va très bien. Michel admet que j'aie aussi besoin de temps pour moi et me permet de travailler à mon propre rythme.

Depuis l'escale de Chausey, j'ai beaucoup médité sur la question du tour du monde en solitaire, et plus j'y pense, plus je suis convaincu que c'est cela que j'ai à faire. De plus en plus, je ressens ce besoin d'une longue période de solitude sur la mer, où toutes choses auraient le temps de décanter, de prendre leur vrai sens.

Lorsque j'ai quitté Montréal pour m'installer à bord de *Jean-du-Sud*, c'était pour trouver des conditions plus favorables à la poursuite de cette recherche intérieure qui soudain était devenue plus importante que tout. J'avais compris que si le moyen d'arriver à la paix est de se libérer de ses désirs, j'étais condamné à l'insuccès tant que je ne me débarrasserais pas de ce besoin de partir que je n'arrivais pas à oublier. La seule façon de m'en débarrasser, c'était d'y succomber.

Je lisais l'autre jour qu'un disciple de Sri Aurobindo, qui avait une décision importante à prendre, avait demandé au maître quel était le critère ultime sur lequel on devait baser son action. Doit-on invoquer la raison, la morale, la religion ?

Le maître avait donné cette réponse qui, à première vue, paraît obscure, mais la réflexion permet de se rendre compte que c'était la seule réponse possible: «Placez-vous au sommet de votre conscience».

Et si je me place au sommet de ma conscience, si j'essaie de faire taire tous les conditionnements, toutes les rationalisations, tous les jugements moraux il reste encore cet impérieux désir de partir seul sur la mer et pour longtemps.

J'ai un très gros travail à faire sur *Jean-du-Sud* avant qu'il ne soit prêt à affronter les mers de l'océan Austral. Avec ses 4 tonnes de déplacement, ce serait le plus petit yacht à s'aventurer sur cette route. Mais c'est un bateau très bien dessiné, solide et marin. Les quelque quinze mille milles que j'ai courus avec lui m'ont convaincu qu'avec quelques modifications, je pourrais l'emmener n'importe où.

Tous les marins qui ont mené des yachts dans ces eaux-là racontent qu'au moins une fois, leur mât est allé dans l'eau. Je ferais preuve d'une grande inconscience si je croyais que *Jean-du-Sud* va profiter d'une chance supérieure à celle des autres et qu'il va y échapper. L'objectif serait donc de le rendre à l'épreuve des chavirages et faire en sorte que si je ne peux compter sur la taille de mon bateau, je puisse au moins me fier à sa solidité.

Première chose à faire : changer son mât pour un plus costaud. Le mât actuel, même mieux étayé, ne résisterait probablement pas. Mais où trouver un nouveau mât ? Je crains que ce tour du monde ne demeure dans le domaine du rêve tant que je n'aurai pas résolu ce problème-là. Je pourrais toujours le raccourcir, mais ce serait une solution de toute dernière extrémité.

Mes voiles actuelles ont l'âge du bateau. Il faudrait remplacer au moins la grand-voile et le génois lourd. Je pourrais peut-être trouver une voilerie qui me laisserait, hors saison, les coudre moi-même.

Je pense aussi à la possibilité de raconter ce voyage sur film. J'essaie d'imaginer des façons de fixer une caméra à certains endroits du bateau pour me filmer moi-même. Depuis que je gagne ma vie, j'ai été comédien, puis cinéaste, et me voilà navigateur à temps complet. En mettant ces trois métiers bout à bout, j'arriverais peut-être à tourner quelque chose qui soit montrable. Tourner un film pourrait même être le moyen de trouver l'argent nécessaire à financer le voyage.

Paris, le 11 janvier 1979

À l'exemple des autres navigateurs au long cours fauchés, je viens au salon nautique, consulter M. Coeudevez au stand de la fabrique de mâts Nirvana. Il me reçoit très gentiment, et confirme mes inquiétudes : selon lui, si je veux partir la conscience tranquille, il me faut un profilé d'au moins cinq kilos au mètre (le mâât actuel de *Jean-du-Sud* en fait environ trois).

À ma réaction devant le prix trop élevé pour moi d'un tube de cet échantillonnage, il me dit: «Venez me voir à l'usine, en Suisse. Nous réussirons sans doute à trouver un mâât d'occasion qui ne vous coûtera pas cher.»

C'est très gentil de sa part, mais je ne vois même pas comment je trouverais les moyens de me rendre en Suisse !

Je suis venu à Paris avec Michel. Il est fier d'exposer sa prouesse technique : il est le seul à avoir réussi à manufacturer une planche à voile en aluminium.

On se voit peu. Lui reste surtout sur son stand, tandis que je fais l'inventaire des ressources qu'offre le salon nautique.

Paris, le 18 janvier 1979

J'ai fêté hier mon quarantième anniversaire chez Anne et Henri, qui ont la gentillesse de m'héberger ici, à Paris.

Quarante ans.

J'ai l'impression très nette que tout ce que j'ai vécu jusqu'à maintenant, le théâtre, le cinéma et maintenant, le bateau, n'était qu'une préparation pour cette expérience nouvelle que je m'apprête à vivre. Comme si ma vie prenait un sens, subitement.

Plouër, le 18 mai 1979

Passé la soirée d'hier à Saint-Lunaire : c'était l'ouverture du restaurant «Babaorum», tenu par deux copines en escale qui ont décidé de voir si une saison de restauration ne pourrait pas leur financer quelque autre départ.

Je ne me suis pas fait prier pour sortir: de ce temps-ci, les occasions de voir de nouvelles faces ne sont pas nombreuses.

J'y ai rencontré beaucoup de beau monde, dont Alain, le copain de Guylaine, l'une des deux patronnes. Ils sont copropriétaires de *Kantread*, un cotre d'acier d'une douzaine de mètres que lui mène en école de croisière pendant qu'elle travaille à terre.

J'entends Alain raconter qu'il vient de prendre livraison d'un lot de profils de mâts qu'il a achetés dans un chantier en faillite. Il m'assure qu'il en a plusieurs de 5 kilos au mètre, d'une longueur de 12 mètres. Le mâât de *Jean-du-Sud* mesure 10,5 mètres: c'est tout à fait ce qu'il me faut ! Et son prix de 1200 francs me convient parfaitement, c'est une somme que je peux économiser sur mon salaire actuel.

J'ai dormi à Dinard et ce matin, avant de rentrer à Plouër, je suis allé choisir le prochain mât de *Jean-du-Sud*.

Plouër, le 4 juin 1979

Alain a décidé de s'offrir une balade en Rance avec *Kantread*. Il en profite pour m'apporter à la cale de Plouër le profil de mât, allongé sur le pont de son bateau.

La *longue route* passe soudain du domaine du rêve à celui de la réalité.

Jusqu'à maintenant, le travail au chantier était passionnant: il s'agissait de bâtir les outils de production, les problèmes à résoudre étaient différents à tous les jours. Mais depuis une semaine, la fabrication des planches est commencée et les gestes sont devenus répétitifs, mécaniques. Il n'y a plus rien à inventer. Je passe mes journées à regarder l'heure, étonné qu'elle passe si lentement.

Annikki et Julika arrivent bientôt pour les vacances d'été. J'ai décidé de laisser le chantier dès leur arrivée et profiter de leur présence au maximum.

Juste avant de partir en croisière avec Annikki et Julika, je reçois un contrat pour traduire *A New Way To See The Stars*, de H.A. Rey.

Je cherchais un livre qui enseigne de façon agréable à reconnaître les étoiles et les constellations. J'avais découvert le livre de Rey à Saint-Barth, à bord de *Bellatrix*, un yacht américain et trouvais dommage qu'un tel ouvrage n'existe pas en Français. En arrivant en France, avant la croisière en Suède, j'avais proposé de le traduire. Il a fallu un an aux éditeurs pour s'entendre.

Joli cadeau qui arrive à point. Voilà l'automne et une grande partie de l'hiver d'assurés.

Saint-Malo, le 20 août 1979

Une autre page de tournée !

Je rentre de Paris, après avoir conduit Annikki et Julika à l'avion pour la Suède. Comme tous les moments heureux, l'été a passé comme une flèche.

Il faut maintenant me mettre au travail. J'ai tout juste une année pour me préparer: je voudrais partir à la mi-août de l'an prochain.

J'ai amarré *Jean-du-Sud* à un tangon, au large de la cale. C'est l'époque des vacances et il y a plus d'activité que d'habitude sur les bords de la Rance. Mais d'ici, ce n'est rien de plus qu'un fond sonore de cris joyeux.

J'ai installé la table dans le cockpit et depuis une semaine, je découvre le secret des étoiles, entre les dictionnaires et la machine à écrire, à l'ombre du taud cousu aux Antilles. La toile tendue dans les filières protège le cockpit des regards indiscrets, mais me permet d'observer du coin de l'œil le ballet des dériveurs et des planches à voile qui zigzaguent parmi les plates, les canotes les doris, les yachts et les vedettes, les voisins de mouillage de *Jean-du-Sud*. Totalement absorbé par mon travail, il m'arrive souvent de ne pas débarquer de la journée.

Plouër, le 2 septembre 1979

Je sais que je pourrai compléter le travail de traduction cet automne, alors j'ai remplacé la machine à écrire dans le cockpit par une planche à dessin et depuis une semaine, je travaille au plan du régulateur d'allure.



Depuis que je navigue en croisière, je m'intéresse au problème : je considère qu'il y a plus intéressant à faire sur un voilier de croisière que passer son temps rivé à la barre. Mais toutes les réalisations que j'ai vues sur le marché me semblent trop lourdes, trop fragiles, trop laides et surtout trop chères. Je suis convaincu qu'il y a moyen de faire mieux.

Chausey, le 3 novembre 1979

La semaine dernière, j'ai reçu mon père. D'ordinaire, les parents attendent la visite de leurs enfants; lui quitte sa maison d'Oka, au Québec, pour venir me voir en Bretagne. Le geste me touche profondément. Je l'ai emmené en croisière à Chausey et ces quelques jours de tête à tête m'ont permis de reprendre contact avec lui; j'étais heureux de lui montrer comment je vis.

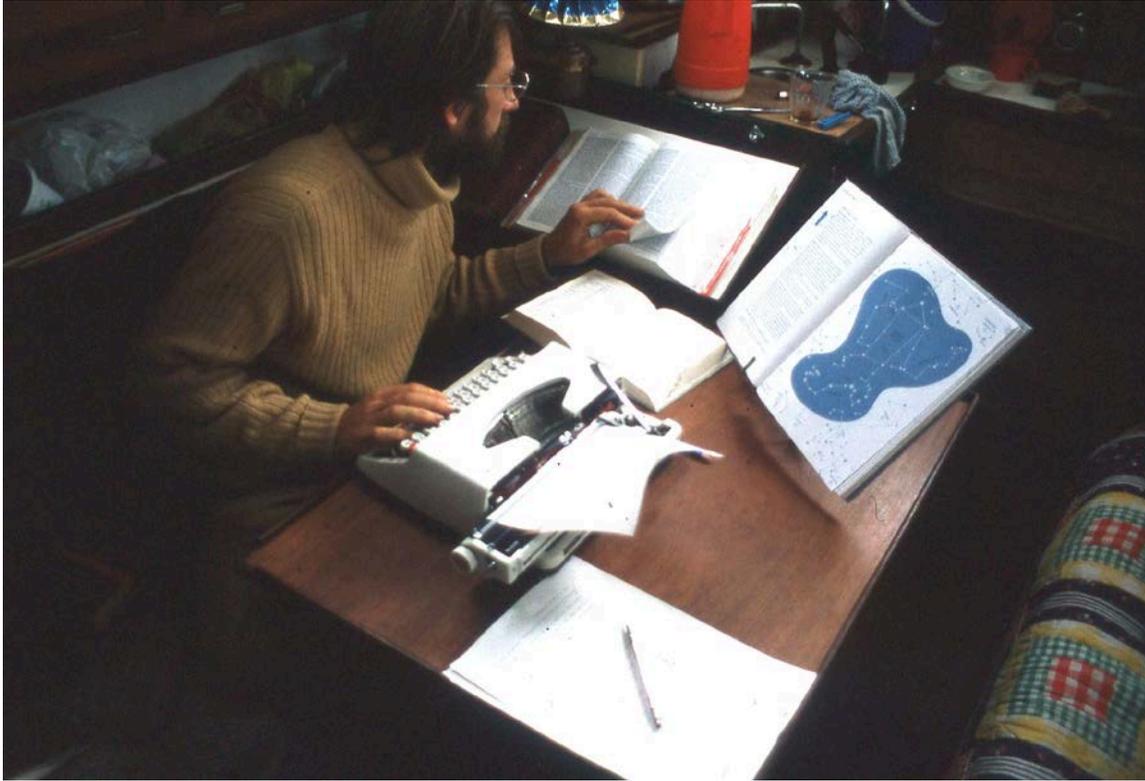
Je l'ai reconduit à Granville, où il a pris le train pour Paris et suis revenu à Chausey, béquiller à Port-Homard. Je veux terminer la traduction le plus rapidement possible: ici les distractions seront moins nombreuses.

Je partage le reste de mon temps entre la méditation, la cueillette et le séchage des champignons. Il y a tellement peu de monde en semaine que je peux surveiller leur croissance et ne les cueillir que lorsqu'ils sont à point. Coulemelles, rosés, faux mousserons, le carré de *Jean-du-Sud* se transforme en séchoir les jours de pluie.

C'est le grand calme, la solitude me fait beaucoup de bien. Je retrouve une certaine atmosphère de traversée.

Plouër, le 22 novembre 1979

Jean-du-Sud a repris ses quartiers d'hiver dans l'étang de Plouër, après trois semaines à Chausey. Un premier jet de la traduction est terminé et j'en suis à la correction, la vérification et la copie.



Avec l'arrivée de l'automne, le rythme de vie est bien différent. La cale est déserte, on n'y voit que les rares habitués, les distractions sont rares. Je reste concentré sur mon travail et je ne monte au bourg qu'à tous les deux ou trois jours pour acheter un peu de lait, de fromage ou un légume de saison, poireau ou chou-fleur.

Je m'entraîne à m'alimenter comme je le ferai au large: graines, noix, fruits secs. Je veux connaître ma consommation. Je mouds mon blé au moulin à céréales que m'a offert mon père; je le tamise (à travers un tulle fin et le cerceau à broder de Julika); je fais griller le son et le mange avec le kéfir; je pétris la farine pour faire mon pain. J'y prends plaisir.

Plouër, le 24 décembre 1979

C'est Noël. Je suis un peu triste. Même un peu envie de chialer: tous ceux que j'aime sont bien loin. Pas pu avoir Annikki et Julika au téléphone. Elles doivent être chez leurs grands-parents. Il fait froid dans mon cœur comme dans le bateau.

Plouër, le 27 janvier 1980

Je rentre du salon nautique de Paris. Je n'y ai pas chômé et le bilan est positif. Commandé un jeu de voiles à Michel Ralys : grand-voile, yankee, trinquette qui fera office de tourmentin et voile de cape.

Je ne sais pas encore comment je les paierai, mais j'ai inclus la somme (avec toutes les autres dépenses de la croisière) dans le budget du film

À ce propos, j'ai pris contact avec Georges Pernoud, le producteur de l'émission *Thalassa*, à FR3 et le bureau de Radio-Canada à Paris. Parlé de la possibilité d'une coproduction. Dès mon retour, j'ai mis le projet sur papier et le leur ai expédié. Je relancerai à ma prochaine visite à Paris.

Je n'ai pas encore réussi à prendre un rythme de travail qui ait du bon sens. Le matin, le bateau est très froid, alors j'ai beaucoup de difficulté à me lever; je me couche tard, pour me lever tard.

Et je trouve que ceux que j'aime sont bien loin. Je donnerais gros pour pouvoir serrer Annikki et Julika dans mes bras.

Plouër, le 12 février 1980

J'apprends qu'au Québec, on s'apprête à commémorer le 450^e anniversaire du premier voyage de Jacques Cartier au Canada : on prépare d'importantes célébrations pour l'été 84, dont un rassemblement de grands voiliers reliant Saint-Malo, Gaspé et Québec, et une course de yachts entre Québec et Saint-Malo. *Jean-du-Sud* pourrait se joindre à ces célébrations.

En fait, je n'étais pas très heureux à l'idée de faire un tour du monde qui m'aurait ramené au port d'où j'étais parti. L'objectif est d'effectuer une longue croisière en solitaire, pas de «faire le tour du monde». Et par ailleurs, j'aime l'idée d'une arrivée au Québec.

Gaspé est le premier port du Québec en venant de l'Atlantique. Parti comme Jacques Cartier de Saint-Malo, *Jean-du-Sud* terminera aussi son voyage au Québec, à Gaspé. Mais il aura fait un grand détour par l'autre coté de la terre.

Plouër, le 19 mars 1980

Je rentre d'une croisière à Chausey et Jersey, au cours de laquelle j'ai pu tester à souhait un nouveau prototype du régulateur d'allure. Il marche presque au-delà de mes espérances, même sous spi, vent arrière, dans le tout petit temps.

En rentrant du salon nautique, fin janvier, comme je n'avais toujours pas d'idée géniale et comme le chauffage me semblait un besoin plus pressant, je m'étais mis au travail sur la fabrication du réchaud-four-système-de- chauffage que j'avais dessiné en fonction de l'espace disponible à bord.

C'était il y a environ un mois (probablement le 17 février); j'étais bloqué par une petite pièce que j'avais dû commander et je n'avais rien de mieux à faire que méditer un peu sur le régulateur d'allure.

Je butais toujours sur le problème de transformer le mouvement vertical d'une bielle provenant de l'aérien en un mouvement rotatif de la mèche de la pale immergée. Le système hydraulique que j'avais testé en septembre semblait à rejeter définitivement: trop d'inertie, pas assez de précision. Alors quoi? Les commandes mécaniques essayées jusqu'à maintenant étaient toutes trop compliquées à fabriquer ou trop fragiles. Je n'avais pas d'idée.

J'ai eu la pensée de demander à l'Oizo-Magick de me donner un coup de main: ça faisait assez longtemps, il me semble, que je tournais autour du pot. Moins d'une heure plus tard, j'avais la solution : une simple tige d'inox pliée.

Je me souviens, c'était samedi ou dimanche et j'avais hâte d'expérimenter. Mais le chantier était fermé et je ne pouvais pas aller y bricoler. Dès le lundi, je me suis mis au travail et une semaine plus tard, j'avais déjà bâti un prototype en aluminium. Dix jours après, je l'avais testé sur *Jean-du-Sud*. Améliorations, ajustements jusqu'à maintenant où je suis sûr du résultat. J'ai un régulateur d'allure aussi précis que tous ceux du marché, mais plus simple, beaucoup plus léger et considérablement plus fiable et solide¹.

¹ Le système est décrit en annexe, pages 130-133.

À ma dernière visite à Paris, je suis passé à l'I.N.P.I., là où on dépose les brevets et j'ai épluché tout ce qui s'est breveté depuis 20 ans: ce que j'ai est brevetable et je crois bien que ce brevet serait vendable. C'est peut-être ça qui va payer mes voiles.

Plouër, le 13 avril 1980

Lettre à mes enfants

C'était hier ton anniversaire, ma chère Annikki et j'ai beaucoup pensé à toi. À plusieurs reprises au cours de la soirée, je suis sorti pour tenter de voir dans le ciel la jolie constellation du Dauphin. J'ai dû finalement me coucher sans l'avoir vue, car le Dauphin est une constellation d'été et même tard dans la nuit, elle était encore trop basse au-dessus de l'horizon et masquée par des nuages. Je me suis dit que j'aurais peut-être dû te faire cadeau d'un groupe d'étoiles qu'on peut voir le jour de ton anniversaire, mais je me suis consolé en me disant que le Dauphin est une très jolie constellation, même si elle n'est pas très brillante. Dès que je l'ai découverte dans le ciel, j'ai pensé que tu pourrais l'aimer, toi qui es toujours joyeuse et enjouée comme un dauphin. Je me souviens, il y a eu treize ans hier, le jour de ta naissance, tu souriais déjà ! Ce soir-là à Uppsala, le Dauphin se lève vers onze heures du soir. Si tu désires le contempler, Kerstin te permettra sûrement de veiller aussi tard.

Par contre, j'ai très bien vu, haute dans le ciel, la jolie Couronne Boréale, avec la Perle en son milieu. Tout de suite, j'ai eu devant les yeux le gracieux sourire de ma petite perle à moi, ma chère Julika.

Depuis longtemps, je veux formuler pour vous les raisons qui me poussent à entreprendre cette longue croisière depuis Saint-Malo jusqu'au Québec, en faisant le tour de la terre et je me rends compte que c'est vraiment très difficile. Il est facile de trouver des raisons, mais aucune ne me semble plus vraie que les autres et j'ai finalement dû me rendre à cette évidence: cela dépasse le domaine des raisons. Si je pars, c'est qu'il me semble que pour moi, c'est cela qu'il y a à faire et rien d'autre. C'était un rêve que je caressais depuis longtemps et le hasard - ou peut-être, mieux, l'Oizo-Magick - a voulu que sans que je l'aie recherché de façon consciente il y a, bien sûr, le fait que j'adore la voile: elle est devenue pour moi un métier que j'essaie de faire le mieux possible. Le succès ou l'échec d'une croisière comme celle-là dépend presque entièrement de la somme d'énergie que j'aurai mise à la préparer. Si je veux ne pas m'arrêter, il faut avoir tout prévu dans les moindres détails. J'essaie, bien sûr, de profiter au maximum de l'expérience de ceux qui sont passés avant moi, ce sont mes guides; je tâche toutefois de ne pas commettre les erreurs qu'ils ont dû commettre et d'ajouter à la somme de ces connaissances le fruit de ma propre expérience et de mes réflexions. Peut-être, de cette façon, si l'Oizo-Magick le veut bien, contribuerai-je à faire progresser, dans la mesure de mon talent, l'art de mener un petit bateau à voiles à travers les océans.

Et si j'ai décidé de ne faire aucune escale, c'est aussi un peu parce que c'est la seule façon pour moi de faire le tour du monde en solitaire sans manquer un seul été avec vous. En partant au mois d'août, après avoir passé juin et juillet en votre compagnie, je reviendrai, si tout va bien, en avril ou mai, à temps pour vivre un autre été avec mes amours.

Lorsque j'ai quitté Montréal, il y a cinq ans, pour partir naviguer avec Jean-du-Sud et l'Oizo-Magick, c'était pour trouver un mode de vie qui me convienne mieux, qui soit plus proche de ma vérité profonde que celui que j'avais jusqu'alors. Il me paraissait plus important de travailler à établir le silence dans ma tête que de continuer à gagner de l'argent et à le dépenser. Après cinq ans de ce genre de vie, j'ai pu constater le bien que

j'avais pu en retirer et il me semble que huit ou neuf mois de solitude pourraient me permettre de consolider ce que j'ai déjà acquis et progresser encore davantage. Il arrive que certaines personnes ressentent parfois le besoin de s'isoler pour une période donnée de leur vie, soit pour franchir une étape particulièrement difficile de leur évolution spirituelle, ou simplement pour se donner la liberté de progresser plus facilement.

C'est ce que je ressens depuis bientôt deux ans et c'est je crois, ma motivation la plus profonde.

«Quand on a côtoyé si longtemps les grandes étendues jusqu'aux étoiles, plus loin que les étoiles, on revient avec d'autres yeux¹.» Peut-être moi aussi suis-je à la recherche de ces autres yeux que Bernard Moitessier a trouvés au fond de lui-même.

Moitessier dit aussi que dans les mers des hautes latitudes du Sud, on est dans la main de Dieu. Moi, je préfère dire de l'Oizo-Magick; et j'ai bien l'impression, depuis le temps que nous vivons ensemble, Lui et moi, qu'il va faire tout ce qu'il peut pour me laisser passer. Vous pouvez même l'aider à m'aider. N'importe qui peut le faire, c'est très facile et plus il y a d'amour, plus l'aide est efficace.

Sir Francis Chichester, un grand marin anglais, a réalisé de cette façon un tour du monde sur un bateau très difficile à mener. Son épouse, qui l'aimait beaucoup, avait organisé en Angleterre un groupe de personnes qui priaient pour lui pendant qu'il était en mer et il raconte que cela l'a beaucoup aidé dans les moments difficiles.

Mais pour obtenir le même résultat, il n'est même pas nécessaire de dire des prières: il suffit simplement de faire le silence dans sa tête et automatiquement, on est branché sur la longueur d'onde de l'Oizo Magick. On peut alors lui demander ce qu'on veut et être sûr que si c est vraiment nécessaire, ça va marcher.

Qui sait, peut-être serai-je à ce moment en train de me défendre contre un gros mauvais temps et je sentirai que je ne suis plus tout seul, qu'il y a des personnes quelque part qui m'aiment et cette énergie nouvelle m'aidera à surmonter ma peur ou ma fatigue, en me rappelant que l'Oizo-Magick veille sur moi.

Et si jamais il arrivait que, comme dans la chanson, «Jean-du-Sud trouve sa tempête», j'espère que vous n'aurez pas trop de peine pour moi. Je tâcherai de faire le grand passage sans peur et sans regret, aussi consciemment que possible et mes dernières pensées iront sans doute vers vous. Vous ne me verrez plus, mais peut-être aurai-je la chance d'aller me nicher tout près, tout près dans votre cœur, pour vous aider de l'intérieur, avec l'Oizo-Magick, pendant le reste de votre vie.

À bientôt, ma douce Annikki

À bientôt, ma tendre Julika.

Papa Yves

¹ Bernard Moitessier, *La Longue Route*, ed. Arthaud



Plouër, le 17 mai 1980

Depuis la mi-avril, je travaille sur le mât. Sauf les haubans, tout est maintenant prêt. Comme je n'avais pas les moyens de les acheter déjà faites, j'ai dû fabriquer moi-même toutes les ferrures.

J'ai d'abord dessiné le plan de gréement, ensuite chaque ferrure de tête, de pied de mât et de barres de flèche. Les conseils de Michel Chabiland et Michel Ralys m'ont été

ici très utiles. Je les ai ensuite fabriquées en utilisant des chutes d'aluminium trouvées ici au chantier. J'ai dû acheter pour seulement cent francs de métal, dans des échantillonnages que le chantier n'utilisait pas.

Je crois que les ferrures vont tenir. Lorsque j'avais besoin d'un cordon de soudure, j'allais voir un des soudeurs en lui disant: «Si le mât va dans l'eau, je penserai à toi !»

Pendant un mois, j'ai travaillé pratiquement sans arrêter, avec une concentration totale. Si je plantais une vis ou un rivet, je n'avais dans la tête que cette vis ou ce rivet: je tentais de me représenter la façon dont il allait travailler et les différents efforts qui lui seraient imposés. Je crois que j'ai réussi à fabriquer un mât extrêmement solide, qui devrait résister à un chavirage. J'ai pris congé le premier mai seulement, pour faire du ménage à l'intérieur de *Jean-du-Sud*.

Il y a deux semaines, j'ai appris que Radio-Canada accepterait d'acheter le film si je réussis à trouver une maison de production qui ait leur confiance. Reste à trouver ce producteur. C'est ce que je vais aller tenter de régler à Paris la semaine prochaine.

Je vais aussi en profiter pour voir à tout le reste: donner les appareils photo et le sextant à réviser, la trousse médicale, etc.

Par contre, Thalassa ne marche pas. Georges Pernoud dit qu'il ne peut risquer le budget d'une émission, en n'étant pas absolument sûr d'avoir une heure de film à mettre à l'antenne: qu'arriverait-il si *Jean-du-Sud* faisait naufrage et si tout le métrage tourné était perdu ?

C'est un argument inattaquable !

Je vais maintenant laisser de côté le travail sur le mât, pour attaquer l'intérieur. Comme je dois vider complètement *Jean-du-Sud*, je vais m'installer sous une tente que Jacky m'a prêtée pour le temps que dureront les travaux. La taille du boulot me fait peur. Au programme :

- Stratifier des membrures additionnelles à l'avant.
- Fabriquer des divisions dans les compartiments sous les couchettes avant où je rangerai l'approvisionnement.
- Trouver le moyen de rendre étanches les quatre cloisons actuelles.
- Installer une pompe de cale dans chaque compartiment.
- Modifier l'aménagement du compartiment toilette.
- Remplacer par des plus grandes les plaques de contreplaqué stratifiées à la coque sur lesquelles sont fixées les cadènes de bas-hauban.
- Installer des épontilles pour bien tenir en place les deux réservoirs d'eau et supporter le rouf.
- Doubler les hublots du carré.

Plouër, le 26 mai 1980

Hier, je dépense mon dernier franc. Pas inquiet mais curieux, je dis: «J'ai bien hâte de voir comment l'Oizo- Magick va s'y prendre pour faire venir la suite !»

Ce matin, je trouve une lettre dans le courrier. Elle est de mon père. Il raconte que selon mes instructions, il fait circuler dans la famille la *Lettre à mes enfants*, dont je lui ai envoyé une copie. Il la lit à ma grand-mère, qui lui dit : «Il y a longtemps que je veux lui faire un cadeau, à celui-là. Passe-moi mon carnet de chèques, au cas où je mourrais demain !»

Dans la lettre, il y avait un mandat de 600 \$. C'étaient les 400 \$ qu'elle avait réussi à économiser sur sa pension de vieillesse et 200 \$ que sa fille Rollande, ma marraine, avait ajoutés.

À 93 ans, ma grand-mère a 8 petits-enfants et 18 arrière-petits-enfants. Il restait malgré tout suffisamment de place dans son cœur pour capter ce message à distance.

Je suis extrêmement ému par ce témoignage d'amour de deux personnes qui demeurent toujours à l'écoute malgré l'éloignement.

C'est un encouragement à continuer. Je ne suis pas seul. J'ai l'impression qu'il y a plusieurs êtres dans le monde physique comme dans le monde occulte qui travaillent avec moi. Ou est-ce moi qui travaille avec eux ?

Plouër, le 7 juin 1980

Annikki et Julika arrivent dans moins d'une semaine pour les vacances d'été et il y a toujours trois pouces de copeaux sur le plancher de la cabine de *Jean-du-Sud*.

Je n'ai pas le choix: je vais les installer sous la tente avec moi.

Je travaille sans arrêt, mais tout avance beaucoup trop lentement. Jusqu'à maintenant, j'ai fait les travaux dans l'ordre d'importance décroissante : d'abord la conception du régulateur d'allure, ensuite le mât, maintenant les modifications à l'intérieur. Ce sont les travaux les plus longs. Après, j'espère aller plus vite.

Plouër, le 7 juillet 1980

Nous sommes toujours installés sous la tente. Heureusement Annikki et Julika y prennent plaisir, c'est encore nouveau, les souris qui nous rendent visite le soir les amusent au lieu de les effrayer. Mais le temps passe et le travail avance beaucoup trop lentement.

Bilan du travail qu'il reste à faire et estimation du temps requis:

- Faire fabriquer le régulateur d'allure en inox. J'ai actuellement un prototype en aluminium qui fonctionne, mais il ne serait pas assez solide pour résister à un tour du monde. Trois semaines.

- Installation des batteries et révision du système électrique. Une semaine.

- Terminer les cloisons étanches. Une semaine.

- Terminer l'emménagement. Une semaine.

- Fabriquer une nouvelle capote en toile. La capote actuelle ne ferait pas le voyage.

Mais depuis que j'en ai connu le confort, je ne naviguerai plus jamais sans capote. Trois semaines.

- Acheter, emballer et ranger l'approvisionnement. Deux semaines.

- Au moins une ou deux semaines pour régler les derniers détails du film. Trop pris par les travaux ici, je n'ai pas encore eu le temps d'y voir.

Total : 14 semaines. Et cet estimé est très conservateur, même idéaliste. Cela mettrait le départ en octobre.

Ceux qui ont couru cette route s'accordent pour dire qu'il ne faut pas partir après le mois d'août, sous peine de se retrouver trop tard en saison. C'est une règle que je veux suivre à la lettre: *Jean-du-Sud* est bien petit et le cap Horn bien impressionnant.

Je trouve très dur d'accepter l'idée que je ne partirai pas cette année. Et je me demande si, j'aurai encore le courage de soutenir un tel effort.

Depuis une dizaine de jours, je pressentais bien que je devrais obéir aux circonstances. Mais j'étais trop concentré sur mon travail pour avoir le temps de réfléchir sérieusement à la question. Maintenant que la somme du travail encore à faire est étalée noir sur blanc, je vois bien que je n'ai pas le choix.

Il devient aussi de plus en plus évident que je suis bloqué par le manque d'argent. Les voiles sont cousues, le sextant et les appareils photo révisés, mais je n'ai pas de quoi payer tout cela ou même acheter l'approvisionnement. Et je n'ai pas l'impression que je vais le trouver dans un avenir rapproché.

Je me suis efforcé de ne pas anticiper et de ne considérer les problèmes qu'au moment où ils se présentaient. J'ai accompli tout ce que je pouvais sans argent, mais maintenant je ne peux plus avancer.

Je ne réussirai jamais à financer le film et le voyage à partir d'ici. Je vais devoir aller au Québec.

J'ai trouvé en France toute l'aide et la collaboration techniques que je pouvais souhaiter. C'est au Québec, où je connais du monde dans le milieu du cinéma, que je pourrai mettre sur pied la production du film et financer le voyage.

Le gros du travail à l'intérieur est fait. Avant que *Jean-du-Sud* puisse naviguer de nouveau, il reste à mesurer et couper les haubans et remâter. Cela me laissera juste le temps d'aller pendre quelques jours de vacances-à Chausey avec les petites, avant de les traverser en Angleterre où Kerstin, leur mère, doit les reprendre. J'essaierai ensuite de matérialiser un billet d'avion pour Montréal.

Vol Paris-Montréal, 8 novembre 1980

Je suis allé reconduire les petites en Angleterre à bord de *Jean-du-Sud*, via Chausey, Jersey, Sark et Alderney. On a traversé la Manche et atterri à Dartmouth, où j'ai débarqué mes précieuses passagères.

Une semaine après mon retour à Plouër, Yves Delamorinière, un copain de Plouër, m'offrait de le remplacer comme skipper d'un voilier faisant de l'école de croisière dans la région de Saint-Malo. J'ai travaillé six semaines, le temps de gagner le prix d'un billet d'avion pour Montréal.

Je n'avais jamais fait d'école de croisière (le charter, ce n'est pas du tout la même chose) et j'ai trouvé l'expérience enrichissante. D'abord un stage de trois semaines qui nous a permis de nous rendre jusqu'en Irlande, puis trois stages d'une semaine à jouer autour des Anglo-Normandes.

J'ai prévu mon retour en France pour le 10 janvier, à temps pour revenir passer mes commandes au salon nautique. En deux mois, je devrais avoir le temps de compléter les ententes pour la production du film et trouver le financement.

Je vais tenter de faire la preuve de cet axiome : Si tu es profondément convaincu, du sommet de ta conscience, que tu dois faire une chose, alors cette chose devient possible et tu devrais trouver les circonstances qui te permettront de la réaliser.

J'ai médité suffisamment sur la question et acquis la certitude que cette croisière autour du monde fait partie des choses que j'aurai à réaliser dans cette incarnation-ci. Si mon axiome est vrai (et j'ai reçu à ce jour suffisamment d'indices pour lui donner le bénéfice du doute), je devrais trouver le moyen de partir dans de bonnes conditions. Je vais m'efforcer de faire ma moitié de façon aussi impeccable que possible, dans un état de confiance et d'abandon. L'autre moitié devrait se faire aussi. Ce sera alors une confirmation de ce que je croyais avoir à faire. Si elle ne se fait pas, c'est que je m'étais trompé et que je dois faire autre chose.

Outremont, 19 novembre 1980

C'est mon frère Michel qui m'héberge ici Il m'a offert une Chambre dans sa grande maison d'Outremont. J'ai installé mon bureau dans un joli solarium ou la lumière entre à profusion; cette pièce reste inoccupée durant le jour, alors j'en profite : à vivre en bateau, je suis devenu héliotrope.

Dès mon arrivée, je contacte Robert Roy et Philippe Laurin, du service du film de Radio-Canada : ils sont toujours disposés à me faire confiance. L'un me connaît depuis le début de ma carrière de comédien, l'autre vient de terminer la construction d'un ketch

en ferrociment et a déjà entendu parler de moi comme marin. Ils disent que si quelqu'un d'ici entreprend un exploit de cette envergure, il faut l'encourager, même s'il y a un risque.

Mais ils ne peuvent s'engager qu'envers une maison de production à laquelle ils seraient prêts à faire confiance et qui, elle, s'engagerait à livrer le film. À moi de trouver ce producteur courageux.

J'ai convoqué plusieurs cinéastes de mes amis, qui connaissaient la mer et les bateaux, pour leur exposer mon projet et obtenir une opinion sur les différentes options que j'ai imaginées.

Réunion cordiale et très productive. Il leur semble que mes idées aient du sens et que les différentes solutions que j'ai imaginées soient réalisables. Cela renforce ma propre conviction et ma détermination. Plusieurs idées sont sorties de la discussion, que j'ai l'intention de développer.

J'ai toujours besoin de quelqu'un à qui je raconte mes idées pour les évaluer, il me faut un feed-back. À Plouër c'était Michel Chabiland qui jouait ce rôle. Il m'écoutait avec bienveillance et critiquait mes idées, me permettant de les faire évoluer au mieux. Sa grande compétence m'a permis d'éviter bien des erreurs.

Ici, c'est à Yves André que j'ai confié ce rôle. C'est à Percé, et ensuite à bord de *L'Airelle*, que j'ai fait la connaissance de Yves André. Par la suite; lorsque j'avais besoin d'un équipier, c'était lui que je demandais en premier. C'est chez lui que s'élabore la stratégie. Il a le contact facile, connaît tout le monde et possède un grand talent pour «permettre aux énergies complémentaires de se compléter», comme il dit.

Il m'offre son aide pour tenter d'impliquer un poste de radio dans le projet. Il insiste pour que je diffuse des messages quotidiens depuis le bateau. Je n'ai jamais étudié la question sur le plan technique (je n'ai jamais encore songé à installer un émetteur à bord de *Jean-du-Sud*) et je ne sais pas s'il est possible de communiquer à si grande distance avec la puissance dont je peux disposer à bord, mais je vais sûrement me renseigner. Il faudrait que je fasse la connaissance d'un radioamateur.

Yves s'étonne de voir à quel point je suis polarisé par mon projet. Je n'ai que cela dans la tête, je ne parle que de cela et je ne m'intéresse à rien d'autre. Je dois, à la longue, devenir ennuyant pour les copains, mais je suis convaincu que c'est là la seule façon d'arriver à réaliser des choses difficiles.

Outremont, le 23 novembre 1980

Je suis souvent émerveillé par la façon dont les choses tombent en place. Vendredi dernier, j'écris qu'il faudrait que je fasse la connaissance d'un radioamateur. Samedi, à Oka, chez mon père, ma sœur Sylvie me dit qu'elle vient de rencontrer Pierre Décarie, un ami de la famille de longue date, radioamateur depuis une trentaine d'années. Pierre a entendu parler de mes projets et dit qu'il pourrait communiquer avec moi régulièrement au cours de la croisière.

Aujourd'hui, je suis allé rencontrer Pierre chez lui. Il dispose d'une des stations les plus perfectionnées et les plus puissantes possibles. En plus de ses contacts quotidiens avec des «OM» terrestres disséminés à travers le monde. Il a plusieurs fois suivi des stations «maritime mobile» installées sur des yachts qui effectuaient des traversées d'océan. Pierre serait disposé à veiller tous les jours à la même heure pour écouter mon émission. Il affirme que si la propagation est bonne, une puissance de 100 watts suffirait pour me faire entendre de n'importe où dans le monde. Il existe; sur le marché des appareils de cette puissance, conçus pour être installés dans des automobiles, donc alimentés en 12 volts. Le seul problème à régler serait celui de ma licence de radioamateur. Il semble qu'au Canada, elle soit particulièrement difficile à obtenir. Pris

par cette préparation, je ne pourrais jamais trouver le temps d'étudier le morse et la théorie de la radio.

Plutôt que de me prendre un indicatif bidon, je préfère attaquer le problème de face et voir s'il serait possible d'obtenir une dérogation. La loi prévoit en effet que si on est dans l'impossibilité de passer les examens, on peut obtenir une licence temporaire. Je vais tenter de me prévaloir de cette clause.

Outremont, le 23 novembre 1980

J'ai voulu m'assurer que sur le plan santé, je pouvais partir la conscience tranquille : examen complet, analyse de sang, électrocardiogramme. Les médecins n'ont rien trouvé et ce n'est pas faute d'avoir cherché. C'est le grand feu vert.

J'ai rendu visite aux bureaux du Ministère des Communications au sujet de ma licence de radioamateur. Ces gens-là ont la souplesse d'un bloc de béton. Le fait que je sois totalement absorbé par la préparation d'un tour du monde en solitaire sans escale n'est pas une excuse valable : «La loi, c'est la loi. Si vous êtes ici, vous pouvez passer l'examen, alors passez-le. Le service expérimental radioamateur, ça ne sert pas à communiquer : ça ne sert qu'à expérimenter. Il existe des fréquences réservées au service maritime, servez-vous-en.»

D'après ce que j'ai lu à plusieurs reprises dans des revues de yachting, il est beaucoup plus difficile pour un yacht d'établir un contact en émettant sur les fréquences marines que sur les fréquences amateur. Un yacht ne dispose que d'une puissance limitée et n'est pas de taille face aux navires équipés de stations beaucoup plus puissantes qui couvrent souvent son émission. Les opérateurs d'émetteurs marine racontent qu'ils ont passé des heures à lancer des appels, avant qu'on leur réponde, tandis qu'il suffisait aux amateurs d'entrer en onde à l'heure et sur la fréquence convenues pour trouver tout de suite leur correspondant.

Les récits de marins solitaires (Chay Blyth, Robin Knox-Johnston, Naomi James, Alec Rose, etc.) n'encouragent pas l'usage des fréquences marines. Les contacts qu'ils ont pu faire ont été rares et pratiquement nuls dès qu'ils étaient à plus de 500 milles au large.

Un émetteur-récepteur marine capable de se faire entendre depuis l'autre bout du monde coûte environ six fois plus cher qu'un appareil amateur capable des mêmes performances.

Pour toutes ces raisons et particulièrement la dernière, je continue à vouloir mettre à bord un appareil amateur et à croire la loi mal faite. Je vais faire tout ce que je peux pour m'y conformer; même si je n'ai pas le temps d'étudier beaucoup, je vais tout de même faire preuve de bonne volonté et passer les examens.

Outremont, le 9 janvier 1981

Demain je dois reprendre l'avion pour Paris. C'est la date de retour que j'avais prévue au moment de l'achat de mon billet et je le perds si je ne l'utilise pas à cette date. Comme un aller simple coûte plus cher qu'un aller- retour à tarif réduit, j'obéis aux circonstances, même si je n'ai encore rien conclu ici.

Je ne pourrai malheureusement rien commander au salon nautique. Je vais tout de même tenter de trouver un coproducteur français qui s'intéresserait à mon projet.

Le 28 janvier 1981, vol Paris-Montréal

Voyage éclair à Paris. Je suis déjà de retour vers Montréal. Je n'ai même pas eu le temps d'aller en Bretagne saluer *Jean-du-Sud*.

J'ai pu rencontrer Pierre-François Degeorges producteur délégué à l'émission Les Carnets de l'aventure à Antenne 2 Son accueil a été très cordial et il m'a écouté avec bienveillance. Dans une lettre qu'il m'a remise, il se dit «vivement intéressé» par mon projet et demande de lui soumettre un budget détaillé.

Il devenait urgent que je rentre à Montréal préparer ce budget. Mais comment matérialiser un autre billet d'avion? Cette fois-ci, je n'avais plus le temps de passer six semaines en école de croisière !

C'est mon frère Michel, appelé souvent à Paris par son métier d'imprésario, qui me tire d'affaire en me disant de porter le billet au compte de l'Oizo-Magick ! Je dois maintenant me déguiser en homme d'affaires

Outremont, le 13 février 1981

L'Office national du film du Canada semble être un endroit assez difficile d'accès pour quelqu'un de l'extérieur. Mes démarches jusqu'ici auprès des producteurs de l'équipe française n'ont rien donné et j'en suis rendu à faire appel à un producteur de l'équipe anglaise. L'ONF pourrait facilement fournir des services comme le laboratoire, ou encore l'équipement caméra et son.

Yves André m'a mis en contact avec Yves Michon, un des deux directeurs de la maison Ciné-Croupe. Venu au cinéma par le montage, Yves s'intéresse maintenant à la production et semble désireux de s'impliquer dans ce projet. Il a réussi à communiquer une partie de son enthousiasme à son associé, Jacques Pettigrew, qui a filmé le voyage du voilier *J.E. Bernier II* à travers le passage du Nord-Ouest.

Nous avons adressé une demande d'aide de financement auprès de l'Institut québécois du cinéma, accompagnée d'un scénario qui décrit le genre de film que j'espère réaliser pour démontrer que j'ai réfléchi aux problèmes posés par un tournage en solitaire. Réponse début avril. .

Je croyais financer le voyage en me servant de l'argent que je trouverais pour le film, mais c'est une illusion que j'ai définitivement perdue : je m'estimerai privilégié si j'arrive à trouver de quoi payer les dépenses occasionnées par le film lui-même. Le financement du voyage devra venir d'une source séparée. Si j'arrive à mettre sur pied un film et des communications radio, il me sera sans doute relativement plus facile de trouver un commanditaire.

Outremont, le 3 avril 1981

Reçu la réponse de l'institut québécois du cinéma à la demande d'aide au financement du film : «Le comité d'évaluation interne s'est rallié à la recommandation négative du jury.»

J'entretenais sans doute de sérieuses illusions en espérant que des fonctionnaires ou des gens qui sont payés pour raisonner à leur façon puissent faire preuve d'audace. Et il en faut assurément pour recommander à une société gouvernementale de s'impliquer dans un tel projet. S'il y a la moindre possibilité de se défilier, de passer le bébé mouillé à quelqu'un d'autre, ils n'ont pas droit de la rater !

Je comprends que ce projet de film comporte trop de risques pour qu'on réussisse à en trouver le financement complet avant le départ. La seule façon d'y arriver sera de

procéder étape par étape. L'avance promise par Radio-Canada pourrait payer la pellicule et le laboratoire. Mais il reste à trouver les caméras.

A ce propos, je crains qu'il ne faille pas moins d'un miracle pour faire bouger l'Office National du Film du Canada. Jean Roy y fait circuler des photocopies du scénario parmi les producteurs et les réalisateurs, mais c'est tout ce qu'il peut faire pour m'aider. La seule personne qui ait la responsabilité de ce genre de décision, le producteur Jaques Bobet a décidé que le récit d'un tour du monde en solitaire, ça n'était pas du cinéma ! C'est une opinion qu'il vient de me communiquer personnellement et de vive voix.

Je ne sais pas si je réussirai à convaincre Ciné-Groupe de s'engager sans la contribution de l'Institut. J'arriverais peut-être à gagner Yves Michon, - j'ai l'impression de lui avoir communiqué une partie de ma foi - mais je n'ai pas eu le même contact avec Jacques Pettigrew.

Si je fais la somme du progrès réalisé depuis mon arrivée en novembre, je suis forcé d'admettre qu'en 5 mois, je n'ai pas avancé de façon appréciable.

Ma recherche de commandite ne progresse pas mieux : j'ai frappé à de nombreuses portes, mais aucune ne s'est ouverte. J'ai contacté tous les postes de radio de Montréal et je me suis heurté partout à des «non» polis mais fermes.

Plus le temps passe, plus l'échéance se rapproche : j'ai trois à quatre mois de travail intensif à faire en France avant d'être prêt à partir et je crains de plus en plus de rater le bateau encore cette année ! Il y aura bientôt trois ans que je travaille à ce projet et je n'entrevois toujours pas la date du départ. J'ai l'impression d'avoir épuisé toutes les ressources de mon imagination.

Outremont, le 8 avril 1981

Un de mes meilleurs amis, Roger Perron, anime depuis plusieurs années un cours de plongée sous-marine ; c'est avec lui que j'avais appris, il y a une dizaine d'années à profiter de ce qui se passe sous la surface de l'eau.

Avec les années, ce cours a évolué au rythme de son évolution personnelle et maintenant, Roger parle plutôt de yoga aquatique. J'avais pris l'habitude cet hiver d'y aller régulièrement, histoire de faire de l'exercice au moins une fois par semaine. Mais ces derniers jours, j'étais embêté par un vilain torticolis qui limitait mes mouvements. Hier c'était soir de piscine et je suis passé chez lui en fin d'après-midi pour lui demander conseil, craignant d'aggraver mon mal si j'allais me baigner.

- Ne fais pas de mouvement brusque et tu ne devrais pas avoir d'ennui, me dit-il. D'ici là, tu peux profiter du sauna qui est déjà chaud pour essayer de te détendre.

A ma sortie du sauna, je monte retrouver Roger dans la petite pyramide qu'il s'est bâtie sur le toit de sa maison. Il me donne un massage qui me fait beaucoup de bien.

Soudain l'idée me vient que ce torticolis que j'ai attrapé est peut-être le symptôme d'un désordre beaucoup plus grave : je suis devenu tendu, nerveux, anxieux du résultat de mes démarches. J'ai perdu cette attitude d'abandon que j'avais essayé d'adopter à mon arrivée à Montréal. Je ne fais plus vraiment confiance à l'Oizo-Magick.

Si je me mets à vouloir tout contrôler selon ma volonté, à vouloir que cette chose arrive à tout prix, au point que j'en deviens malade, je suis loin de faire acte de foi.

Je constate encore une fois la grande distance qui existe entre la compréhension d'un concept intellectuel et son intégration dans le quotidien. Le fait d'avoir compris et décidé dans sa tête ne met pas à l'abri des pièges.

Je me suis fourvoyé dans le cul de sac de l'ego, de la projection dans le futur. Je dois rectifier le cap et me remettre dans le grand courant Magick, m'efforcer de retrouver cet état de confiance, d'abandon qui m'habitait en arrivant à Montréal, mais qui s'est effrité

sans que je ne m'en aperçoive dans cette course à la recherche des moyens qui me permettraient de réaliser le rêve de ma vie.

Je dois me contenter de faire ma moitié, de façon aussi impeccable que possible, c'est tout ce qui m'est demandé. L'autre moitié ne dépend pas de moi.

Ce matin, j'avais rendez-vous avec le producteur Pierre David, pour qui j'avais travaillé à plusieurs reprises. Sa rigueur, son sens de l'organisation et sa puissance de travail m'avaient toujours inspiré le plus grand respect et j'avais décidé de lui demander conseil. Je me demandais si je ne devrais pas modifier ma stratégie : en cinq mois, je n'avais progressé de façon appréciable ni dans la recherche d'un commanditaire, ni dans la production du film.

Lorsque je lui ai téléphoné pour solliciter un rendez-vous, il m'a demandé de combien de temps j'aurais besoin.

- Environ une heure.
- Une heure, tu n'y penses pas ! Je n'ai pas tout ce temps-là de libre.
- Écoute, Pierre, je suis vraiment embêté. Je te demande en ami...
- Ok. Je t'attends mercredi matin à 8 heures.

Ce matin, Pierre m'écoute avec attention, pose quelques questions, les bonnes, et dit : «Ton projet a du bon sens. Les émissions de radio pendant ton tour du monde pourraient être rediffusées par la chaîne de postes du réseau Radio-Mutuel. En divisant les vingt mille dollars qu'il te faut par le nombre de postes du réseau, le montant que chacun doit déboursier en échange de tes reportages devient tout à fait raisonnable. Je me charge de les convaincre. Tu devrais avoir une réponse dans quelques semaines.»

Il semble que mon problème de financement soit réglé.

Je ne peux m'empêcher d'être émerveillé par la coïncidence : hier soir, je réalise que je fais fausse route et que je dois m'efforcer de vivre le présent le mieux possible, sans me préoccuper de l'avenir. Ce matin, tout tombe en place, comme par magie.

Vol Montréal-Paris, 12 mai 1981

Un grand sentiment de gratitude pour l'Oizo Magick (aussi pour Pierre David, les directeurs du poste de radio CKMF, de Montréal et ceux du réseau Radio-Mutuel) : j'ai dans ma poche une traite de dix mille dollars. L'autre moitié de mon budget de préparation doit suivre dans un mois.

Mon projet vient de passer du domaine du rêve à celui de la réalité. C'est le point de non-retour.

C'est aussi le début du compte à rebours : j'espère toujours partir le 15 août. Trois mois pour effectuer tous les travaux qu'il reste à faire; c'est encore possible, mais je n'aurai pas un instant à perdre.

Pour le film, rien n'est encore réglé définitivement, mais je ne peux plus rester à Montréal sans compromettre le voyage lui-même. J'ai fait tout ce que j'ai pu, c'est maintenant à Yves Michon de jouer. À Dieu vat !



DEUXIÈME PARTIE

Premier septembre 1981, jour 1

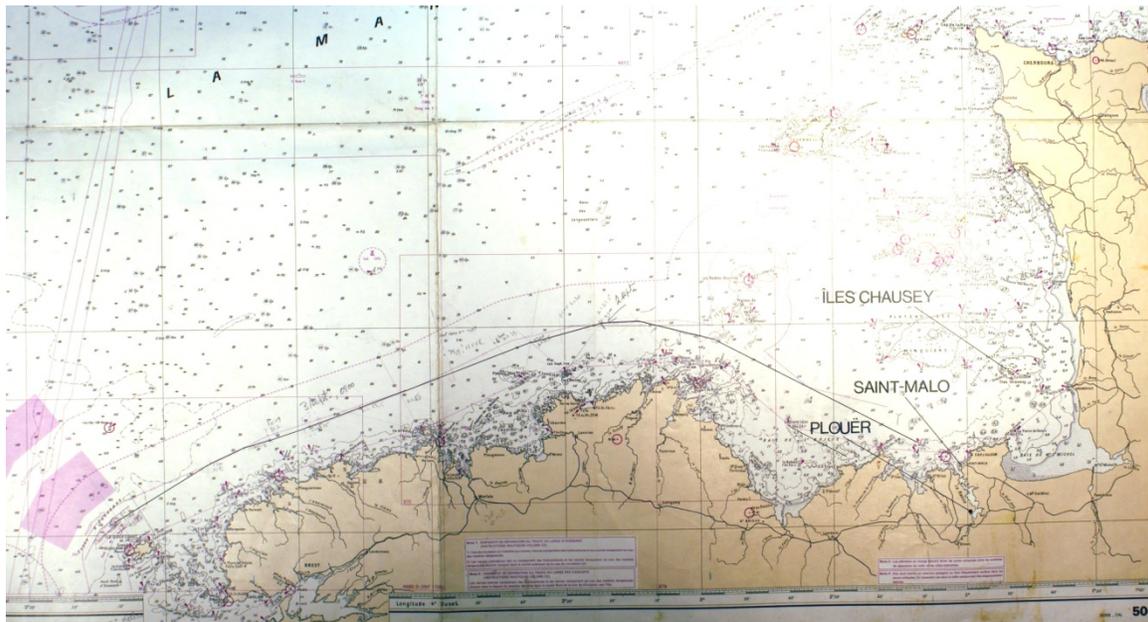
8 heures. J'ai prévu partir ce matin avec le début du jusant, mais il n'y a pas de vent et j'attends toujours le micro de l'émetteur ondes-courtes qu'on devait m'apporter hier de Paris. Je lance un appel, à l'aide du micro de l'émetteur VHF, branché provisoirement. Un OM¹ de la côte d'Émeraude vient à ma rescousse : André, F6AMF, veut bien me prêter un micro pour la durée du voyage. On me conduit chez lui, à Dinard. Il m'attendait, le fer à souder déjà chaud et en quelques minutes raccorde son micro à la prise qui permettra de le brancher dans mon appareil.

Retour à Saint-Malo une heure plus tard, mais le vent est presque nul et la visibilité douteuse. Ce n'est guère le moment d'emmener un bateau sans moteur jouer dans les courants et les cailloux.

11 heures. Une légère brise se lève enfin du nord-est et la visibilité s'améliore un brin; on distingue le phare du Grand-Jardin.

C'est en remorque derrière la vedette des douanes que Jean-du-Sud sort du bassin des Bas-Sablons. Michel et sa famille sont venus assister à mon départ et s'y sont embarqués. Peu après la tourelle du Buron, la remorque est larguée, mais la vedette m'accompagne encore jusqu'à Cézembre. Michel fait des photos.

15 heures *Jean-du-Sud* file tout juste deux nœuds, étalant à peine le courant de marée qui vent de se renverser. Je suis entre Saint-Malo et Bréhat, au large de la baie de Saint-Brieux. Le temps est brumeux, je ne vois pas la côte et je ne suis pas très sûr de ma position. Il y a beaucoup de courant. J'espère que le vent tiendra, il faut passer entre le plateau de Barnouic et la côte de Bréhat, les derniers dangers à parer avant de virer



Ouessant. 2 septembre, jour 2

Pendant quelques heures, ce matin, j'ai eu un peu de vent qui m'a poussé à 4-5 nœuds. J'ai pu tester l'hydro-alternateur : il produit environ 3 ampères, tel que promis¹.

16 heures. Pas de vent ni de visibilité. Toujours pas sorti de la Manche. Le calme m'empêcherait de toute façon de manœuvrer, alors j'en profite pour dormir.

Le bip-bip du détecteur de radar me réveille et me fait bondir sur le pont. Un ferry se dirige droit vers la côte et confirme une estime qui me place au large du port de Roscoff.

Je suis trop épuisé pour me faire du souci au sujet des conséquences d'un abordage dans ce brouillard. J'ai toujours dans le mât le réflecteur de radar que j'avais découpé sur le quai de Percé le matin de ma première traversée en solitaire vers les îles de la Madeleine. Je lui fais entièrement confiance : il renvoie, paraît-il, un écho comparable à celui d'un pétrolier.

¹ Détails techniques en annexe.

Un peu d'air d'est. Grand-voile et reacher en ciseaux. Le détecteur de radar signale un navire, j'entends le bruit de sa machine, mais je ne le vois pas.

J'essaie de me tenir à une dizaine de milles de la côte. Les cargos qui entrent et sortent de la Manche passent beaucoup plus au large, mais même ici il y a du trafic, surtout de chalutiers.

Je suis émerveillé de la performance du régulateur d'allure : il maintient un cap tout à fait rectiligne, même dans cette très légère brise de l'arrière qui n'arrive pas toujours à empêcher les voiles de battre au roulis. La barre oscille à peine, en rythme avec les mouvements de l'aérien. Le vent apparent est à peine perceptible et pourtant il est suffisant : *Jean-du-Sud* semble glisser sur des rails.

Je tourne des plans qui montrent le brouillard, les voiles qui battent. Plutôt par acquit de conscience, car je n'estime pas qu'il se passe quelque chose qui vaut la peine d'être filmé.

Je réussis mon premier QSO¹ en tournant d'une main les boutons de l'émetteur et de l'accordeur d'antenne, de l'autre les pages de leur manuel d'instructions respectif. La voix de Pierre est chaleureuse et fait beaucoup de bien à entendre.

3 septembre, jour 3

15 heures. Le temps se débouche un peu et le vent demeure léger. Je ne vois toujours pas la terre, mais je distingue l'horizon et le disque du soleil perce la brume. Un coup de sextant me place quelques milles avant Ouessant.

17 heures. J'entends la corne de brume du phare d'Ouessant, mais je ne le vois toujours pas. Je croise un sous-marin français et lui demande une position par radio : 3,8 milles dans le nord-ouest de l'île Keller. Je suis heureux d'apprendre qu'elle correspond avec mon estime et avec mon travail au sextant, malgré un horizon assez flou. Quelques minutes plus tard le temps se débouche subitement, au moment où je sors de la Manche et j'aperçois l'île d'Ouessant par mon travers. Derrière c'est toujours bouché, mais devant moi, un soleil radieux illumine la mer d'Iroise.

Jean-du-Sud prend le grand virage : au lieu de continuer tout droit vers l'ouest, vers le golfe Saint-Laurent, je vire à gauche pour prendre l'autre route, celle qui arrivera au Québec par l'autre côté de la terre. Je filme le changement de cap et la manœuvre d'empannage, l'Arriflex fixée au balcon arrière. Après la prise, je constate que j'ai oublié d'enregistrer le son.

Deux jours et demi pour sortir de la Manche. Les dangers de la côte sont derrière moi, je me sens soulagé.

Depuis des mois, le temps m'est mesuré au compte- gouttes : d'abord l'échéance du départ, maintenant la hâte de sortir de la Manche au plus tôt. Je sens que le temps vient de changer de dimension. Je me promets pour bientôt une grande cure de sommeil.

4 septembre, jour 4

Minuit et demi. La cure de sommeil n'est pas pour cette nuit : il y a des navires dans tous les azimuts, on se croirait place de l'Étoile ! Pas question d'aller dormir.

8 heures. Profité toute la nuit d'une petite brise de SE, qui me pousse entre 4 et 5 nœuds, toujours sous reacher et grand-voile. Le temps est légèrement brumeux, mais la visibilité demeure suffisante. La météo de ce matin parle d'une haute pression qui va de

¹ Contact en jargon d'OM



l'est Atlantique au Portugal et à la Scandinavie, et promet des conditions semblables pour les prochaines 24 heures.

Le trafic a beaucoup diminué et pour la première fois depuis hier après-midi, il n'y a aucun navire à l'horizon.

5 septembre, jour 5

Une heure. Le vent, toujours de l'est, a considérablement forcé et me pousse à 6-7 nœuds, sous foc de route et grand-voile à un ris. Le temps se couvre et la mer se forme. Je constate la perte de la turbine qui entraîne l'hydro-alternateur. C'est le mousqueton qui a lâché. Il était en bronze et la causée par la plus grande vitesse a dû l'ouvrir ou le casser. Le mode d'emploi recommande de relier l'alternateur à la ligne provenant de la turbine, à l'aide d'une manille ou un mousqueton, mais ne spécifie pas que pour éviter la vibration, ce dernier doit être absolument symétrique. J'ai emporté trois turbines en tout, il m'en reste encore deux. C'est idiot, cette avarie, si près du départ.

Je termine juste à temps pour prendre une hauteur de soleil, puis c'est l'heure du QSO. J'ai beaucoup à raconter, mais la propagation n'est pas bonne et Pierre a beaucoup de difficulté à me copier. En plus, c'est aujourd'hui samedi et il n'y a pas d'émission à CKMF.

Ce matin, à l'aube, j'ai trouvé un oiseau qui avait atterri dans le cockpit. Quelques heures plus tard, il était mort. Ce soir, je viens d'en voir arriver un autre. J'espère qu'il ne subira pas le même sort. Ce ne sont pas des oiseaux du large, ce sont des oiseaux de terre. Je me demande actuellement si je suis moi-même un oiseau du large.

6 septembre, jour 6

Le vent a refusé et souffle toujours frais du SW, plein debout. J'ai le mal de mer. Je n'ai pas encore réussi à me reposer de la grande fatigue du départ.

7 septembre, jour 7

Le vent mollit, mais refuse de tourner. Une houle de SW supérieure à la force du vent fait battre les voiles et annonce encore du vent debout.

Une semaine de passée. Il en reste 38 !

8 septembre, jour 8

Paré le golfe de Gascogne. Le cap Finistère se trouve à 130 milles sur mon travers. Le vent se maintient plein debout et assez faible, lorsqu'il y en a. J'ai fait assez d'Ouest et j'ai pris l'autre amure qui me rapproche un peu de la côte, mais qui me fait gagner davantage vers le sud. Je profite des périodes de calme pour dormir. La houle vient toujours du SW, le baromètre est très stable et les nuages n'annoncent rien. Je n'ai pas l'impression que le vent va tourner bientôt.

Je passe l'après-midi à écouter les radioamateurs, dans l'espoir d'attraper un Suédois qui pourrait transmettre un message à mes filles. En début de soirée, après plusieurs tentatives infructueuses, je réussis à contacter un amateur de Stockholm et lui demande de téléphoner un message à Uppsala.

10 septembre, jour 10

Toute la journée, grand frais de l'WSW, toujours plein debout, pris sous trinquette seule et deux ris à la grand-voile. Ce soir, il n'y a plus qu'une légère brise, insuffisante pour garder les voiles pleines dans le clapot levé par le vent de cet après-midi et la grosse houle de SW qui court depuis deux jours.

12 septembre, jour 12

Je n'arrive pas à me libérer d'un sentiment d'oppression, de peur, de doute. Je manque de foi. Je me demande ce qui m'a poussé à entreprendre ce voyage. Je revois mes motivations et rien ne me paraît sérieux. J'ai le moral à terre et je me demande ce que je suis venu faire dans cette galère ! J'ai peur de tout : *Jean-du-Sud* qui est trop chargé, les privations à venir, etc. Je pensais qu'au moins je serais heureux d'être au large, même pas !

Depuis le départ, j'essaie de me reposer et de mettre de l'ordre dans le bateau, mais ce n'est pas facile. Il faut dire aussi que 6 jours de vent debout, ça use !

Vivement que je sorte de cette poisse !

13 septembre, jour 13

76 milles avant-hier, 56 hier et 20 seulement aujourd'hui. Lorsqu'il y a du vent, il est debout. À ces vitesses, l'hydro-alternateur ne débite pas : je dois limiter mes transmissions radio.

Je veux du vent !

La houle de SW est tombée. Ce soir la mer est tout à fait plate. A peine quelques faibles ondulations ici et là. Le spectacle du coucher du soleil est d'une très grande beauté et je ne résiste pas à la tentation de tourner un long panoramique.

14 septembre, jour 14

16 milles seulement au cours des dernières 24 heures, mais que j'ai bien dormi !

Je bricole un système qui me permet de régler le cap demandé au régulateur d'allure sans sortir de la cabine. J'ouvre ensuite la boulangerie et me pétris deux pains.

Léger soupir de NE ce matin, qui devient cet après-midi une petite brise de NW. Est-ce vraiment la fin du vent debout que j'osais à peine espérer depuis la disparition, hier, de la houle de SW?

15 septembre, jour 15

104 milles Au point de midi, cul au vent.

Je passe des arachides au moulin à viande pour me faire du «beurre de pinotte crunchy».

17 septembre, jour 17

Pierre se lève à 5 heures tous les matins pour entrer en contact avec moi et transmettre mon message au poste de radio CKMF. L'Amérique du Nord dort encore, l'interférence est au minimum : c'est le moment le plus favorable pour capter mon faible signal. Je n'ai presque jamais de difficulté à le capter, grâce à sa grande puissance et à son antenne à



7 éléments, télescopique et orientable. Mais il doit parfois faire de gros efforts pour déchiffrer mon faible signal de 100 watts à travers les bruits atmosphériques ou l'interférence des autres stations. Pierre me met en contact par téléphone avec le poste et ma communication est enregistrée là-bas, pour être diffusée plus tard, à 8 heures 45. Si la propagation est trop mauvaise, le poste ne diffuse que ma position et les quelques détails que Pierre a pu copier.

Au QSO de ce matin, j'exprime à Pierre mon désir de rencontrer un bateau en passant au large de Madère, pour lui remettre les 6 bobines de film et la bobine de son que j'ai tournées depuis le départ.

En montant sur le pont, tout de suite après la communication, j'aperçois une voile à l'horizon devant. Quelque temps plus tard, j'ai l'idée de l'appeler à la VHF. Tout de suite, j'obtiens une réponse : lui aussi m'avait aperçu et avait eu la même idée.



Il s'appelle Richard Wickham, a quitté Falmouth depuis 15 jours, en route pour la Nouvelle-Zélande. Il est seul à bord d'un petit sloop de 27 pieds appelé *Blue Moves*, dont il a terminé lui-même la construction à partir d'une coque nue. On passe quelque temps à bavarder ensemble, jusqu'à ce qu'une voix impérieuse nous rappelle que nous sommes toujours sur la voie 16, réservée aux appels et aux communications d'urgence.

Richard prévoit faire escale à Madère et accepte de prendre charge de mes bobines. Pour me permettre de le rattraper, il met en panne et je descends rapidement les emballer dans du plastique.

J'essaie de filmer la manœuvre en fixant la caméra dans le balcon arrière, munie de l'objectif à très grand angle. Mais dans ma précipitation, je néglige de bloquer d'un bout de ruban gommé le loquet qui ferme la caméra. Elle s'ouvre d'elle-même et je vois

tout le côté de la caméra avec le viseur disparaître sous l'eau. Je puis heureusement remplacer la pièce en la prélevant sur l'autre caméra que j'ai en réserve.

Richard réussit à me lancer un bout. J'y amarre mon précieux colis et je regarde mes bobines s'éloigner, espérant fort que mon nœud tienne. Tout se passe bien et le transbordement est enfin effectué.

On bavarde à la VHF comme des mémères. *Jean-du-Sud* est un peu plus rapide que *Blue Moves* et au milieu de l'après-midi, l'a distancé de plusieurs milles. Est-ce le démon de la régates qui l'attrape, Richard envoie un spi. Je refuse d'en faire autant : il a promis que s'il réussissait à me rattraper, il m'offrirait une bière.

Mais cette nouvelle manœuvre se passe un peu moins bien que la précédente ; en échange de sa bière, je fais cadeau à sa belle coque bleue d'un peu de peinture blanche.

18 septembre, jour 18

2 heures. J'aperçois les lumières de l'île de Porto Santo, située à une trentaine de milles dans le NW de l'île de Madère. Il y a beaucoup de circulation et je dors peu. Avant l'aube, un sous-marin croise mon étrave à faible distance et je passe plusieurs minutes à me demander si je devrai manœuvrer pour l'éviter.

Au milieu de l'avant-midi, j'ai l'île de Madère sur le travers, à 20 milles. Je la contemple longuement.

J'ai à bord une revue nautique qui décrit les charmes de cette escale. Je dois me contenter de la lecture. La visite devra attendre un prochain voyage. C'est dur de Passer à côté d'une si belle escale sans s'arrêter !

Comme pour me consoler, j'aperçois au crépuscule la planète Mercure. C'est un grand événement pour moi : c'est la première fois que je l'aperçois depuis que je navigue. Mercure est encore plus rapprochée du soleil que Vénus et n'est visible que certains jours, pendant quelques minutes seulement, à aube ou au crépuscule. Comme elle reste très basse, il faut un horizon exceptionnellement dégagé pour l'apercevoir.

20 septembre, jour 20

Le baromètre, d'une grande sagesse, dessine un trait presque rectiligne. La brise se maintient entre force 2 et 3, toujours de l'arrière et la mer est belle. Remplacé le reacher par le spi. Je n'avais pas encore testé le régulateur d'allure sous spi et j'étais anxieux de voir comment il se débrouillerait : *Jean-du-Sud* semble toujours glisser sur des rails et la vitesse a grimpé d'un nœud.

104 milles au point de midi. Le loch, qui n'indique que 92 milles, révèle un courant d'un demi nœud en ma faveur. Merci !

En feuilletant mon journal, je constate que je n'ai rien écrit des trois mois qui ont précédé mon départ. Pas étonnant : je me couchais chaque soir fourbu et n'avais plus la force de rédiger quoi que ce soit. Je vais maintenant tenter de combler cette lacune.

A mon arrivée à Plouër, je débarque le moteur. Il est toujours au chantier, je n'ai pu ni le vendre, ni même le donner : c'est un moteur à essence et les plaisanciers français ont une peur bleue de ce combustible

Comme je l'espérais, je puis confier les travaux de Luc Delahaye, un copain rencontré à Falmouth deux ans plus tôt. La construction de son bateau et son stage à

l'école de charpenterie de marine de Falmouth enfin terminés, Luc est rentré au pays et vient d'ouvrir le Chantier du Grand Val au Minihic, à deux pas de Plouër.

Ses plus belles réalisations sur *Jean-du-Sud* sont un nouveau safran super costaud et un arceau laminé de 7 plis d'iroko qui supporte le rouf. À cause de la présence de deux grands hublots de chaque côté, j'étais inquiet de la fragilité des deux hiloires de cabine. Il est arrivé que des yachts les aient vus enfoncés à la suite d'un chavirage. Grâce au travail de Luc, je ne suis plus inquiet.

Je confiais à Yves Delamorinière mon projet de fabriquer une capote pour recouvrir et protéger le cockpit, et qui serait à l'épreuve des paquets de mer. Je songeais à une structure permanente faite de tube d'inox, avec la toile à l'intérieur et des goussets fermés au velcro. Un paquet de mer et le velcro se décollerait, évitant de déchirer la toile ou de déformer la structure. «Pourquoi n'utilises-tu pas plutôt du boyau d'incendie gonflé d'air sous pression? Si ça réussit à tenir une tente debout, ça devrait porter ta capote. J'ai déjà campé dans une de ces tentes *Igloo*, qu'on monte à l'aide d'une pompe à vélo. Ça résiste à tous les vents. Et la souplesse de la structure devrait lui permettre de résister aux paquets de mer.»

Yves me convainc immédiatement. Mais entre l'idée et sa réalisation, il y a un grand pas qu'Yves accepte de franchir, dans un geste de pure amitié. Nous passons plusieurs journées à faire des tests, prendre des mesures, pour enfin nous entendre sur un plan et la façon de le réaliser.



Lui et Christine, sa femme, qui le jour taille et coud des cirés, taillent, cousent et soudent ensuite la bête sur les machines qu'ils peuvent utiliser le soir et les week-ends.

Ils ont travaillé comme des nègres et réalisé un véritable bijou de confort : il est possible de fermer soit l'avant, soit l'arrière, soit le côté, ou de fermer le cockpit

complètement, tout en me laissant l'accès aux écoutes. Des panneaux de plastique transparent me permettent de voir tout le tour, même vers le haut, pour surveiller les voiles. Il est possible de prendre jusqu'à deux ris dans la grand-voile sans quitter son abri.

C'est René Allo, un artisan du chantier Brosselin, à la Landriais, qui a réalisé la version inox du régulateur d'allure. C'est du travail d'artiste. Si *jean-du-Sud* maintient un cap aussi rectiligne, plein vent arrière, sous spi, dans ces tout petits airs, c'est grâce à la précision de son travail : le frottement est minimum. J'étais très inquiet à ce propos; je sais maintenant que je n'aurais pas pu rêver d'une meilleure réalisation.

Vers la mi-juin, je reçois cette heureuse nouvelle : je pourrai partir avec des caméras. Yves André a su que l'ONF avait prêté du matériel à une équipe française venue tourner sur la côte du Labrador, dans les monts Torngat. Prévenu, Jean Roy a pu arracher enfin l'autorisation qu'il tentait d'obtenir depuis plusieurs mois.

Début août, Yves André arrive de Montréal pour préparer le tournage de la préparation et du départ. Je profite plutôt de ses talents de bricoleur : je suis en plein sprint final et ne veux plus rien savoir du film.

Une semaine plus tard, à l'arrivée d'un caméraman et de son assistant, la pression a encore augmenté. Je dois renvoyer Annikki et Julika en Suède. Elles sont avec moi depuis la mi-juillet et il était prévu qu'elles resteraient jusqu'à mon départ, mais j'ai besoin de chaque minute de la journée et je n'ai plus de temps à leur consacrer. Je me demande même si je réussirai à partir le 15, comme prévu.

Je dois faire un effort presque surhumain pour oublier les problèmes reliés au départ imminent et me concentrer sur le tournage du film. Je n'ai dans la tête que le souci d'oublier le moins de choses possible.

Le 12, je dois prendre la difficile décision de retarder mon départ de deux semaines : tout est là, mais rien n'est rangé à l'intérieur. Je suis totalement épuisé et ne dors plus qu'à l'aide de somnifères. Prendre le large dans ces conditions serait courir à la catastrophe.

Ce n'est pas facile de faire part à l'équipe de ma décision : ils sont venus surtout pour couvrir mon départ. Pour les satisfaire, je dois mimer un faux départ, uniquement pour la caméra.

J'ai à peine le temps de me familiariser avec le matériel qu'ils m'ont apporté. Une demi-heure avant le départ de l'équipe, je dois prendre à part l'assistant-caméraman, pour lui demander de m'enseigner à charger la caméra. Pour être sûr de m'en souvenir, j'enregistre ses instructions sur cassette.

Je dispose de deux caméras Arriflex 16S, avec un moteur constant, un moteur variable et une valise d'objectifs. La caméra est alimentée par des batteries que je recharge à partir des 12 volts du bord. Il est également possible de brancher l'appareil directement sur les accus du bateau : Prévu pour 8 volts, le moteur tourne alors un peu plus vite, mais un rhéostat permet de ramener la vitesse à 24 images/seconde.

Ce genre de caméra est assez robuste et devrait supporter le voyage, mais rien n'a été prévu pour la protéger des embruns et je me demande comment je pourrai tourner des images de mauvais temps.

Pour prendre le son, j'ai un magnétophone Nagra et trois micros.

D'ici Bonne-Espérance où un rendez-vous est prévu, je devrai éviter le gaspillage : je n'ai que 27 bobines de 100 pieds de pellicule négative couleur 16 mm. C'est tout ce que l'avance versée par Radio-Canada nous a permis d'acheter.

Je pense souvent à toutes ces personnes qui m'ont spontanément offert leur aide pendant le sprint final, au moment où chaque minute comptait. Je m'estime privilégié d'avoir pu faire cette expérience unique de l'amitié traduite en gestes concrets et gratuits. Je souhaite que la pareille leur soit rendue.

21 septembre, jour 21

C'est l'équinoxe d'automne : le soleil traverse aujourd'hui l'équateur vers le sud.

Jean-du Sud passe au large de l'île de Palma la plus à l'ouest des Canaries. Un petit pincement, tout de même : une autre île que je dois contempler de loin.

Je profite du beau temps pour poser des fourrures sur les embouts de barres de flèche et sur les bas-haubans arrière, à la hauteur des coutures de la grand-voile. Avec les milles que j'ai à courir, je dois prévenir le ragage.

22 septembre, jour 22

120 milles au point de midi. Depuis ce matin, le vent est passé au NE, puis à l'E en forcissant à 5. C'est enfin l'alizé. Affalé le spi, en l'air depuis 3 jours, pour le remplacer par le génois lourd.

23 septembre, jour 23

122 milles. Depuis le départ, *Jean-du-Sud* a parcouru 1766 milles, une moyenne de 80 milles par jour. C'est bien en-deçà de son rendement habituel : le vrai vent n'est arrivé que depuis une semaine. À partir de maintenant, la moyenne devrait augmenter.

Il souffle bonne brise et la mer est déjà bien formée. Je prends un ris : les embardées diminuent, mais pas la vitesse. Le vent est ENE et la route SSW : *Jean-du-Sud* reçoit le vent légèrement sur l'arrière du travers et gambade joliment à 6-7 nœuds, sa vitesse maximum. Je le sens parfois accélérer au passage d'une crête.

En soirée, une mer nous frappe : un seau d'eau entre par le capot et vient inonder le coin cuisine.

Plus tard cette nuit, les voiles qui faseyent me tirent de la couchette : *Jean-du-Sud* n'est plus au cap. Un coup œil dans le coqueron confirme mes soupçons : les trois boulons posés l'autre jour étaient insuffisants et se sont cisailés sous l'effort supplémentaire que doit faire le régulateur d'allure dans ce vent frais et cette mer formée.

Après quelques tentatives, je réussis à convaincre *Jean-du-Sud* de garder le cap barre amarrée, le vent légèrement sur l'arrière du travers, avec le foc bordé plat et la grande écoute filée en grand. Il n'est pas question d'effectuer la réparation cette nuit, alors je retourne à ma couchette.

24 septembre, jour 24

Je passe une partie de la nuit et toute la matinée à réfléchir au problème : cette fois-ci, il faudra que la réparation soit définitive.

Après la méridienne, je me mets au boulot. Le vent et la mer ont encore forcé : pas question de travailler dans le coqueron. Je dois démonter l'appareil et l'emporter à l'intérieur. Je passe l'après-midi à percer, puis à tarauder le tube d'inox pour y mettre 6 boulons de 10 mm. Si ça ne tient pas avec ça...

Au coucher du soleil, le travail est enfin terminé et je suis éreinté. Le vent souffle grand frais, alors j'amène simplement la grand-voile, pour laisser *Jean-du-Sud* courir sous trinquette seule, à 5 nœuds.



27 septembre, jour 27

134 milles hier, 139 aujourd'hui. Mais je m'emmerde ! Il y a trop d'embruns pour rester sur le pont et ça remue trop pour faire à l'intérieur quoi que ce soit.

Je pense beaucoup à la motivation de cette croisière. Je me gargarise en parlant d'abandon, d'obéissance, mais je me demande si la vraie motivation ne tiendrait pas plutôt à des facteurs professionnels : la voile est le métier que j'ai choisi (devrais-je plutôt écrire qui m'a choisi ?) et il fallait peut-être accomplir quelque chose de difficile dans ce domaine, pour prouver que je suis compétent, que j'ai du talent, etc. C'est peut-être tout bêtement de l'égotisme !

Mais il reste à montrer que j'ai de l'endurance, ce qui n'est pas évident.

28 septembre, jour 28

Le vent mollit et la mer se calme, malgré un reste de houle. Je me mets en cuisine : je fais griller du riz, de la graine de sésame et des flocons de blé.

Le seul inconvénient d'un hydro-alternateur entraîné par une turbine remorquée derrière le bateau, c'est d'interdire la pêche à la traîne, sous peine d'être forcé de couper la ligne en petits bouts d'un pouce, si à la suite d'une embardée, elle a le malheur de toucher l'hélice. Mais on a très bien marché ces derniers jours, les batteries sont chargées à bloc et je profite de la vitesse plus faible aujourd'hui pour mettre les lignes à l'eau. Résultat : un maquereau et une petite daurade.

29 septembre, jour 29

Température, 31 °C. Ça n'incite pas à l'activité folle !

30 septembre, jour 30

Je tourne une séquence avec son synchrone :



La caméra, sur son support à l'arrière du cockpit, montre *Jean-du-Sud* sous grand-voile et génois en ciseau, qui file 4-5 nœuds dans une petite brise bien gentille, sous un soleil radieux. En premier plan, la barre oscille doucement d'un côté et de l'autre, sous l'impulsion du régulateur d'allure. Je suis sur le rouf, en train de percer à la chignole électrique, dans l'hiloire avant de la capote. J'interromps mon travail pour m'adresser à la caméra :

«Je profite du beau temps pour effectuer quelques petits travaux que je n'ai pas eu le temps de faire avant de partir, comme de finir le gréement de la trinquette. Il faut que je fasse des trous, ici, dans l'hiloire et je vais poser un winch et des taquets coinçeurs ici, sur le rouf, qui vont me permettre de prendre un ris dans la trinquette sans même sortir de l'abri de la capote. Par gros mauvais temps, s'il faut réduire la voile, je vais pouvoir faire le gros du travail sans me mouiller. Ou sans trop me mouiller, en tout cas.

C'est encore l'alizé. Normalement, à cette latitude-ci (je suis un peu au sud de la latitude de Dakar, actuellement), je devrais l'avoir à peu près perdu. Il semble être un petit peu plus au sud que d'habitude. Je ne m'en plains pas !

Je pense tout de même le perdre d'ici quelques jours. Je vais alors profiter du calme pour faire des petits ajustements sur le régulateur d'allure, qui pour l'instant travaille très bien, mais je veux le rendre parfait : Il faut que j'enlève un peu de compensation à la pale et je ne peux pas y travailler pendant qu'on marche, bien sûr.»



2 octobre, jour 32

A l'aube, un grain violent fait tourner le vent au SE. Serait-ce déjà la fin de l'alizé et le début du pot-au-noir?

Plutôt que d'alourdir mon bateau en augmentant la capacité des réservoirs, j'ai cru plus avisé d'imaginer un système facile et efficace pour récupérer la pluie qui tombe dans la grand-voile. Mais il n'est pas au point : la ralingue de bordure, appuyant sur le sommet de la gorge de la bôme, empêche l'eau d'y entrer.

3 octobre, jour 33

Calme toute la journée. Travaux : pour en réduire la compensation, je scie une petite largeur de bois sur l'avant de la pale du régulateur d'allure; en plongée, j'inspecte et gratte la carène pour en retirer les quelques anatifes qui s'y trouvent déjà.

4 octobre, jour 34

Calme alternant avec des grains et des petites brises entre NE et SE qui m'obligent à manœuvrer presque continuellement. En soirée, conversation radio avec un cargo finlandais, Saggoe de Mariehamn, qui vient d'Abidjan avec une cargaison de thon pour Porto-Rico.

5 octobre, jour 35

Je passe la matinée à coudre des petits bouts de garcette de place en place le long de la ralingue de bordure de la grand-voile, afin de faciliter l'écoulement de l'eau de pluie à l'intérieur de la bôme. J'attends le prochain grain pour tester le résultat de mon travail.

En après-midi, le vent se lève du SE, à force 3. La houle, également de SE et des cumulus de beau temps me font espérer que c'est déjà l'autre alizé et la fin du pot-au-noir. Ne manquent que les poissons volants.

6 octobre, jour 36

Le pot-au-noir n'est pas fini : un grain me réveille, fait tourner le vent et me fait cadeau d'un demi-réservoir d'eau douce. Puis le vent tombe, laissant un gros clapot qui secoue les voiles et les empêche de capter les petits airs.

En fin d'après-midi, au moment de me mettre à l'eau pour me rafraîchir, j'aperçois des petits poissons sous la coque. J'hésite un instant entre la chasse sous-marine et la pêche à la ligne, mais décide d'essayer d'abord cette seconde méthode : si elle ne donne pas de résultats, il sera toujours possible de revenir à la première. Je grée la mitraille à maquereau sur la canne à pêche, avec un plomb au bout et mouille le tout. Instantanément, je sens une touche. Je remonte la ligne : les 4 hameçons de la mitraille sont occupés par 4 petites daurades.

J'en pêche 10 de cette façon en quelques minutes, mais je m'arrête là : la journée est trop avancée et trop grise pour les mettre à sécher et j'ai déjà là de quoi remplir tous mes pots à conserve.

Je me prépare un plantureux repas de deux daurades fraîches et mets les autres en conserve, découpées en filets et cuites au court-bouillon.

7 octobre, jour 37

Yves Michon s'est rendu ce matin chez Pierre, à Dorval, pour me donner des nouvelles des bobines reçues de Madère. Je suis très heureux d'apprendre que tout est bon, image et son. Seul ennui : le colis est arrivé mouillé ! Yves ajoute que si c'est tourné comme ça jusqu'à la fin, le résultat devrait être excellent. Cela m'encourage.

Il m'annonce également qu'Yves André a réussi à obtenir deux billets d'avion pour Capetown et me promet dix mille pieds de pellicule.

Je lui réclame un remplacement pour la pièce que j'ai perdue et pour la nième fois, une caméra à ressort robuste (type Bell-Howell), protégée par un sac étanche, que je pourrais utiliser par mauvais temps. Dès qu'il y a de l'embrun, je n'ose plus sortir l'Arriflex, sûr qu'elle ne verrait pas la fin du voyage.

Le vent revient : il souffle une bonne brise d'alizé qui me force bientôt à prendre un ris.

En général, les dauphins restent rarement plus de dix minutes, mais cette troupe m'accompagne tout l'après-midi. Je perçois leurs sifflements à travers la coque. Ils nagent sur l'avant, de chaque côté de l'étrave et parfois se retournent brièvement sur le dos : j'ai l'impression que c'est pour me regarder. Je tourne trois bobines avant d'être sûr d'avoir réussi à bien attraper ce moment. Je tente également d'enregistrer leurs sifflements, mais il y a toujours trop de vent dans le micro. J'essaie à l'intérieur, en collant le micro contre la coque, mais je n'obtiens de bon résultat qu'après avoir coupé le loch.

J'essaie de les charmer à la flûte, mais les volées d'embruns me rappellent bientôt à la raison : *Jean-du-Sud* serre l'alizé d'aussi près que possible et bute dans un clapot déjà bien formé.

8 octobre, jour 38

Au contact radio de ce matin, Pierre m'apprend que deux inspecteurs du ministère des Communications du Canada sont venus chez lui, hier, le prévenir que s'il continuait de me parler, il perdrait sa licence. Les radioamateurs n'ont droit de communiquer qu'avec d'autres radioamateurs en règle et je ne le suis pas : un bateau canadien doit avoir une licence canadienne.

À son grand regret, il doit cesser de me parler.

C'est un coup très dur. Je me rends compte à quel point ces communications étaient importantes. J'ai l'impression que les gens qui m'écoutaient au Québec sont devenus des amis. Je me sens vraiment seul pour la première fois.

9 octobre, jour 39

Je ressentais le besoin d'une grande cure de silence et je voulais faire ce voyage sans radio. Je ne m'étais d'ailleurs pratiquement jamais intéressé à la radio : je n'ai jamais eu les moyens d'offrir un émetteur à *Jean-du-Sud*, pas même une petite VHF.

Mais c'est la radio qui a rendu tout cela possible : en échange de reportages quotidiens, j'ai pu trouver le financement du voyage.

J'ai vu tout de suite que c'était une solution très heureuse : par la radio, je serais en contact constant avec des centaines d'autres humains qui, s'ils ont un peu d'amour au fond du cœur, pourraient m'envoyer une grande quantité d'énergie.

Je sens maintenant qu'on m'a coupé l'oxygène.

A cause des embruns, le capot avant doit demeurer fermé et il fait à l'intérieur une intense chaleur moite qui décourage de toute activité.

Tout cela ajoute au fait qu'on est vent debout à planter des clous dans une bonne brise, que le cap n'est pas meilleur que SSW et me dirige vers la côte du Brésil...

10 octobre, jour 40

L'équateur est passé au coucher du soleil, par 26° de longitude ouest. *Jean-du-Sud* est toujours au près, à cogner dans une mer bien formée levée par une brise de force 5 à 6.

Les êtres que j'aime sont malgré tout très présents. J'ai conscience de faire ce voyage pour beaucoup d'autres personnes que moi et je sens confusément que je ne serai pas le seul à en tirer profit. Cette pensée me reconforte.

14 octobre, jour 44

On vient de passer sous le soleil. Jusqu'à maintenant, lorsque je prenais sa hauteur au sextant, pour faire la méridienne, je visais vers le sud. Aujourd'hui, ma latitude devient plus grande que sa déclinaison et je dois viser vers le nord.

16 octobre, jour 46

Pierre a obtenu l'autorisation de me parler une toute dernière fois : il m'apprend que si on peut lui interdire de me parler, aucune loi ne l'empêche de m'écouter. Il continuera d'être à l'écoute tous les matins pour capter mes messages, mais sans me parler. À l'heure et à la fréquence convenues, je l'entendrai dire : «Allô, test. VE2KD, test...» Je saurai qu'il est à l'écoute et je pourrai transmettre mon message de la journée.

C'est une merveilleuse nouvelle. La voix chaleureuse de Pierre me manquera, mais au moins le contact avec le Québec est rétabli.

17 octobre, jour 47

Le vent mollit et adonne vers l'est. Après 10 jours, c'est bientôt la fin de l'alizé. Bonne-Espérance est à 2 860 milles.

19 octobre, jour 49

Le vent continue d'adonner au NE et la mer diminue- le mouvement de *Jean-du-Sud* est moins haché et il n'y a plus d'embruns. Il est de nouveau possible de garder le capot ouvert.

Je reprends le bricolage. Je réalise une brasure à l'argent sur le socle d'un moulinet de pêche qui était cassé. Je ne sais pas vraiment souder, mais j'ai apporté la documentation qu'il faut et j'apprends. J'ai le temps.

20 octobre, jour 50

Je tourne une séquence avec son synchrone.

La caméra est à l'intérieur, montée sur la cloison avant du carré, dirigée vers l'arrière. Je suis devant le coin cuisine, en train de pétrir une grosse boule de pâte. Je parle tout en travaillant :

«Je fais du pain à peu près une fois par semaine. Plus près de l'équateur, j'en faisais plus souvent : il moisissait trop vite, il faisait trop chaud. Maintenant, il fait un peu moins chaud, alors j'en fais plus à la fois.»



Ça va me donner deux pains de taille moyenne, quand ce sera levé. Il y a là-dedans du soja moulu, de la graine de sésame, du blé concassé. Parfois, je mets des flocons d'avoine, de blé ou d'orge, ça dépend de ce qui me fait envie.

Il me faut une couple d'heures, pour faire un pain. Il faut moudre les graines, bien sûr. Je fais ça ici.»

Je fais basculer la section de comptoir située sous la descente : le moulin à céréales apparaît, fixé à sa face inférieure.

«C'est ici que j'ai rangé le moulin à céréales. C'est là-dedans que je mouds mon soja, mon blé, pour faire du blé concassé. J'ai sacrifié un peu à la paresse et j'ai apporté de la farine déjà moulue : moudre la farine au complet, j'en aurais pour une grosse heure et je tourne déjà assez de winches comme ça !»

Quelque temps plus tard. Caméra dans le même axe. J'ouvre le four pour en sortir la cocotte-minute :

«C'est pas un beau pain, ça? Ça me fait deux pains.» (On peut voir également un autre pain en forme de couronne sorti plus tôt du four.)

«Je ne peux jamais résister à la tentation d'y goûter tout de suite, à chaque fois.»

Je m'en coupe une tranche, et y mords à belles dents.

«Il paraît que ce n'est pas bon, de manger du pain chaud... Il est beau, il a bien levé, cette fois-ci.»

22 octobre, jour 52

Latitude 22°S. La mer me semble plus dure ici, pour la même force de vent. Elle est également plus froide, je le constate d'après les volées d'embruns. L'air s'est aussi rafraîchi : après un mois à vivre tout nu, je me remets à porter des vêtements le matin et le soir.

23 octobre, jour 53

La brise mollit et vire au nord, la mer est moins dure. *Jean-du-Sud* navigue grand large, vent sur la hanche bâbord, route au SE pour contourner l'anticyclone qui stationne au large de la côte d'Afrique.

Je profite de ces conditions plus clémentes pour entreprendre un grand ménage dans le poste avant, qui a grand besoin d'aération, et pour sortir un autre sac de provisions. J'ai partagé mes dix mois d'approvisionnement en 5 sacs de deux mois, de façon à contrôler plus facilement ma consommation et éviter de manquer d'un aliment important au bout de quelques mois.

J'ai des ennuis avec une molaire : une obturation s'est brisée. J'essaie d'y mettre un pansement, mais il refuse de tenir.

27 octobre, jour 57

Cinq mille milles depuis Saint-Malo. Je célèbre ce soir avec les daurades mises en conserve dans le pot-au-noir.

Depuis quelques jours, le vent plutôt léger me permet de bricoler, faire du ménage et de la cuisine. Cet après-midi, un baromètre en baisse, la présence de cirrus dans le ciel et un halo autour du soleil annoncent le retour en force de la brise.

29 octobre, jour 59

Un petit coup de vent salue notre passage du 30° parallèle sud.

J'ose à peine appeler cela un coup de vent : je n'ai pas l'impression qu'il dépasse force 7, mais la mer est très grosse, sans être dangereuse.

Le vent passe lentement du NE au NW. Après le souper, je monte sur le pont pour empanner la trinquette et m'y attarde pour admirer la mer très grosse dans le soleil couchant, orangé sur de l'indigo. Je hurle : «C'est beau !»

Comme je m'engage dans la descente pour rentrer, une mer saisit *Jean-du-Sud* et le couche presque à l'horizontale. Tout le contenu de l'équipet au-dessus du réchaud, resté ouvert (il était du bord sous le vent avant l'empannage), se vide sur ma couchette.

30 octobre, jour 60

J'apprends par la radio la triste nouvelle de la mort de Georges Brassens.

Quelque temps avant mon départ, Pompon, mon voisin de palier à Plouër (il habitait les jours de beau temps un petit voilier échoué sur la plage, non loin de *Jean-du-Sud*), Il m'avait demandé à brûle-pourpoint : «As-tu les chansons de Georges Brassens ?» Et il m'avait apporté, le lendemain matin, deux cassettes de ses chansons : je ne pouvais pas partir sans les œuvres de Brassens. J'écoute ce grand poète qui avait su parler de sa propre mort avec tellement d'humour.

31 octobre, jour 61

J'ai mis du temps à retrouver la sérénité que j'avais avant de partir (je veux dire avant le sprint qui a précédé le départ). Une très grosse fatigue s'était accumulée avec la préparation et j'ai dû mettre un bon mois et demi avant d'être bien de nouveau au large, d'être heureux de faire ce voyage.

Au début, je n'arrêtais pas de me demander : Pourquoi suis-je là, qu'est-ce que je viens faire ici, *Jean-du-Sud* n'est-il pas trop chargé, est-il assez solide, vais-je manquer de ceci, de cela ?...

Maintenant, tout ça est passé et j'ai enfin trouvé le souffle, le rythme du grand large. J'ai à peu près réussi à me convaincre qu'il est inutile de gaspiller de l'énergie à me poser des questions et ne pense plus à ce qui vient ensuite. J'arrive de plus en plus à vivre les journées au présent, l'une après l'autre, sans anticiper. Je suis parfaitement heureux, il ne me manque rien.

2 novembre, jour 63

Mes deux réservoirs d'eau sont à sec. Je puise dans mes réserves : 12 bouteilles de 1,5 litres.

S'il ne pleut pas, je ne risque pas seulement d'avoir soif, je risque également d'avoir faim : presque toute ma nourriture est sèche et demande de l'eau pour être préparée. Vivement qu'il pleuve !

4 novembre, jour 65

Il y a des grains tout autour de moi; j'en surveille un à mon vent pendant plus d'une heure. Je suis prêt : boyau branché sous la bôme, balancine pesée, seau, siphon et jerrican pour récupérer ce qui pourrait passer tout droit, mais le grain m'échappe en me laissant sec Il réussit toutefois à faire tourner le vent au SE et me voilà au plus près !

Je passe la journée à prendre des ris et à les larguer, hisser puis affaler les focs, dans un vent très instable en force à cause des grains.

À la fin de la journée, j'ai réussi à récolter un litre de crachin saumâtre.

Malgré tout, je suis merveilleusement en paix.

5 novembre, jour 66

Aperçu aujourd'hui un premier albatros.

7 novembre, jour 68

Caméra à l'arrière du cockpit, dirigée vers l'avant. Je suis debout sur le rouf, en train de danser une gigue :

«C'est comment, déjà, la danse de la pluie ? J'ai besoin de pluie : je n'ai plus d'eau douce. Je n'ai pas eu une seule vraie journée de pluie depuis le départ, en 68 jours ! C'est-y assez pour toi ?

«Faudrait qu'il pleuve ! Il me reste quelques bouteilles d'un litre et demi d'eau minérale, comme réserve. J'en ai assez pour me rendre à Capetown, que je devrais atteindre dans 5 ou 6 jours. Mais ça serait idiot de s'arrêter pour de l'eau !

. «C est tout prévu : l'eau tombe dans la grand-voile, puis par la gorge, ici, entre dans la bôme, en ressort par le tuyau, ici, et passe directement dans le réservoir. Tout ce qu'il me faut, c'est une heure de pluie. Une heure de vraie pluie, et je remplis mes deux réservoirs.

«Mais jusqu'à maintenant, je n'ai eu que des petits grains de dix minutes par çï par là, qui n'étaient même pas assez forts pour donner 5 ou 6 litres, pas plus. Plus souvent qu'autrement, il y avait aussi des embruns (quand il y a des grains, il vente fort et il y a des embruns qui tombent dans la voile), alors l'eau n'était pas utilisable, elle était trop salée.

«Faudrait qu'il pleuve ! Jusqu'à maintenant, l'Oizo- Magick m'a donné tout ce dont j'avais besoin pour ce voyage-là. Faudrait bien qu'il me donne de la pluie.

«Attends un peu. Ça marche comment ?»

Je reprends ma gigue. Après un moment :

«Ça vient ?

«Ça ne vient pas. Coupez !»

8 novembre, jour 69

Calme très frustrant : je vois des grains tout autour de moi et je suis planté sur place.

Je profite tout de même de ce temps léger pour continuer à préparer *Jean-du-Sud* en vue des quarantièmes rugissants. Je pose un filet pour retenir la vaisselle dans le casier où elle sèche : je ne risque plus de prendre la cocotte minute sur la tête en cas de chavirage. Je fixe aussi les couvercles des ouvertures dans le plancher de la cabine, pour les empêcher de s'ouvrir inopinément. Tous les objets usuels à l'intérieur, qui ne sont pas normalement rangés dans des équipets, peuvent également être saisis. J'ai lu plusieurs récits de navigateurs qui se désolaient du désordre causé par un knock-down et j'ai retenu la leçon.

10 novembre, jour 71

Capetown à 480 milles. La couleur de la mer est passée du bleu au vert.

J'installe le nouveau compas compensé pour l'hémisphère austral. La composante verticale du champ magnétique terrestre est plus importante ici et la rose s'inclinait vers le bas, à mesure que je progressais vers le Sud. Avec ce nouveau compas, elle est parfaitement horizontale.

Avec l'approche de la terre, je consacre plus de temps à la navigation. Au crépuscule, je réussis un beau point à l'aide de la lune et de Vénus.

J'ai choisi de ne pas m'équiper d'appareil de navigation par satellite; d'abord à cause du coût, ensuite parce que j'aime trouver ma position de la façon traditionnelle, d'après la hauteur des astres. La seule concession que j'ai faite à l'ère électronique est une petite calculatrice de navigation : elle élimine le travail fastidieux de fouiller dans les

tables et de faire les calculs, mais laisse tout de même le plaisir d'effectuer les mesures au sextant.

14 novembre, jour 72

Trouvé 2 bouteilles d'eau de 1,5 l. dans le coffre arrière. Mes deux dernières.

15 novembre, jour 73

La cuisine devient difficile.

16 novembre, jour 74

Toujours pas de pluie. Il me reste à peine un demi- litre d'eau.

115 milles. Je réussis à contacter radio-Capetown par VHF. L'opérateur m'apprend qu'Yves André et Jacques Pettigrew sont déjà arrivés et me met en contact avec Yves, à l'hôtel.

Je suis heureux d'entendre sa voix. Il m'annonce qu'il a tout le matériel demandé et est à la recherche d'un bateau pour venir me rencontrer au large.

La météo de ce soir annonce un coup de vent d'ouest. Comme je ne veux pas risquer d'être pris au vent de la côte ou sur le banc des Aiguilles par un coup de vent, j'affale tout sauf la trinquette et je mets cap au sud, à 2-3 nœuds.

17 novembre, jour 75

Le coup de vent promis ne se matérialise pas. À trois heures ce matin, je renvoie la toile.

Terre ! À 8 heures, en sortant sur le pont avec le sextant, pour prendre une hauteur de soleil à la faveur d'un trou dans les nuages, j'aperçois la côte, avec la montagne de la Table bien dessinée. Je décide de tourner la scène telle quelle.¹

Je fixe la caméra à l'arrière, dirigée vers la descente et je retourne à l'intérieur. «Son... Moteur... Partez !»

Je grimpe dans le cockpit, le sextant à la main et jette un coup d'œil vers l'avant.

«Mais c'est la côte ! Ah ! Terre ! Je suis rendu à Capetown : c'est le cap de Bonne-Espérance, je ne pensais pas le voir de sitôt : je ne pensais pas que la visibilité serait aussi bonne.

«D'après mon point de ce matin, que j'ai fait sur le soleil (j'ai vu le soleil ce matin) et sur la lune, on serait à 35 milles. La visibilité est bonne, je pense que je vais virer un peu vers le nord, pour aller attendre l'équipe de Ciné- Groupe au large de Capetown.

«C'est beau ! C'est la première terre que je vois depuis les Canaries, depuis une quarantaine de jours. Et ce seront les premiers humains que je verrai de près depuis 75 jours, quand on fera le rendez-vous, tout à l'heure. Ça fait plaisir ! je vais aller ranger mon sextant : il n'est plus utile maintenant, je pense que ma position est assez sûre, je vais prendre des relèvements sur les amers que je peux identifier.

«Il faut que j'envoie mes couleurs !»

¹ Dans mon excitation, j'ai négligé de fermer le diaphragme, de sorte que le plan est surexposé. Heureusement, il y a eu moyen de le sauver au laboratoire, mais les couleurs sont restées délavées.

Contre-champ : caméra à l'avant du cockpit, dirigée vers l'arrière. J'entre dans le champ, le mât de pavillon à la main, sur lequel flotte le fleurdelisé québécois et vais le planter dans son socle, sur le couronnement. Me retournant vers la caméra :

«*Voilà ! Les couleurs du Québec à Bonne-Espérance. Je suis content d'envoyer ces couleurs-là ici. La marine québécoise !*»

Je me suis sérieusement demandé, avant de partir, si *Jean-du-Sud* continuerait de porter le fleurdelisé québécois ou s'il devrait plutôt battre le pavillon canadien à feuille d'érable rouge.

On dit «pavillon national». Pas de doute, le Québec est ma nation, c'est à cette collectivité que je désire m'identifier. L'existence de cette nation n'est pas encore reconnue par le droit. Elle le sera peut-être un jour, lorsque le temps sera venu.

Il doit en être des nations comme des individus : il faut attendre la maturité avant de s'émanciper. Celle-ci viendra peut-être à la suite d'un grand nombre d'actions qui comme celle-ci, tentent de faire reculer les limites et permettent à une collectivité de prendre conscience de ses possibilités.

Au milieu de la matinée, le vent tombe complètement et me laisse observer à loisir le défilé des cargos, pétroliers, bateaux de pêche et de plaisance de toutes dimensions. Nous sommes samedi et ce beau temps invite les habitants de la ville du Cap à sortir en mer. Les petits bateaux sont hérissés de cannes à pêche et se dirigent vers le sud, sans doute attirés par les richesses du banc des Aiguilles.

Au cours de l'après-midi, pour tromper mon impatience, je descends à l'eau gratter la carène en plongée. Mais je ne reste pas longtemps : d'abord la mer est très froide, ensuite le roulis prononcé de *Jean-du-Sud* rend ce travail difficile.

Au coucher du soleil, j'ai la très agréable visite d'une otarie qui vient m'observer, flottant sur le dos, les nageoires à l'air.

Au cours de la soirée, nouvelle conversation avec Yves André, pour lui faire part de l'absence de progrès de la journée. Il me met en garde : je ne dois surtout pas me mettre à l'eau, il y a des requins dans les parages !

18 novembre, jour 76

Vers quatre heures la brise me tire de la couchette et m'accompagne jusqu'à 5 milles de la côte, me laissant en calminé une nouvelle fois. Au milieu de la matinée, j'aperçois une immense vedette qui se dirige vers moi. Sur le pont avant, je distingue enfin la silhouette de Jacques Pettigrew, l'œil dans le viseur de sa caméra et Yves André qui me fait de grands gestes.

On a beaucoup de chance : le temps est calme et le soleil radieux. Seule une légère houle nous rappelle que nous ne sommes pas sur un lac, mais à proximité du redoutable cap des Tempêtes.

A faible distance, une embarcation est mise à la mer. Jacques, caméra à l'épaule et Yves, avec magnétophone et micro, s'y embarquent. Je suis prêt à les recevoir, pare-battages déjà à poste et je les filme moi-même de mon côté.

Le fond de leur embarcation est couvert de sacs, de colis et de caisses, qu'il faut transborder.

Ils hésitent à monter à bord de *Jean-du-Sud* : je tente un tour du monde sans escale et leur présence pourrait être considérée comme une aide extérieure. Je leur réplique péremptoirement que je ne suis à la poursuite d'aucun record et que j'ai bien l'intention de profiter de leur amitié d'aussi près que possible.

Je me sens comme un enfant à la visite du père Noël.

Il y a tout le matériel réclamé de Ciné-Groupe, une épaisse enveloppe de courrier, 3 jerricans d'eau douce que je siphonne tout de suite dans les réservoirs, une pleine caisse de fruits et de légumes frais, des fromages, des œufs, du rhum, du vin...

Plan tourné par Jacques :

Gros plan sur moi, assis dans le cockpit. Je défais l'emballage d'une barquette de fraises.

«Des fraises ! Des vraies fraises ! Ça fait deux mois et demi. 75 jours pour venir de Saint-Malo à Capetown, ce n'est pas trop mauvais. Les grands voiliers mettaient entre 50 et 60 jours; j'ai mis quinze jours de plus : ce n'est pas trop mauvais ! Attends, je vais en jouir un peu...»

Zoom avant. Je croque à belles dents dans une fraise de bonne taille. L'expression qui se lit sur mon visage ne laisse aucun doute sur le plaisir que j'en éprouve.

...«J'ai eu du bien beau temps. C'est pour ça que j'ai manqué d'eau : il n'a pas plu.

«Je n'ai eu qu'un petit coup de vent (qui n'a peut-être même pas dépassé force 7). C'était la marche d'approche. C'est maintenant que l'escalade commence, maintenant que le sport commence : j'arrive dans les quarantièmes rugissants, le temps devrait être plus changeant.»

Mais Yves et Jacques doivent déjà repartir. Je les regarde s'éloigner, le cœur un peu serré et reste un bon moment dans le cockpit, à goûter la chaleur de leur présence amicale.

Dès que j'achève de tout ranger à l'intérieur, le vent revient, comme à un signal.

L'ouvrage *Océan Passages for the World* recommande fortement de ne pas faire d'est avant d'avoir bien arrondi le banc des Aiguilles, qui déborde le cap d'une bonne soixantaine de milles : un coup de vent d'ouest sur le banc, avec le courant des Aiguilles qui porte vers l'ouest, contre le vent, peut lever une mer dangereuse. Je le crois sur parole et mets le cap au sud.

20 novembre, jour 78

Coup de vent de SW toute la nuit, pris sur le travers, sous trinquette à un ris et voile de cape que j'étrenne pour la circonstance. Bien que je sois à distance respectueuse du banc des Aiguilles, la mer est déjà très grosse. J'imagine facilement ce que ce doit être sur le banc !

Ce matin, en montant sur le pont, je remarque que l'hydro-alternateur ne tourne plus. Je remonte la ligne et constate que l'hélice a disparu : elle est montée au bout d'un tube d'aluminium qui a été cassé et il y a des rayures sur le tube, comme si des dents l'avaient rayé. Un requin a dû emporter l'hélice. Je lui souhaite une bien mauvaise digestion. La présence du banc et du courant des Aiguilles rend sans doute l'endroit poissonneux et les requins agressifs. J'attends d'être bien dégagé du banc et du courant avant de gréer ma dernière turbine de rechange. Maintenant je ne peux plus en perdre et je dois redoubler de prudence.

Midi. Le vent mollit, mais la mer reste très forte. Depuis deux jours, je fais route au SSE et suis à 120 milles plein sud du cap des Aiguilles. J'ai l'accore du banc à une trentaine de milles dans mon nord-est. Bien que j'aie déjà dépassé la limite du banc, je continue à mettre du sud dans mon est pour contourner le courant des Aiguilles qui longe l'extérieur du banc et qui porte à l'ouest.

21 novembre, jour 79

Il vente à peine force 3 et la mer correspond à un vent de 5 ou 6. Jamais vu ça !

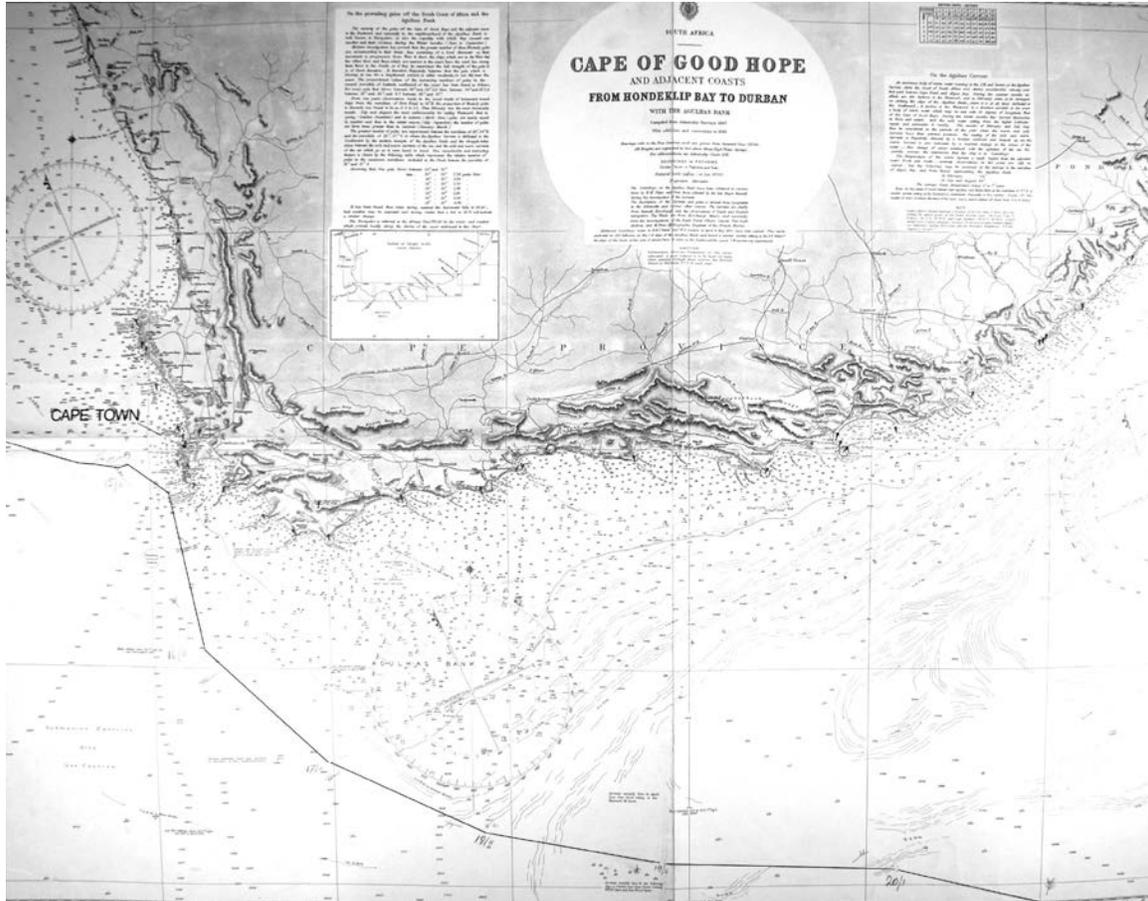
Ce matin, le vent tourne juste après la diffusion du bulletin météo, comme s'il attendait ce signal pour obéir. Il avait fait la même chose après le bulletin d'hier soir.

4 400 milles à courir pour le cap Leeuwin.

22 novembre, jour 83

Depuis Bonne-Espérance, le vent est fort et la mer très grosse. En fait, depuis une semaine, il a dépassé cinq fois force 6; j'ai eu deux jours seulement de temps maniable.

À cause des embruns, le capot est fermé en permanence et je suis confiné à l'intérieur. Il est impossible de monter cinq minutes sur le pont sans être assuré de recevoir une barrique d'eau, je dois même mettre mon ciré pour aller prendre une hauteur de soleil au sextant. La mer est très dure, forte, grosse. Pas encore dangereuse, mais très inconfortable.



À l'intérieur, le roulis est très accusé, alors les petites tâches de la vie quotidienne demandent beaucoup plus d'effort physique et je ne fais rien d'autre; je n'ai plus l'énergie d'effectuer les petits travaux d'entretien ou les autres bricolages qu'il reste à faire pour rendre *Jean-du-Sud* vraiment à l'épreuve des chavirages.

Je ne m'attendais pas à trouver des conditions aussi dures. Il y a une différence très marquée entre l'océan Atlantique et l'océan Indien austral (et je ne suis encore qu'à 39° de latitude). Ça barde. Je ne sais pas si ce temps est normal ou si la saison est exceptionnellement mauvaise, mais si ça doit durer 4 mois, le temps de traverser deux océans...

Je commence à comprendre le sens de l'expression «quarantièmes rugissants».

23 novembre, jour 84

Premier ris à 23 heures, deuxième à une heure ce matin, troisième à 3 heures. À 5 heures, j'affale complètement la grand-voile pour prendre un nouveau coup de vent d'ouest en fuite sous trinquette à un ris bordée plat.

À 7 heures 30, c'est la bosse de ris qui casse. J'affale la trinquette, pour courir à sec de toile à 3-4 nœuds. La mer est très forte et *Jean-du-Sud* roule énormément.

19 heures. Le vent mollit depuis une heure ou deux, mais souffle encore bon frais; je viens de renvoyer un foc tangonné. Jusqu'à maintenant, la mer ne m'a pas encore semblé vraiment dangereuse et *Jean-du-Sud* n'a pas paru menacé de mettre le mât dans l'eau, mais je me fais copieusement baratter toute la journée.

25 novembre, jour 86

Temps presque calme. La mer est redevenue normale. Ouf ! Ça rassure. J'en profite pour ouvrir la minoterie, la boulangerie et la pizzeria.

Le baromètre est haut et stable.

Il y a beaucoup d'oiseaux. Les plus répandus sont les Damiers du Cap, pétrels de taille moyenne, très facilement reconnaissables à leur couleur brun-noir uniforme, sauf deux taches blanches de forme presque carrée sur les ailes. Il y a aussi un oiseau que j'identifie comme le Prion de Salvin (ce pourrait aussi être un Prion de la Désolation, mais je préfère l'appellation «Prion de Salvin; moins déprimante»). On le voit toujours en bandes nombreuses et son vol est gracieux comme celui des sternes. Il est un peu plus petit que le Damier du Cap, d'une belle couleur gris-bleuté, avec une barre plus sombre en forme de W sur les ailes et le dos.

Il y a aussi de nombreuses espèces de pétrels de toutes les tailles, sans oublier les grands albatros toujours présents, qu'on voit planer magistralement sans jamais donner un coup d'aile.

30 novembre, jour 91

Je traverse des bancs de brume dans un vent debout de force 7. Je n'ai pas vu le soleil depuis plusieurs jours et mes réservoirs d'eau sont pleins, grâce à l'abondante pluie qui ne cesse de tomber.

Premier décembre, jour 92

J'ai hâte que le vent tourne ! Depuis une semaine, il souffle du nord-est assez frais et me force à infléchir ma route vers le sud. Ça saute, ça cogne, ça arrose. Pourtant, d'après la pilot-chart, la fréquence relative des vents de ce secteur est très faible.

En examinant le document plus attentivement, je constate que je m'apprête à traverser le coin le plus méchant de tout l'océan Indien : le pourcentage de vent égal ou supérieur à force 8 y est de 21 ! Plus d'un jour sur 5. C'est le chiffre le plus élevé de la carte. Ça promet !

En après-midi, le vent semble mollir et le brouillard se transforme en crachin. .

Je me réfugie dans la lecture du *Seigneur des Anneaux*. Je trouve cette œuvre monumentale tout à fait adaptée aux circonstances. Je m'y perds totalement, émerveillé par la richesse d'imagination et le grand talent de conteur de Tolkien.

2 décembre, jour 93

En panne depuis l'aube. Le vent est complètement tombé et l'absence de houle de nord-est me permet d'espérer que le vent repasse bientôt à l'ouest. Même le soleil est revenu. J'en profite pour terminer en plongée le carénage amorcé au large de Capetown. J'y trouve des anatifes d'une taille impressionnante, concentrés surtout autour de l'élancement arrière et du gouvernail.

3 décembre, jour 94

Je constate ce matin la perte de la troisième et dernière turbine de l'hydro-alternateur. Et cette fois-ci, je ne peux pas accuser les requins : c'est entièrement ma faute.

La ligne provenant de la turbine est reliée à l'axe de l'hydro-alternateur à l'aide d'un petit manchon de plastique dont la résistance est calculée pour qu'il se brise si la tension sur la ligne dépasse une certaine valeur (de façon à éviter de perdre l'alternateur lui-même ou d'arracher le balcon arrière sur lequel il est fixé, dans le cas où la ligne se prendrait dans un filet de pêche, un orin de casier ou un autre objet à la dérive).

Un petit bout de garcette, qui servait à l'amarrage de l'alternateur au balcon, s'est enroulé autour de ce manchon, forçant l'alternateur à pivoter vers le haut : le manchon, qui n'était pas prévu pour travailler en flexion mais en tension, s'est cassé, laissant partir la ligne et la turbine à la dérive.

Le pire, c'est que j'avais remarqué hier ce bout de garcette et que j'avais négligé de le lover, n'imaginant pas ce qui pourrait se passer, je me botterais le derrière !

Mes batteries sont assez bien chargées, heureusement, car ici je ne peux pas tellement compter sur le débit des deux panneaux solaires : à part la journée d'hier, je n'ai pratiquement pas vu le soleil depuis une semaine.

Installés sur le rouf, ils reçoivent souvent de l'ombre. Je vais devoir réduire mes communications radio au minimum, donner ma position, c'est tout. Et je ne pourrai plus porter de feu de tête de mât la nuit.

Le vent s'est remis à souffler grand frais, mais du SW cette fois-ci. La mer est forte, mais très belle (à regarder). Le vent a fait tomber la température de plusieurs degrés. Pour sortir prendre un ris, je dois porter une tuque de grosse laine et des gants.

4 décembre, jour 95

Je ne peux m'empêcher de penser à la perte de ma dernière turbine. Pas seulement parce qu'elle me prive d'électricité et de contact radio, mais surtout parce qu'elle est la conséquence d'un manque flagrant d'impeccabilité.

A chaque fois que je ferle un foc sur la filière du haut, je m'efforce de le faire à la perfection, quelle que soit la force du vent, même si je m'attends à renvoyer la voile dans une demi-heure. Je ne laisse à la mer aucune prise, aucune possibilité de pénétrer, de faire une poche et par des coups répétés, de venir à bout des rabans.

Mais tout cela, c'est relativement facile : c'est évident; depuis le temps que je fais ce geste, je peux facilement en prévoir les conséquences.

Je me souviens parfaitement d'avoir eu cette pensée avant-hier, en apercevant le bout de garcette qui traînait, que je le loverais, si j'étais vraiment impeccable. J'ai négligé de le faire parce que je n'ai pas vu le mal qu'il pouvait causer.

Carlos Castañeda affirme que le guerrier acquiert le pouvoir grâce à son attitude impeccable¹. Les yogis indiens parlent de conscience. C'est la même chose.

Je profite du petit temps d'aujourd'hui pour grimper en tête de mât, changer l'ampoule du feu de mouillage pour une plus faible. Je tâche de faire un compromis entre la conservation de l'électricité et la nécessité de signaler ma présence. Même si je n'ai vu aucun navire depuis Bonne-Espérance, j'ai de la difficulté à me résoudre à naviguer sans feu la nuit.

5 décembre, jour 96

Ce matin, halo autour du soleil avec baromètre en baisse. Ce soir, grand frais de l'ouest.

Cet après-midi, dans un empannage involontaire qui m'annonce que c'est le temps de réduire, l'écoute de grand-voile arrache le support arrière de la caméra et l'éjecte à la mer. Il me reste encore l'autre support, monté à l'avant du cockpit. Il faudra dorénavant le déplacer à chaque fois. (La caméra se fixe à ce tube de façon plutôt artisanale : une

1. *The Second Ring of Power*, Simon and Schuster, p. 123

pince-étai, sur laquelle est soudé un boulon muni d'un contre-écrou qui vient se visser dans le pas de vis sous la caméra.)

6 décembre, jour 97

6 heures. Je n'ai pas l'impression que le vent dépassait force 7 et pourtant *Jean-du-Sud* a été couché. Le mât n'est pas allé dans l'eau, mais bien près de la surface. Le vent est de l'ouest depuis hier et il ne semble pas y avoir de houle croisée. Je n'y comprends rien.

Au milieu de la journée, le vent passe SW, toujours grand frais et le ciel se dégage.

18 heures. Le vent n'a commencé à mollir qu'en fin d'après-midi. Actuellement, il vente à peine force 5 et pourtant la mer est encore vicieuse, ça déferle toujours et le capot doit rester fermé. Il fait très froid.

Je me sens fatigué et déprimé. Pour me redonner un peu de courage, je relis mon courrier de Bonne-Espérance.

7 décembre, jour 98

J'avais imaginé une longue retraite sur la mer où le silence intérieur s'établirait facilement, loin des distractions qu'amène la vie à terre. Mais je retrouve ici les difficultés que j'éprouvais avant de partir. Le changement est à faire dans le bonhomme, pas dans les circonstances extérieures.

8 décembre, jour 99

Je remarquais depuis quelques jours que le régulateur d'allure ne fonctionnait pas au mieux : *Jean-du-Sud* marchait en zigzag et répondait avec retard aux impulsions de l'aérien. Je craignais qu'une pièce se soit usée et j'attendais une période calme pour y voir.

Ce matin, le vent est tombé et j'en profite pour démonter l'appareil. Heureusement, ce n'est qu'un boulon qui s'était desserré. Il n'y a pas d'usure apparente.

Je réussis enfin à faire sécher du linge lavé depuis deux semaines : il y avait toujours trop d'embruns ou pas assez de soleil.

Le vent se lève au milieu de la journée, très léger, mais debout, du NE.

Comme la vitesse n'est pas très grande, je mouille deux lignes de traîne. Mais je ne réussis qu'à attraper un oiseau : il s'était sans doute intéressé à mon leurre et s'est fait accrocher par l'aile. Lorsque je le remonte à bord, il est déjà noyé. Je crois que c'est un pétrel géant. Comme l'indique son nom, c'est un oiseau d'assez grande taille, de couleur brunâtre, tacheté de blanc sur la tête et le cou, avec un bec jaune-verdâtre. Ce sera sans doute ma dernière tentative de pêche dans l'océan austral.

Le rationnement de l'électricité réduit les QSO au minimum : position, distance parcourue, vent, temps, état de la mer.

Pouvoir communiquer tous les jours fait une différence considérable. Si je n'avais pas d'émetteur, je n'y penserais pas et cela ne me manquerait pas. Mais j'en ai un et c'est devenu une drogue. Je suis en manque.

10 décembre, jour 101

Troisième jour de vent sur l'avant du travers : nord- nord-est de force 6-7 hier et aujourd'hui, coup de vent ce soir. La mer cognait trop dur et je viens de remplacer le tourmentin par la trinquette avec un ris. Je réussis malgré tout à faire du pain, j'en manquais depuis deux jours. Ce n'est pas un mince exploit.

J'ai parcouru la moitié de la distance entre Bonne- Espérance et le cap Leeuwin. Le gros temps m'avait fatigué, ce coup de vent debout m'achève.

Dès que le vent tournera, je vais remonter de quelques degrés vers le nord, en quête de meilleur temps. D'après la pilot-chart, la fréquence des coups de vent diminue de moitié au nord du 40^e parallèle.

11 décembre, jour 102

Au réveil, le vent a viré de 180 degrés, la mer est confuse et le baromètre remonte à la verticale.

Je viens de crever le plafond des 10 000 milles sans escale : 10 038 milles depuis Saint-Malo au point de midi, 2 743 milles depuis Capetown, une moyenne de 114 milles par jour dans l'océan Indien.

En fouillant dans mon stock de cartes (pourtant bien garni), je constate que je n'ai pas le détail du Sud de la Tasmanie. J'ai toutefois une carte du détroit de Bass, entre l'Australie et la Tasmanie. Le prochain rendez-vous devra donc se faire quelque part au large de Melbourne. À ce rythme, je devrais y être vers le 7 janvier.

Après 64 jours de silence, Pierre m'apprend qu'il a de nouveau l'autorisation de me parler : le ministère des Communications du Canada vient de me faire cadeau d'une licence temporaire de radioamateur accompagnée d'un bel indicatif tout neuf : VEOMAP/MM.

Au rendez-vous de Bonne-Espérance, j'avais signé un affidavit déclarant que je savais tout ce qu'il fallait savoir pour devenir radioamateur et que je passerais l'examen dès mon arrivée (maintenant que je suis loin au large, on peut invoquer cette disposition de la loi). Je remercie sincèrement les fonctionnaires d'avoir fait preuve d'humanité.

C'est un cadeau tout à fait approprié à la célébration des premiers 10 000 milles.

Sans électricité, je ne peux pas faire beaucoup de radio, mais je suis tout de même très heureux d'entendre de nouveau la chaleureuse voix de Pierre et d'avoir des nouvelles de Montréal.

Il m'apprend qu'il a assisté la semaine dernière à une projection des rushes que j'ai livrés au rendez-vous de Bonne-Espérance. Yves André et Yves Michon avaient invité une cinquantaine de personnes qui, d'après ce que Pierre me dit, ont bien apprécié et beaucoup rigolé.

Lorsque je tourne une séquence, j'essaie, bien sûr, d'y apporter le maximum de soin. Mais dès que la caméra est déchargée et la pellicule dans sa boîte de métal, je m'efforce de ne plus y penser pour éviter de me faire du souci sur le résultat de mon tournage. Cette nouvelle est très encourageante. Un autre beau cadeau.

13 décembre, jour 104

Depuis deux jours, le vent est au SW, entre force 4 et 6. Je profite de cette brise portante pour mettre un peu de nord dans mon est, afin de courir le long du 38^e parallèle.

17 décembre, jour 108

Grand beau temps depuis cinq jours, avec de petites brises portantes. La houle est presque complètement tombée. J'en profite pour faire un grand ménage et effectuer nombre de petits travaux de bricolage et d'entretien négligés depuis l'entrée dans l'océan Indien.

Malheureusement, je distingue un halo autour du soleil et le baromètre commence à redescendre légèrement.

19 décembre, jour 108

Le baromètre qui descend depuis deux jours n'a amené qu'un peu de pluie et un vent qui n'a pas dépassé force 5. Je bricole toujours. Jean-du-Sud est en parfait ordre.

22 décembre, jour 113

Hier, l'idée m'est venue que j'avais tout ce qu'il faut à bord pour fabriquer une nouvelle turbine à l'hydro-alternateur : j'ai de la tôle d'aluminium pour les pales et j'ai un cylindre de plomb (qui devait servir à lester les turbines en cas de grosses mers ou de vitesses excessives), qui pourrait servir de moyeu. Je peux monter tout cela au bout du tube et de la ligne que le requin a bien voulu me laisser.

Dès ce matin, je me mets au travail. Je découpe d'abord deux pales identiques dans de la tôle d'aluminium de 2,5 mm d'épaisseur. Je taille ensuite deux rainures dans le cylindre pour y insérer les pales et je ligature le tout à l'aide de fil de laiton.

J'y mets presque toute la journée. Je filme l'opération à deux caméras, s'il vous plaît, l'Arriflex, à l'extrémité avant du carré, qui couvre la scène en plan général et la petite Bell-Howell qui plonge à travers la descente pour piquer des gros plans de mon travail. C'est évidemment beaucoup plus d'ouvrage de filmer en même temps, mais le temps est beau et je ne suis pas si pressé !

Mais Jean-du-Sud file à peine 3 nœuds et je devrai patienter encore avant de pouvoir tester le résultat de mon travail.

23 décembre, jour 114

4 nœuds. Je puis tester la nouvelle turbine et je constate que j'ai donné trop de pas aux pales. Je corrige aisément ce défaut en les tordant à la pince. L'hydro-alternateur donne 2 ampères, ce qui est très près de son débit normal pour cette faible vitesse. Que demander de plus ?

24 décembre, jour 115

La solitude ne me pèse pas, mais les êtres que j'aime me manquent.

Surtout Julika et Annikki. Leurs photos qui me sourient et me regardent me donnent beaucoup de joie et de courage. Je pense avec chaleur au moment où je pourrai de nouveau les serrer dans mes bras.

J'espère que je ne leur manque pas trop.

Pour filmer mon souper de Noël, je tente de faire un effet de soir, en attendant que le jour tombe juste assez pour permettre de voir la chaude lumière des lampes à pétrole.

A la fin de l'après-midi, j'installe la caméra à l'avant du carré, munie de l'objectif qui permet de voir l'ensemble de la cabine. Je prépare ensuite le repas : pizza garnie de lentilles, d'oignons, de tomates, d'olives et de fromage, accompagnée d'une salade de carottes râpées. Puis je dispose mon éclairage : les deux lampes à pétrole, leur verre bien nettoyé pour qu'elles donnent leur maximum, et mon gros spot (avec une feuille de papier mince en guise de diffuseur) pour déboucher mon visage, au cas où il y aurait trop d'ombre.

Puis j'attends que le jour baisse suffisamment pour permettre de distinguer la lumière des lampes, en mesurant périodiquement avec le photomètre. A f/2.8, je mets la pizza au four. A f/2, elle est cuite et je tourne la séquence.

Je sors la pizza du four.

«24 décembre. C'est la veille de Noël. Heureusement, le temps est beau. Je me trouve à 105 degrés de longitude est, exactement aux antipodes de Montréal. Je ne peux pas me trouver plus loin des gens que j'aime, à moins de grimper dans le mât !»

«J'ai fait du pain. Lorsque je fais du pain, je garde toujours un peu de pâte, pour faire une pizza.»

Je me sers la pizza, débouche une bouteille et porte un toast à la caméra :

«Joyeux Noël ! À tout le monde que j'aime... À mes enfants, à mes parents, à mes amis, à mes amours... Joyeux Noël !

«C'est du cidre de Bretagne, du cidre de Geneviève. Merci, Geneviève !»

Il s'agit de la dernière de trois bouteilles que Geneviève, une amie de Plouër m'avait offertes, un an avant mon départ. Elle était restée dans les fonds et j'étais très heureux d'avoir quelque chose de pétillant à déboucher pour l'occasion.

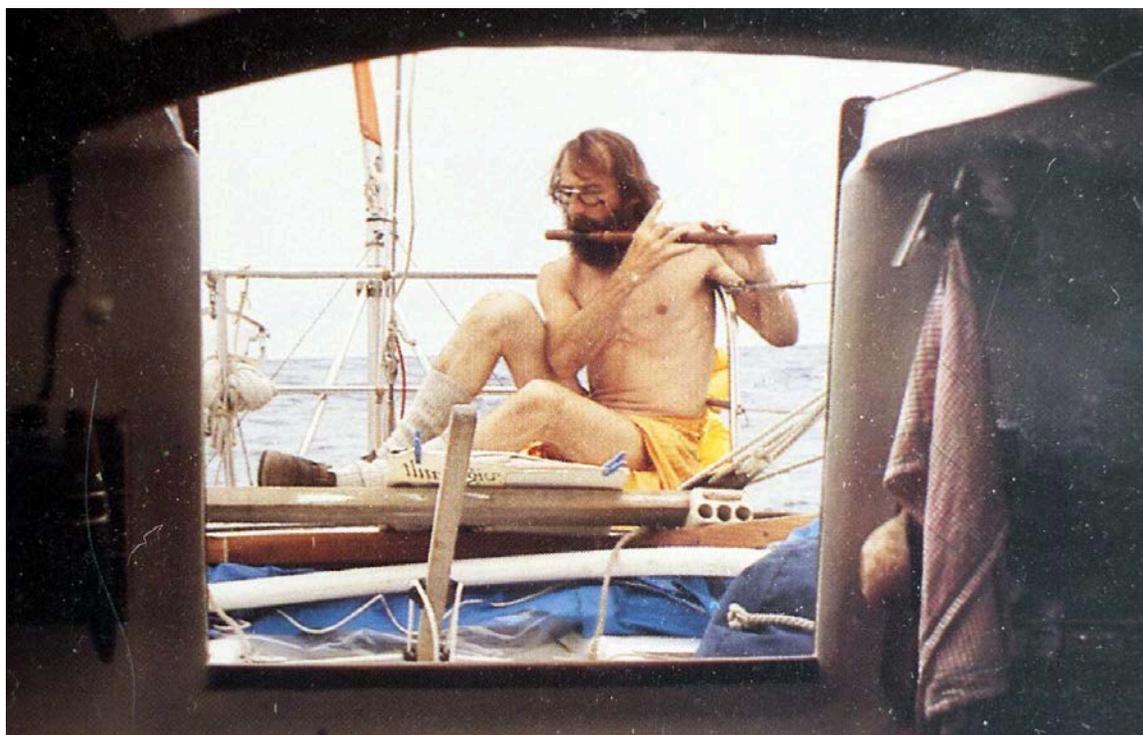
25 décembre, jour 116

En réécoutant le son de la séquence d'hier, je constate qu'il est de très mauvaise qualité : les têtes d'enregistrement du magnétophone sont couvertes de corrosion. Je les nettoie avec soin, puis je réenregistre ma voix en faisant plusieurs prises, à différents rythmes, pour que le monteur puisse la synchroniser avec l'image.

Le vent est toujours très léger et la houle faible. Au cours de la nuit, le ciel se couvre d'une mince couche de cirrus.

26 décembre, jour 117

Le temps exceptionnellement beau me permet d'envoyer le spi. La houle est faible et le régulateur d'allure peut facilement maintenir le cap, malgré un vent qui oscille entre force 1 et 2. Je n'ai plus qu'à jouir du spectacle et profiter du grand soleil. Ce sont les vacances d Noël. J'accueille ce temps avec soulagement.



Lorsqu'il m'arrive de souffler dans ma flûte de bambou, ce sont le plus souvent des airs de Gilles Vigneault qui en sortent. Cet après-midi, tout mon répertoire y passe.

29 décembre, jour 120

Au passage d'un grain, le vent vire brusquement au sud et forcé à 7. On approche du cap Leeuwin et je crois bien que c'est un «Southerly Buster», ce vent typique de la côte sud d'Australie qui accompagne le passage d'un front.

En guise de lecture, j'ai emmené surtout des ouvrages sérieux : les œuvres complètes de Sri Aurobindo, les 10 premiers tomes de *l'Agenda de Mère*¹, etc. Mais je manque de motivation pour continuer la lecture de *l'Agenda*.

J'ai découvert qu'il est plus important de devenir que de savoir.

31 décembre, jour 122

Couru 170 milles au cours des dernières 24 heures, la meilleure traite de *Jean-du-Sud* à ce jour, dans un brise de SW de force 6, prise grand largue, sous trinquette et grand-voile à trois ris.

Certaines personnes vibrent dans la montagne, d'autres parmi les arbres, dans la forêt. Moi, c'est avec la mer que j'entre en résonance.

Le sifflement du vent, le bruit de l'eau contre la coque composent une musique continue rythmée par la cymbale de l'étrave qui chevauche les crêtes ou la grosse caisse du choc d'une mer sur le point de déferler.

Parfois le bruit est comparable à celui que ferait un gros morceau de bois ou de métal, tellement il résonne. La puissance aveugle et colossale d'une mer de gros temps m'impressionne, m'effraie parfois. Elle dépasse l'imagination - ou du moins ce que moi j'imaginai - et pourtant j'ai beaucoup lu là-dessus.

Je me passe allègrement de musique enregistrée. J'écoute. C'est par l'oreille, par une légère variation du rythme des crêtes ou du bruissement de l'eau, que j'apprendrai si le vent a tourné, s'il est temps de prendre un ris ou de le larguer, s'il se passe quelque chose d'anormal.

Premier janvier 1982, jour 123

Cadeau du jour de l'an : je passe la longitude du cap Leeuwin, environ 250 milles au Nord. *Jean-du-Sud* est toujours en pleine forme, mais c'est moi qui commence à accuser la fatigue.

Depuis plusieurs jours, je remarquais que je devais uriner beaucoup plus souvent que d'habitude. Ressentant une légère douleur au bas du dos, j'ai consulté les deux ouvrages médicaux que j'ai à bord : *Médecine en mer sans médecin*, de la collection Nauticus et un ouvrage américain, *The Well Body Book*. Je crois que j'ai attrapé une cystite, due sans doute à la grande fatigue accumulée et peut-être aussi à la qualité douteuse de l'eau de mes réservoirs. Je commence un traitement aux antibiotiques.

J'ai donné rendez-vous à l'équipe de Ciné-Croupe à Port Philip, à l'entrée de la baie de Melbourne. En plus de la pellicule vierge, ils doivent m'apporter deux turbines de rechange pour l'hydro-alternateur ainsi qu'un autre magnétophone Nagra, car les têtes de celui-ci se sont corrodées.

Pierre m'apprend qu'ils ne seront pas là avant le 11 et je crains d'arriver avant eux : il reste mille milles à courir, moins d'une dizaine de jours, au rythme actuel. Cela m'embêterait au plus haut point de devoir les attendre. J'aurais sans doute la tentation d'envoyer tout promener, film, communications radio, etc., et de continuer tout droit.

4 janvier, jour 126

¹ Institut de Recherches Évolutives – Paris 1978-1981

Pierre me met en contact avec Heini (VK3HL), un radioamateur d'Australie domicilié à Geelong, près de Melbourne. Heini dispose d'une station puissante et relaie mes messages lorsque la propagation n'est pas suffisante pour permettre à Pierre de me copier. Il y a aussi Laurie (VK3BXO), qui se joint à nous. Il prépare une croisière dans le Pacifique sud à bord de son voilier et recommande de faire le rendez-vous au large du petit port de Flinders, une vingtaine de milles passé l'entrée de la grande baie où se trouve Melbourne. C'est, d'après lui, l'endroit le plus facilement accessible et qui me dérouterait le moins.

Je me contente de deux contacts radio par jour : le QSO régulier avec Pierre, qui est retransmis les jours de bonne propagation par CKMF et le «Maritime Net» (pour network, réseau), animé par Bruce (VK2DFH), de Sidney et Tony (ZL1ATE), d'Auckland.

J'ai pris contact avec eux après avoir reçu mes lettres d'appel canadiennes. Les radioamateurs qui naviguent dans l'océan Indien, la mer de Tasmanie ou l'Océan Pacifique sud se rapportent à tour de rôle, à l'appel de Bruce ou de Tony, en donnant leur position, leur route, leur vitesse et le temps qu'il fait. Puis Peter (VK9JA), basé à l'île Norfolk, dans la mer de Tasmanie, décode les bulletins émis en morse et nous donne la météo prévue pour la zone où chaque bateau se trouve. *Jean-du-Sud* est le seul à naviguer si sud, tous les autres se promènent au soleil, dans l'alizé. Ils me font envie.

Depuis deux jours, le vent est debout. Maniable hier il souffle aujourd'hui en coup de vent. Je refuse de mettre à la cape. C'est inconfortable, mais *Jean-du-Sud*, à 3 nœuds, supporte bien les coups de mer et ne semble pas souffrir.

Me faire la cuisine et manger agrippé à mon plat en l'empêchant de se sauver ou de se vider, demande un grand effort. Alors, je fais le minimum, les menus deviennent monotones et je manque d'appétit.

Je me réfugie dans ma couchette et j'essaie d'emmagasiner un peu de sommeil, en prévision de l'atterrissage et de la traversée du détroit de Bass.

6 janvier, jour 128

Pour passer une nuit à peu près normale, j'ai finalement pris la cape hier soir, foc à contre, grand voile bordée plat et barre sous le vent, immobilisant le bateau, mais sans perdre de la route sous le vent. Le mouvement à l'intérieur devient presque confortable. A l'aube, le ciel se dégage et le vent consent enfin à tourner au NW, puis à l'W, mais il souffle toujours grand frais. Je remets en route.

Je suis fatigué. Plus de ressort. Je ne sais plus quoi me faire à manger. J'appellerais volontiers St-Hubert Barbecue !

7 janvier, jour 129

Temps gris, avec de la bruine. Je profite du moindre trou dans les nuages pour faire une série de mesures au sextant, en prévision de l'atterrissage sur le cap Otway. Mon point le place à 291 milles dans l'ENE. Le reste du temps, j'essaie de dormir. Je continue toujours la cure aux antibiotiques, mais les symptômes n'ont pas encore diminué.

Cette infection me préoccupe. Serait-il plus prudent de faire escale en Australie, pour en venir à bout avant qu'elle n'augmente et prenne des dimensions plus difficiles à contrôler plus tard, lorsque je serai dans l'océan Pacifique, loin de tout secours? Dans l'état de grande fatigue où je me trouve, la cure aux antibiotiques est peut-être insuffisante. Vaut-il mieux prendre dès maintenant les grands moyens ?

Mais relâcher en Australie, c'est renoncer à faire ce voyage sans m'arrêter. Je ne sais plus ce que je dois faire.

Si l'infection s'aggrave, la vessie risque de se bloquer : il faut alors la vider à l'aide d'une sonde. J'ai demandé à Pierre d'en inclure une dans le matériel que l'équipe doit m'apporter. Mais je me vois mal faire usage de cet instrument.

Aurai-je la force de réussir l'étape la plus difficile, celle du Horn, qui s'en vient ?

9 janvier, jour 131

J'aperçois une voile, environ 4 milles sur mon arrière, à contre-bord. C'est le premier bateau depuis Bonne-Espérance. Le vent est passé à l'est, plein debout, et me force à tirer des bords.

Au crépuscule, un ciel dégagé et une mer maniable me permettent de mitrailler au sextant la lune, puis Sirius, Canopus, Betelgeuse et Aldébaran. Trois ou quatre visées sur chaque astre me donnent un point dont j'estime la précision à moins de deux milles.

10 janvier, jour 132

A l'aube, j'aperçois le feu du cap Otway, trois éclats aux 18 secondes. Le vent, toujours debout, mollit, ce qui me fait espérer un changement de direction. Mais il reprend, toujours du NE, en variant constamment en force, et m'oblige à plusieurs changements de focs et prises de ris dont je me passerais bien.



11 janvier, jour 133

Je dois traverser le détroit de Bass, un bras de mer de la taille du golfe Saint-Laurent, qui sépare le continent australien de la grande île de la Tasmanie. Flinders, le petit port que je vise, se trouve au milieu, 75 milles au nord-est. Mais le vent, quand il y en a, s'obstine à souffler plein debout et m'oblige à tirer des bords, en tâchant de profiter,

comme en régate, de la moindre adonnante. Mon génois léger a l'âge du bateau et ne donne malheureusement plus le rendement d'une voile de régate. On se traîne !

La radio signale une exceptionnelle vague de chaleur qui recouvre tout le continent australien et même à 25 milles de la côte, il arrive encore des bouffées chaudes.

En après-midi, la brise prend du nerf et m'oblige à passer au génois lourd. Je tire toujours des bords. Un avion me survole par deux fois à basse altitude et repart dans la direction d'où il est venu.

12 janvier, jour 134

Je tire des bords encore toute la nuit (une troisième nuit blanche), dans un vent debout qui depuis hier soir souffle grand frais. À la fin, je dois encore lutter contre un courant de marée contraire.

À 5 heures 30 ce matin, j'amarre *Jean-du-Sud* à un tangon dans le petit port de Flinders. Par radio-téléphone, je demande aux autorités du port de retarder les formalités d'entrée jusqu'à la fin de la matinée, de façon à me permettre de récupérer un peu. J'ai l'intention d'attendre ici l'équipe de Ciné-Groupe sans débarquer et de repartir sitôt la pellicule échangée et le matériel embarqué.

Je ne suis pas aussitôt assoupi que j'entends frapper contre la coque : ce sont deux journalistes qui m'attendent depuis hier soir. Ils me montrent en première page de leur journal une photo aérienne de *Jean-du-Sud*. Un court article donne quelques détails fournis par Heini, le radioamateur de Geelong et commente ma façon de me tenir au frais par cette grande vague de chaleur : on m'appelle Mr. Cool, car je suis monté tout nu sur le pont et il paraît que j'ai fortement impressionné la journaliste. Ils voudraient bien quelques renseignements et quelques photos additionnelles (habillé). Ce ne sera que l'affaire d'un instant, disent-ils. Après, je pourrai retourner à ma couchette.

Toute la matinée, ils se succéderont. D'abord les journaux, puis les autorités du port, voyant que je ne dors pas. Le médecin du port m'assure que mon diagnostic est correct, que j'ai pris les médicaments qu'il fallait et qu'avec un peu de repos, je devrais aller mieux. C'est ensuite le tour de la radio et de la télévision.

À midi, tout ce monde s'en va manger et m'invite à les accompagner. Pour m'éviter la fatigue de gonfler l'annexe, ils me ramèneront même à bord dans leur canot. Épuisé, incapable de réfléchir davantage, je les suis. Leurs caméras, bien sûr, ne ratent pas le premier pas à terre du navigateur solitaire, en mer depuis 134 jours.

Au Flinders Hôtel, on m'offre une douche chaude, sous laquelle je m'attarde un peu, puis un repas dont j'apprécie chaque bouchée : c'est le premier que je n'aurai pas eu à préparer en 4 mois et demi.

De retour à bord, une fois toute cette excitation calmée, j'ai le loisir de réfléchir à ce qui vient de se produire et mon geste m'apparaît soudain dans toute son énormité : j'ai mis pied à terre.

J'ai beau me répéter que j'avais toutes les excuses du monde, qu'épuisé par 75 milles de vent debout et trois nuits à veiller, je ne savais plus vraiment ce que je faisais, qu'entrer dans un port prendre un tangon, c'était jouer avec le feu, que j'étais affamé, mais n'avais plus la force de me faire la cuisine, que la tentation d'un bon repas avec de la compagnie était trop forte pour que je puisse y résister, je ne suis pas un surhomme, après tout, enfin que si je ne voulais vraiment pas faire escale, il fallait oublier Ciné-Groupe et passer tout droit !

Mais l'évidence est là, implacable : ce n'est plus un voyage sans escale. Et je me mets soudain à pleurer à chaudes larmes, brisé par cet échec. Après un moment, a fatigue reprend le dessus sur la peine, je me couche et m'endors profondément.

Dans mon sommeil, j'entends une voix féminine qui m'appelle par mon prénom...

Mais non, je ne rêve pas ; je suis bien réveillé et les appels continuent. Je m'extirpe de ma couchette et monte sur le pont. Dans le contre-jour du soleil couchant, je distingue sur l'appontement une jolie blonde qui me fait de grands signes auxquels je

suis incapable de résister. J'envoie la grand-voile et tire quelques bords pour me rapprocher du quai.

* Page 2—The Sun, Tuesday, Jan. 12, 1982

MR COOL SAILS IN

... a way to beat heat

By TRICIA QUIRK

WHILE Victorians sizzled yesterday, a lone yachtsman in Bass Strait was Mr Cool.

French-Canadian Yves Gelinas, 42, had found a way to beat the heat — he appeared on deck naked to wave to The Sun plane.

And he's in for cooler days still — when he goes to the fringe of the Antarctic Circle on the way round Cape Horn.

Gelinas is on a round-the-world voyage and yesterday was heading slowly for Flinders for his only Australian stop.

He was to arrive in the early hours this morning to take on supplies and to have a medical check-up.

Gelinas left the French port of St. Marlo about four months ago.

He plans to sail his 10-metre sloop around Cape Horn and back to Canada.

The Sun plane found the Jean du Sud (John of the South), making its way slowly towards Flinders.

Gelinas, a keen amateur radio operator, has maintained communications through his trip with ham radio operators around the world.

Melbourne contact Mr Gary

Jordan said he first talked to Gelinas about two weeks ago.

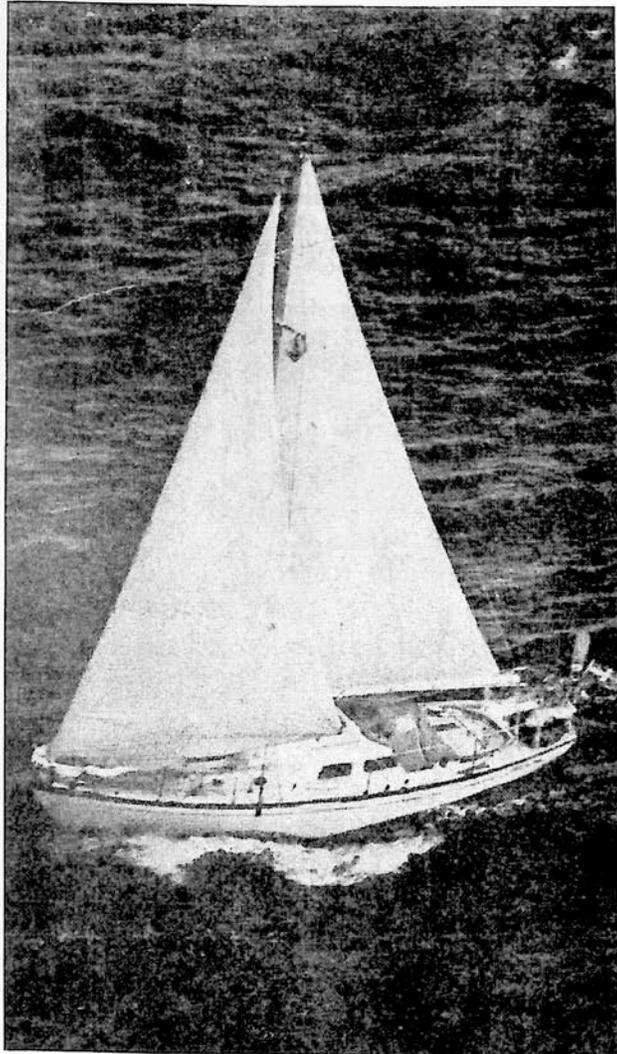
Each night the two have made contact and Mr Jordan has reported on the yacht's progress to a group of Canadian pressmen due in Melbourne today.

Mr Jordan said the yacht would be at Flinders for a couple of days, but Gelinas must not go ashore if he wants the trip recorded as "non-stop."

Perth yachtsman Jon Sanders set out last September to try for a world record for the longest time spent at sea alone.

He planned to sail 100,000 km — twice around the world — in 13 months, and is due for a re-supply rendezvous at sea south of Hobart early next month.

The Guinness Book of Records says Robin Knox-Johnston spent 312 days at sea in 1968 and 1969 when he circumnavigated the world from Falmouth, England.



Je la reconnais bientôt : c'est Louise, une amie d'enfance, voisine de chez mon père, à Oka. Elle a eu vent de ma visite par les journaux et parcourt depuis deux jours les ports de la région, pour être sûre de ne pas me rater. Le journal de ce matin lui a appris que je me dirigeais vers Flinders. Avec ses trois jolies filles, blondes comme elle, elle a

accompagné son mari, appelé par son travail à passer quelques années en Australie. Leur maison m'est bien sûr ouverte, mais je dois décliner à regret l'invitation. Bien sûr, j'ai mis pied à terre et ne puis plus prétendre au voyage sans escale, mais je veux tout de même limiter celle-ci au minimum et ne pas m'éloigner de *Jean-du-Sud*. Les retrouvailles sont chaleureuses et nous passons la soirée à partager sur le quai un abondant pique-nique que son mari est allé chercher.

Flinders, le 15 janvier 1982

Le lendemain, c'est la voix un peu moins charmante de Jacques Pettigrew qui me tire du sommeil. Il y a aussi, comme la dernière fois, Yves André, mais cette fois-ci ils sont accompagnés de Paul Houde, l'animateur du poste CKMF. C'est lui qui, tous les matins, présente mes messages et commente les renseignements que lui transmet Pierre les jours où la propagation n'est pas assez bonne pour me passer en onde.

Ils sont débarqués de l'avion hier, sont même venus à Flinders au cours de l'après-midi et m'ont appelé, mais sans réussir à me réveiller (il fallait sans doute une voix blonde et féminine pour me tirer de la couchette). Ils sont donc eux aussi allés dormir à l'hôtel afin de récupérer du décalage horaire. Jacques me fait part sans ménagement de sa surprise et de sa déception, en allumant la télé dans sa chambre d'hôtel, de m'y avoir vu mettre pied à terre.

D'abord on enregistre des entrevues avec Paul, pour l'alimenter les jours où la propagation est trop mauvaise. Puis on commence à tourner à l'intérieur de *Jean-du-Sud* des plans de raccord réclamés par le monteur. Deux journées complètes y passent. On sort même en mer, de conserve avec un bateau de pêche où Jacques s'est embarqué avec sa caméra. La brise est fraîche et la lumière oblique de cette fin d'après-midi doit donner de bien belles images. Yves s'est embarqué à mon bord pour aider à la manœuvre et se cache à l'intérieur dès que la caméra tourne.

Je suis ému par la gentillesse des gens d'ici : l'un d'eux dépose sur le pont une caisse de bière, un autre, un «cask» de trois litres de vin australien. Ils posent de bonnes questions et leurs commentaires sont éclairés, ce sont des marins.

J'accompagne l'équipe au restaurant pour un souper d'adieu. À part ces deux repas à terre, je n'ai pas quitté le bord ou le ponton. Je ramènerai malgré tout de ma visite en Australie une immense peine d'amour : au cours du repas, je tombe amoureux fou de la jeune et jolie serveuse qui demeure désespérément de glace !

J'avoue que j'entreprends cette nouvelle étape avec une certaine appréhension. La mer de Tasmanie, entre ici et la Nouvelle-Zélande, a mauvaise réputation ; la pilot-chart donne pour ce temps-ci de l'année, des vents moyens de force 8 à 9 ! J'ai encore la moitié du Voyage devant moi et le risque de commettre une erreur grave est encore amplifié par la fatigue.

16 janvier, jour 135

A cause de la prédominance de vents de secteur est dans le détroit de Bass, les instructions nautiques recommandent d'en ressortir par l'ouest, en passant bien au large de la côte ouest de Tasmanie. Je me dis «Pourquoi revenir sur mes pas et rallonger ma route, mon bateau s'élève au vent dans la moindre brise, ces directives valaient du temps des gréements carrés ! D'ailleurs, la météo annonce du vent d'ouest.»

Et je me retrouve au près, à veiller les cailloux !

Kent Island, le 19 janvier 1982

Ça souffle grand frais, toujours debout.

Je suis reparti de Flinders encore plus fatigué qu'à l'arrivée. S'ajoutent deux autres nuits de veille et maintenant la perspective d'au moins une ou deux autres nuits blanches : bâbord amure, j'ai encore des rochers à parer; tribord, des plateformes de forage et des bateaux occupés à faire des relevés sismographiques.

Je viens chercher refuge dans une île près de laquelle passe *Jean-du-Sud*, à la sortie du détroit de Bass et j'attends que le vent tourne. C'est plus prudent. Je suis complètement à plat. Continuer dans ce vent debout, ce serait du suicide.

20 janvier, jour 138

Le vent d'est a molli considérablement et la météo prévoit du SW. Je largue mon mouillage en début d'après-midi, profitant d'un bon courant de marée qui ajoute deux nœuds à ma vitesse. Mais la faible brise me lâche juste au moment où je sors de la passe et le SW ne se manifeste pas. Pour l'instant, ça va encore : le courant me pousse au large. Mais j'espère la brise avant la renverse de marée, le courant me ramènerait alors vers des cailloux.

Les forces de la mer et du vent semblent elles aussi soumises aux lois de l'hospitalité australienne : d'abord un coup de vent debout m'empêche de partir, maintenant, au moment où je voudrais m'en aller, un calme me garde ici encore quelques heures.

À la renverse, une petite brise se lève du Nord et me permet enfin de m'éloigner. J'espère qu'elle tiendra, que je n'aie pas à veiller encore cette nuit !

Après deux jours, je suis un peu plus reposé. J'ai rencontré des gens chaleureux : d'abord l'équipage de *Bee Bee*, un yacht qui lui aussi était venu s'abriter du mauvais temps, puis le couple de gardiens du phare chez qui j'ai passé une agréable soirée hier. Tous deux avaient entendu parler de *Jean-du-Sud* et de sa croisière et ont vu à ce que je n'aie pas à allumer mon réchaud !

La vitesse est faible et je mouille une ligne de traîne : un maquereau s'invite à souper cinq minutes après que j'aie ouvert une boîte de sardines !

24 janvier, jour 142

Ce soir, la télévision de Radio-Canada diffuse un premier film d'une demi-heure qui raconte la préparation et montre les premières images du voyage, jusqu'à Madère. Je donnerais gros pour voir de quoi ça a l'air !

Depuis Deal Island, le vent reste maniable et je m'offre une grande cure de sommeil. Je remonte la côte, lentement.

27 janvier, jour 145

Un marin chilien rencontré sur le quai de Flinders disait que le cap Horn n'était rien comparé à la mer de Tasmanie. Il m'assurait qu'il avait viré le cap Dur à plusieurs reprises sur des cargos et effectué de nombreuses traversées de la mer de Tasmanie. Pour lui, le premier était facile en comparaison de la seconde.

Je commence à le croire : *Jean-du-Sud* vient de mettre son mât dans l'eau par 46° sud et 160° est, aux deux tiers de la route entre la Tasmanie et la Nouvelle-Zélande.

Un coup de vent du SW soufflait depuis 24 heures. Je le prenais grand largue sous trinquette à un ris et grand-voile à trois ris. *Jean-du-Sud* se comportait très bien et ne semblait pas souffrir. En début de matinée, le vent semblant forcer à 9, j'ai remplacé la grand-voile par la voile de cape. Toute la journée, *Jean-du-Sud* s'est bien comporté, prenant la mer sur la hanche, sans embarquer autre chose que des volées d'embruns lorsqu'une crête prête à déferler frappait la coque.

À 20 heures, je sommeillais dans ma couchette, lorsque je l'ai senti s'incliner assez lentement. Mais le coup de gîte ne s'est pas arrêté et le mât est allé dans l'eau, au moins trente degrés sous l'horizontale. J'étais couché du bord sous le vent, de sorte que je n'ai pas été éjecté de ma couchette. Le bateau s'est redressé tout de suite.

Les dégâts, heureusement, sont mineurs : la girouette du régulateur d'allure s'est trouvée tordue (malgré cela, il a réussi à remettre *Jean-du-Sud* au cap); le réflecteur

radar, fixé dans le mât, sous les barres de flèche supérieures, est complètement démoli ; j'en ai un de rechange, que j'ai gréé; la manille retenant la bosse de point d'amure de la trinquette a été tordue. Le capot de descente était fermé, de sorte qu'il est entré très peu d'eau à l'intérieur.

En somme, cette expérience confirme la confiance que j'ai dans la solidité du bateau.

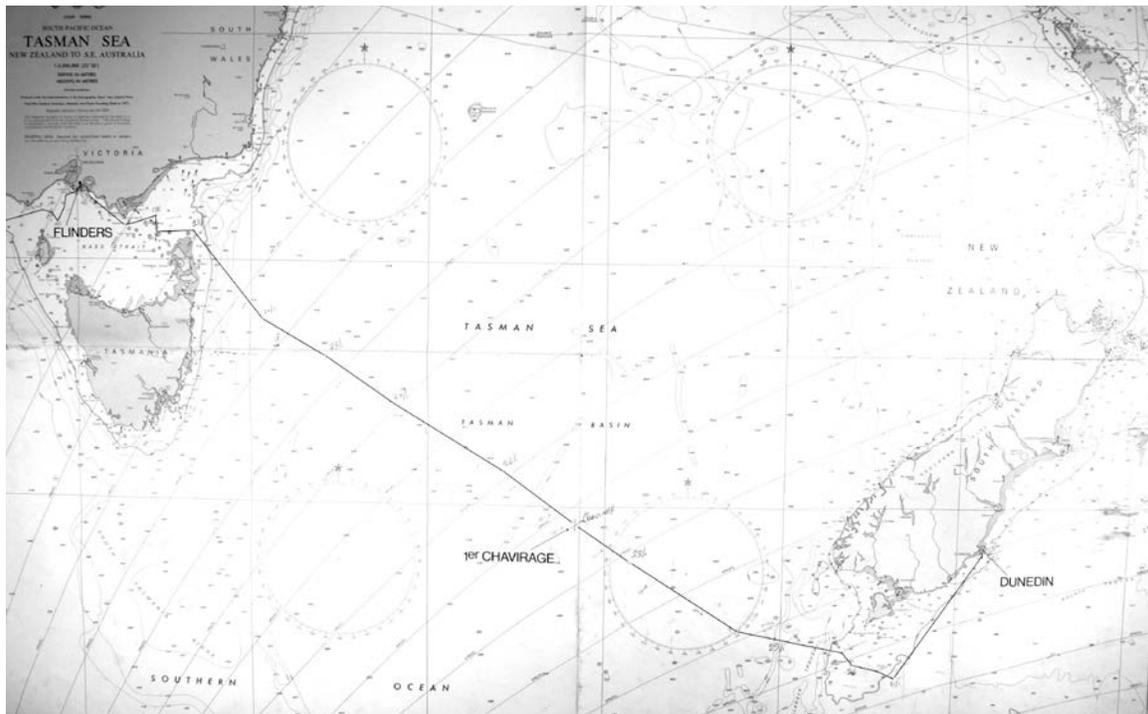
Malheureusement, il n'en va pas de même pour le bonhomme : les symptômes d'infection à la vessie, qui s'étaient estompés depuis une semaine, sont réapparus hier.

30 janvier, jour 148

J'ai pu faire un excellent point d'étoiles hier soir (sur Sirius, Canopus, Aldébaran et Alpha Centauri) et j'ai choisi de raccourcir un peu la route en passant entre South Trap et les îles Snares, au sud de l'île Stewart (qui elle-même est située au sud de la Nouvelle-Zélande). Mais j'ai beau grimper aux barres de flèche, je n'arrive pas à apercevoir les Snares qui, selon ma navigation, devraient se trouver à une dizaine de milles dans mon sud. Une brume sèche limite la visibilité.

31 janvier, jour 149

Je viens de constater que le chavirage d'il y a quatre jours a causé plus de dégâts que je ne croyais. Je trouvais les haubans mous et j'imaginai assez naïvement qu'ils s'étaient étirés à la suite du chavirage. Mais c'est plus grave : le rouf est enfoncé d'un bon centimètre et le capot du poste avant ne ferme plus.



J'ai vu de l'eau entrer par le capot (qui jusqu'à ce moment était étanche) et ça m'a mis la puce à l'oreille. Le mât, posé sur le pont immédiatement derrière le capot, est en porte-à-faux, pour permettre le passage dans le poste. Mais il est supporté par une solide pièce de bois horizontale laminée de chêne et d'acajou. Sous la pression du mât, au moment du chavirage, cette pièce s'est délamée et fait maintenant un léger ventre vers le bas.

Je m'étais demandé, avant de partir, si l'implanture était suffisamment solide. Mais j'avais jugé cette construction adéquate et ne l'avais pas renforcée. J'ai d'autant moins d'excuse que j'avais lu le récit de Brigitte Oudry, la première femme à virer le cap Horn, à qui pareille mésaventure était arrivée.

Je me demande s'il est prudent de continuer. Je n'ai pas à bord de pièce de bois suffisamment longue ou solide pour faire une épontille qui pourrait soutenir l'implanture par l'intérieur. Je n'ose pas faire d'ouest et je me dirige vers le nord-ouest, au cas où il faudrait. J'ai le choix entre les îles Chatham, à 600 milles dans le Nord-Ouest ou le port de Dunedin, en Nouvelle-Zélande, à 150 milles au nord.

J'ose à peine imaginer les conséquences d'un nouveau chavirage.

2 février, jour 151

Même si cela me déroutait davantage, j'ai choisi de m'arrêter à Dunedin, au sud de la Nouvelle-Zélande. J'y trouverai sans doute de meilleures facilités pour réparer. Si ce vent tient, j'y serai avant la fin de la journée.

Pour être vraiment honnête, je ne suis pas fâché de m'arrêter. J'espère cette fois-ci me débarrasser définitivement de cette infection qui dure depuis un mois. Je suis épuisé. La fatigue vient surtout du gros temps de l'océan austral, mais aussi, en grande part, de la traversée du détroit de Bass : 6 jours à veiller la côte, les cailloux, les cargos, à dormir par petites bribes...

La mer est un milieu extrêmement exigeant et maintenant je manque de rigueur. Si je veux éviter de briser quelque chose sur le bateau, de déchirer une voile ou de me blesser, je dois tout faire à la perfection. Avec la fatigue qui augmente, cela m'est de plus en plus difficile. Au moment du chavirage, j'avais repris le traitement aux antibiotiques et j'étais encore très fatigué. J'aurais peut-être dû être plus attentif et réduire la toile davantage, mais j'ai fait à ce moment-là ce que je pouvais.

Dunedin, le 8 février 1982

J'avais lu qu'en Nouvelle-Zélande le sport de la voile est populaire et que les plaisanciers de passage y sont bien reçus. Je suis en mesure de confirmer le bien-fondé de cette affirmation.

Mardi, fin de journée. J'en suis encore à ajuster mes amarres sur le quai de Port Chalmers (le port qui dessert la ville de Dunedin), lorsque Bruce Tranor se présente et me demande de quoi j'ai besoin. Je lui explique mon problème et il me dit qu'il reviendra demain matin pour m'aider à y trouver une solution.

Le lendemain je m'apprête à commencer seul mes démarches, lorsque je le vois arriver, fidèle à sa promesse. On fait ensemble dans sa voiture le tour des trois chantiers de la région, mais ils sont tous occupés à l'entretien des bateaux de pêche (c'est la pleine saison actuellement). Qu'à cela ne tienne, on trouvera bien une solution. Il m'emmène voir un de ses collègues débardeurs, Peter Manning, qui termine la construction de son yacht d'une douzaine de mètres. Peter me dit de ne pas m'inquiéter : il se charge de mon problème. Il lui faut quelques jours pour rassembler les matériaux et il reviendra faire la réparation après ses heures de travail, je n'ai plus qu'à attendre.

Six jours plus tard, la réparation est faite. Une épaisse pièce de bois renforce la poutre horizontale, elle-même appuyée sur deux solides madriers boulonnés à la cloison. Pour être tout à fait sûr, j'ai même une épontille



amovible, coincée par des cales en sifflet, qui supporte le dessous de l'emplanture et s'appuie directement sur la quille. Je peux la mettre en place si je prévois un danger de chavirage. Et Peter n'a jamais voulu accepter la moindre rémunération pour son travail !

Je me suis reposé. J'ai consulté un médecin qui a encore une fois confirmé mon diagnostic et prescrit un antibiotique différent. J'espère que cette fois-ci sera la bonne.

J'ai été reçu dans plusieurs familles, d'abord celle de Mike et Lynn Dawson. Mike travaille ici, près du port, à des travaux de terrassement. Me voyant occupé à bricoler sur le bateau, il m'invite plusieurs soirs dîner chez lui. Il fait bon retrouver la chaude ambiance d'une maison familiale. Je fais aussi la connaissance de Fin Bruce, un radioamateur (ZL4HI), chez qui je puis faire quelques QSO avec Pierre (le faible signal émis par mon antenne est absorbé par les constructions autour du port). En plus de m'offrir l'hospitalité de sa maison, Fin m'offre aussi celle de son potager, pour compléter l'approvisionnement fait au marché.

9 février, jour 151

C'est au son du reel irlandais Champion of the Seas joué par Fin à la cornemuse que je largue mes amarres et quitte Port Chalmers, une semaine heure pour heure après y être entré.

J'ai le Pacifique devant l'étrave.

Quinze jours de retard au départ, une semaine perdue par la traversée du détroit de Bass et l'arrêt à Flinders, encore une maintenant. En tout, un bon mois de retard sur la saison. Je crains qu'au cap Horn, les tempêtes d'automne ne soient déjà commencées.

11 février, jour 153

Vers 5 heures 30 ce matin, un bruit de moteur me tire de ma couchette : j'aperçois juste derrière moi un chalutier japonais. Je viens de lui couper la route et maintenant il me longe lentement. L'équipage est appuyé à la rambarde et m'examine, sans doute aussi surpris que moi par cette rencontre. Je suis passé à peu de distance de son étrave et présume qu'il a dû manœuvrer pour m'éviter. C'est la première fois que je passe si près d'un autre navire. La carte ne signale pas de banc dans les environs, je me demande ce qu'il fait ici, à plus de cent milles de la côte.

Depuis le départ de Dunedin, le vent est portant et souffle à force 4-5. «Mac» Mc Donald (ZL4JG), un radioamateur rencontré à Dunedin, me donne la météo à tous les jours. Il me conseille, pour la traversée de l'océan Pacifique, de suivre le 47ième parallèle : c'est là que je devrais trouver le meilleur compromis entre vent portant et dépressions. Je suis actuellement à 46 degrés de latitude et je me dirige lentement vers le 47ième, gagnant un degré par jour vers le sud depuis le départ de Dunedin.

12 février, jour 154

Tel qu'annoncé par Mac ce matin, coup de vent du SW cet après-midi. À l'en croire, ça devrait mollir demain. La mer est grosse, mais pas dangereuse.

13 février (bis), jour 156

Je passe aujourd'hui 180° de longitude, la ligne de changement de date. Je me trouve maintenant en longitude Ouest. J'avais hier 12 heures de retard sur Greenwich, j'ai maintenant 12 heures d'avance, mais je dois reculer la date et revivre la journée du 13 février.

Le vent a molli à force 6 hier, mais il souffle de nouveau en coup de vent aujourd'hui. A l'en croire, et à en croire aussi une autre station de Nouvelle-Calédonie qui m'a donné la météo, je devrais m'attendre à quelque chose de sérieux : je me trouve pris en sandwich entre une immense zone de haute pression juste au nord de moi, qui s'étend sur 40 degrés de longitude et une dépression au sud, donnant des isobares très rapprochées (une chute de 5 millibars par 2 degrés de latitude).

Le temps est gris. Il subsiste encore une bonne houle de SW, qui n'a pas eu le temps de s'apaiser depuis le coup de vent d'avant-hier.



Jean-du-Sud est prêt pour recevoir le gros temps. Ce matin, lorsque le vent a forci, j'ai affalé et bien ferlé ce qu'il restait de grand-voile, sans ménager les rabans. Ne reste que la trinquette à un ris qui nous tire à 5-6 nœuds, vent presque de l'arrière. Le régulateur d'allure ne semble pas avoir de difficulté à maintenir le cap, les embardées de part et d'autre sont limitées et le bateau n'a pas tendance à vouloir partir au surf.

Tout est bien saisi à l'intérieur et l'épontille fabriquée à Dunedin est en place pour soutenir le mât de l'intérieur, au cas où il irait dans l'eau. N'ayant rien d'autre à faire, je reste allongé, les sens en éveil, épiant le moindre bruit suspect, surveillant le petit compas et le loch fixés à la cloison, au pied de ma couchette. Pour l'instant, tout se passe bien.

14 février, jour 157

Toute la journée d'hier et toute la nuit, le vent est resté à 8. La météo de ce matin est encore pessimiste. Le baromètre descend toujours et le vent vient de grimper d'un degré : il souffle maintenant à force 9, plein ouest. La mer est grosse et commence à déferler. Je tente d'affaler complètement la trinquette, mais je la renvoie au bout d'une heure en y prenant un deuxième ris, car *Jean-du-Sud* ne semble pas aussi heureux à sec de toile : la vitesse, tombée à 3 nœuds, est insuffisante pour permettre au régulateur d'allure de

maintenir un cap correct. Avec ses deux ris qui n'offrent au vent que quelques mètres carrés de toile, *Jean-du-Sud* garde l'arrière à la lame. Je suis heureux d'avoir demandé à Michel Ralys de mettre cette seconde bande de ris dans la trinquette. Il s'était d'abord objecté, affirmant qu'elle ne servirait jamais. Je lui avais répondu qu'elle ne pouvait pas nuire et serait peut-être utile par vent très fort, pour contrôler la vitesse.



18 heures. Le vent semble avoir augmenté d'un autre degré et souffle maintenant à force 10. C'est très impressionnant. Pour m'assurer de ne pas surestimer la force du vent, je me réfère toujours à la description de l'échelle de Beaufort, que j'ai découpée dans un vieux numéro de la revue Neptune et qui sert depuis le départ de signet dans mon journal de bord : «Force 10. Tempête. Les vagues sont hautes, avec des crêtes en surplomb. La surface de la mer devient blanche.» La mer que j'observe actuellement correspond tout à fait à cette description.

J'aimerais bien tourner quelques plans, mais les embruns qui volent auraient tôt fait de tremper la caméra. J'arrive tout de même à photographier quelques belles déferlantes au Nikonos, par le capot entrouvert, en le refermant tout de suite derrière moi une fois la photo prise, avant que la mer ne frappe le bateau. *Jean-du-Sud* se comporte bien : l'arrière soulage à la lame et le cockpit ne s'est encore jamais rempli d'eau verte.

15 février, jour 158

Une heure du matin. Je sommeille dans ma couchette, retenu par des sangles. Un knockdown me réveille : *Jean-du-Sud* est couché par une déferlante. Seul dégât : le bout qui reliait la bôme au pataras s'est rompu et celle-ci se balance légèrement au rythme du roulis, toujours retenue par la balancine et l'écoute bordée. Pendant de longues minutes, je m'interroge : Y a-t-il un risque à laisser la bôme à son sort, ou dois-je monter sur le pont refaire l'amarrage? Si la balancine vient à céder, je risque de gros ennuis, peut-être même de casser la bôme. Aussi bien rassembler mon courage et monter refaire l'amarrage.

Je suis en train d'enfiler mon ciré, lorsque dans un grand bruit, je sens *Jean-du-Sud* emporté de nouveau. Mais cette fois-ci, le mouvement ne s'arrête pas. En un éclair, je réalise que je suis au plafond et que le bateau est en train de faire un tour complet. Tout se passe très vite : le temps d'en prendre conscience, *Jean-du-Sud* s'est déjà redressé.

Je n'ai pas de mal : seulement une petite douleur au bas du dos. Les dégâts à l'intérieur semblent sans grande importance : c'est mouillé, les matelas se retrouvent sens dessus dessous, la boîte du sextant gît sur le plancher, entrouverte (elle était retenue contre la cloison par des sandows qui se sont étirés sous la violence du choc), mais le sextant n'a pas souffert, toujours retenu dans ses cales. Il ne semble pas être entré beaucoup d'eau. Je tente tout de même de mettre en route la pompe de cale, mais constate qu'elle fonctionne déjà et que l'interrupteur est brisé. Je comprends alors d'où vient ma douleur au dos

À l'extérieur, ce pourrait bien être plus grave : par le hublot, j'aperçois la bôme.

Je refuse toujours de croire que le mât est tombé. Je me dis : «Ce doit être le vit de mulot qui n'a pas résisté...» Mais en ouvrant le capot, quelques instants plus tard, je dois bien admettre la défaite : le mât est par-dessus bord, cassé en deux. Le tronçon inférieur pend à l'eau sur tribord, retenu à l'emplanture par les drisses. Le tronçon supérieur, heureusement, a coulé et pend au fond, toujours retenu par les haubans. *Jean-du-Sud* n'est donc pas menacé par les chocs du mât contre la coque

Sans l'inertie du mât, le mouvement du bateau a encore augmenté et il m'est pratiquement impossible de tenir sur le pont. Je ne peux rien faire pour l'instant et retourne dans ma couchette : c'est le seul endroit où pour rester en place, je n'ai pas besoin de m'accrocher à tout ce que je peux saisir.

Tout le reste de la nuit, je suis en proie à d'horribles cauchemars. Plusieurs fois, je me réveille en sursaut, espérant avoir fait un mauvais rêve, refusant d'admettre la réalité : je pensais bien avoir fabriqué un mât qui serait à l'épreuve des chavirages. Mais le bruit des haubans qui retiennent le tronçon de mât me rappelle à la réalité en cognant



contre le liston, au rythme lugubre du roulis. Au matin, ils y ont déjà creusé une entaille profonde. Mais j'ai mis tellement de conscience dans ce mât que je ne le larguerai qu'à la toute dernière extrémité. J'en ai fabriqué chaque pièce avec une grande concentration et j'ai l'impression de connaître chaque vis, chaque rivet par son prénom.

A l'aube, j'entrouvre le capot : où le regard était interrompu par le mât et les voiles, on voit maintenant l'horizon, sans obstruction. Le ciel rougit. La mer est encore très grosse. Le mât a écrasé la filière, tordu deux chandeliers et pique dans l'eau. L'avant du bateau s'enfonce après le passage des crêtes, mais son mouvement de remontée est amorti par les haubans, attachés au tronçon supérieur, qui se retendent dans un choc.

Au cours de la journée, le vent retombe à 9, mais la mer est toujours très grosse et chaque geste demande dix fois plus d'effort. J'arrive seulement à détacher la bôme et récupérer la grand-voile qui, ferlée, n'a pas souffert. Je ne peux en dire autant de la trinquette : elle est toujours à l'eau et je ne pourrai l'en tirer qu'en remontant le tronçon supérieur du mât, qui pend toujours sous le bateau. Je tente de le repêcher, mais les mouvements sont encore trop violents pour que je puisse faire quoi que ce soit en tirant sur les haubans, que les coups de roulis m'arrachent des mains, ou sur les drisses qui se cisailent l'une après l'autre en raguant sur les bords du mât cassé. Je réussis tout de même à limiter les dégâts causés à la lisse par les coups de rappel des haubans et amarrer l'autre tronçon le long du passavant.

C'était le pataras qui servait d'antenne à mon émetteur, alors je dois gréer une antenne de fortune : je fixe sur le pont un petit étai qui tient par succion et y pince le fil d'alimentation de l'antenne, en contact avec une mince tige verticale d'inox de 2 m. de longueur, que je gardais en réserve pour réparer le régulateur d'allure. Si je ne rejoins pas Montréal, je devrais au moins être entendu en Nouvelle-Zélande.

À l'heure fixée pour le contact, je suis consterné : J'entends très bien les appels qu'on me lance, mais il ne sort aucun signal de mon émetteur. Au moment du chavirage, il a dû recevoir un peu d'eau et le relais de l'amplificateur de sortie refuse de fonctionner. Dans ma dernière transmission, j'avais parlé d'un vent de force 10 et d'une mer qui pourrait devenir dangereuse. Quelle conclusion va-t-on tirer de mon silence ?

Sans grand espoir, j'essaie l'émetteur VHF, en y branchant la petite antenne de secours que j'avais en réserve. A ma grande surprise, il fonctionne. J'hésite un moment sur le genre d'appel à diffuser : je ne veux pas lancer un «mayday» qui est un signal de détresse. J'estime en effet que ni moi ni mon bateau ne sommes en danger immédiat. Un appel de détresse pourrait, en plus, donner des droits au bateau sauveteur. Je n'ai pas d'assurance et n'ai aucune intention d'abandonner *Jean-du-Sud* au bateau qui viendrait le remorquer. J'opte plutôt pour la formule «Pan», qui signifie que je demande assistance, mais que je ne suis pas en danger immédiat. De toute façon, je désire seulement faire transmettre un message pour rassurer mes correspondants. *Jean-du-Sud* n'est pas le premier bateau qui démâte et j'arriverai bien à me tirer d'affaire tout seul.

Mais je ne reçois aucune réponse. D'ailleurs, je lance cet appel surtout par acquit de conscience : avec sa toute petite antenne de secours à peine au-dessus du niveau de la mer, mon signal ne doit pas porter à plus de dix milles.

En recherchant pourquoi le mât est tombé, je constate que les deux cadènes de bas-haubans bâbord ont été arrachées. Les trois boulons de 1/4" de diamètre (6,4 mm.) qui les reliaient à la coque ont été cisailés net au ras du métal de la cadène. Le mât a cassé au capelage, au niveau des premières barres de flèche. Je dois l'admettre, c'est encore une fois ma faute : j'avais augmenté l'échantillonnage des boulons des cadènes de pataras et de galhaubans, mais ceux des cadènes de bas-haubans m'avaient paru suffisamment costauds et je les avais laissés tels quels.

16 février, jour 159

Au cours de la nuit, le vent consent à mollir et la mer s'apaise un peu. Il est de nouveau possible de travailler et je tente de voir si je ne pourrais pas remettre mon émetteur en route. À l'aide de tampons imbibés d'alcool, j'essaie délicatement d'assécher les différentes pièces que je peux atteindre. Je n'ose pas trop le démonter, de peur d'être incapable de le remonter ensuite.

Mais je n'ai pas de succès : il refuse toujours de fonctionner. J'entends Pierre m'appeler des dizaines de fois et puis très bien déceler l'inquiétude dans le ton de sa voix. À la fin, je coupe le contact : je ne veux plus entendre ces appels s'il m'est impossible d'y répondre.

J'explique à la caméra que si je décide de mettre en route ma balise de détresse, ce n'est pas pour demander qu'on vienne me tirer de là : je ne suis pas en danger immédiat et j'arriverai bien à rejoindre la terre par mes propres moyens, ce n'est qu'une question de temps. Mais à Montréal, on s'est habitué à recevoir régulièrement de mes nouvelles et maintenant on va assurément imaginer le pire. Un émetteur radio, c'est magnifique tant que ça fonctionne, mais une panne au mauvais moment et le drame est amplifié hors de proportion. Pour rétablir le contact, je dois maintenant me servir de ma balise de détresse et appeler au secours. Je n'aurais jamais cru devoir en arriver là !

Emporté par l'émotion, j'éclate en sanglots.

Une fois calmé, je réalise que j'avais mal chargé le magnétophone et le son ne s'est pas enregistré.

Pour sortir le mât de l'eau, je dois aller en plongée amarrer un bout au milieu de son extrémité inférieure qui pend verticalement le long du bord. En revêtant mon vêtement isotherme, j'ai une pensée reconnaissante envers mon frère Michel qui m'en a fait cadeau. J'ai tout de même le souffle coupé par l'eau très froide. Je réussis à aspirer un peu d'air et plonge vers l'extrémité inférieure du mât. La distance me semble interminable et je dois faire un effort de volonté pour ne pas remonter respirer. Je l'atteins enfin, y amarre mon bout et me remets à palmer avec vigueur vers la surface, que je crève enfin.

En le virant au winch, j'arrive à amener le tronçon de mât à l'horizontale, puis à l'aide de palans, à le hisser au niveau du pont. Je suis soulagé de ne plus entendre les coups de rappel des haubans que le roulis faisait cogner sans arrêt contre la lisse.

Mon travail d'arrimage est interrompu en fin d'après-midi : ça se remet à souffler en coup de vent.

18 février, jour 161

Le vent et la mer se sont un peu apaisés. Je puis continuer mon travail entrepris avant-hier et compléter l'arrimage du mât le long du passavant. Je grée aussi la bôme, pour qu'elle serve de mât de fortune, mais le roulis est encore trop fort pour que je puisse la mâter.

En tentant de démêler le fouillis de manœuvres, je réalise la quantité de grément que portait Jean-du-Sud : drisses, écoutes, hâle-bas, balancines, bosses, drosses, filières, bastaques, lignes de vie... Tout cela est mêlé comme si une immense fourchette à spaghetti était venue faire un tour sur le pont.

À 16 heures, la pluie arrive avec le vent et le baromètre retombe.



19 février, jour 162

Après quatre jours d'immobilité, *Jean-du-Sud* est de nouveau en route : j'ai réussi à mâter la bôme et hisser le foc par son point d'écoute, puis la voile de cape. Cela me donne une vitesse de 1,75 nœud. Le vent consent à mollir à force 4 et souffle de l'ouest. Les îles Chatham la terre la plus proche, sont à 300 milles dans l'WNW. Pour les atteindre, il faudra regagner contre le vent et ce grément me permet au mieux de marcher vent de travers. Pour l'instant, je fais route au nord.

En après-midi, le vent mollit à 3, et passe SW, me permettant de faire route au NW. C'est encourageant.

20 février, jour 163

La pile de la balise de détresse est morte, après 4 jours. D'après la notice, elle devait durer au moins 8 jours, mais celle-ci était périmée depuis plus de deux ans. Il m'en reste deux autres qui celles-là sont récentes.

Au «Maritime Net» de ce matin, Tony demande, au cas où je l'entendrais toujours, de mettre en route ma balise de détresse (ce qui est déjà fait) et de veiller à la VHF, en lançant des appels à toutes les demi-heures sur le canal 16. Un avion Orion, équipé pour la surveillance électronique, doit survoler la zone où je me trouve et tentera de prendre contact avec moi s'il capte un de mes signaux.

Je récupère l'antenne VHF qui est toujours fixée au sommet du tronçon de mât et qui semble intacte, n'ayant apparemment pas souffert de son séjour dans l'eau. Le câble coaxial qui la relie à l'émetteur est coupé en deux. Je réussis à souder à l'extrémité du segment le plus long, la prise qui permet de le brancher dans l'appareil et j'envoie l'antenne au sommet de la bôme, amarrée sur un morceau de bois qui l'élève d'un bon mètre supplémentaire, augmentant encore sa portée.

Toute la journée, je lance des appels aux demi-heures, tel que demandé. Mais je ne reçois aucune réponse.



Tout cela m'incite à tenter une seconde fois de réparer mon émetteur. Cette fois-ci, j'ose le démonter davantage et réussis à assécher des relais et des contacts que je n'avais pas atteints la première fois. Mais ce sont maintenant mes batteries qui refusent de coopérer, elles sont presque vides : toutes ces vaines tentatives et les appels lancés aujourd'hui à la VHF ont eu raison des quelques ampères qu'elles contenaient encore. Tant que Jean-du-Sud ne dépasse pas 3 nœuds, l'hydro-alternateur ne donne rien ; et avec ce temps continuellement bouché, les deux panneaux solaires ne produisent rien non plus.

21 février, jour 164

Au «Maritime Net», j'entends Mac informer Tony que l'avion Orion ne s'est pas dérouté de sa tournée de surveillance routinière et ne s'est pas éloigné à plus de 300 milles de la Nouvelle-Zélande : il n'aurait donc pas pu capter mes signaux.

Ce matin, un trou dans les nuages me permet d'attraper au sextant le bord supérieur du soleil. En début d'après-midi, le ciel qui a continué à se dégager me permet de prendre une autre mesure qui me place à 235 milles à l'est des Chatham. Depuis deux jours que je suis en route, j'ai gagné 70 milles vers l'ouest.

Une petite brise qui adonne au SE me permet une route plein ouest, dans la direction des îles Chatham. La mer reste dure. Je remplace le foc par le génois lourd, mais la vitesse ne dépasse pas 2 nœuds.

22 février, jour 165

La brise se maintient de l'est, augmentant à force 4 en cours de matinée. La houle de SW est à peu près complètement tombée et la météo parle d'une zone de haute

pression exceptionnelle à 1034 mb, centrée à 45° S, 170° W. Je me trouve à 44° 20' S, 171° 39' W et mon baromètre le confirme. (Après avoir longtemps cherché l'instrument, je l'ai retrouvé il y a deux jours, sous un matelas, de l'autre côté du carré et je suis surpris de constater qu'il fonctionne toujours ; comme la boîte du sextant, il était retenu à son étagère par un sandow qui s'est étiré sous le choc.) C'est probablement ce même anticyclone qui a causé la tempête, qui me donne maintenant du vent d'est avec un ciel dégagé et me permet enfin de mettre à sécher ce que le chavirage avait mouillé.

À la fin de l'après-midi, la brise fraîchit encore et me donne une vitesse légèrement supérieure à 3 nœuds, suffisante pour entraîner l'hydro-alternateur et charger une batterie à 1 ampère. (Pour atteindre le plus rapidement possible les 12,8 volts nécessaires à mon émetteur, j'ai débranché les trois autres.)

23 février, jour 166

A quatre heures ce matin, un bruit sec me réveille : c'est le pontet sur lequel j'avais fixé la poulie de drisse de foc qui vient de s'arracher. Le vent souffle maintenant à force 6, du nord. Je ramasse la voile sur le pont, envoie la voile de cape et redescends me coucher. Je réparerai dès qu'il fera jour.

Au point de midi, j'ai parcouru 86 milles en 24 heures et je ne suis plus qu'à 115 milles des Chatham.

Maintenant que la batterie a reçu une bonne trentaine d'ampères, je suis anxieux, de tester le résultat de mon travail sur l'émetteur et j'attends avec une certaine impatience l'heure du QSO avec Pierre.

Je sens très nettement le relais de l'amplificateur de sortie s'enclencher et vois la puissance d'émission monter lentement. Je puis d'abord transmettre un faible signal à l'aide de la clé de morse, que Pierre capte tout de suite, mais sans y croire tout à fait, me demandant de confirmer ma présence par trois traits successifs. Voyant ensuite l'émetteur se réchauffer et la puissance augmenter, j'ose prendre le micro et suis tout surpris de voir l'appareil émettre un signal modulé. Pierre me copie très bien et son soulagement semble évident. Je puis lui décrire succinctement les circonstances du chavirage et les raisons de mon long silence.

En établissant le gréement de fortune, j'avais gréé un fil entre le balcon arrière et le sommet de la bôme (devenue mât), pour remplacer la tige de 2 mètres que j'avais tenté d'utiliser en guise de première antenne de secours. Cet arrangement me permet d'être entendu directement à Montréal, presque aux antipodes. Je ne lui en demandais pas tant. Je suis sans doute favorisé par une excellente propagation.

J'éprouve un soulagement considérable à savoir qu'on ne s'inquiète plus pour moi.

24 février, jour 167

J'apprends qu'un avion Orion, parti de Nouvelle-Zélande, est en route pour me trouver. Je me demande bien à quoi cela pourra servir, maintenant que j'ai repris contact, donné ma position, affirmé que j'étais en bonne santé et que je faisais route vers les îles Chatham.

Il peut me recevoir sur 14320 Mhz, la fréquence que j'utilise avec Pierre. Il m'informe d'abord qu'il vient de capter ma balise de détresse, puis qu'il pense m'avoir localisé. Il me demande alors de lancer une fusée, pour l'aider à m'apercevoir malgré la visibilité qui ne doit pas dépasser 1 ou 2 milles dans le brouillard qu'il fait actuellement. Mais il ne réussit pas à voir la fusée et doit remonter faire de nouvelles mesures. A plusieurs reprises ce manège se répète avant que je ne puisse, dans une éclaircie, le voir passer au-dessus de moi. Il me donne une position, différente de mon estime de plusieurs dizaines de milles. Pas étonnant : je n'ai pas vu le soleil depuis hier après-midi. Puis il repart, sa mission accomplie.

En fin de journée, Dave, un opérateur radio des Iles Chatham et aussi radioamateur (ZL3PA/C), m'apprend qu'un bateau de pêche part à ma rencontre. J'ai beau lui répéter que dans le brouillard qu'il fait actuellement et avec ma position incertaine, il n'a aucune chance de me trouver, rien n'y fait, il se met en route.

25 février, jour 168

Bien sûr, le bateau parti hier ne m'a pas trouvé, dans cette nuit d'encre, avec du brouillard en plus. Il est rentré au petit jour, m'annonce Dave. Je suis touché par ce genre d'attention, mais j'aimerais mieux, maintenant que j'ai pu reprendre contact, qu'on attende que je le réclame, avant qu'on me vienne en aide. On gaspillerait moins de temps et d'énergie.

Petits airs de secteur SE toute la journée, vitesse qui oscille entre 1 et 2 nœuds. Les instructions nautiques signalent des courants assez forts dans les parages des îles Chatham et je suis inquiet : ma vitesse est à peine supérieure à celle du courant. Heureusement, le ciel me laisse parfois entrevoir le soleil et je fais bon usage de mon sextant.

Peu avant le coucher du soleil, j'aperçois enfin le rocher de la Pyramide, situé au sud du groupe, haut de 172 mètres et visible d'assez loin. Mais ma vitesse est toujours très faible et les effets des courants inconnus m'inquiètent.

26 février, jour 169

Hier soir, avant la tombée de la nuit, j'ai réglé le cap pour laisser la Pyramide à 10 milles sur tribord. À l'aube ce matin, je l'aperçois à 10 milles sur bâbord ! Les îles sont truffées de cailloux, le vent est faible et très irrégulier, et à m'entêter à vouloir entrer au port par mes propres moyens, je risque d'être drossé sur un rocher. Je décide de cesser ce petit jeu de roulette russe et préviens Dave que s'il se trouve un bateau de pêche dans les environs, j'accepterai volontiers sa remorque lorsqu'il rentrera au port.

C'est la fin de la saison de pêche à la langouste et *L'Escapade*, qui achève de remonter ses casiers, se trouve justement dans les parages. Dès qu'il aura terminé, il viendra me passer une remorque. Je ne peux lui parler directement par radio, car la zone de pêche est trop étendue pour permettre l'utilisation de la VHF et les bateaux sont équipés d'émetteurs BLU marine. C'est Dave qui doit relayer par téléphone mes messages depuis chez lui, où se trouve sa station d'amateur, jusqu'à l'émetteur principal de l'île, qui les retransmet au bateau.

Vers onze heures, je vois *L'Escapade* s'approcher. Les présentations sont rapidement faites : le patron s'appelle Joe et son équipier Leslie. De toute façon, on pourra faire plus ample connaissance plus tard, car il n'est pas question que je dorme ailleurs que chez lui ce soir. Au coucher du soleil, *Jean-du-Sud* est amarré à un tangon dans le port de Waitangi, l'agglomération principale des îles Chatham. Le voyage s'interrompt ici, après 15 732 milles. Avec les retards accumulés depuis le début, ajoutés au délai supplémentaire de la réparation du mât, j'estime imprudent de le poursuivre cette saison : je risquerais de me retrouver au cap Horn en début d'hiver austral. J'ai déjà vu à quoi le Pacifique pouvait ressembler en été, cela me suffit.

Waitangi, le 8 mars 1982

J'avais pensé effectuer ici une réparation provisoire, suffisante pour traverser en Nouvelle-Zélande, où je pourrais faire un travail définitif. Mais à la réflexion, je vois que pour couvrir les quelque 400 milles de vent principalement debout qui me séparent de Wellington, j'aurai besoin d'un mât réparé de façon définitive. Par contre, il est hors de question, (ou plutôt hors de prix) d'expédier le mât là-bas. En deux tronçons, il tiendrait

peut-être dans l'avion qui se rend à Wellington, dans l'île du Nord, mais une fois réparé, il faudrait le ramener par le cargo qui, lui, part du port de Christchurch, dans l'île du Sud.

La solution à la fois la plus pratique et la moins onéreuse serait d'effectuer moi-même la réparation sur place. Après consultation téléphonique avec un représentant de Yachtspars New-Zealand (la société qui vient d'effectuer la réparation du mât de Ceramco, le yacht néo-zélandais démâté dans la course autour du monde) le travail ne demande ni outillage spécial ni connaissances autres qu'une habileté manuelle normale. J'ai réussi, à Saint-Malo, à me fabriquer un mât à partir d'un profil nu et de chutes d'aluminium, j'arriverai bien ici à le réparer.

Je dispose d'ailleurs d'un atout de taille : il me reste une section de ce profil, de 1,50 m. de longueur, dans laquelle je pourrai tailler un manchon. Elle est toujours à Saint-Malo, mais je dispose de tout le temps nécessaire pour la faire venir. J'avais d'ailleurs pensé l'embarquer, mais l'avais finalement laissée à terre, manquant, d'une part, d'espace à bord et jugeant, d'autre part, que le mât que j'avais fabriqué était suffisamment costaud. Quelle présomption !

J'effectuerai la réparation à mon retour, avant d'entreprendre la seconde étape. Il ne reste plus qu'à tirer *Jean-du-Sud* au sec. Il serait imprudent de le laisser à flot : le port de Waitangi est mal défendu. Il arrive, paraît-il, que des tempêtes d'hiver forcent les bateaux de pêche qui y ont leur corps-mort à déraider pour aller se réfugier ailleurs.

Mais le port n'est pas équipé pour la mise à terre des yachts. Les bateaux de pêche sont tirés au sec sur des chariots montés sur pneus, qui roulent sur le sable lisse de la plage. Un bateau remorque le chariot au large et celui qu'on veut mettre à terre vient se placer au-dessus. Un puissant winch électrique hâle l'ensemble à terre.

Nous choisissons, parmi les quelques chariots qui traînent sur la plage, celui qui semble convenir le mieux aux formes de *Jean-du-Sud*. Il faut tout de même y faire d'importantes modifications : fixer d'abord deux solides madriers horizontaux pour recevoir la quille, puis deux autres, plus hauts, fixés à des montants d'acier verticaux et garnis de vieux pneus, sur lesquels viendra s'appuyer la coque.

Vêtu de ma combinaison de plongée, je dois me mettre à l'eau pour m'assurer que la quille est bien en place sur ses madriers. À mon signal, le gros winch est mis en route et *Jean-du-Sud* grimpe lentement sur la plage. J'arrive même à tourner quelques plans à la Bell-Howell : si le voyage est interrompu, le film, lui, continue.

Il faut ensuite vider *Jean-du-Sud*. La quantité de matériel qui en sort étonne tout le monde : comment un aussi petit bateau pouvait-il contenir autant ? Les vivres sont distribués aux familles qui les veulent, je repartirai avec de l'approvisionnement frais. Joe, qui m'héberge depuis mon arrivée, me fait l'hospitalité de son grenier et de sa cave pour loger tout le reste.

L'avion part demain pour Wellington. J'ai reçu hier un télégramme m'annonçant qu'un billet pour Montréal arriverait bientôt à Auckland. C'est Tony le radioamateur qui me logera chez lui, là-bas. Je rentre à Montréal, travailler au montage du film.

Mes adieux à *Jean-du-Sud* sont faits. Il n'a pas fière allure, perché tout nu sur la plage, appuyé sur ses béquilles. Je lui ai dit de s'armer de patience : je reviendrai bientôt avec ce qu'il faut pour le soigner.

Bien sûr, toutes ces spéculations n'ont pas manqué de causer une vive inquiétude à mes proches. Il s'est bien gardé de me l'avouer lui-même, mais mon père a été très inquiet. Je le regrette sincèrement.



Je suis toutefois heureux que mon frère Michel n'ait pas donné dans le piège. Il avait deviné que j'avais été démâté et demeurait convaincu que je reparaitrais, tôt ou tard. Je suis heureux également que mes filles aient été tenues à l'écart de ce drame. Mon père leur faisait parvenir régulièrement, en Suède, des enregistrements sur cassette de mes émissions de radio. Il s'est, bien sûr, gardé de leur souffler mot du drame. Elles ont appris la nouvelle du démâtage après que j'aie repris contact.

Pierre Décarie m'avait demandé avant le départ ce qu'il devrait faire si je cessais brusquement d'émettre. Je lui avais répondu : «Rien ; les émetteurs sont beaucoup plus fragiles que les bateaux.» Quelques jours après le démâtage, il a reçu une communication de Mac, un des OM rencontrés à Dundedin, lui apprenant que la mer était monstrueuse dans le secteur où je me trouvais et qu'ils avaient perdu espoir de me retrouver vivant. Cela l'a poussé à convaincre mon père d'alerter les autorités canadiennes. Celles-ci ont demandé aux autorités néo-zélandaises d'entreprendre des recherches; l'épisode de l'avion Orion doit être le résultat de cette démarche.

En décidant d'embarquer un émetteur, je n'étais plus vraiment seul. Je devais m'attendre à ce genre de conséquences.

Outremont, le 23 avril 1982

Je passe de l'air du grand large à l'atmosphère obscure et enfumée d'une salle de montage. J'avais grand hâte de voir les images que j'avais tournées. J'ai redécouvert avec grand plaisir des séquences totalement oubliées.

Après le visionnement du matériel de Bonne-Espérance, Jacques Pettigrew a réussi à convaincre les responsables de l'Institut québécois du cinéma et obtenu une aide à la production, qui permet de financer les travaux de montage. Je vais même toucher un cachet qui me permettra de faire venir de Suède Annikki et Julika, pour les vacances d'été et de couvrir les dépenses de la deuxième étape.

J'ai la grande chance d'être tombé sur un monteur sensible, Normand Allaire, qui a déjà bien avancé le travail et donné au film la forme et le ton que j'espérais lui voir prendre. Je lui fais totalement confiance, lui déléguant la responsabilité de toutes les décisions relatives au montage. Je n'interviens qu'au niveau de l'histoire à raconter : mon principal souci est de transmettre le plus exactement possible ce que j'ai vécu.

Mon expérience du cinéma s'était limitée à la préparation et au tournage : je croyais, assez naïvement, que lorsqu'un film était tourné, il était terminé. Je découvre maintenant qu'il reste un travail considérable à faire avant que toutes ces séquences disparates ne forment un tout cohérent, harmonieux, émouvant. Je constate qu'il est encore possible de rater un film si on n'apporte pas aux travaux de finition autant de soin et d'énergie qu'au tournage lui-même.

Le film doit être diffusé le 2 mai. Il a fallu mettre les bouchées doubles : il nous arrivait souvent, à la fin, d'entrer dans la salle de montage le matin et de n'en ressortir que le lendemain soir, ayant à peine vu le temps passer.

Le travail est maintenant terminé : le mixage a été fait à la fin de la semaine dernière, le négatif est en montage et la copie zéro doit sortir du laboratoire dans quelques jours.

Outremont, le 20 mai 1982

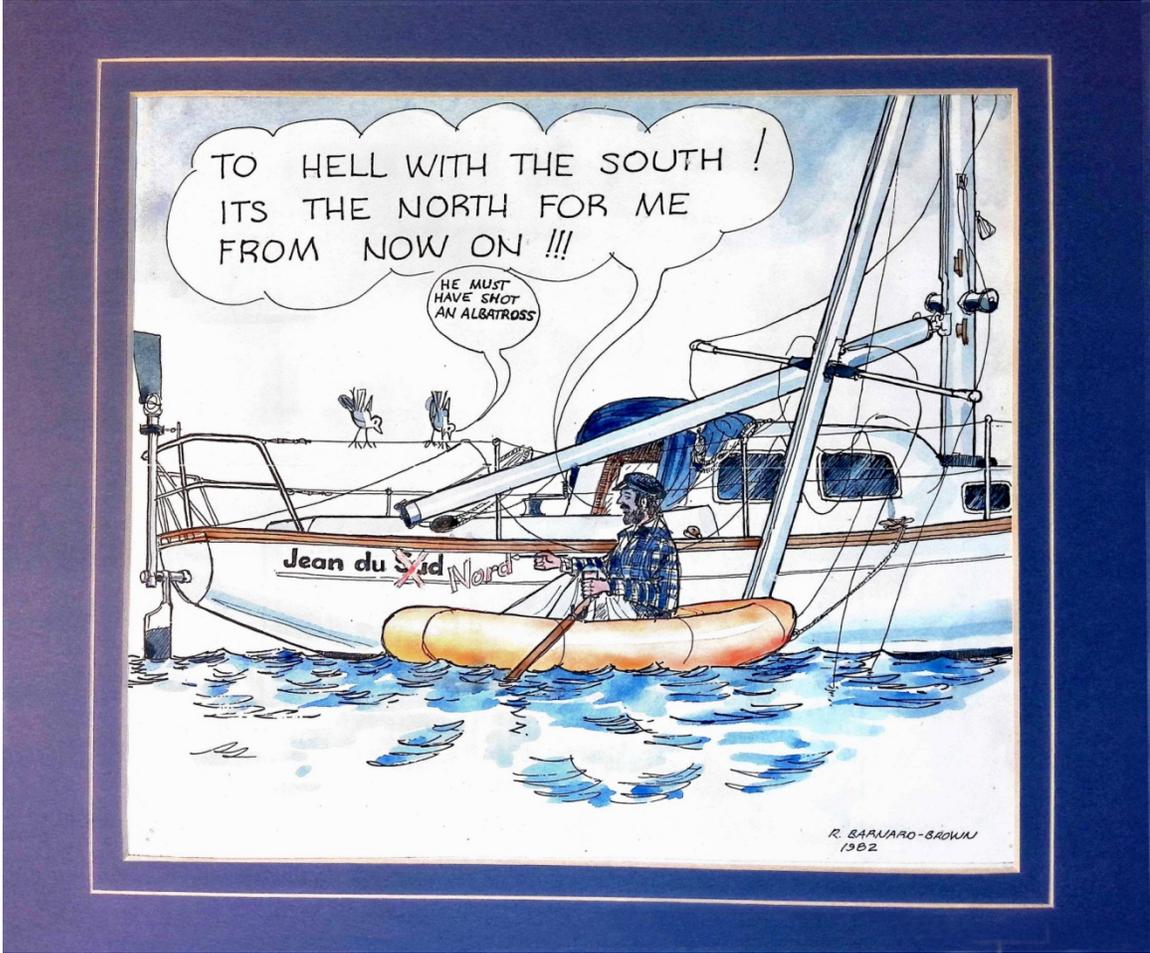
Peu après mon arrivée, je reçois une lettre du Ministère des Communications du Canada m'apprenant cette agréable nouvelle : je suis passible de mille dollars d'amende parce que j'ai utilisé mes nouvelles lettres d'appel pour parler en phonie. La dérogation obtenue ne me donnait droit qu'aux privilèges du premier certificat d'opérateur radio, c'est-à-dire de diffuser en morse seulement ! Pour parler en phonie sur la bande des 20 mètres, il m'aurait fallu un certificat *supérieur* de radioamateur.

Et comme j'ai affirmé à Bonne-Espérance que je savais tout ce qu'il fallait savoir pour obtenir mon certificat, on m'invite à passer l'examen le plus tôt possible.

Je réponds que je suis très pris par le montage du film, mais que je me soumettrai aux formalités nécessaires dès que j'en serai libéré. Au sujet de l'offense d'avoir parlé en phonie, je plaide que je croyais naïvement que l'objectif premier d'un Ministère des Communications était de permettre aux citoyens d'un pays de communiquer entre eux et que les reportages diffusés depuis le bateau auraient été beaucoup moins intéressants pour le public si j'avais parlé en morse.

Dès lundi, je me mets à temps complet à l'étude de la théorie de la radio : inductance et capacitance, transistors et diodes zener, tout le bazar ! L'examen est dans trois semaines et je n'ai pas le droit de le rater : Annikki et Julika arrivent le lendemain pour les vacances d'été.

Je viens de comprendre : j'étais épuisé par les traversées de l'océan Indien, du détroit de Bass et de la mer de Tasmanie, qui ont été très dures et j'aurais pu commettre, dans le Pacifique ou au cap Horn, une faute grave de conséquences. Mais je ne me serais jamais arrêté seulement pour me reposer; je devais y être contraint par un incident technique. Et il fallait quelque chose d'important, l'enfoncement de l'emplanture du mât n'était pas suffisant : une semaine plus tard, j'avais déjà repris la mer. Seul un démâtage, en m'imposant de repartir à la saison suivante pouvait me forcer à m'arrêter assez longtemps pour bien me reposer. Sacré Oizo-Magick !



THE MELBOURNE SUN
FEB 26 1982

Yves near to disaster

DUNEDIN, Thurs, AAP — Lone round-the-world yachtsman Yves Gelinas has narrowly escaped disaster on his way to Cape Horn.

The French adventurer lost his mast during a storm on February 16, about 400 km south-east of New Zealand's Chatham Islands.

Regular radio contact with Gelinas's yacht, the Jeanne du Sud, was lost soon after he left New Zealand early in February.

But he managed to contact a radio ham in the South Island city of Dunedin.

He said he was heading slowly for Pitt Island in the Chatham group, and last night was 100 km east of his target.

It had been almost impossible for Gelinas to contact anyone because his transmitters were waterlogged and all three radios low on batteries.

Planes and shipping have been asked to look out for him.

A Royal New Zealand Air Force Orion exchanged flares with the yacht about 2.30 p.m. today.

Gelinas decided to make his way to Pitt Is. with-



● YVES GELINAS

out a tow as he felt the damage to his craft would be too great.

Once on the island, he will spend several days repairing his 30-metre yacht, then head back to New Zealand for more extensive repairs.

Gelinas made the first stop of his round-the-world voyage at Flinders last month.

Since then he has been plagued by rough weather on his route to Canada.

DEAR YVES,
IT IS SAID THAT BAD NEWS TRAVELS FAST. TRUE IT IS THAT WE HAVE FOLLOWED YOUR TRAVELS (AND TRAVAILS) THROUGH REPORTS IN OUR PRESS TELLING OF YOUR MISFORTUNES SINCE LEAVING DEAL ISLAND.

I HOPE YOU HAVE NOT YET LOST YOUR SENSE OF HUMOUR AND I HAVE THEREFORE DRAWN THIS LITTLE CARD, HOPEFULLY TO RAISE A SMILE.

ELAINE ANNETTE AND I SEND YOU OUR BEST WISHES. OUR THOUGHTS ARE WITH YOU.

THE PHOTOS HAVE BEEN POSTED TO YOUR DAUGHTERS AS PROMISED WE WOULD LIKE TO HEAR FROM YOU WHEN TIME ALLOWS.

KINDEST REGARDS
RAY (BEE BEE)

TROISIÈME PARTIE

Christchurch, le 19 octobre 1982

Dès ma sortie de l'aéroport d'Auckland, je me rends chez Yachtspars New-Zealand, ma section de profil sous le bras, pour y faire tailler le manchon qui servira à la réparation du mât. Je fais aussi couper deux nouveaux bas-haubans et un galhauban pour remplacer ceux qui avaient été tordus lorsque le mât pendait le long du bord. À midi, j'en ressors avec mon manchon et mes haubans. Ma journée est faite.

Le lendemain, je reprends l'avion pour Wellington (où j'avais atterri en venant des îles Chatham). Je récupère mes voiles endommagées par le chavirage, que j'avais confiées, à l'aller, à une voilerie; je passe aussi chez un shipchandler, commander le matériel dont j'aurai besoin pour réparer. Prochain arrêt : Christchurch, dans l'île du sud, d'où part le prochain avion pour les Chatham.

Alors que je travaillais sur le montage du film, à Ciné-Groupe, quelqu'un m'avait dit : «Si tu passes à Christchurch, à ton retour en Nouvelle-Zélande, ne manque pas de téléphoner à mon frère, Guy Daigneault ; il y tient un hôtel depuis une vingtaine d'années et il connaît tout le monde. Il pourra sûrement t'aider.»

À ma descente d'avion, je téléphone à ce Guy Daigneault. Son accueil est extrêmement chaleureux : il ne peut pas venir me chercher à l'aéroport, il a prêté sa voiture à son fils, mais il m'attend chez lui, il n'est pas question que j'habite ailleurs. Pendant quatre jours, tout en m'instruisant de façon amusante sur la flore et la faune de Nouvelle-Zélande, Guy me trimballe entre les épiciers en gros et les boutiques d'alimentation naturelle, pour m'aider à refaire l'approvisionnement.

Pour cette seconde étape, j'ajoute à mon régime à base de céréales, de légumes secs et déshydratés, de noix et de fruits secs, du pain suédois, des biscuits de mer et quelques conserves, pour le gros temps.

Je vais également chez le «greengrocer» attiré des Chatham, passer une commande de légumes frais qui sera livrée par avion juste avant mon départ. Je suis un peu inquiet de ne pas les choisir moi-même un par un et j'insiste bien sur le fait que ces légumes devront être conservés sans réfrigération encore longtemps après la livraison et devront être le moins endommagés possible. Il est encore très tôt en saison et les primeurs d'été ne seront pas encore disponibles : je devrai me contenter de légumes d'hiver. Mais le marchand chinois semble connaître son métier et m'assure que je n'ai pas à m'inquiéter.

Voyant tout le stock que je m'apprête à mettre sur l'avion : voiles, haubans, matériel, approvisionnement, etc., Guy m'assure que cela va me coûter beaucoup trop cher d'excédent de bagage. Jusqu'à l'an dernier, il était propriétaire d'un hôtel sur le port, il connaît tous les marins et sait tout ce qui se passe sur les quais : il se fait fort d'embarquer le tout gratuitement sur le *Holmdale*, le cargo qui fait le service des Chatham doit justement partir pour Waitangi dans les jours qui viennent.

Visite au port, pour rencontrer le bosco du *Holmdale*. Aucun problème, celui-ci accepte de trouver un petit coin dans le poste d'équipage pour mon matériel. Je peux même, si je le désire, faire le voyage avec le matériel : les officiers ne viennent jamais dans le poste et si je reste dans sa cabine, je ne cours aucun risque. Son offre me fait économiser une jolie somme et je l'accepte.

À bord du *Holmdale*, 22 octobre

Je me suis embarqué avant-hier, mercredi, au cours de l'après-midi. Le *Holmdale* larguait ses amarres en début de soirée. Depuis deux jours, je n'ai pas quitté la cabine

du bosco et je m'habitue lentement à mon état de rat de cale, ma perception de l'extérieur se limite à ce que je peux apercevoir par un petit hublot circulaire. Je passe le temps à dormir, écouter des cassettes ou lire, bercé par le ronron régulier de la machine. Aux heures des repas, le cuisinier m'apporte des assiettes tellement garnies que je dois, avec le peu d'exercice que je fais en jeter les trois quarts par le hublot. L'arrivée à Waitangi est prévue pour vendredi en fin de journée. J'ai hâte de savoir quelle sorte d'hiver *Jean-du-Sud* a passé.

Waitangi, le 23 octobre 1982

Je suis débarqué du *Holmdale* cet avant-midi. On était arrivés depuis veille, hier soir, mais le cargo est resté au mouillage en rade, son capitaine ne voulant pas prendre le risque d'accoster de nuit.



Je suis très heureux de revoir *Jean-du-Sud*. Il m'attendait sur la grève, exactement comme je l'avais laissé. En ouvrant le capot, j'éprouve un choc : l'intérieur est d'une saleté repoussante. Bien sûr, il n'était pas exactement propre quand je l'ai quitté, mais l'humidité de la saison d'hiver a recouvert toutes les surfaces d'une espèce de moisissure noirâtre. Un gros ménage s'impose avant d'entamer la réparation du mât.

Waitangi, le 6 novembre 1982

J'attends pour lundi, par l'avion de Wellington, de l'huile pour les bois et un peu de résine epoxy et de fibre de verre, pour réparer certains dommages mineurs causés par le chavirage. À part cela, le ménage et la peinture à l'intérieur sont terminés, il ne reste qu'à remettre en place l'équipement qui a été enlevé.

Hier, j'ai descendu les deux tronçons de mât qui avaient été entreposés pour l'hiver sous le toit du hangar où on fait l'entretien des bateaux de pêche. J'attaque la réparation aujourd'hui et je m'appête à tourner quelques images, tout à l'heure, pour décrire la façon dont je compte m'y prendre.



Je trouve ce nouveau départ plus difficile à préparer. Les huit mois d'escale à Montréal m'ont plongé dans un bain radicalement différent : d'abord le montage du film, ensuite des vacances merveilleuses à Oka, chez mon père, avec Annikki et Julika. J'ai du mal à en sortir. L'envie de partir est moins forte maintenant qu'elle ne l'était à Plouër.

J'ai parfois de la difficulté à dormir. Je pense à ce qu'il reste à faire, à la façon dont je vais organiser la journée du lendemain, à ce qui m'attend...

Je peux bien l'avouer, j'ai parfois la trouille. L'expérience du démâtage m'a foutu un peu de plomb dans la tête : je pensais bien, en partant pour la première étape, avoir réussi à bâtir un mât à l'épreuve d'un chavirage normal. Et celui que j'ai subi n'était en aucun cas anormal. Il est difficile de qualifier un chavirage de cette façon, mais je n'ai pas connu de mer vraiment démente. Elle déferlait, bien sûr, mais tout à fait normalement. Je faisais face à du gros mauvais temps, mais à rien de vraiment exceptionnel. J'étais convaincu d'avoir fait un mât assez solide pour y résister.

Un premier chavirage provoque l'enfoncement de l'emplanture, un autre a raison du mât. Cela prouve que j'avais atteint les limites de ma compétence : j'avais sous-estimé les efforts imposés d'abord à l'emplanture, ensuite aux boulons de cadène.

Je n'arrive pas à déceler d'autres points faibles et je crois bien, cette fois-ci, que rien ne m'a échappé. Mais je ne pourrai pas en être sûr avant d'être rendu à Gaspé (et encore).

Je n'ai plus cette espèce de confiance aveugle que j'éprouvais avant la première étape. Ce voyage est d'abord un exercice d'abandon, mais il faut davantage d'effort, cette fois-ci, pour y arriver. J'ai un peu plus de difficulté à confier la barre à l'Oizo-Magick.

Waitangi, le 27 nov. 1982

Je suis heureux de voir le mât de nouveau en un seul morceau. Le travail n'a pas été trop difficile. La cassure se trouvait exactement sous la ferrure de premières barres de

flèche, au capelage des bas-haubans. J'ai remplacé une quinzaine de centimètres de profil à cet endroit et dû prendre des mesures extrêmement précises pour que le mât retrouve sa longueur d'origine et la ferrure exactement le même niveau. Je crois bien y être arrivé au millimètre près. Le manchon tient avec des boulons, des rivets et de la colle. Je crois qu'ainsi réparé, le mât est aussi solide qu'à l'origine¹.

Demain matin, j'attaque l'extérieur : refaire le gel-coat là où le mât a frotté sur la coque, puis donner deux couches d'antifouling aux œuvres vives. C'est tout ce qu'il me reste à faire avant d'être prêt à mâter.

Le travail m'absorbe complètement et je ne pense pas à grand chose d'autre. Le vent, toutefois, m'inquiète : depuis mon arrivée ici, il est rarement descendu en-deçà de force 6, se tenant le plus souvent entre 7 et 8 Beaufort. Lorsque je travaille à l'extérieur, j'ai presque peur de voir mon marteau s'envoler au vent !

Normand a confirmé son arrivée pour mardi prochain. Il vient m'aider à prendre des images de la préparation, qui s'ajouteront à celles que j'ai déjà tournées ; plus le départ approche, moins j'ai de temps pour le film. Il doit aussi, comme prévu, apporter le matériel que j'utiliserai au cours de la seconde étape, je n'ai emmené avec moi que la Bell-Howell.

Joe Wills, le pêcheur qui m'avait hébergé à mon premier passage, était en vacances en Nouvelle-Zélande lorsque je suis arrivé ici et David Jenner, le radioamateur avec qui j'avais été en contact avant mon arrivée, m'a invité chez lui. Dave travaille ici comme opérateur radio. Il est d'origine anglaise, émigré ici après quelques années à travailler aux communications sur les cargos. Sa femme Jan est néo-zélandaise et grâce à elle, mon opinion sur la cuisine de ce pays s'est améliorée. L'ambiance chez eux est très chaleureuse et je m'estime privilégié, après une bonne journée de travail sur le bateau, d'avoir la possibilité de me détendre sans avoir à me demander ce que je pourrais bien me préparer.

Je m'endors en écoutant du morse. Au début de l'été, à Montréal, j'ai réussi l'examen sur la théorie de la radio (et j'étais fier de mon résultat de 82%), mais je n'ai pas réussi l'examen de morse, en dépit du fait que pendant plusieurs semaines, j'aie passé tous mes temps libres branché à une cassette débitant des lettres et des signes en morse. Ce n'était pas suffisant : il m'aurait fallu mon récepteur, pour pouvoir écouter de vrais QSO en morse, mais ce dernier était resté ici.

L'apprentissage du morse n'a rien d'intellectuel : il faut éduquer l'oreille à un rythme qui se traduit instantanément par une lettre, un chiffre ou une ponctuation; malheureusement, je n'ai aucune oreille pour le rythme et j'ai plus de difficulté avec le morse qu'avec la théorie de la radio.

Je ne suis pas sûr de réussir un examen avant de partir (il faut 100% au rythme de 10 mots à la minute), mais j'espère que devant cette bonne volonté et avec la promesse de continuer mon apprentissage au cours de la seconde étape, David arrivera à convaincre Leslie, le directeur de la station, de me donner une attestation d'examen qui pourrait satisfaire le ministère.

De toute façon, il a été convenu avec CKMF que mes QSO avec Pierre ne seraient pas rediffusés au cours de cette seconde étape. Je crois pouvoir m'en tirer en contournant la loi légèrement, en parlant en phonie sur la bande des 20 mètres, alors qu'une licence ne me donnera droit qu'à l'usage du morse (il faudrait un second examen sur la théorie, beaucoup plus difficile et le morse à 15 mots/minute). Mais si cette infraction devenait publique en passant en ondes, Pierre aurait à coup sûr de nouveaux ennuis. Il continuera toutefois à donner régulièrement de mes nouvelles à Paul Houde, l'animateur du poste CKMF, pour garder contact

¹ La réparation est décrite en annexe.

Waitangi, le 5 décembre 1982

Normand est arrivé avant-hier, comme il l'avait annoncé. J'ai eu un moment d'inquiétude, à l'aéroport : tous les passagers étaient descendus de l'avion, mais je ne l'avais toujours pas vu. J'avais presque décidé de retourner à Waitangi, lorsque je le vois débarquer, caméra à la main, m'expliquant qu'il lui restait des plans à tourner dans l'avion (je l'avais prévenu que je n'avais pas tourné à bord du *Holmdale* et il fallait un plan d'avion pour illustrer mon retour aux Chatham).

La soirée d'hier s'est passée à déballer le matériel cinéma : il y en a trois caisses et j'étais anxieux de découvrir les outils avec lesquels j'allais travailler. Au retour de la première étape, il avait fallu rendre le matériel prêté par l'ONF. Normand s'est chargé de le renouveler, à la lumière de l'expérience acquise au cours de la première étape. Je dispose, pour cette seconde étape, d'un matériel beaucoup mieux adapté aux conditions particulières de ce genre de tournage.

J'en avais eu plein les bras à mâter la bôme, après le démâtage et j'avais trouvé dommage de ne pas pouvoir tourner la scène. C'est là que j'avais eu l'idée de cette petite caméra montée sur un casque, munie d'un objectif à très courte focale, qui me permettrait de tourner des plans rapprochés de mes mains effectuant une manœuvre. Elle est même protégée des embruns par un boîtier en plexiglas. Avec un tel outil, j'espère mettre le spectateur à ma place.

Depuis mon arrivée, je me demande comment je vais m'y prendre pour mâter *Jean-du-Sud*. Dans le port de Waitangi, situé au fond d'une large baie ouverte au nord, une houle permanente interdit toute manœuvre à flot depuis l'appontement. À terre, la flèche de la petite grue mobile qui sert au déchargement du cargo n'est pas suffisamment longue. Je crois préférable de remettre *Jean-du-Sud* sur son chariot dès maintenant, tandis qu'il est encore vide et dégréé, de l'amener sur la plage, prêt à être lancé, de le mâter, le charger à terre et de le tirer à l'eau au dernier moment, juste avant le départ.



Aujourd'hui, Joe et Bill m'ont aidé à remonter *Jean-du-Sud* sur son chariot à l'aide de la petite grue et d'un gros câble de nylon en guise d'élingue. D'une capacité de 4 tonnes, celle-ci travaillait vraiment au maximum de ses possibilités et la manœuvre était très délicate. Normand filmait, je m'occupais de la surveillance et de la prise de son.

Waitangi, le 8 décembre 1982

Pour remâter *Jean-du-Sud*, j'ai dû mettre à l'épreuve la technique que j'avais prévue en faisant le nouveau mât à Saint-Malo, pour le cas où j'aurais à mâter tout seul, sans grue. Je l'avais testée une seule fois auparavant, mais c'était avec l'ancien mât, qui était beaucoup plus léger. J'avoue que cette fois-ci, j'étais un peu inquiet : bien qu'elle soit en elle-même très sûre, cette technique est assez délicate ; un câble mal réglé, un axe mal assuré et le mât risque de retomber sur le pont avant d'avoir atteint la verticale.

J'avais découvert cette méthode dans une revue de yachting hollandaise. Elle permet de mâter à l'aide simplement du tangon de spi et de quelques autres aménagements prévus à l'avance¹. J'ai pris toute la journée d'hier pour préparer soigneusement la manœuvre et je l'ai exécutée aujourd'hui. J'étais émerveillé de voir la tête du mât s'élever vers le ciel. Je me suis même payé le luxe de faire une pause, laissant le mât incliné à 45°, le temps que Normand se déplace avec la caméra pour tourner la suite en plan général. Lorsque le mât est arrivé en position verticale, je n'ai pu retenir un immense «Whoppee !» de soulagement, hurlé à pleins poumons, qui a presque couvert le ronron continu des groupes électrogènes qui alimentent les maisons de Waitangi.

Waitangi, le 22 décembre 1982

Jean-du-Sud a été remis à l'eau hier. J'étais un peu inquiet de le voir, juché sur son chariot, chargé et maté alors qu'il était remorqué au large par un bateau sur lequel je n'avais aucun contrôle.

Événement extrêmement rare ici : deux voiliers mouillent en rade de Waitangi : *Damien II* de Jérôme et Sally Poncet est arrivé hier, avec comme équipage Dion, Leif, leurs deux jeunes enfants et un autre couple. Ils étaient partis de Christchurch, en route pour les bases du continent antarctique. Un des enfants a fait une forte fièvre et ils ont dû se dérouter vers les Chatham pour consulter un médecin. Ce n'était heureusement pas grave et ils repartiront demain. Pour disposer d'une plus grande autonomie, Jérôme préfère se passer d'émetteur radio. Ce choix lui impose parfois quelques détours.

Jan nous reçoit tous à dîner, mais la fête s'interrompt au milieu du dessert : Joe, qui habite face au mouillage, nous prévient par téléphone que la brise a forcé et *Damien* chasse sur son ancre. Vite aux annexes !

Le problème de *Damien* réglé, je reste à bord de *Jean-du-Sud* : le départ est pour demain.

Jean-du-Sud est prêt. Moi, je suis un peu fatigué, comme d'habitude. J'ai travaillé sans arrêt et j'étais heureux, à la fin, d'avoir Normand pour me donner un coup de main.

Deux pleines semaines à gratter, nettoyer, peindre l'intérieur, autant à réparer le mât, encore autant pour regréer et remâter. Approvisionnement, chargement, réglages, vérifications, encore deux semaines. En deux mois, je ne suis presque pas sorti du triangle formé par la maison de David, le magasin général et la plage où se trouvaient le bateau et l'atelier. Heureusement que j'avais eu le temps de faire quelques balades dans l'île à mon premier passage ici, en mars dernier, sinon je n'aurais jamais su à quoi ces îles ressemblent.

Je suis content de pouvoir partir avant Noël. Le fêtes de fin d'année donnent lieu ici à des célébrations alcoolisées et je n'ai aucune envie de me laisser prendre dans cet engrenage.

¹ La méthode est décrite en annexe.

Je n'éprouve, par contre, aucune hâte à me remettre à ma propre cuisine, après avoir apprécié pendant deux mois celle de Jan. Celle-ci a même poussé la gentillesse jusqu'à rassembler pour moi, aidée de ses amies de Waitangi, huit douzaines d'œufs, quelques laitues et autres légumes frais. Mon approvisionnement, malgré tout, est moins spartiate que celui de la première étape ; en quittant Saint-Malo, je n'avais même pas pu charger d'œufs ou de fromage, le bateau était plein et je préférais m'en passer complètement plutôt que de les dépenser au compte-gouttes. Prévoyant, cette fois-ci, pour 5 mois au lieu de 10, je dispose de plus d'espace et je peux emporter plus de variété.

Même après deux mois de préparation, ce nouveau départ m'apparaît toujours comme du réchauffé. En quittant Saint-Malo, un immense élan m'entraînait : un rêve se concrétisait, au terme de trois années d'un travail intense. Le défi, cette fois, est différent, il s'agit simplement de continuer un travail déjà entrepris. Pour retrouver l'état de grâce qui m'animait alors, je dois faire un effort conscient d'abandon.

23 décembre, jour 1

A midi pile, le 23 décembre 1982, *Jean-du-Sud* quitte le port de Waitangi, aux îles Chatham. Le temps est parfait, une belle brise d'ouest de force 4 me permet de sortir au près, d'un seul bord, virer la pointe Durham, à l'entrée de la baie et longer, bon plein, la côte ouest de l'île. *Jean-du-Sud* marche à son mieux : 6 nœuds et plus. Je pars sous grand-voile pleine et foc de route, le temps de me dégager des bateaux de pêche au mouillage, mais j'envoie tout de suite le yankee : la vitesse augmente de 2 nœuds. En fait, je ne devrais plus dire le yankee : j'ai fait couper, à Wellington, 60 cm de guindant au point d'amure, car je trouvais le point d'écoute trop haut et difficile à atteindre lorsque je tangonnais la voile. C'est maintenant un foc ordinaire, d'une taille intermédiaire entre le génois et le foc de route, idéal dans cette force de vent.



Avant de partir, je me suis préparé pour dîner un poisson que Jérôme a pêché en plongée ce matin et qu'il m'a offert. J'en suis heureux, car avec la mer qui court en ce moment et mon estomac qui n'est pas encore accroché, je n'aurais pas eu le courage de me cuisiner quoi que ce soit.

Damien me fait escorte pendant une bonne heure pour permettre à Normand de bien couvrir le départ. Je l'aperçois grimpé dans le nid de pie, la caméra à l'œil. Avec cette

mer, il doit se faire secouer joyeusement ! Puis je vois *Damien* rebrousser chemin, pour aller débarquer Normand. Je devrais le revoir dans mon sillage avant longtemps : avec sa vitesse supérieure à la mienne de deux nœuds, il ne mettra pas beaucoup de temps à me rattraper

Le temps est splendide, le baromètre assez haut et il n'y a pas de dépression en vue. David vient de me communiquer la dernière météo : vent d'ouest de 20 à 25 nœuds.

C'est difficile de demander mieux : vitesse maximum (46 milles en 7 heures), sans trop d'embruns sur le pont, avec une mer sportive, mais qui demeure très maniable.

Je me remplis les yeux de la couleur rouge des falaises et verte des prairies ; je m'apprête à faire une longue cure de bleu !

Dernier danger à parer, le rocher de la Pyramide disparaît dans le soleil couchant. Prochaine terre : le cap Horn.

24 décembre, jour 2

Dormi presque toute la journée. La fatigue des travaux se fait encore sentir.

QSO avec David : il a reçu un télex de mon frère Michel, annonçant que le Ministère accepte mon examen de morse passé devant Leslie la semaine dernière et m'accorde ma licence de radioamateur. Beau cadeau de Noël.



24 décembre, (bis), jour 3

Je passe de nouveau la ligne de changement de date, ce qui me donne, cette année, deux veilles de Noël.

Mais je manque d'appétit, n'ai aucune envie de me préparer un souper de Noël et je ne suis pas d'humeur à fêter. *Jean-du-Sud* se paie des pointes à 8 nœuds, la brise sur la hanche bâbord, en surfant sur la longue houle d'ouest. Il est pressé de s'éloigner de l'hôpital !

27 décembre, jour 6

J'arrivais à changer un foc ou prendre un ris sans hésiter, sans un seul faux mouvement, mon corps fonctionnait tout seul, je n'avais pas à lui dire quoi faire. Je dois me remettre à lui donner des ordres : il faut me réhabituer au mouvement du bateau, réapprendre tous les gestes, toutes les manœuvres.

29 décembre, jour 8

Ce n'est pas à proprement parler du mal de mer, mais mon estomac refuse d'absorber autre chose que des œufs battus et des céréales avec du lait. J'avais des tomates qui allaient se perdre et je viens d'en faire une sauce. Maintenant, je n'ai aucune envie de la manger.

Il vente en moyenne force 5-6 depuis le départ, il y a en permanence un ou deux ris dans la grand-voile. *Jean-du-Sud* n'a jamais marché aussi fort, sa vitesse ne tombe pratiquement jamais en-deçà de 6 nœuds. On couvre à peu près 5 degrés de longitude en 2 jours.

Depuis le départ je dors beaucoup, je lis un peu, j'écoute de la musique. Au cours de la première étape, je n'avais qu'un appareil monophonique de piètre qualité et je m'en servais peu. J'ai maintenant un petit magnétophone à cassettes, pour prendre le son du film, et je l'utilise aussi pour écouter des cassettes. J'écoute surtout les deux concertos pour flûte de Mozart, interprétés par James Galway. Je trouve que Mozart et Galway expriment la joie d'une façon merveilleuse.

J'ai tourné deux bobines seulement : une l'autre jour, quand on se payait des pointes à 8 nœuds et une autre aujourd'hui, dans le brouillard. J'apprécie le petit sac étanche qui protège la Bell-Howell des embruns.

Le temps est complètement bouché depuis hier soir. Je m'attends toujours à entendre un grand «Bang !» et à voir de l'eau s'engouffrer à l'avant. C'est une crainte dont je ne pourrai jamais me débarrasser : *Jean-du-Sud* frappant une épave flottante. Les gestes, dans une telle éventualité sont prévus depuis longtemps : poser le panneau étanche qui ferme la poste avant, en vissant les boulons à la perceuse électrique, sortir mon vêtement de plongée (tiens, il faudrait plutôt le ranger dans un coffre de cockpit).

Je fais route, autant que possible, directement à l'est. Je n'y mets pas encore trop de sud ; il fait déjà assez de vent comme cela. Je me tiens autour du 47e parallèle.

1er janvier 1983, jour 11

Bonne année ! Cadeau du nouvel an cette année : un coup de vent au près ! À minuit T.U., très précisément (à 15 heures ici), le vent, qui soufflait du NNE à force 7, grimpa d'un échelon l'échelle de Beaufort, pour me faire commencer l'année en plantant des clous !

John, qui me donne la météo à tous les matins, me parle d'une dépression sur le point de me rattraper. La voici.

Au «Maritime Net» on me dit que je suis en train de réaliser un temps aussi bon que Paul Rogers, à bord de *Spirit of Pentax* l'an dernier. Parti pour faire deux tours, il s'était, lui aussi, arrêté à Dunedin pour des réparations et avait fait la connaissance des mêmes radioamateurs qui l'avaient suivi par la suite. Son bateau faisait au moins 5 mètres de plus que le mien, cela en dit long sur la marche de *Jean-du-Sud* jusqu'à maintenant.

Avec ce vent et cette mer sur l'avant du travers, on file 5 nœuds ; mais depuis le départ, la vitesse se maintenait entre 6 et 8 nœuds.

Je découvre une araignée. Je me demande de quoi elle peut bien se nourrir : les mouches et autres insectes sont rares dans les parages !

4 janvier, jour 14

L'araignée ne réussit pas seulement à s'alimenter, elle fait des petits, qui semblent en parfaite santé. Il faut croire qu'elle se nourrit d'autre chose que d'insectes. À revoir, au retour, mes notions d'entomologie !

C'est maintenant Mac (ZL4JG) qui me transmet la météo. Je suis arrivé à limite de la zone couverte par John (VK9JA), depuis l'île Norfolk. Mac reçoit les prévisions directement de Wellington.

Ce matin, il m'annonce une dépression de 1000 mb, pas bien profonde, mais voisine d'un anticyclone au nord, avec un gradient de pression assez resserré, ce qui devrait causer des vents de 30 à 40 nœuds. Le centre de cette dépression devrait me dépasser en fin d'après-midi. Mon propre baromètre descend et indique actuellement 1002 mb, ce qui tendrait à confirmer sa prévision.

Mais si je regarde à l'extérieur, cela me semble assez peu probable : à part le brouillard, il vente tout au plus force 3. *Jean-du-Sud* porte toute la toile, ce qui est exceptionnel pour ces latitudes.

Mais cela ne m'empêche pas d'ordonner le branle-bas de combat : tout ranger, tout arrimer. *Jean-du-Sud* est prêt à recevoir du vent.

5 janvier, jour 15

Le vent n'a pas dépassé force 6 et commence déjà à mollir. Fausse alerte !

Je réussis à faire beaucoup moins de contacts radio avec Pierre qu'au cours de la première étape. La propagation des ondes est beaucoup moins bonne cette année que l'an dernier. On a convenu de changer l'heure et de se limiter à trois QSO par semaine.

8 janvier, jour 18

Au «Maritime Net» de ce matin, Alain (FK8ED), un radioamateur basé en Nouvelle-Calédonie, m'apprend qu'il peut facilement visualiser ce que je lui raconte : il a vu *Jean-du-Sud* hier soir à la télévision française, le film d'une heure passé à Radio-Canada en mai dernier.

Le baromètre descend très bas. Le vent ne souffle qu'à force 6, mais la mer est déjà grosse et confuse. Puis il remonte très rapidement et le coup de vent arrive. Cela ne dépasse pas force 8 et pourtant je dois modifier le cap pour prendre le vent plus sur l'arrière, car j'estime qu'il y a danger de chavirage, tellement la mer est forte.

9 janvier, jour 19

Ce matin, regard vers l'arrière : plus d'hydro-alternateur ! Je me précipite vers le balcon.

Ouf ! Il est là qui pend, retenu seulement par son fil et par le bout qui sert à l'empêcher de faire des tours sur lui-même. Je l'ai échappé belle. L'estrope qui retenait son mousqueton au balcon s'est usée au ragage et a fini par casser.

Je suis à mi-chemin du cap Horn.

11 janvier, jour 21

Je fais aussi une visite dans le compartiment étanche sous le cockpit, pour y prélever le pétrole nécessaire au réchaud et resserrer le presse-étoupe de la mèche du gouvernail, qui laissait entrer un peu d'eau

12 janvier, jour 22

Plus de météo. Mac m'apprend que je suis au-delà du secteur couvert par le bureau météorologique de Wellington.

J'aimerais pourtant bien savoir ce qui se trame : ça souffle déjà grand frais et le baromètre tombe en chute presque libre : 5 mb en 3 heures. Ça promet !

Je crois également que j'ai atteint la limite de propagation pour le «Maritime net» de Tony. Ils ont de plus en plus de difficulté à me copier.

Pourtant, j'ai eu un excellent QSO avec Pierre. J'arrivais là-bas 5 sur 5. C'était même assez bon pour qu'il me mette en contact par téléphone avec Paul Houde, qui me rappelait que c'était aujourd'hui l'anniversaire de notre rencontre à Flinders, en Australie.

13 janvier, jour 23

Le baromètre continue à descendre et le vent vient de grimper de deux échelons ; ça souffle à 9.

L'expérience du chavirage m'a amené à revoir ma défense contre le gros mauvais temps : au lieu de continuer à courir sous régulateur d'allure, comme je le faisais au cours de la première étape, je préfère maintenant filer des traînards, pour réduire la vitesse et limiter les emardées.

Ma grande aussière de 100 m est filée en boucle, retenue par les extrémités. La route de *Jean-du-Sud* semble plus stable, même s'il se paie parfois des pointes de surf à 12 nœuds. La mer est très grosse, mais heureusement elle ne déferle pas encore.

En milieu d'après-midi, le vent mollit déjà et la mer tombe un peu. Ouf ! Je rentre les aussières et renvoie la trinquette.

17 janvier, jour 27

C'est aujourd'hui mon quarante-quatrième anniversaire de naissance et j'aurais voulu marquer l'événement par un menu un peu spécial. Mais *Jean-du-Sud* déboule à sa vitesse maximum dans une mer levée par un vent qui souffle grand frais et mon menu spécial est resté à l'état de projet. Cela m'a tout de même inspiré une séquence :

Plan général. Caméra à l'avant du carré, dirigée vers l'arrière. Je suis face au coin cuisine, occupé à trancher un oignon, sur la planche à découper. Je m'adresse à la caméra :

«La chose la plus difficile, dans une aventure comme celle-là, ce n'est pas la navigation, ce n'est pas la manœuvre, ce n'est pas la solitude non plus : c'est la cuisine. Déjà, quand on est seul, c'est un peu plus difficile de se faire la cuisine, on est moins motivé. Mais quand, en plus, il faut se battre avec ses casseroles et avec les ingrédients, c'est encore plus difficile. On a moins d'imagination, moins d'appétit...»

Au menu de ce soir : polenta, sauce tomate. C'est tout.

Bon contact radio avec Pierre. Il me met en communication par téléphone avec mon père qui me souhaite un heureux anniversaire, du bon vent et me donne des nouvelles de la famille. Cette chaleur humaine est très bien venue, car j'aurais tendance, aujourd'hui, à me sentir seul au monde et loin de tout.

20 janvier, jour 30

Cap Horn à 1023 milles. Je commence à mettre un peu de Sud dans mon Est.

Le cap Horn. Cap Dur. Cape Stiff...

Quand tout ce qu'on possède en ce bas monde, c'est un bateau et ce qu'il y a dedans et qu'on s'en va exposer tout cela au cap Horn, on y pense...

J'ai beau me dire : «Je connais mon bateau et j'ai jugé qu'il était assez solide, j'ai même renforcé les points qui m'avaient semblé plus faibles...» Je ne peux pas m'empêcher de me rappeler que j'avais jugé son mât capable de résister à un chavirage. Mais j'avais négligé un détail : les boulons des cadènes de bas-haubans. La mer a trouvé le défaut. J'espère seulement que cette fois-ci je n'ai rien oublié... et que la mer me ménagera.

23 janvier, jour 33

On vient d'entrer dans une zone que les marins appellent affectueusement : «Cinquantièmes hurlants» (lat. 50°18' S) et pourtant le vent souffle à force 4 et la mer n'est pas trop grosse. C'est la troisième fois seulement, depuis le départ des Chatham, que je puis séjourner dans le cockpit sans recevoir d'embruns à la figure. Au crépuscule, je repère les étoiles qui me serviront à faire le point lors de l'atterrissage au cap Horn.

24 janvier, jour 34

Bien sûr, le beau temps ne pouvait pas durer : dès cette nuit, je dois me lever pour prendre un ris, puis deux, enfin affaler complètement la grand-voile. Le ciel se couvre, il commence à pleuvoir, le vent forcé jusqu'à 7 et la mer se remet à hurler. Sous foc seul, *Jean-du-Sud* s'offre des pointes à 12 nœuds.

25 janvier, jour 35

Toute la journée, SW force 8, rafales 9 à 10. Affalé la grand-voile, envoyé la voile de cape.

Je filme la manœuvre à la caméra-casque. Avec ce poids additionnel sur la tête, il faut faire bien attention à l'équilibre, tout en évitant les mouvements brusques, mais je n'ai pas de difficulté à exécuter le changement de voile. La lumière de fin d'après-midi orne les crêtes d'un panache doré qui éclate en mille diamants dans les rafales.

Malgré ce gros temps, je ne donnerais pas ma place. J'ai finalement pris le rythme du large et suis très heureux. Un peu d'anxiété, bien sûr, pour ce qui reste à venir. Un pincement à chaque fois qu'une mer plus grosse que les autres frappe le bateau. Mais au-dessus de tout cela, une grande confiance et un effort d'abandon.

27 janvier, jour 37

Peter (PY1ZAK), un radioamateur du Brésil, m'apprend qu'à Sao Paolo, les mini-jupes sont revenues à la mode. C'est une nouvelle qui me réjouit. (Dans les circonstances, je ne suis pas difficile et je fais flèche de tout bois.)

Vent très irrégulier en force et en direction, de force 3 à 6 et de W à S. Pluie occasionnelle. Les réservoirs d'eau douce sont pleins.

Assis dans le cockpit, sous la capote, le sextant dans un sac de plastique, j'attends un trou dans les nuages. En voilà un : vite, une visée ! Le trou dure moins d'une minute et j'ai le temps de prendre une seule hauteur. Mais je n'évite pas la volée d'embruns et rentre le sextant tout mouillé.

Cap Horn à 350 milles.

29 janvier, jour 39

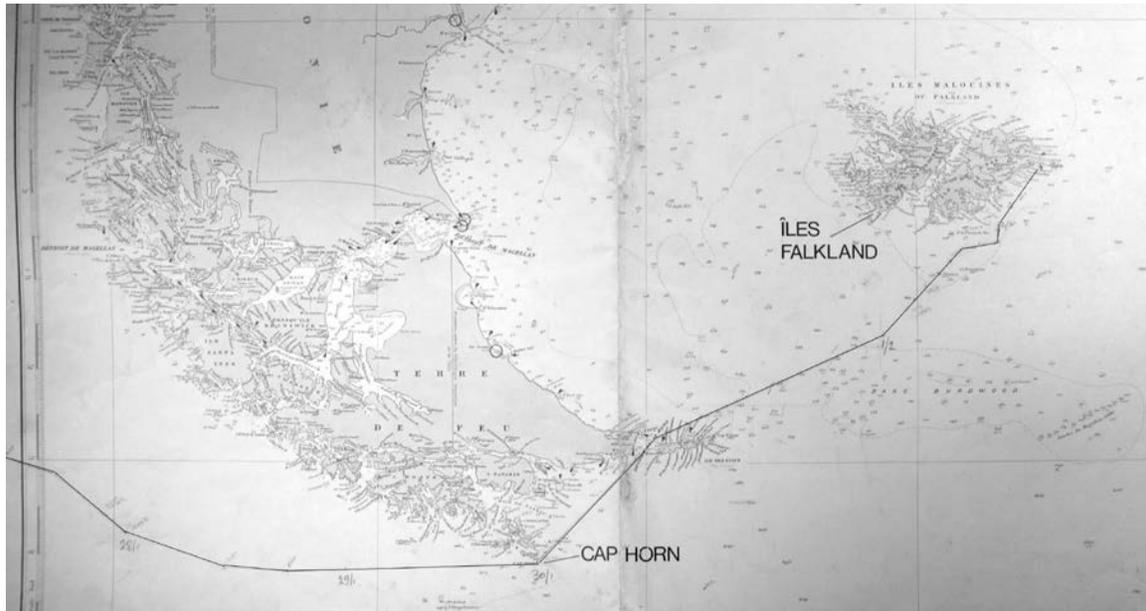
Le baromètre à 1003 mb, en hausse légère depuis le grain d'hier matin, m'autorise à modifier le cap à l'E., pour passer en vue du Horn. Si ma navigation est correcte, je passerai entre les îles Ildefonso au Nord et Diego Ramirez au Sud, à 10 milles du cap Horn.

Au point de midi, l'île Ildefonso est à 48 milles dans l'ENE, Diego Ramirez à 78 milles dans l'ESE et le Horn à 114 milles dans l'est. La brise se maintient du sud, a force 3-4.

Bob (VP8LP), un radioamateur des Falkland, m'apprend qu'il n'y a pas de glace, cette année, dans les parages du cap Horn. Il tient l'information directement de l'armée de Sa Majesté, qui, bien sûr, est en mesure de repérer le moindre objet flottant à plusieurs centaines de milles autour des îles. Cette nouvelle me rassure car la pilot-chart indique la présence possible de glaces dans les parages du Horn et qui s'étendent dans l'Atlantique jusqu'à 45° de latitude.

Bob m'annonce par la même occasion que j'ai reçu l'autorisation de pénétrer à l'intérieur de la zone de protection de 150 milles autour des Falkland.

Un crépuscule dégagé me permet de mitrailler Sirius, Canopus, Alpha Centauri et Achernar. Cinq visées par étoile.



30 janvier, jour 40

Minuit. Le baromètre monte encore : 1010 mb. Le vent est passé W, toujours force 4. Toute la toile !

2 heures. Un empannage me tire de ma couchette. La brise a forci d'un cran. Il faut manœuvrer : un ris à la grand-voile, affaler trinquette et yankee, envoyer le foc.

L'aube révèle Diego Ramirez par le travers tribord. Un peu plus tard, c'est l'île Hermite qui apparaît dans la brume légère, 20° sur le travers bâbord.

5 h. 15. Le cap Horn fait une courte apparition, puis disparaît de nouveau dans la brume, pour reparaître plus tard.

7 h. Grain, d'W, force 7. J'affale la grand-voile, pour courir sous foc seulement tangonné. Je filme la manœuvre, caméra sur la tête. Grâce à cette caméra-casque et à la courte focale qu'elle porte, je réussis à mettre mes mains, la grand-voile et le cap Horn dans le même plan.

La mer a pris une teinte vert olive. La houle qui court déjà par ce vent me laisse facilement imaginer ce que cela doit être dans du vrai mauvais temps !

11 h. *Jean-du-Sud* passe dans l'océan Atlantique : cap Horn à 3 milles sur le travers. Quatre mille six cent cinquante-six milles depuis les Chatham, en 39 jours, presque 120 milles par jour. Beau travail, *Jean-du-Sud*.

14 h Islas Barnevelt, les derniers dangers à parer sur l'arrière du travers. Cap au NE, vers le détroit de Le Maire.

Je me demande s'il existe une prière qu'un marin aurait composée, au cap Horn, pour dire merci !

1er février, jour 42

J'avais demandé à Bob, le radioamateur des Falkland, s'il serait possible, en passant au large de Port Stanley, de transmettre un colis de pellicules, pour qu'il soit posté à Montréal. Il m'apprend que l'armée enverra un hélicoptère pour le prendre, il semble que ce soit plus simple de cette façon que d'envoyer une vedette.

Je passe la journée à emballer mes rouleaux de pellicule film et photo, mes bobines de son et ma correspondance dans plusieurs épaisseurs de sacs de plastique, puis je rédige une lettre à l'intention de la personne qui en fera l'expédition, lui expliquant pourquoi tout cela est si précieux pour moi. J'inclus dans la lettre 2 billets de 20 dollars américains, espérant que cela couvre les frais de poste.

Au crépuscule, mitraillage d'étoiles au sextant, pour parer l'îlot Beauchêne, un rocher isolé à 40 milles au large, en plein sur ma route vers Port Stanley.

2 février, jour 43

2 heures. Je devine l'îlot Beauchêne par mon travers. La distance est difficile à évaluer de nuit, mais je l'estime à environ 5 milles.

11 heures. Le vent qui mollit depuis ce matin me laisse encalminé sur une mer d'huile, à une vingtaine de milles de la côte.

Peter (PY1ZAK) me met en contact radio avec un yacht, *Sundowner*, en route lui aussi pour les Falkland, depuis Montevideo. J'entame une longue conversation radio avec l'équipière, une Américaine qui ne comprend pas pourquoi je refuse de m'y arrêter.

En fait je n'y avais pas pensé avant, mais à y réfléchir, je vois de moins en moins de raisons pour ne pas y faire une escale. De toute façon, il faudra que je m'arrête quelque part pendant trois semaines, sous peine d'entrer dans le Golfe Saint-Laurent avant qu'il ne soit complètement libéré des glaces, ce qui ne se produit généralement pas avant le début de mai. J'avais prévu perdre ce temps au Brésil, au soleil ; à la réflexion, je réalise que c'est idiot de me priver du plaisir de visiter les Falkland, surtout après la guerre qui s'y est livrée l'an dernier. Je n'aurai sans doute pas l'occasion d'y revenir avant longtemps.

Et je résiste difficilement à la perspective de linge propre, frais lavé, d'une douche chaude et surtout de quelques légumes frais.

Tout l'après-midi, planté sur place, j'ai le loisir de contempler les îles et de réfléchir à la question. Dès le vent revenu, en début de soirée, je fais route sur l'entrée de Port Stanley.

3 février, jour 44

À 9 heures ce matin, escorté d'une troupe de dauphins, *Jean-du-Sud* entre à Port Stanley, tirant des bords entre navires de guerre, cargos et transports de troupe. Je viens mouiller l'ancre à proximité d'un ponton où vont et viennent annexes, baleinières et vedettes de service de toutes sortes.

Mais *Jean-du-Sud* dérive sous le vent, l'ancre chasse. Je la remonte et suis stupéfait de trouver un fusil de guerre coincé entre ses pales. Du ponton, on m'avertit de ne pas y toucher : il est peut-être piégé. Je m'approche et viens m'amarrer à couple d'un petit cargo. Un officier de l'armée britannique, dans un français impeccable, me souhaite la bienvenue, me demande si j'ai besoin de quoi que ce soit et m'informe qu'un artificier est en route pour venir examiner l'arme en question.

Il s'avère que c'est un fusil mitrailleur argentin absolument inoffensif : il n'a même plus de percuteur. Au moment de la reddition, les soldats les ont jetés à l'eau par centaines. Je suis même autorisé à le garder en souvenir.

Port-Louis, le 24 février 1983

Je passe d'abord deux semaines à Port Stanley, à ne faire pratiquement rien, sauf quelques travaux d'entretien à bord. Dès mon arrivée, je suis pris en charge par Peter et Emily Short : douche chaude, lessive, dîners à la maison. Peter et Emily, deux radioamateurs, avaient écouté mes conversations avec Bob (que je n'ai pas rencontré, il habite Goose Green, beaucoup plus au sud). Au début, j'étais étonné par le nombre de radioamateurs dans l'île ; presque tous les gens avouaient qu'ils avaient capté mes conversations. J'ai compris : aux Falkland, il n'y a pas de téléphone (sauf à Port Stanley) et tout le monde communique par radioamateur, principalement sur la bande des 2 mètres. Pour obtenir une licence, il suffit d'acquiescer un droit de 10 livres, c'est tout, pas d'examen. Volker, le skipper de *Sundowner*, s'est d'ailleurs prévalu de cette prérogative.



Je n'ai pratiquement jamais dîné à bord. Ni, d'ailleurs, au restaurant ; il n'y a ici que deux ou trois auberges et les places sont réservées aux officiers de l'armée ou aux autres membres du personnel militaire. Les Premiers jours, j'étais invité chez Peter et Emily. Lorsque *Sundowner* est arrivé, quatre jours plus tard, j'ai mis les pieds sous leur table.

Lui est sculpteur, d'origine allemande. *Sundowner* est un Joshua dont il a refait l'intérieur et à bord duquel lui et son équipière, naviguent depuis un an, collectionnant les pierres précieuses et fabriquant à bord de très beaux bijoux.

La population des Falkland compte 1800 personnes, dont 800 sont regroupées à Port Stanley. Les 1000 autres sont des bergers et habitent de petits «settlements» de quelques maisons disséminés dans cet archipel très étendu (130 milles d'est en ouest), dont la côte est découpée comme une dentelle.

Après deux semaines à Port Stanley, je pars en compagnie de *Sundowner* visiter Port Louis, le site du premier établissement français, situé au fond de Berkeley Sound, au nord. La remontée du Sound, profond de 17 milles, effectuée vent debout dans une brise de force 6, donne lieu à une régata entre les deux yachts, que *Jean-du-Sud* gagne haut la main, s'amarrant à Port Louis une bonne heure avant son rival. Mais il faut dire que les formes du Joshua se prêtent beaucoup moins bien au travail contre le vent, que celles de mon bateau

Ici, l'atmosphère est totalement différente de celle de Port Stanley. Le «seulement» compte deux maisons seulement, dont une est bâtie sur les fondations du premier fort édifié par les Français, au temps des îles Malouines.

La campagne s'étend à perte de vue, couverte de tussock. Aucun arbre, aucune montagne n'obstrue le paysage. Seules quelques collines limitent l'horizon. Le vent siffle et fait onduler les pâturages où paissent les moutons.

Je n'ai tourné aucune image au cours de cette escale. J'ai un peu mauvaise conscience, mais je me sentais en vacances et je n'ai pas pensé au film. J'ai tout de même testé mes cerf-volants et trouvé qu'il fallait un vent d'au moins force 5 pour soulever la petite caméra. J'ai commencé mes essais à Port Stanley, depuis le ponton où était amarré *Jean-du-Sud*. C'était la première fois de ma vie que j'arrivais à faire voler un cerf-volant et j'ai vu tout de suite que j'avais mal choisi l'endroit où faire mes débuts : je me trouvais exactement sous le passage des hélicoptères qui comme des grues, déchargeaient des filets pleins de matériel militaire depuis les cargos mouillés en rade. J'ai rangé mon jouet avant qu'un officier de sa Majesté ne vienne me taper sur les doigts ! J'ai poursuivi mes tests ici, à Port Louis, et j'ai perdu un de mes deux cerf-volants : le dévidoir, sur lequel j'avais enroulé la corde, avait rouillé et la poignée m'est restée dans les mains.

C'est demain que je largue les amarres, après 21 jours d'escale aux Falkland. J'y aurais volontiers passé une saison entière, l'accueil est si chaleureux et la côte offre tellement de possibilités de mouillages différents. Mais j'ai un voyage à terminer.

1er mars, jour 48

J'imaginai que passées les Falkland, les conditions allaient s'améliorer. C'est pire ! Depuis le départ de Port Louis (c'était il y a 4 jours), le vent se maintient entre NW et N, donc sur l'avant du travers, entre force 6 et 8. C'est 8 aujourd'hui. Ça cogne, ça saute, je suis écoeuré !

Emily Short m'avait fait cadeau de quelques laitues de son jardin, que j'avais transplantées dans une boîte de bois, avec la terre, pour qu'elles continuent à pousser et soient les plus fraîches possible. J'avais laissé la boîte dans le cockpit, sous la capote, croyant qu'elle y serait à l'abri des embruns. Les laitues sont toutes fanées et j'ai dû les jeter par-dessus bord. Avec quelques petits oignons, c'est à peu près tout ce que j'avais pu trouver d'approvisionnement frais, la saison est encore trop hâtive et rien n'était encore disponible.

Je vis dans une espèce de semi-torpeur. Comme au début de chaque traversée, je manque d'appétit. Je ne croyais pas que seulement trois semaines d'arrêt m'obligeraient à me ré-amariner complètement.

3 mars, jour 50

Le mouvement à l'intérieur est très fort, alors je passe le plus clair de mon temps dans la couchette. J'ai eu tout le temps d'imaginer cette scène :

Plan moyen. Caméra à l'avant du carré, dirigée vers ma couchette. J'y suis allongé, en train de lire. Après quelques moments de lecture, je pose mon livre, retire mon lorgnon, pousse un long soupir et m'adresse à la caméra :

«L'image du navigateur solitaire rivé à sa barre, dans son cockpit, en train de passer ses journées à recevoir des seaux d'eau de mer à la figure, ce n'est plus vrai ! Depuis l'invention des régulateurs d'allure... (Geste montrant la réalité).

La seule position qui soit confortable et qui ne demande pas trop d'effort, quand il y a de la mer, c'est-à-dire quand il vente au-delà de force 6, c'est d'être étendu dans sa couchette et de dormir ou de lire.

Quand j'ai fait ce qu'il y a d'essentiel à faire : la manœuvre, la nourriture, la navigation, il n'y a moyen de rien faire d'autre, vraiment, sans que cela ne demande un effort considérable.

Alors, j'ai passé de grandes journées, dans les quarantièmes, étendu comme cela dans ma couchette... et ce n'est pas fini !»

Je reprends mon livre, remets mon lorgnon et continue ma lecture...

5 mars, jour 52

Latitude, 39°. Comme on franchit la limite des quarantièmes rugissants, le vent tombe. Avant-hier, il ventait encore force 7, il faisait froid, *Jean-du-Sud* butait contre un vilain clapot de NE. Aujourd'hui, il est encaimé sous un soleil radieux qui m'invite à me débarrasser de mes vêtements pour en gober chaque rayon par tous les pores de ma peau.

Comme à chaque fois que le vent fait défaut, j'effectue les menus travaux qui se sont accumulés : reprendre quelques coutures à la grand-voile, réparer un winch, inspecter le matériel cinéma, l'aérer, ajuster le viseur de la Bell-Howell, faire du ménage, du lavage, etc.

Tout en travaillant, j'écoute à la radio, sur RFI, Philippe Jeantot, qui vient d'arriver à Rio, raconter sa troisième victoire d'étape dans la course en solitaire autour du monde, l'épreuve sans doute la plus dure dans ce sport. Il me donne à moitié envie de courir. Mais je me dis que si j'étais en course, je maudirais ce calme dont je profite aujourd'hui, en pensant aux milles d'avance que les autres concurrents seraient en train d'accumuler pendant que je suis planté là. À y réfléchir, je préfère la croisière.

J'entends également Jacques de Roux raconter la perte de son *Skojern* et son sauvetage in extrémis par un autre concurrent, Richard Broadhead. En somme, il est arrivé la même chose qu'à moi : chavirage et démantèlement. Sauf que lui a voulu larguer son mât. C'est après qu'il ait commencé à couper les haubans, que le mât, qui jusqu'à ce moment-là ne menaçait pas la coque, a changé de position, s'est mis à la percuter et l'a éventuellement crevée.

En fin de journée, je décide de me baigner. Mais la lumière du couchant est tellement belle que l'idée me vient de me mettre à l'eau avec la caméra-casque sur la tête.

Pour que le bateau se mette à la cape de lui-même, au cas où surviendrait une risée (hautement improbable à cette heure), je m'assure que les voiles sont bordées plat et la barre amarrée sous le vent.

J'enfile d'abord mon vêtement de plongée, puis une brassière de sauvetage, enfin ma veste de quart flottante, tout cela pour m'aider à supporter le poids de la caméra. Je chausse enfin mes grandes palmes et passe par-dessus bord.

Tout ce volume de flottabilité me porte très confortablement sur le dos et je m'éloigne du bateau en palmant lentement, dans la direction du soleil couchant.

J'ai tout le temps d'observer *Jean-du-Sud* inondé d'une belle lumière dorée. Le soleil est tellement bas que je peux voir mon ombre se découper sur la coque. Je me retourne lentement vers le disque rouge qui touche déjà l'horizon, puis je reviens vers le bateau.

Nuit parfaite pour l'observation des étoiles. L'air est limpide et je passe plusieurs heures à repérer les constellations australes : on distingue parfaitement les deux nuages de Magellan, deux galaxies satellites de la nôtre, et les constellations reliées au grand Navire qui se dirige, sous spi, vers la Croix du Sud, au milieu des Dorades, des Poissons Volants et des Oiseaux de Paradis.

En fin de nuit, la lune se lève, mince croissant tout rouge, précédée de Jupiter...

6 mars, jour 53

Le vent revient en début d'après-midi, légère brise qui me pousse grand largue vers le Nord. C est du temps parfait.

J'avais oublié, dans les quarantièmes, que de telles journées pouvaient exister !

8 mars, jour 55

La légère brise est devenue jolie brise, puis bonne brise, en refusant : à border partout ! A prendre un ris ! À changer de foc ! Puis vent frais, plein debout, enfin grand frais. Deux ris, trois ris.

La mer est sans rapport avec le vent : une grosse houle de NE m'attaque de face, croisée d'un reste de houle de SE qui me prend sur le travers et que surmonte un petit clapot dur, haché levé par le vent. Ça cogne, ça arrose, il fait très chaud, le temps est collant et les embruns interdisent de ventiler. C'est le purgatoire.

12 mars, jour 59

On vient de franchir le 30e parallèle sud et pourtant, s'il ne faisait pas si chaud, je me croirais encore dans les quarantièmes rugissants : je passe mes journées à prendre des ris et à les larguer, le vent oscille entre 6 et 8, toujours sur l'avant du travers. Il était NW, il vient de virer NE. Si j'étais plus gras, je craindrais de tourner en beurre : *Jean-du-Sud* est une baratte !

C'est de loin la période la plus inconfortable de la croisière. Au moins, dans les quarantièmes, le vent était presque toujours portant et il ne faisait pas si chaud.

6 mars, jour 63

Périodes de calme entrecoupées de grains, temps typique des «Horse Latitudes». Cette zone comprise entre l'alizé et les grandes brises d'ouest des quarantièmes était particulièrement détestée des anciens de la marine à voile. Elle tient son nom du fait que les navires pouvaient y être encalminés si longtemps qu'ils étaient forcés de rationner l'eau douce en sacrifiant les chevaux qu'ils transportaient. Les carcasses à moitié décomposées des bêtes jetées à la mer restaient des jours à proximité des navires plantés sur place.

J'ai mangé hier mon dernier morceau de chou. À part les oignons qui durent depuis la Nouvelle-Zélande, c'était mon dernier légume frais. Je me remets aux germes.

17 mars, jour 64

Ce n'est pas un grain ordinaire : ça dure depuis 3 heures et il est bientôt 14 heures ! *Jean-du-Sud* joue au sous-marin, serrant le vent sous trinquette à un ris et grand-voile à 3 ris. Vêtu de mon vêtement de plongée, harnais capelé, je vais tourner quelques plans depuis le balcon. L'étrave plonge dans les vagues qui recouvrent tout le pont avant et giclent en l'air en frappant le rouf.

15 heures. Excédé, je mets à la cape. C'est le moment que choisit le vent pour tomber complètement, laissant *Jean-du-Sud* jouer au yoyo dans une mer hachée et confuse.

18 mars, jour 65

Au cours de la nuit, la mer se calme. Au jour, s'établit une délicieuse brise de NE. Alizé ?

Latitude, 23° 30' S. Cette nuit, je revois la Grande Ourse.

19 mars, jour 66

J'avais prévu avant de partir que je tenterais d'effectuer les prises de vues à l'aide du cerf-volant sur la route du retour, alors que je remonterais l'Atlantique au près bon plein dans l'alizé de SE. J'avais jugé que pour lancer un cerf-volant depuis le cockpit de *Jean-du-Sud* et profiter d'un vent apparent aussi fort que possible il faudrait recevoir celui-ci sur l'avant du travers. (Si le vent venait de l'arrière, il faudrait lancer le cerf-volant depuis l'avant du bateau : il serait déventé par les voiles et ne réussirait jamais à décoller.)

J'avais confié à mon frère Pierre la fabrication d'une monture légère qui permettrait de fixer la caméra à la corde, de l'orienter et de la maintenir dans un angle précis (Pour être sûr de viser le bateau, il suffit de pointer l'objectif dans la direction de la corde.)

Mais je n'ai pas encore solutionné le problème du déclenchement de la caméra, une fois qu'elle est en l'air et c'est là-dessus que je travaille depuis déjà plusieurs jours. J'ai bricolé un mécanisme déclenché par un fil, sur lequel je tire lorsque la caméra est en position. Si cette brise se maintient, je l'essaie demain.

21 mars, jour 68

Tout l'après-midi, je tente de faire fonctionner le mécanisme, mais je ne crois pas avoir réussi à déclencher la caméra au bon moment : il est pratiquement impossible de filer la corde du cerf-volant et le fil du déclencheur à la même vitesse et celle-ci démarre toujours avant d'être rendue en position.

22 mars, jour 69

J'ai imaginé une autre solution : une feuille de papier pliée en éventail entoure la corde. Poussée par le vent, elle remonte jusqu'à la caméra et vient buter contre un mécanisme fait de fil d'aluminium et d'élastiques qui actionne le déclencheur. Je passe la journée à bricoler tout cela ; je saurai demain si j'ai travaillé pour rien.

23 mars, jour 70

Je crois bien avoir réussi deux plans : la feuille de papier est montée gentiment jusqu'à la caméra qui s'est déclenchée et a tourné jusqu'au dévidement complet de son ressort. Pour atténuer les vibrations de la caméra, en l'air, j'en ai accéléré la vitesse à 76 images/seconde.

J'ai aussi tourné toute la scène en plan général, en fixant l'Arriflex à l'avant du cockpit et j'ai fait des gros plans à la caméra-casque. J'espère avoir de quoi monter une séquence intéressante.

C'est malheureusement la fin des prises de vues en cerf-volant : en tentant de le récupérer, à la fin de ce tournage, il prend le vent défléchi par la grand-voile, part de travers et tombe à l'eau. La corde se prend autour de ma jambe et avant que je ne puisse m'en libérer, y laisse en défilant une entaille profonde de plusieurs millimètres d'abord sous le genou, puis autour de la cheville, enfin sur le dessus du pied.

Je réussis tout de même à récupérer le cerf-volant en mettant promptement à la cape et en revenant dessus sans le quitter des yeux, mais il est inutilisable : les deux bambous sont cassés.

Je panse ma brûlure, mais elle est encore très douloureuse, surtout lorsque j'y reçois une volée d'embruns salés.

24 mars, jour 71

Depuis les Falkland, j'ai pratiquement toujours reçu le vent sur l'avant du travers. Mais depuis le début de l'alizé, je le serre d'aussi près que possible, espérant qu'il

adonne vers le SE et me permette de boucler la boucle, en croisant la route que j'ai parcourue à l'aller, alors que je descendais l'Atlantique. Mais la brise s'obstine à désobéir aux pilot-charts et reste bloquée au Nord de l'Est. Je suis à 170 milles à l'ouest de ma route à l'aller. À partir d'aujourd'hui, les deux sillages s'écartent. Ce ne sera pas vraiment un tour du monde.

25 mars, jour 72

La salade du large : graines de luzerne germées, oignons émincés, légumes réhydratés, olives, noix de cajou, fromage, vinaigrette ; accompagnée de quelques galettes de seigle et arrosée d'une bonne moque de thé tiède.

Je vais m'arrêter à Recife, faire des provisions fraîches. Je n'ai pas trouvé grand chose aux Falkland et je ne vois aucune raison pour continuer à me mortifier.

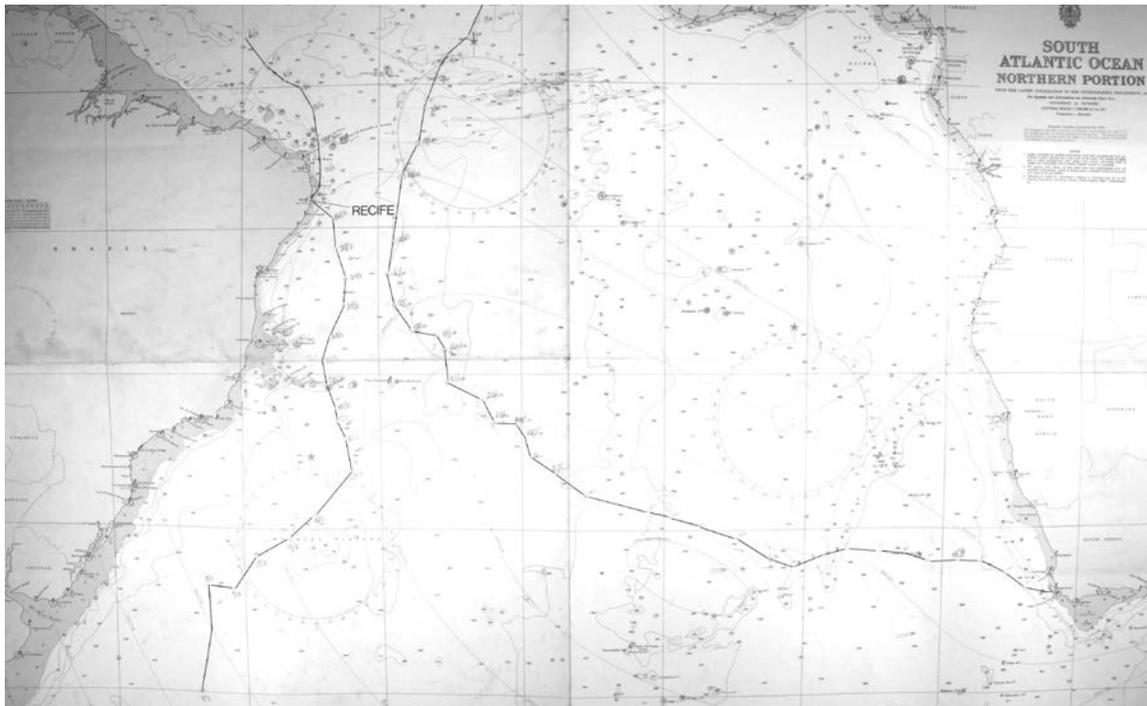
Recife est l'escale qui me dérout le moins : c'est la ville la plus à l'est du Brésil, un détour d'une cinquantaine de milles seulement.

J'aimerais aussi avoir des nouvelles du tournage avec le cerf-volant et de la séquence de la baignade avec la caméra sur la tête.

30 mars, jour 74

En fin de matinée dimanche, je prends connaissance avec la terre. À 16 heures, *Jean-du-Sud* mouille face au yacht-club, où je m'offre un excellent dîner.

Lundi matin, je commence mes démarches : d'abord à la douane, faire les formalités d'entrée, puis au bureau de poste, expédier mes bobines tournées depuis les Falkland.



Je passe l'après-midi à la recherche de pellicule vierge. Toute la journée d'hier, visite au marché de Recife. J'embarque une cargaison d'oranges et de légumes frais.

Ce matin, mercredi, nouvelle visite au marché, chercher deux gaules de bambou pour remplacer celles du cerf-volant, puis de nouveau à la douane, pour les formalités de sortie. À 14 heures, moins de trois jours après y être entré, *Jean-du-Sud* est déjà ressorti du port de Recife.

3 avril, jour 77

Ce matin, dimanche de Pâques, j'étais en automne et ce soir c'est le printemps : *Jean-du-Sud* vient de passer dans l'hémisphère Nord; l'équateur a été traversé à 17 h. 45.

Depuis quelques jours, je souffre de brûlures d'estomac, de diarrhée et j'ai commencé une cure au Lactéol. J'ai dû me laisser attraper par quelque vilain virus brésilien embusqué derrière une orange, un lychee ou un avocat.

Le vent, qui avait eu la gentillesse de souffler depuis quelques jours sur l'arrière du travers, vient de repasser presque franc nord, m'obligeant à faire route à l'ouest, légèrement nord.

J'ai l'impression de traverser une région morte : pas d'oiseaux, peu ou pas de poissons volants.

10 avril, jour 85

Le voyage s'achève : dans un mois, je serai à Gaspé. Et il reste tant de travail à faire.

Je ne parle pas du travail sur le bateau : il est en ordre, depuis le temps. Non, je parle du véritable objet de ce voyage. La première étape m'a fait constater, entre autres choses, celle-ci : la difficulté à vaincre est dans le bonhomme, elle n'est pas dans les circonstances qui l'entourent. Je m'en doutais, mais j'imagine que pour le croire vraiment, je devais en faire l'expérience. S'il est trop tôt pour établir le bilan de cette seconde étape, il est peut-être utile, à ce moment-ci, de faire le point et tracer la route. Marin-pèlerin, quel est ton cap ?

On t'avait conté, à l'école, le mythe de la faute originelle et de la rédemption. Au collège, on t'apprendra la philosophie : tout est matière, tout est esprit, ou tout est un peu des deux. Choisis ton cap.

Tu appartiens à l'espèce *Homo Sapiens Sapiens*, t'enseigne-t-on. Deux fois *Sapiens* ! Assez *Sapiens* pour se faire la guerre et se menacer à coups de bombes atomiques, mais pas assez *Sapiens* pour te proposer une explication du monde qui te satisfasse.

Certains êtres humains, à l'écart du troupeau, te semblent pourtant agir de façon plus humaine que les autres. Comme s'ils avaient une plus grande conscience de ce qu'ils font. Mais tu te dis qu'il doit en être de la conscience comme de l'intelligence : on en reçoit plus ou moins à la naissance et il faut faire sa vie avec ce qu'on a. Tu connais, comme tout le monde, les thèses de Darwin sur l'évolution biologique, mais tu imagines qu'elles ne valent que pour les espèces inférieures, pas pour l'*Homo Sapiens Sapiens*.

Un jour, quelqu'un place pour toi toute l'expérience humaine dans une perspective évolutive. Et l'évidence te frappe : la vie sert à évoluer ! L'expérience ne se termine pas à l'*Homo Sapiens Sapiens*, l'être humain est toujours en route. La matière devient l'esprit. Le choix n'est plus à faire entre le bien et le mal, entre la matière ou l'esprit, comme on te l'a enseigné, mais entre une vie plus ou moins consciente.

Cette découverte bouleverse ton échelle des valeurs. Elle donne enfin une direction à ta vie : tu te mets en route, toi aussi, sur le chemin de l'évolution. Tu apprends d'abord une technique de méditation : il te faut une gymnastique pour évoluer de façon consciente.

La vie que tu menais jusqu'alors te semble soudain dérisoire ; tu voudrais l'asseoir sur des bases plus vraies, en accord avec tes aspirations les plus profondes. Tu ne penses qu'à partir en bateau, alors, pour cesser d'y penser, tu pars.

Après quelques années de tourisme à voile, tu réalises ceci : tu n'as jamais été si heureux, au cours de ta vie, tu n'as jamais connu un apaisement si complet de toutes tes tensions intérieures, que lorsque tu te trouvais seul sur ton bateau, au large. Alors, tu formes le projet d'une croisière en solitaire autour du monde ; tu ne peux rêver de circonstances plus favorables à la poursuite de ton évolution personnelle : il faudra, pour réussir, faire preuve d'un haut niveau de compétence et d'impeccabilité.

À un mois de la fin de cette grande aventure, où en es-tu, marin-pèlerin ?

Le marin répond «J'ai réussi à passer, mais j'ai dû m'y prendre à deux fois : à la première, le mât de mon bateau y est resté.»

Et le pèlerin : «Où j'en suis n'a pas vraiment d'importance. L'essentiel est de rester en route et de demeurer vigilant.»

12 avril, jour 87

Au cours de la première étape, je n'ai à peu près pas pensé au film. Je tournais de façon très spontanée et improvisais pour la caméra lorsqu'il se passait quelque chose qui me semblait valoir la peine d'être conté. Maintenant, je suis beaucoup plus conscient de la nécessité de transmettre l'essentiel de l'expérience et du peu de temps qu'il reste pour le faire.

Mais ce n'est pas facile de parler d'amour lorsqu'on est tout seul sur un bateau, au large. Depuis longtemps, je cherche à décrire le plus exactement possible l'expérience que je vis. Aujourd'hui, j'ai décrit cette séquence :

Plan général. Caméra à l'arrière du cockpit, dirigée vers l'avant, montrant *Jean-du-Sud* qui navigue tout seul. Après un moment, le capot s'ouvre et je sors faire un tour d'horizon.

«Il y a quelqu'un ?

Mais non, il n'y a personne ! Il n'y a jamais personne.

En fait, l'être humain le plus rapproché se trouve à environ un millier de milles d'ici. Et dans ces parages-ci, il ne passe même pas de navires. Comme solitude, c'est dur à battre !

Mais il m'est arrivé de me sentir plus seul certains soirs, à Montréal.

En fait. Tout ce qu'il me manque, c'est un peu de tendresse : mes enfants, ma blonde... (Remarque que de ce temps-ci, elle, elle est plutôt théorique : ce n'est pas un métier pour les garder longtemps !)

Mais ça ne fait rien, la vibration d'amour est là. Il suffit de faire un peu de silence à l'intérieur et tout de suite je sens une grande chaleur ici. Tous ceux Que j'aime y sont. »

J'attends, pour tourner la scène, que le temps ressemble un peu plus à celui de l'océan Pacifique.

13 avril, jour 88

Depuis les Chatham, *Jean-du-Sud* a parcouru 10 116 milles en 87 jours, ce qui donne une moyenne de 116,28 milles par jour, largement supérieure à celle de la première étape (à peine 98 m/j).

Le vent, cette fois-ci, a été beaucoup plus régulier et constant. Cela tendrait aussi à démontrer que *Jean-du-Sud* n'est pas un si mauvais bateau de près : depuis les Falkland, le vent a presque toujours été sur l'avant du travers.

Hier, j'ai trouvé neuf poissons volants sur le pont, dont quatre de taille comestible. En larguant le dernier ris, ce matin, j'en trouve encore un, de bonne taille, qui était resté coincé dans les replis de la voile. Ne sachant pas depuis combien de temps il est là (j'ai pris le premier ris il y a deux jours), je n'ose pas le manger et préfère le recycler en l'utilisant en guise d'appât, bien fixé à un fort hameçon. Mais la vitesse est encore trop grande et il se détache de la ligne avant d'avoir attiré la moindre daurade.

14 avril, jour 89

Le vent a molli et je fais une nouvelle tentative de pêche, utilisant cette fois-ci un leurre artificiel. Je prérègle la caméra-casque, en cas de touche.

Après un moment, je constate qu'il se passe quelque chose : je bondis remonter la ligne. C'est une daurade coryphène de bonne taille, qui se débat vaillamment et que je dois assommer à grands coups de manivelle de winch. Tout le cockpit en est rouge de

sang. Après le début des hostilités, je me souviens de la caméra-casque; c'est peut-être aussi bien : ce carnage et ce sang ne sont pas très beaux à voir.

Je tourne tout de même le dépeçage en plan général, caméra à l'arrière, dirigée vers l'avant, en plongée légère dans le cockpit :

«Quand je la remontais, tout à l'heure, j'ai failli m'arrêter pour aller chercher la caméra, mais je n'ai pas osé, au cas où elle se serait décrochée.»

«Ça va faire du bien : ça va faire un bon changement à ma diète. Je vais m'offrir un souper de daurade, ce soir.»

Je m'apprête à couper le long de l'arête, pour détacher les filets.

«On va commencer par l'autre bord, ça va être plus facile.»

Je la retourne.

«Elle est lourde !

La couleur ! La couleur est terne, maintenant, mais c'est vraiment doré quand ça sort de l'eau et dès qu'elle meurt, ça ternit tout de suite. C'est assez curieux.

On est à peu près à 18 degrés de latitude, la hauteur de la Guadeloupe. On se dirige vers le golfe Saint-Laurent. On devrait être là dans trois semaines, à peu près.

C'est la fin de l'alizé de nord-est, actuellement.

Bon, ok, allons-y ! Par où est-ce qu'on commence? Ici.»

Je commence à couper.

«La peau est dure...»

Pour compléter la séquence, je tourne ensuite cette scène, à monter avant la précédente :

Plan général. Contre-champ du plan précédent. Caméra à l'avant du cockpit, dirigée vers l'arrière. Je mouille une ligne :

«Ça ferait du bien d'avoir un peu de poisson, pour varier le menu ; un petit poisson volant de temps en temps, c'est bon, mais ça fait des repas maigres, un à la fois !»

Et pour intercaler entre ces deux plans :

Plan général. Même axe que le précédent, mais un peu plus serré. Je suis assis, adossé au balcon arrière et je lis, à l'ombre d'un paréo tendu horizontalement entre le pataras et les filières. Après un moment, j'interromps ma lecture pour vérifier l'une après l'autre, la tension sur les deux lignes de traîne :

«Pas grand chose encore...»

18 avril, jour 93

La mer des sargasses ; je croise des bancs compacts de cette algue qui flotte à la surface de l'eau. Je dois souvent remonter la ligne de l'hydro-alternateur pour dégager la turbine des sargasses qui y sont accumulées et qui l'empêchent de tourner.

Plusieurs fois par jour, les voiles se mettent à faseyer, le bateau n'est plus au cap. La pale du régulateur d'allure perd toute efficacité lorsque des sargasses y restent accrochées et il faut la dégager à l'aide d'un outil que j'ai dû bricoler et qui ressemble vaguement à une longue fourchette.

21 avril, jour 96

La température baisse, je dois me remettre à porter des vêtements.

Cet après-midi, rencontre avec un cargo. Par radio, je lui demande d'avoir la gentillesse de mettre en route son radar : en prévision de l'atterrissage sur les bancs de Terre-Neuve, j'aimerais tester mon détecteur, qui n'a pas servi depuis la sortie de la Manche. J'aimerais aussi tester le nouveau réflecteur, installé aux Chatham.

Je vérifie le fonctionnement du détecteur, mais constate qu'il est à peu près impossible de déterminer le véritable gisement du navire : le signal de l'appareil est le même où que pointe son antenne. Sa portée est d'au plus trois milles (il s'agit d'un petit appareil portatif).

Par contre, je suis étonné d'apprendre que malgré un excellent réflecteur au niveau des secondes barres de flèche, mon écho disparaît de l'écran du radar dès 5 milles. Je croyais que ces appareils voyaient beaucoup plus loin.

Depuis deux jours, *Jean-du-Sud* est accompagné d'un thon de bonne taille qui nage le long du bord, mais toujours du côté qui est à l'ombre ; le matin il est à bâbord, l'après-midi à tribord. Souvent je le vois s'éloigner rapidement, puis sauter pour attraper je ne sais quoi et revenir à sa place.

22 avril, jour 97

Pierre me raccorde par téléphone avec Normand. Nouvelles des bobines postées à Recife : tout est bon. Il y a deux plans utilisables pris du cerf-volant, mais il voudrait que j'en tourne d'autres, pour avoir un meilleur choix au montage.

Je dois aussi refaire le plan où je coiffe la caméra-casque, avant d'aller à l'eau : la caméra qui tournait la scène en plan général a mal fonctionné.

Tout de suite après le QSO, je constate que le vent est tombé et le soleil se couche : le temps concorde parfaitement, c'est maintenant qu'il faut retourner la scène. J'enfile combinaison de plongée, veste flottante, caméra-casque et je me mets à l'eau, sous le regard froid de l'Arriflex.

J'ai fait beaucoup d'écoute de morse, ces derniers temps et je réussis à copier mon premier bulletin météo, en l'enregistrant sur cassette. Je dois le réécouter pendant deux heures avant de réussir à le déchiffrer au complet.

22 avril, jour 99

Mon émetteur est tombé en panne, sans que je puisse faire quoi que ce soit pour le remettre en route. Ce doit être un relais, à l'intérieur, qui refuse de s'enclencher. J'ai eu beau tenter tout l'après-midi d'identifier la pièce défectueuse, je n'y suis pas arrivé. Pierre ne s'en inquiétera pas, heureusement, car la panne s'était déjà produite ces derniers jours, mais à chaque fois, l'appareil s'était remis à fonctionner. Pas cette fois-ci. Je ne pourrai reprendre contact que lorsque je serai à portée de VHF, à une cinquantaine de milles de la côte.

25 avril, jour 100

Plan général. Caméra dans la descente, plongeant à l'intérieur, vers la table du carré. Une carte y est étalée où j'achève de pointer une position.

«Centième jour de mer depuis les Chatham. Les Bermudes sont à 300 milles dans l'ouest. Le voyage tire à sa fin.

En fait, je ne suis pas pressé d'arriver : je me trouve heureux, ici; je n'ai pas vraiment envie que ça s'arrête.

Du point de vue difficulté, j'estime que cette dernière étape vaut bien le cap Horn :

Les parages de la Nouvelle-Écosse ici et les bancs de Terre-Neuve sont reconnus pour la fréquence du brouillard.

Il faut croiser la route des navires entre la côte américaine et l'Europe : c'est une des plus achalandées au monde.

Et les chalutiers qui pêchent ici, sur les bancs de Terre-Neuve, ne se déroutent pas pour un petit voilier, c'est eux qui ont la priorité : je vais devoir veiller...

Il y a l'île au Sable, ici, qu'on appelle «le cimetière de l'Atlantique». Soixante milles de hauts-fonds, en plein sur la route : il va falloir faire un grand détour.»



26 avril, jour 101

Temps gris, mer grosse. Ça souffle bon frais et *Jean-du-Sud* court sous foc seul tangonné. C'est un temps qui ressemble aux quarantièmes et j'en profite pour tourner la séquence sur l'amour écrite il y a deux semaines. Ça ne chôme pas au studio *Jean-du-Sud*.

Plus de sargasses. Ce n'est pas trop tôt !

27 avril, jour 102

Je pleurs la perte de mon beau cerf-volant !

J'ai remplacé les gaules brisées, mais les nouvelles ne doivent pas être d'un poids égal : il part de travers et tombe à l'eau alors que j'essaie de le lancer.

Je mets immédiatement à la cape. Deux fois, je passe à côté, pour essayer de le repêcher, mais je le rate : il faudrait être encore plus rapide entre la barre et le bord. À la troisième, je le perds de vue et je n'arrive plus à le retrouver, même en grim pant pour observer depuis le sommet du mât.

Il fait beau, il souffle une bonne brise et je voulais tourner d'autres plans depuis le cerf-volant, comme me l'avait demandé Normand. Mais cette fois-ci, le vent vient du NW et *Jean-du-Sud* le reçoit sur tribord. Dans l'alizé, il était bâbord amures, de sorte que les images prises maintenant ne pourraient jamais être raccordées avec celles que j'avais déjà tournées. Je devais refaire la séquence entière. Lorsque le cerf-volant est tombé, je tournais un plan général.

Depuis longtemps je cherchais une excuse pour grimper au mât avec la caméra-casque sur la tête. Comme j'avais cette première scène sur film, je complète la

séquence d'un plan subjectif où je grimpe au mât, je balaie lentement l'horizon sur 360° et je redescends.

26 avril, jour 103

Bulletin de la garde côtière canadienne, émis en morse par Radio-Halifax : «*The iceberg, growler and radar target positions are based on estimated drift. Date of sighting is in parenthesis following position. Estimated position of all known ice : Newfoundland coast at 4740 N 5720 W to 4705 N 5720 W to 4445 N 5601 W to 4655 N 5605 W...*»¹

Je me demandais si j'entrerais dans le Golfe Saint-Laurent par le détroit de Cabot, qui est très large, ou par celui de Canso, au Sud de l'île du Cap Breton, qui permet un raccourci de 150 milles, mais dont l'approche est beaucoup plus délicate, surtout par temps de brume.

Je vais risquer l'approche par Canso : à y réfléchir, je préfère les cailloux de la côte aux glaces du large.

29 avril, jour 104

Le thon m'escorte toujours, à l'ombre de *Jean-du-Sud*. Je tente de le filmer sous l'eau, penché le long du bord, en tenant à bout de bras la Bell-Howell protégée d'une poche de plastique étanche. Mais dès que celle-ci crève la surface, le thon se sauve à toutes nageoires et se tient à distance respectueuse tant que la caméra est sous l'eau.

Premier mai, jour 106

Au réveil, le vent passe SW en forcissant à 4 ; j'empanne. Au cours de la matinée, l'eau devient verte. On approche du plateau continental.

Bang !

Je bondis sur le pont : on vient de frapper un gros madrier en dérive, style traverse de chemin de fer. Aucun dommage, heureusement. Mais je pense au sort d'un catamaran de course, de construction très légère, filant trois fois ma vitesse, qui ferait sa rencontre...

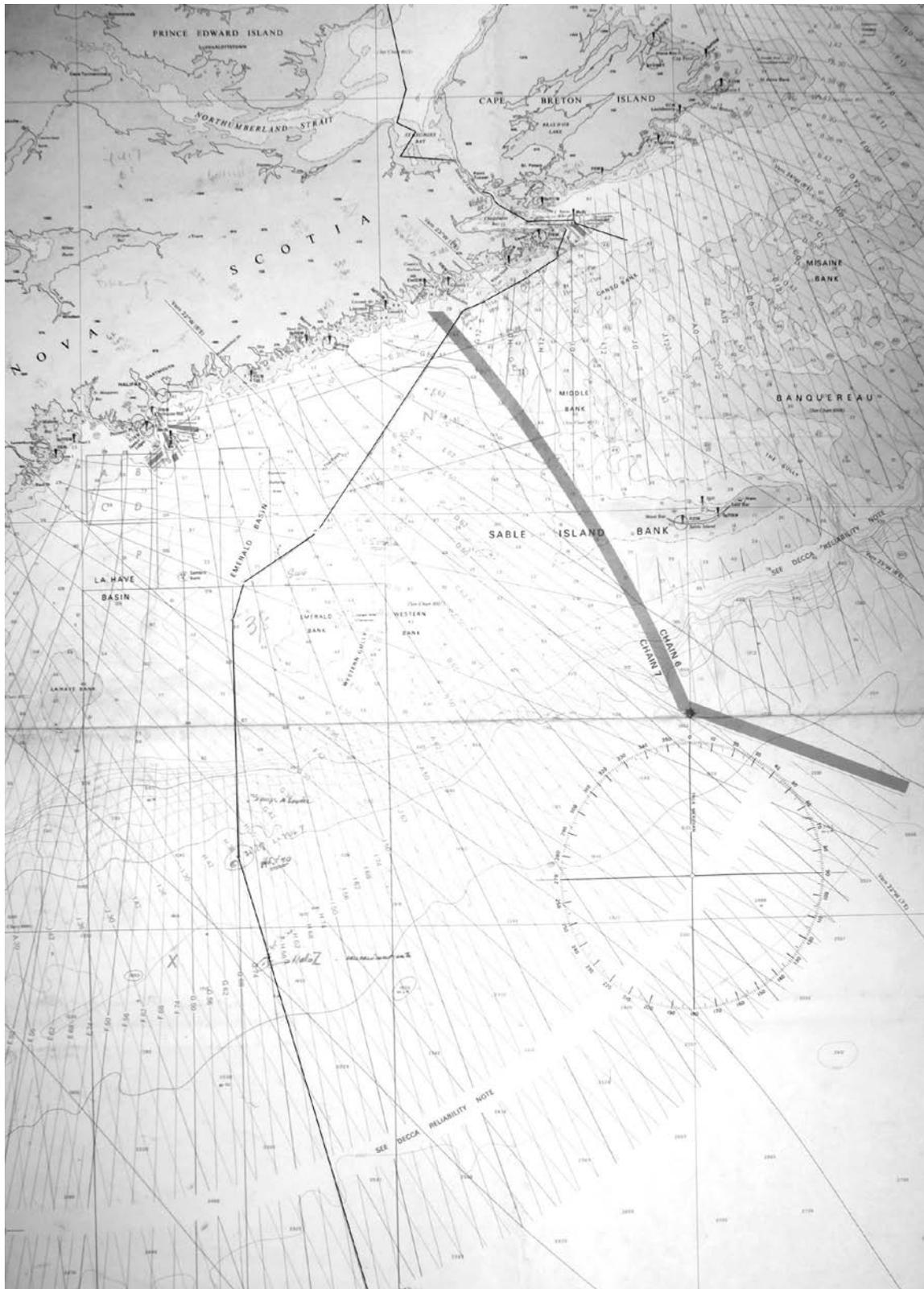
En après-midi, le vent fraîchit à 5 et un bon clapot se forme. Six nœuds et plus, vent sur l'arrière du travers. Ça saute !

Un bon coup de sextant-calculette : deux Soleil et deux Lune (bord inférieur) ce matin, un bon Soleil et deux Vénus ce soir.

2 mai, jour 107

En cours de matinée, le vent mollit à 3, mais il subsiste un fort clapot du SW. L'eau est carrément verte. Cet après-midi, halo autour du soleil, baromètre qui descend, ciel qui s'emplit de cirrus par l'ouest. Une dépression approche : à coup sûr du temps bouché sur les bancs.

¹ 1. Les positions des icebergs, growlers et autres échos radar sont basées sur une dérive estimée. La date d'observation est entre parenthèses suite à la position. Position estimée de toute glace connue: côte de Terre-Neuve à 4740 N...



Norfolk Radio, U.S. Navy le confirme : vents 25 à 35 nœuds prévus. Encore six bons Soleil aujourd'hui, dont 3 en fin de journée. D'une droite de hauteur à l'autre, les

intercepts ne dépassent pas 5 milles ; j'arrive à me placer au sextant dans un cercle de moins de trois milles de rayon.

En fin de soirée, le temps se bouche. Le feu stroboscopique de tête de mât installé en prévision du brouillard (emporté par le démâtage, mais remplacé aux Chatham et testé au départ) refuse de s'allumer. Ce n'est guère le temps de grimper voir ce qui se passe. *Jean-du-Sud* fonce à l'aveuglette dans le noir, confiant dans l'efficacité de son réflecteur radar, mais encore plus dans celle de l'Oizo-Magick. Si mon petit détecteur capte un radar, je signalerai ma présence à la VHF, en réglant la puissance à 1 watt seulement, pour n'alerter que le navire qui est tout près. En prévision d'un abordage possible, je boulonne le panneau étanche qui ferme le poste avant.

3 mai, jour 108

Temps toujours bouché, visibilité inférieure à un mille. Toute la matinée, je tente de relever à la gonio les radio-phares de Sable Island et de Sambro, à l'entrée du port de Halifax. J'arrive enfin à les capter très faiblement. Sable est plus commode, il diffuse en continu; mais Sambro fait partie d'une séquence, n'émet qu'une minute sur six et je dois passer de longs moments à attendre son retour. En fin de matinée, je relève Sable sur le travers et Sambro sur l'avant. J'estime qu'Emerald Bank, la limite ouest des dangers de l'île au Sable, est paré. Je peux maintenant faire route directe sur Canso. Cap demandé, 45° compas, 65° vrai.

13 heures. Forte brise de SW, grosse mer. Foc de route seul.

15 heures. Un écho au sondeur : 55 brasses. D'après l'estime, c'est vraisemblable : j'arrive sur un petit plateau.

16 heures. Le fond s'est maintenu autour de 55 brasses et maintenant le sondeur n'indique plus rien ; j'ai dû passer en bordure de ce plateau.

Seconde nuit dans la purée de pois.

4 mai, jour 109

4 heures. Premier semblant de relèvement gonio sur Country Island, qui me placerait plus à terre que mon estime. A surveiller le sondeur.

7 heures. Country Island sur le travers, 53 brasses au sondeur : je peux tracer un point. Sur la carte, la ligne de 50 brasses longe la côte à une dizaine de milles. J'en fais autant. Prochain repère, le radio-phare de Cranberry Island, à l'entrée du détroit de Canso, à 30 milles dans l'ENE.

8 heures. Il ne souffle plus qu'une petite brise de Sud. Largué tous les ris.

11 heures. 40 brasses. Envoyé le génois tangonné.

Midi. Bon relèvement sur Cranberry Island. 45 brasses. Je puis continuer au même cap.

13 heures. 20 brasses.

14 heures. 15 brasses. Si ça diminue encore, je modifie le cap sur tribord.

J'appelle Normand par VHF, pour m'annoncer. Il veut que je lui donne une date certaine d'arrivée à Gaspé. Je dois lui rappeler que *Jean-du-Sud* n'est pas un cargo : si le vent tient et s'il est portant, je devrais être là dans 48 heures (encore 12 heures pour sortir du détroit de Canso et 36 heures pour traverser le golfe Saint-Laurent) ; mais s'il est debout ou absent, combien plus ?

Mon vieux *Jean-du-Sud*, tu pourras dire que tu as de la chance : tu as failli laisser tes os sur les cailloux à l'entrée du détroit de Canso ! Par ma faute !

J'étais à l'intérieur, occupé à régler avec Normand, par radio-téléphone, les détails de l'arrivée. En raccrochant le micro, je monte sur le pont : j'aperçois un rocher battu par la houle droit devant, à moins de trois longueurs; on s'en vient dessus vent arrière, sous génois. J'ai à peine le temps de débrancher le régulateur d'allure et de virer. Pour

remonter au vent, je dois affaler le génois et envoyer un foc ; au près, je ne peux porter autant de toile.

Je tire un grand bord vers le large, d'une vingtaine de milles et je vais attendre là-bas que ça se débouche. C'est ce que j'aurais dû faire dès le début !

Je croyais pouvoir entrer dans le détroit de Canso par une visibilité inférieure à une trentaine de mètres, sans carte de détail, à l'aide seulement d'un compas, un sondeur et un petit gonio. Quelle présomption ! Surtout quelle inconscience !

C'est pourtant écrit en toutes lettres dans les instructions nautiques : «Venant du sud et de l'est, ne pas approcher en-deçà de 25 brasses avant que la sonde n'indique que la navire se trouve au nord du banc.» Je ne sais pas lire ?

Et comment pouvait-il me paraître plus important de descendre à l'intérieur m'occuper du film, plutôt que d'assurer la sécurité de mon bateau en restant sur le pont, les sens en éveil, tentant de détecter le moindre indice ?

C'aurait fait une belle arrivée : *Jean-du-Sud* planté sur un caillou ! J'en frissonne encore !

Je pense à la fin récente du dernier *Gipsy Moth*¹. Épuisé par la traversée du détroit de Bass, Desmond Hampton n'avait pas entendu son réveil ; son bateau est monté sur les roches de l'île Gabo. A vingt secondes près, *Jean-du-Sud* subissait le même sort. Je le méritais, au moins autant que lui. Pourquoi l'un et pas l'autre ? Est-ce seulement de la chance ?

Ou serait-ce une autre preuve d'amour (et d'indulgence) de l'Oizo-Magick ?

5 mai, jour 110

Cape toute la nuit et toute la matinée. À midi, le temps est toujours bouché au large, mais la météo signale une éclaircie à terre; je remets en route, après une série de relèvements gonio sur Cranberry Island. Cap demandé : 5° vrai, 27° magnétique, 20° compas.

15 heures. Un relèvement gonio sur Arichat coupe celui de Cranberry; je peux mettre un peu d'ouest dans mon nord. Cap 310° compas.

16 heures 40. J'arrive à abaisser au sextant un soleil pâlot sur un horizon flou ; j'obtiens une ligne de position qui se confond au relèvement sur Cranberry. 35 brasses au sondeur.

17 heures. La météo avait raison : près de la côte, le temps se débouche. J'aperçois d'abord une bouée à espar, puis la côte, heureusement là où je l'attendais. Un bon relèvement visuel sur le phare de Cranberry Island achève de fixer ma position à l'entrée de la baie Chedabucto, dégagé des dangers. Je peux faire route directement sur Eddy Point, au fond de la baie, à l'entrée du détroit de Canso.

20 heures. Bouée Cerberus Rock sur le travers. J'aperçois la côte de l'île Madame à droite et le feu d'Eddy Point droit devant. La brise n'est plus qu'un soupir.

Peu avant minuit, je mouille une ancre au pied de Eddy Point, pour attendre le vent et le jour, puis m'écroule dans ma couchette

6 mai, jour 111

4 heures 30. Un soupir du nord. On dérape. Mais le temps de faire la manœuvre, le vent est déjà retombé. Je passe deux heures face à Eddy point, à attendre le vent, étalant à peine le courant. Je hèle la vedette des pilotes qui me passe une remorque et m'emmène à 8 nœuds jusqu'à Port Hawkesbury, où une écluse permet de passer dans le golfe Saint-Laurent.

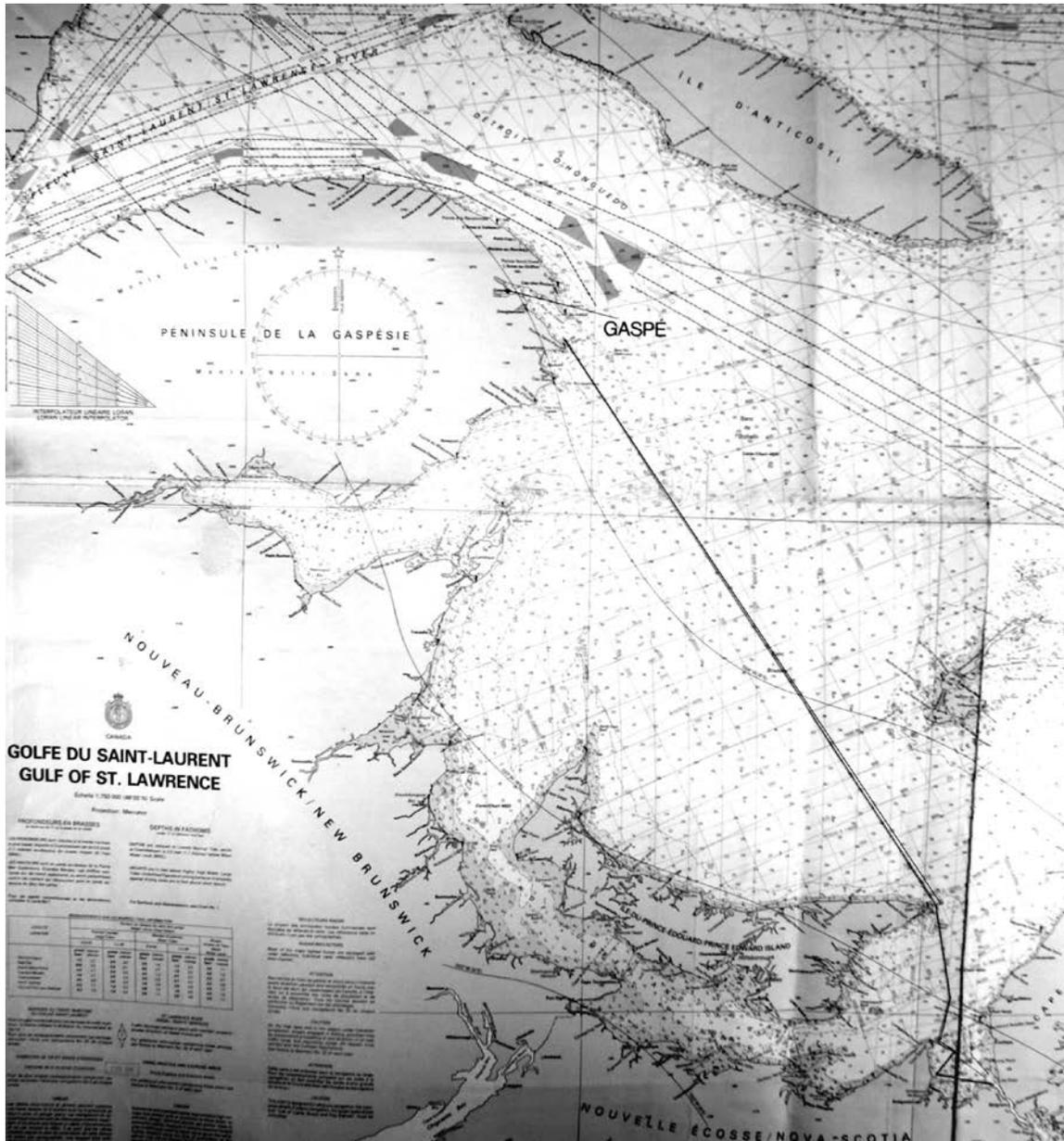
¹ Ancien bateau de Francis Chichester, engagé dans la course autour du monde en solitaire.

En attendant l'ouverture de la douane, je prends un taxi jusqu'au Holiday Inn local et m'offre un copieux petit déjeuner.

Je m'amuse de la tête que fait le douanier canadien lorsque je lui apprends que j'arrive des îles Falkland après 38 jours de mer et trois d'escale au Brésil.

Une fois l'écluse passée, je dois encore attendre le vent et j'ai tout loisir de téléphoner à Normand. Il m'apprend que mon frère Michel, qui possède un avion, l'emmènera de Montréal à Gaspé avec un caméraman, un assistant et un preneur de son. Mon père doit aussi les accompagner.

Il reste deux cent milles pour traverser le golfe Saint-Laurent et la météo annonce du vent : Je lui dis de m'attendre à Gaspé mardi matin, dans trois jours. En principe, cela laisse 24 heures de battement, en cas de calme ou de vent debout.



17 heures 30. Une brise moyenne se lève ; départ sous yankee. À la sortie du détroit de Canso, en débouchant dans le fond de la baie George, le vent s'établit au NW, en plein debout : je suis contraint de sortir de la baie en tirant des bords. Tout de suite, le vent mollit ; j'envoie le génois. Au passage d'un grain, en moins d'une heure, successivement : yankee, un ris, deux ris, foc, trinquette. Puis, le grain passé : foc, largué un ris. Pendant cette «Sail Drill », le baromètre passe de 1006 à 1017 mb !

7 mai, jour 112

Une heure. Je vire devant Cape George, à l'entrée de la baie ; le vent mollit un peu, mais reste au NW.

5 heures. Soupis du sud; j'empanne ; reacher.

7 heures. Plus un pet. J'ose sommeiller un peu.

11 heures. Brisette de Sud ; spi.

En après-midi, la brisette est devenue une jolie brise de SW qui nous pousse à vitesse maximum, à travers le détroit de Northumberland, toujours sous spi. C'est de la très belle voile, sur une mer d'émeraude qui reste plate et scintille sous un soleil splendide. La côte élevée de l'île du Cap Breton, derrière moi, n'est plus qu'une épaisse ligne à l'horizon, tandis que sur la gauche, l'île du Prince-Édouard se précise. Bientôt je distingue la terre rouge coiffée d'une herbe dorée. Je vire East Point en même temps que le traversier des îles de la Madeleine qui vient de quitter le port de Souris ; Gaspé n'est plus qu'à 150 milles droit devant.

En soirée, le vent fraîchit encore et j'affale le spi, pour continuer à courir vent arrière sous génois tangonné.

Encore une nuit blanche : le banc Bradelle est sillonné de chalutiers brillamment éclairés.

8 mai, jour 113

Jean-du-Sud sent l'écurie : toute la nuit il fonce à plus de 6 nœuds. Au matin, le vent fraîchit encore et m'oblige à prendre deux ris, coup sur coup.

Le vent ne mollit pas de la journée et la vitesse se maintient entre 6 et 8 nœuds. Le temps est généralement gris, mais j'arrive tout de même à attraper le soleil plusieurs fois.

20 heures. Je relève l'île Bonaventure, droit devant ; *Jean-du-Sud* prend la cape à l'entrée de la baie de Gaspé. En me levant à l'aube, j'aurai tout le temps de parcourir les 20 derniers milles pour être là tel que prévu demain matin vers 10 heures.

9 mai 1983, jour 114

4 heures. Je me tire avec peine de la couchette et me prépare un solide petit déjeuner avant de remettre en route. Comme j'achève de renvoyer la toile, le vent tombe complètement et la purée de poids s'installe. Je n'ai pas eu le temps de relever le feu du cap des Rosiers et n'ai qu'une vague idée de ma position. Les radio-phares ne sont pas commodes : cap Des Rosiers et Miscou se trouvent sur une même ligne, l'un à ma gauche, l'autre à ma droite. Je dérive à l'aveuglette, au gré de courants inconnus.

La VHF m'apprend que Normand et l'équipe se sont embarqués sur une vedette et me cherchent au radar. Mais la brume matinale est devenue un authentique brouillard et je ne puis rien faire pour l'aider à me trouver. J'apprends que deux voiliers de Gaspé me cherchent aussi ; leurs propriétaires ont travaillé toute la fin de semaine pour sortir les bateaux de l'hivernage et ont réussi à les mettre à l'eau avec la marée d'hier soir, dans l'intention de me faire escorte ce matin.

La partie de cache-cache dure toute la matinée. Enfin, vers une heure, l'arrivée d'une brise d'est chasse la brume : délivrance et retrouvailles !

Il faut se dépêcher, la foule attend, certains sont là, paraît-il, depuis ce matin ! Le *S P Saint-Laurent* me passe une remorque et nous voilà envolés vers Gaspé. Je surveille avec anxiété le taquet où est tournée la remorque, craignant de le voir s'arracher du pont à tout moment.

Soudain, Normand me largue : on est assez près, il y a du vent. Pendant que *Jean-du-Sud* court les derniers milles, il rentre tenter de tourner quelques plans depuis l'avion de Michel. Il a tout minuté et est sûr d'être de retour de l'aéroport à temps pour capter mon entrée dans le bassin du yacht-club.

Vingt-huit mille deux cents milles marins et 282 jours de mer depuis Saint-Malo. À 16 heures, *Jean-du-Sud* entre dans le bassin du Club Nautique Jacques-Cartier de Gaspé. J'ai quelque peu sous-estimé la force du vent et *Jean-du-Sud* fonce à 6 nœuds, vent arrière, sous grand voile seule, dans l'étroit couloir entre une jetée et un long ponton. Impressionné par la vitesse, je pousse la barre un poil trop tard. *Jean-du-Sud* vire bout au vent, mais vient casser son erre un poil trop tôt, à quelques mètres du ponton. Grand cafouillage devant tout le monde ; je lance une touline, mais je m'accroche dans je ne sais quoi et la ligne atterrit dans l'eau. C'est le steward du club qui sauve la situation en sautant dans sa chaloupe pour la ramasser. Mon père me tombe dans les bras, puis mon frère Michel, puis Normand. Même pas le temps d'amarrer *Jean-du-Sud* correctement : il faut se rendre au chalet du club, signer le livre d'or et entendre Ulric Roy, le commodore du yacht club, me féliciter, me souhaiter la bienvenue et me lire un télégramme du Premier Ministre René Lévesque. C'est ensuite au tour de Gilles Bryant, le président du comité des fêtes de 1984, de m'offrir une médaille commémorant le 450^e anniversaire de la visite de Jacques Cartier.

On me tend un micro. J'improvise :

«C'est un moment très émouvant : ce voyage-là, c'était, dans une certaine mesure, l'œuvre de ma vie... Elle n'est pas finie : chaque journée est à peu près l'œuvre de ta vie. Mais celle-là en une très importante pour moi.

Ça a été un voyage vraiment magnifique, merveilleux, qui m'a appris énormément de choses et permis de faire beaucoup de progrès.

Tous ces témoignages, c'est très émouvant et ça fait plaisir.

Alors, je vous remercie, tout le monde.»





ÉPILOGUE¹

Vous m'invitez à vous parler des valeurs que j'ai découvertes au cours de ce voyage de 282 jours seul sur la mer. Je me suis demandé longtemps qu'est-ce que je pourrais bien vous conter : je n'ai pas eu de vision.

J'ai eu le temps de méditer – le téléphone ne sonnait pas très souvent – mais je n'ai pas eu de flash, je n'ai connu ni nirvana, ni samadhi.

J'ai pourtant vécu de très nombreux moments d'un contentement total :

Des fins de jour où le soleil plonge dans la mer en éclaboussant de lumière chaude toute une moitié du ciel...

La caresse d'une brise d'alizé sur la peau nue (c'est presque aussi bon que celle d'une personne aimée)...

Le simple plaisir de contempler l'étrave de mon bateau qui glisse à la surface de la mer poussé, guidé par une force invisible : la magie du vent...

Ou surveiller pendant des heures un albatros. Ces oiseaux-là se servent du vent mille fois mieux que nos voiliers : on ne voit jamais battre leurs ailes; on en voit seulement bouger l'extrémité comme un gouvernail. Ils planent à longueur de jour. Par temps calme, ils se posent sur l'eau et attendent le vent...

Je pourrais continuer à évoquer des moments où pour rien au monde je n'aurais cédé ma place, mais je passerais à côté du sujet : ces instants, même s'ils ont été d'une grande valeur, ne sont pas des découvertes.

Il faut chercher autre part.

Sur le plan intellectuel ? En neuf mois de solitude, j'aurais peut-être eu le temps d'échafauder une belle théorie que je pourrais vous servir maintenant du haut de mon nouveau titre de docteur d'université².

Mais j'ai beau me demander à quoi j'ai pu réfléchir, je ne ramène ni syllogisme, ni démonstration. Je peux seulement prouver que la terre est ronde, mais il paraît que je ne suis pas le premier.

J'oserais pourtant y aller d'un conseil : Si tu veux faire un beau voyage, n'oublie pas ton Oizo-Magick

J'en ai emmené un avec moi autour du monde : ça a marché au-delà de mes espérances !

Mais oui : à l'intérieur du carré de Jean-du-Sud, suspendu par un fil à la main courante, plane un petit Oizo tissé dans une palme de cocotier Magick. C'est précisément un Oizo-Magick (modèle spécial pour la navigation de plaisance au long cours).

En sept ans de vie commune et un tour du monde, j'ai eu tant d'occasions de m'émerveiller de ses exploits que je ne m'en séparerais pour rien au monde.

Comme je vous aime bien, je vais vous révéler son fonctionnement, et les conditions qui lui permettent d'atteindre sa pleine puissante Magick.

Il y a deux exigences essentielles à la bonne marche d'un Oizo-Magick : d'abord tu fais ce qu'il y a à faire au moment où cela doit être fait, de ton mieux, du sommet de ta conscience ; ensuite, tu t'abandonnes à cette force plus grande.

Attention : si tu penses au résultat de ton action, tu ne t'abandonnes plus, tu n'es plus au sommet de ta conscience, tu n'es plus ici et maintenant et tu perds tout contact avec le pouvoir Magick.

Le piège est bien tendu, j'y suis tombé à pieds joints. Quand j'y pense, j'en ai la chair de poule : j'ai failli ne pas partir ! Cela s'est passé comme je vous le conte :

¹ Extrait d'un exposé de Yves Gélinas sur les valeurs découvertes au cours de son voyage, prononcé le 17 avril 1985, à l'occasion d'une réunion de directeurs d'école.

² Août 84 : L'Université Laval de Québec s'associe aux fêtes nautiques de l'été et décerne un Doctorat d'honneur à Yves Gélinas, « artiste dramatique et navigateur intrépide ».

Lorsque j'essayais de faire le silence à l'intérieur, de taire les conditionnements, les jugements, les excuses, il restait un désir impérieux de partir seul sur la mer, longtemps. Alors le matin, je me posais cette question : « Qu'est-ce que je peux faire aujourd'hui de plus efficace pour le réaliser ? » Et j'essayais de le faire de mon mieux, avec détachement, avec abandon.

Après deux ans de préparation à Plouër, j'étais bloqué : le nerf de la guerre manquait. Six mois de démarches, de téléphones, de rencontres à Montréal et j'en étais toujours au même point, je n'avais pas l'impression d'avoir progressé.

Plus le temps passait, plus je devenais nerveux, impatient : j'étais à trois mois du départ et j'avais encore un énorme travail à faire en France, sur *Jean-du-Sud*.

J'étais tellement tendu, que j'ai attrapé un torticolis.

Ça m'a fait réfléchir. Et cette idée m'est venue : je ne suis plus détaché. Je veux partir ! Il faut donner un coup de barre : changer mon attitude, Revenir à cet état d'abandon que j'ai perdu.

Le lendemain matin, je trouve les vingt mille dollars qu'il me fallait, comme par magie.

Et l'Oizo-Magick réussit à passer son message avant même que je prenne le large : « Fais ta journée comme il faut, c'est tout ce qu'on te demande. Le reste ne te regarde pas ! »

Pour éviter d'être angoissé par ce qui m'attendait dans les quarantièmes rugissants ou au cap Horn, je pouvais me dire : Je prends pour acquit que l'Oizo-Magick a de la suite dans les idées : s'il m'a permis de partir, ce n'est pas pour me perdre en route.

Évidemment, je devais faire confiance à mon bateau. Je savais que je ne pourrais pas me fier à sa taille : *Jean-du-Sud* serait le plus petit à tenter cette route. Je ne pourrais compter que sur sa solidité.

J'ai su dès le début que si je négligeais consciemment le moindre détail, je ne pourrais plus jamais vivre ici et maintenant.

Il fallait que je sois sûr de la solidité du mât, de l'échantillonnage des haubans, de la résistance des hublots, que je n'aie négligé aucun détail.

Sinon c'était l'angoisse assurée : je passerais mon temps à me dire : « j'aurais dû... »

Mais viser l'impeccabilité c'est comme voyager à la voile : on va vers une destination mais on n'est jamais sûr d'y arriver. *Jean-du-Sud* a été roulé par une déferlante et s'est relevé sans son mât. J'avais sous-estimé l'effort imposé aux boulons des cadènes de bas-haubans : ils ont cédé. C'est entièrement ma faute. Mais j'étais de bonne foi et l'Oizo-Magick, cette fois, ne m'en a pas voulu.

Entre le concept intellectuel et le vécu quotidien, la traversée est longue et le vent parfois debout !

J'ai entrepris ce voyage pour faire la paix ici-dedans. Je pensais que j'y arriverais surtout par des exercices de méditation et des lectures sérieuses.

J'avais emporté une documentation importante sur la spiritualité. J'y ai surtout appris que la connaissance n'a aucune valeur si elle ne quitte pas le domaine mental et n'est pas suivie d'une mise en route, d'un effort de transformation du quotidien.

Après quelques ouvrages, je n'ai pas poursuivi mon étude : j'avais compris que l'essentiel n'est pas d'apprendre, mais de devenir et j'avais déjà trouvé de quoi m'occuper pendant plusieurs tours du monde.

Alors j'ai rangé mes livres sérieux, et je me suis contenté de manœuvrer *Jean-du-Sud* de mon mieux, en confiance. Sous pilote OizoMatick !

* * *

J'ai aussi fait l'expérience d'une dimension nouvelle de l'amour.

J'en conviens, parler de découverte de l'amour au cours d'un voyage en solitaire tient du paradoxe.

Et je ne parle pas ici d'un sentiment platonique et désincarné. Je parle de cette bouffée très concrète de chaleur qu'on ressent au niveau du cœur et qu'on a peut-être découverte au moment de donner un premier baiser d'amour à sa première blonde...

Cette bouffée de chaleur qui revient à des moments toujours trop rares : lorsqu'on serre dans ses bras la femme de sa vie ou qu'on tient tendrement dans la sienne la main de son enfant... On déborde d'énergie ! On soulèverait le monde !

Cette flamme d'amour qui soulève le monde, on peut la ressentir à des milliers de milles de tout être humain : il suffit de faire un peu de silence à l'intérieur en se concentrant dans la région du cœur et elle s'allume, presque imperceptible.

En faisant l'effort de l'entretenir avec constance, j'ose dire avec amour, elle se développe, devient de plus en plus concrète et réchauffe la vie entière.

Entre l'amour et la raison, ces deux forces qui nous font évoluer, nous avons préféré la raison. C'est elle qui nous définit : Homo Sapiens Sapiens. Il y a vraiment de quoi être fiers : notre planète doit sa survie à l'équilibre de la terre !

Et si un jour cet équilibre se rompt, ce sera un autre coup de la raison !

À quoi pourrait arriver un Homo Sapiens Amans ? Un homme qui se définirait non plus par la raison, mais par l'amour ? Un homme qui écouterait sa raison, bien sûr, mais laisserait d'abord parler son cœur ?

Quand les hommes vivront d'amour
Il n'y aura plus de misère
Les soldats seront troubadours
Mais nous, nous serons morts, mon frère.

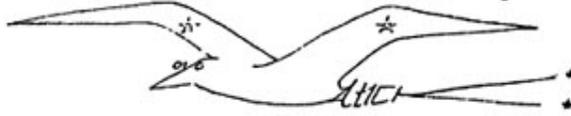
Raymond Lévesque me le pardonnera : je voudrais, pour une fois, faire mentir un poète et commencer à vivre d'amour avant que nous soyons morts, mes frères.

Au moment de conclure cet entretien sur les valeurs que j'ai découvertes au cours de ce long voyage en solitaire, je m'aperçois que je vous ai parlé de trois choses : de la nécessité de s'abandonner à une force plus grande et de maintenir une attitude impeccable (les deux conditions essentielles au fonctionnement de l'Oizo-Magick).

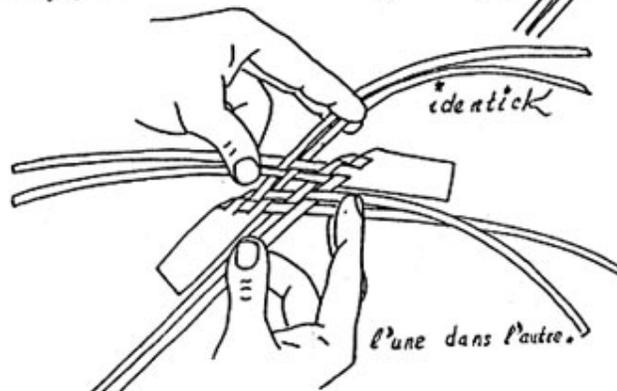
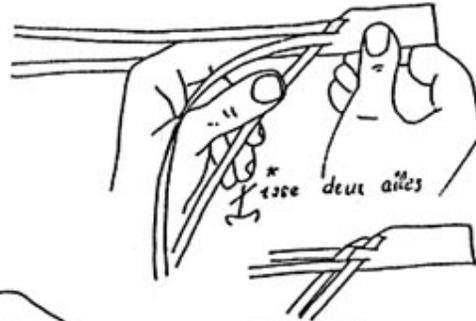
En d'autres termes, de foi et d'espérance, enfin d'amour.

J'ai déjà entendu cela quelque part.

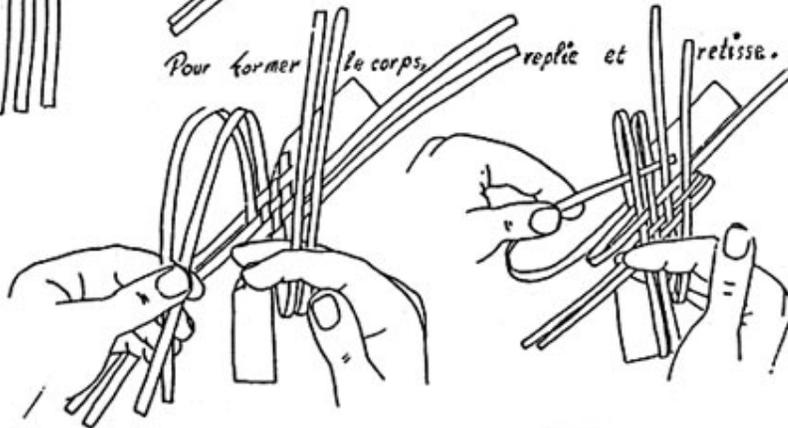
BRANCHE 2E

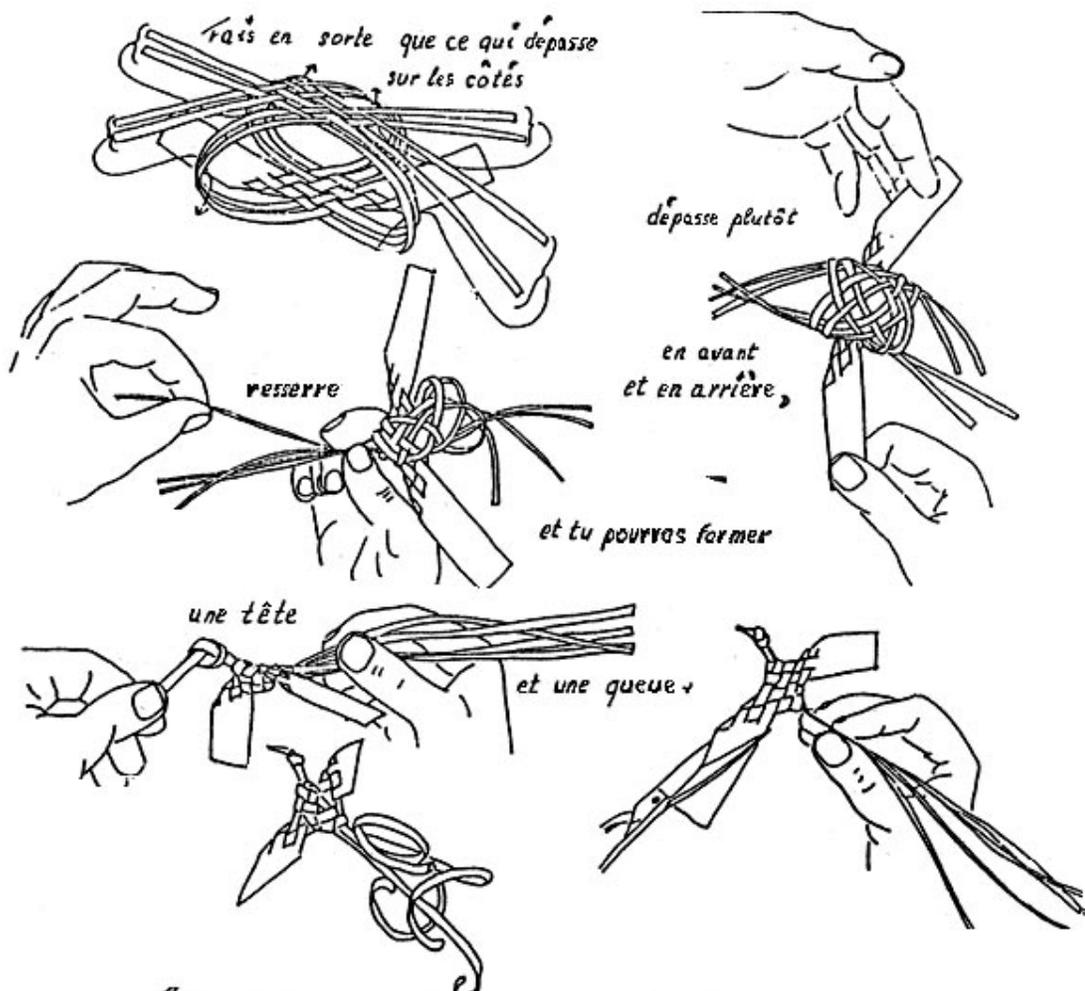


L'AILLE
 quatre bandes
 dans deux lisières
 de papier *MAGICK*
 ou de palme
 de cocotier *MAGICK*
 si t'es déjà parti



Pour former le corps, replie et retisse.





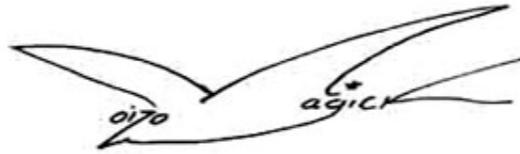
((Quand t'auras acquis un peu plus de doigté
 et de pouvoir *MAGICK*
 tu réaliseras le modèle DE LUXE à six bandes,
 légèrement plus fantastick))

Puis praticq la formule *MAGICK* *

$\frac{\text{MAGICK} \rightarrow \infty}{\text{LOGICK} \rightarrow 0} + \left(\begin{matrix} \text{F} \\ \text{ÉNERGICK} \end{matrix} \right) \rightarrow \infty = \text{DOCK-AUTOMATIC} \rightarrow \infty$

Yus 

Jean-du-Sud, printemps 1979

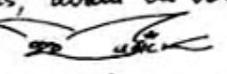
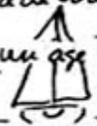


Garanti pour vous procurer

- * Bonheur
- * Santé
- * Sagesse
- * Longévité

Lorsqu'utilisé selon le mode d'emploi.

Mode d'emploi:

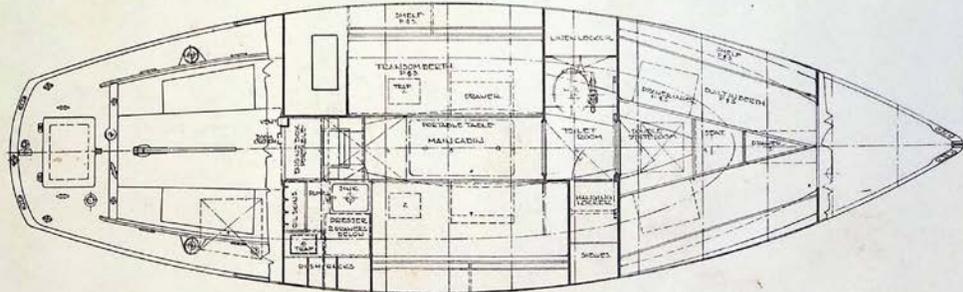
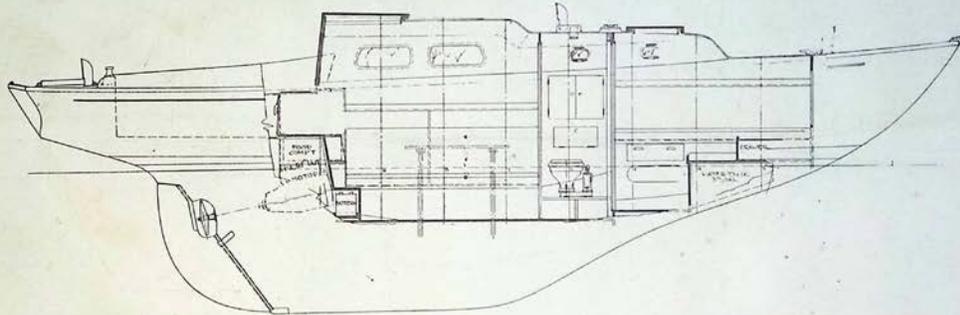
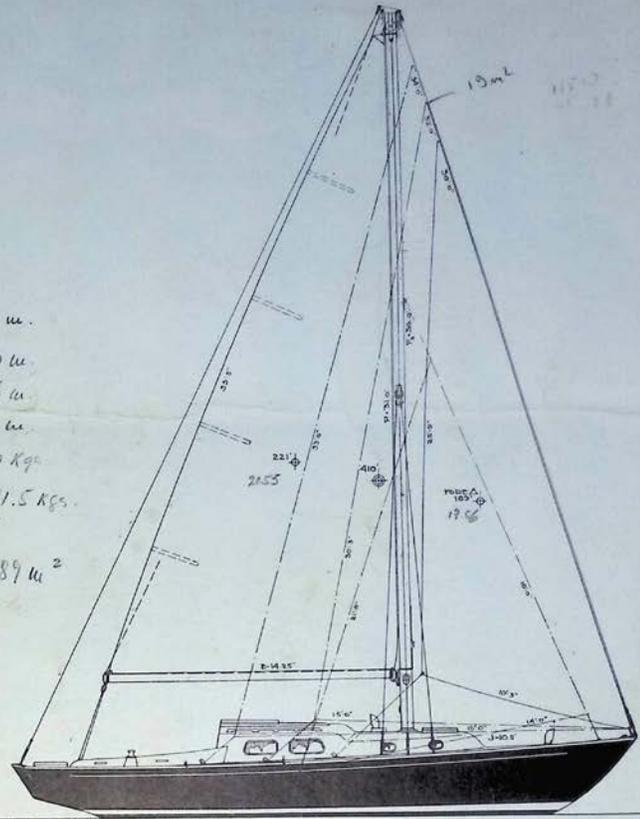
- 1: Suspendez l' près de votre lit.
 - 2: Tous les soirs, avant de vous endormir, engagez une conversation avec l'. Racontez-lui votre journée, faites-lui part de vos problèmes, de vos préoccupations, de vos soucis. Demandez-lui conseil, confiez-lui vos maladies.
 - 3: Écoutez les réponses de l' à toutes vos questions et ses solutions à tous vos problèmes.
 - 4: Durant votre sommeil,  s'envolera avec vos soucis, vos maladies et vos problèmes, vous rapportant des rêves agréables.
 - 5: L'usage régulier de l' fera de vous un être sain, heureux et sage, et vous permettra d'atteindre un  très avancé.
-

NOTES TECHNIQUES

ALBERG 30

SPECIFICATIONS

L.O.A.	30'3"	9,21 m.
L.W.L.	21'8"	6,60 m.
Beam	8'9"	2,66 m.
Draft	4'3"	1,30 m.
Ballast	3,300 lbs.	1,500 Kgs.
Displacement	9,000 lbs.	4,081,5 Kgs.
Sail Area		
Working canvas	410 sq. ft.	38,089 m ²



Jean-du-Sud

Jean-du-Sud est le 399^e exemplaire de la série *Alberg 30*, dessinée pour la croisière côtière par l'architecte américain Carl Alberg et bâtie au Canada, sur le bord du lac Ontario, au chantier Whitby Boat Works. Cette série de yachts en polyester jouissait, dans les années 1960, d'une grande popularité non seulement dans les Grands Lacs, mais également sur la côte est américaine.

Si j'avais à le décrire en un mot, j'emploierais le terme anglais «moderate». En Français, je pourrais dire «moyen», mais il manquerait la nuance de «modéré» : «qui n'est point exagéré ; éloigné de tout excès».

Sans l'alourdir indûment, son constructeur n'a pas fait de chasse au poids et le bateau a été bâti avant la crise du pétrole, de sorte qu'il ne manque pas de matière première. Quatre tonnes pour une longueur hors-tout de 30'3" (9,15 m), c'est plus que la majorité des yachts contemporains, mais moins que le cotre norvégien traditionnel. Son passage dans la mer est moins saccadé que celui du déplacement léger, mais il n'a pas l'inertie du déplacement lourd, qui pourrait l'empêcher de se soustraire aux coups de mer.

Calant 4'3" (1,30 m) seulement, avec une largeur de 8'9" (2,66 m) et un rapport de lest à peine supérieur au tiers de son déplacement, il est assez gâtard. Je considérais au début que c'était un défaut, mais avec l'expérience, j'ai compris que c'était une grande qualité : dès que le vent forçait, il suffit de prendre un ris (j'ai condamné dès le début la bôme à rouleau fournie d'origine) et tout de suite le bateau se redresse, marche aussi vite et fatigue beaucoup moins sa voilure et son gréement. C'est ainsi qu'après dix ans et plus de 25 000 milles de croisière, *Jean-du-Sud* portait toujours sa voilure d'origine. Il est malgré cela suffisamment puissant pour s'élever au vent tant qu'il est possible de porter de la toile. Sortant de Cuxhaven, en Allemagne, au retour de la croisière en Suède, dans un nord-ouest qui avait forcé à huit (j'avais attendu presque une semaine un temps plus maniable et j'avais manqué de patience), il avait parcouru en vingt-quatre heures, au près, sous tourmentin et trois ris dans la grand-voile, les 90 milles qui le séparaient de Borkum, en Hollande, performance très honorable pour un voilier de cette taille.

Mât

À cette époque, les grand-voiles étaient encore considérées comme le moteur principal d'un bateau : le mât de l'*Alberg 30* est emplanté bien en avant du milieu et la bôme est longue (j'en étais heureux en établissant le gréement de fortune). Cette position avancée du mât favorise encore la stabilité de route aux allures portantes.

L'*Alberg 30* gréait un mât d'un échantillonnage d'environ 3 kilos au mètre, à simple étage de barres de flèche, tenu par un étai, un pataras et 2 galhaubans de 1/4" de diamètre (6,4 mm) et 4 bas-haubans de 3/16" (5 mm). Le nouveau mât fait 4,3 kg au mètre. M. Coeudevez, de Nirvana, m'avait spécifié un profil de 5 kg/h, mais avec son approbation, j'ai compensé en ajoutant un second étage de barres de flèche d'où partent un étai de trinquette, deux bastaques et deux galhaubans intermédiaires. J'ai remplacé tout le haubannage avec du câble de 7 mm.

Comme je rajoutais un second galhauban, j'ai rajouté une cadène où ils s'aboutent tous les deux, retenue à la coque et à la cloison porteuse par 4 boulons de 8 mm. J'avais également augmenté le diamètre des boulons de la cadène de pataras.

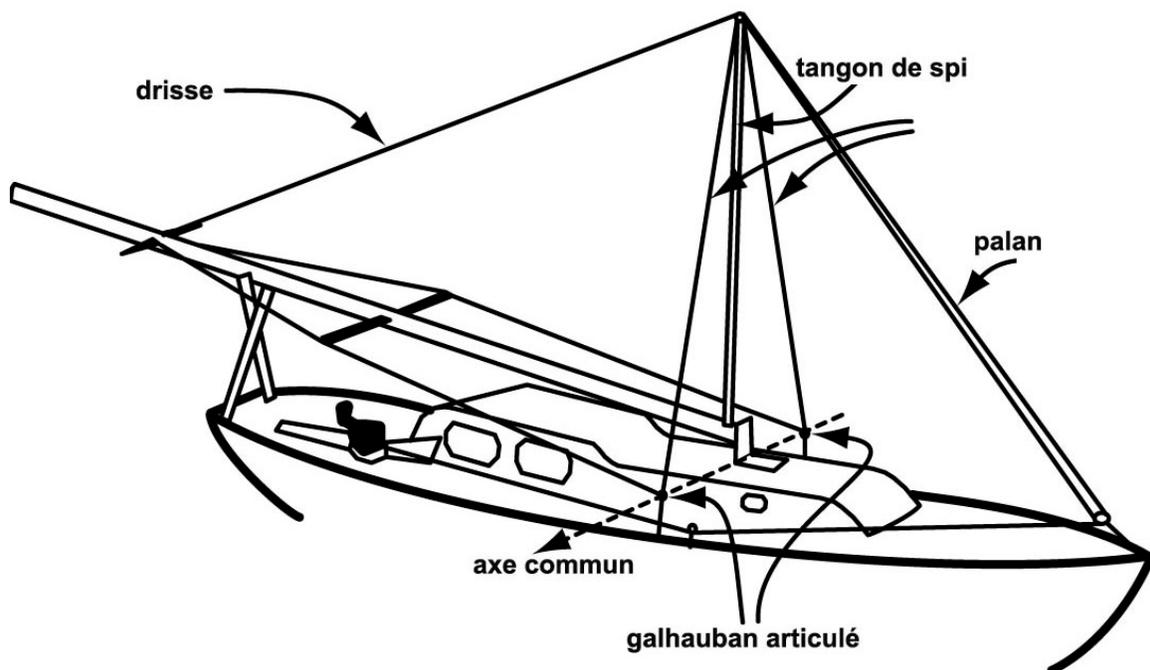
Avec tous ces changements, j'estimais avoir fait un mât au moins dix fois plus costaud que le précédent. Mais je n'avais pas touché aux cadènes de bas-haubans, reliées à la coque par 3 boulons de 1/4", prévus à l'origine pour équivaloir à la charge de rupture de haubans de 5 mm, mais nettement trop faibles pour du 7 mm. Aux Chatham, je les ai remplacés par deux boulons de 8 et un de 10 mm.

Je n'avais pas vu que le mât appuierait aussi dix fois plus fortement sur son emplanture et tirerait dix fois plus sur ses cadènes. Il était resté, dans la chaîne, deux maillons faibles et la mer les a trouvés.

À mon retour aux îles Chatham, au mois d'octobre suivant, je me suis efforcé de suivre ces recommandations à la lettre, en ajoutant, pour faire bonne mesure, de la colle epoxy et des rivets inox.

Technique de mâtage

J'avais découvert ce système dans une revue de yachting américaine, qui elle-même avouait l'avoir trouvée dans une revue hollandaise. Il permet de mâter à l'aide simplement du tangon de spi et de quelques autres aménagements prévus à l'avance : une ferrure de pied de mât pivotante, une articulation dans les galhaubans, exactement dans le prolongement de l'axe de cette ferrure et enfin un fort pontet fixé au pied du mât, sur sa face avant, pour recevoir un des embouts du tangon.



Le mât, toujours à l'horizontale, est posé sur le pont, soutenu vers son centre par un X posé sur le couronnement. Le pied du mât est déposé sur l'emplature et l'axe de la ferrure est glissé en place. Le tangon, posé verticalement à la base du mât, est retenu vers l'arrière par une drisse de foc et dans le plan latéral, par deux câbles faisant office de haubans, frappés de chaque bord sur l'articulation des galhaubans. Les galhaubans sont eux-mêmes frappés à leur cadène. Les deux ensembles mât-galhaubans et tangon-haubans forment ainsi deux triangles isocèles qui peuvent pivoter autour d'une base commune, matérialisée par l'axe du pied de mât et l'articulation des galhaubans.

Pour amener le mât à la verticale, il suffit de tirer sur le tangon, à l'aide d'un palan frappé à la ferrure d'étrave et dont le garant est renvoyé vers l'arrière pour s'enrouler autour du winch d'écoute de génois. La puissance combinée du winch et du palan (ici

l'écoute de grand-voile, à quatre brins), permet d'amener le mât à la verticale sans déployer trop d'effort.¹

Voiles

J'ai confié à Michel Ralys la coupe d'une grand-voile de 19 m², sans lattes (donc à chute concave), à 3 coutures et 3 bandes de ris, taillée dans du tissu de 360 gr/m², d'une trinquette de 10 m² à 2 bandes de ris et d'une voile de cape de 5 m² dans le même tissu ainsi que d'un yankee de 15 m² dans du tissu de 340 gr/m². J'ai aussi emmené le foc de route, les génois lourd et léger d'origine, un spi et un reacher.

Pour la seconde étape, j'ai fait couper la bordure et le guindant du yankee, pour abaisser son point d'écoute (c'était très inconfortable lorsque je voulais tangonner la voile) et j'ai commandé à Wally Walsh, de la voilerie Windyne, de Dorval, un nouveau foc de route (l'ancien était très fatigué, s'était déformé et avait perdu son efficacité au près).

Je puis prendre deux ris dans la grand-voile et un ris dans la trinquette sans sortir du cockpit. Le secret de la manœuvre est de filer beaucoup plus de drisse que nécessaire. Avec la voile presque à moitié affalée, il est facile de border, même sans l'aide d'un winch, les bosses de point d'amure et de point d'écoute. Pour faire plus propre, je vais tout de même rouler la toile et nouer les garcettes, une fois le ris pris. L'absence de lattes dans la grand-voile me permet d'effectuer cette manœuvre même plein vent arrière. J'ai vu à ce que le chemin de fer descende jusqu'au vit de mullet et je n'ai pas à toucher aux coulisseaux.

J'avais prélevé le chemin de fer de l'ancien mât et je l'ai riveté sur le nouveau, à côté de celui de la grand-voile. Il contourne le vit de mullet et descend tout près du pont. Les coulisseaux de la voile de cape y sont engagés en permanence et celle-ci demeure ferlée sur le pont. Il suffit, pour la hisser, de lui frapper la drisse de la grand-voile et les écoutes du spi.

Électricité

Le moteur a été débarqué au tout début des travaux, au cours de la première chasse au poids inutile et l'installation électrique a été refaite entièrement. Emmagasinée dans quatre accumulateurs de 100 A/H chacun (Freedom, AC Delco), l'électricité était produite par un hydro-alternateur (Ampair) fixé au balcon arrière et entraîné par une turbine remorquée une quinzaine de mètres derrière, au bout d'une ligne de dacron de 10 mm. J'avais aussi deux petits générateurs solaires (Plastimo) montés sur le toit, devant la descente. Ce n'était pas l'endroit idéal, la bôme y projetait souvent de l'ombre, ils n'étaient pas orientables, mais c'était le montage le plus sécuritaire : après tout, c'était un système d'appoint.

L'hydro-alternateur commençait à débiter 3 ampères dès 3 nœuds. Le débit augmentait à peine avec la vitesse et à 6 nœuds, il donnait environ 4 ampères. Les panneaux solaires, eux, produisaient 0,7 ampère en plein soleil. Ce débit suffisait à mes besoins et je n'ai pas manqué d'électricité tant que l'hydro-alternateur fonctionnait.

Communications radio

Pour communiquer avec Montréal, je disposais d'un émetteur-récepteur (Yaesu FT 707), diffusant sur les fréquences réservées aux amateurs. C'est le pataras qui servait d'antenne, grâce à deux isolateurs (Norseman) et à une boîte d'accord (Yaesu FC 707).

¹ Par la suite, j'ai ajouté un guindeau électrique, qui me permet de mâter sans aucun effort.

La mise à la terre se faisait par une petite plaque (Dynaplate) boulonnée sous la coque. Tous les passe-coque en bronze y étaient également reliés.

Environ 4 jours sur 5, la propagation était suffisamment bonne pour que mon message soit rediffusé par CKMF. Au moment de la seconde étape, la propagation avait continué à diminuer et les signaux passaient déjà moins bien. (L'activité à la surface du soleil, qui varie selon un cycle de 8 à 11 ans, ionise les couches stratosphériques qui, elles, réfléchissent les signaux radio vers la terre. Lorsque j'ai quitté Saint-Malo, le sommet du cycle était dépassé d'environ un an.)

Pilotage automatique

En 282 jours de mer, je n'ai pas dû barrer plus d'une heure. C'est un système de pilotage automatique de ma conception qui a assuré ce travail sans défaillir, maintenant *Jean-du-Sud* au cap avec une grande précision, quelle que soit la force du vent. Il n'est jamais tombé en panne, malgré deux knock-down et un chavirage de 360° qui a causé un démâtage. Sous grément de fortune, c'était encore lui qui barrait. C'est à ma connaissance le seul régulateur d'allure de type Hasler (à pale immergée) qui ait réussi à accomplir le tour du monde par cette route sans une seule fois tomber en panne.

Depuis que je navigue en croisière, je m'intéresse au problème de la conception d'un appareil qui permettrait à un yacht de maintenir un cap constant par rapport au vent ; il y a plus intéressant à faire sur un bateau que passer son temps rivé à la barre.

Les historiens de marine s'accordent pour attribuer la première solution du problème au peintre de marine français Marin-Marie : le gouvernail principal de sa pinasse *Winibelle* était fixé de façon à maintenir un cap approximatif. Un safran auxiliaire contrôlé par une girouette orientée dans le lit du vent maintenait le bateau au cap. Ce système permit à Marin-Marie d'accomplir la première traversée de l'Atlantique en solitaire à bord d'un yacht à moteur.

Ce type de régulateur d'allure se trouve encore de nos jours, mais son action est lente et son efficacité diminue à mesure que la mer grossit. Il est plus difficile, mais aussi plus efficace de maintenir le cap à l'aide du gouvernail principal d'un bateau.

S'il est extérieur, fixé au tableau ou à l'étambot, c'est encore comparativement facile. Le problème a été résolu de façon assez satisfaisante dans les années 50 par un inconnu qui a eu l'idée de monter sur le bord de fuite d'un safran, un fletner comme en ont les ailerons des avions. Contrôlé par une girouette de taille moyenne, ce fletner fournit l'énergie nécessaire pour mouvoir le gouvernail. Bernard Moitessier a appliqué ce système sur tous ses bateaux.

Dans le cas d'un yacht dont le gouvernail est à mèche et jaumière, le problème est plus complexe. C'est pourtant le cas de *Jean-du-Sud* et de la majorité des yachts modernes.

A l'occasion de la première course transatlantique en solitaire, en 1960, Francis Chichester avait imaginé de remplacer le mât de tape-cul de son yawl *Gipsy-Moth* par une immense girouette en toile, qui agissait directement sur la barre grâce à un système de drosses. Les efforts importants requis pour mouvoir la barre lui imposaient une girouette d'une taille considérable, dans laquelle il devait prendre des ris à mesure que le vent fraîchissait.

Mais Blondie Hasler, lui, eut l'idée merveilleuse de récupérer l'énergie produite par l'avancement de son folkboat *Jester*, à l'aide d'une pale verticale plantée dans l'eau à l'arrière du bateau : lorsqu'une girouette fait pivoter cette pale autour d'un axe vertical à la manière d'un gouvernail, les filets d'eau dus à l'avancement du bateau la chassent de côté avec une grande force, qu'on récupère en permettant à cette pale de pivoter également autour d'un axe horizontal. Il suffit dès lors de relier cette pale à la barre par

un système de drosses, pour disposer de toute l'énergie nécessaire à mouvoir le gouvernail.

À l'occasion de la Transat de 1964, l'ingénieur français Marcel Gianoli imagina de monter la girouette de l'appareil chargé de barrer le trimaran *Pen-Duick II* à Eric Tabarly sur un axe presque horizontal, plutôt que vertical, augmentant de façon considérable sa sensibilité et sa puissance.

Depuis, cette date, il n'y a pas eu d'autre trouvaille importante. Tous les appareils qui permettent à un yacht de maintenir un cap constant à l'aide seulement de l'énergie du vent, font appel à l'une ou l'autre, ou à une combinaison de ces solutions. Mais aucune des réalisations que j'avais vues sur le marché ne me satisfaisait : elles me semblaient toutes trop lourdes, trop fragiles, trop laides et surtout trop chères.

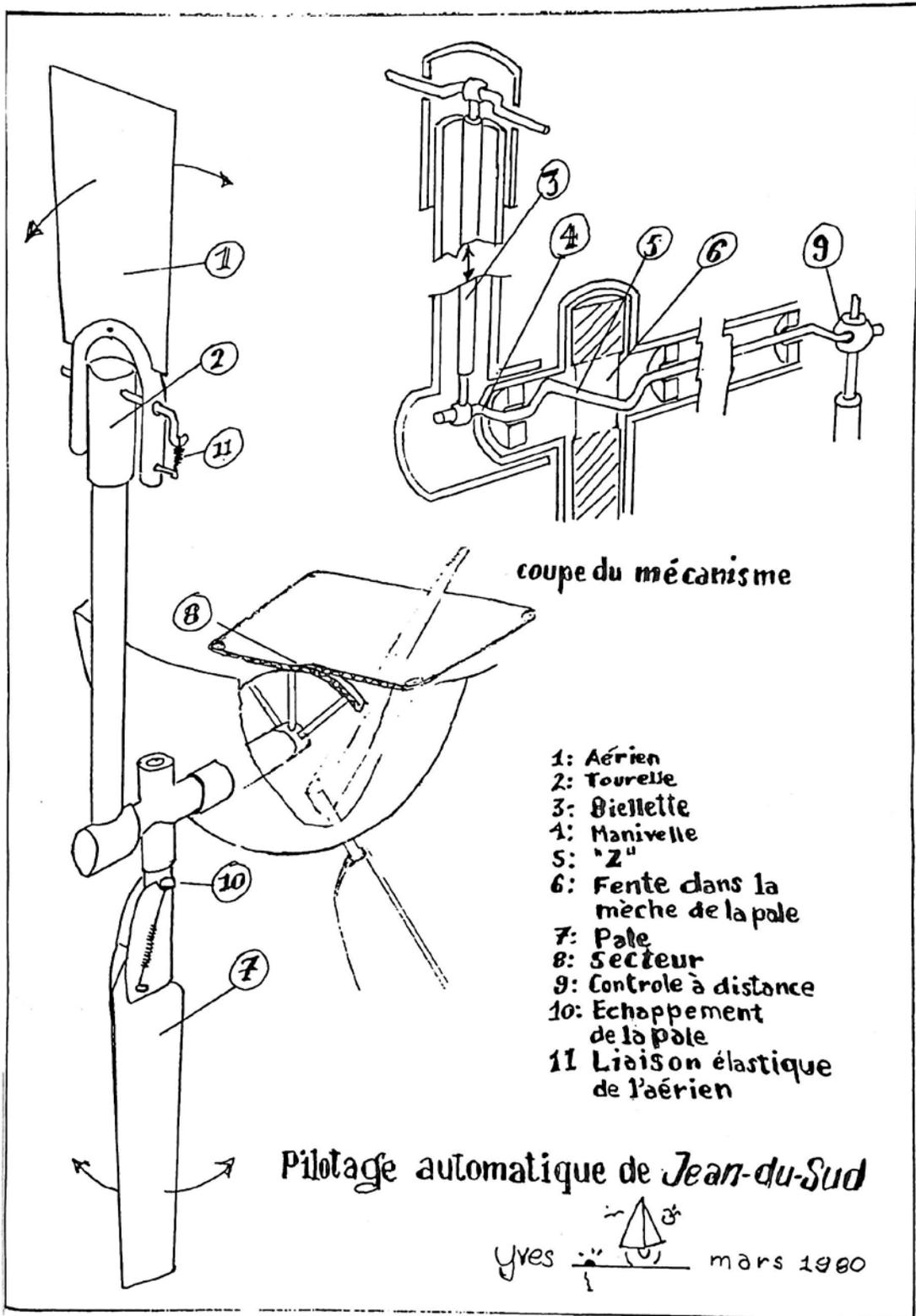
À l'été 75, en escale avec *Jean-du-Sud* dans l'île de Martha's Vineyard, j'avais déjà commencé à expérimenter dans ce domaine, en profitant de l'hospitalité de Peter Eldridge et de son cousin Robbie, qui avaient monté un petit chantier près de Vineyard Haven. J'étais bien loin, à l'époque, de penser qu'un jour, je partirais en solitaire autour du monde. Mais je me disais déjà que *Jean-du-Sud* était promis à de belles navigations, et avait besoin d'un régulateur d'allure sur lequel je puisse compter. Cet été là, mes recherches n'avaient rien donné de concret, mais j'avais au moins réussi à poser le problème de façon plus précise et à établir le cahier des charges.

Le régulateur d'allure définitif de *Jean-du-Sud* serait un appareil composé d'une pale de type *Hasler* et d'un aérien à axe horizontal Gianoli. Il ferait partie intégrante du bateau et serait installé pour la vie, étant bien sûr d'une solidité au moins comparable. Quel que soit l'état de la mer ou du vent, il serait en mesure de tenir la barre sans qu'on n'ait à craindre pour sa santé et de résister à un knock-down, ou même à un chavirage. Il serait ensuite discret et esthétique : *Jean-du-Sud* surveille sa ligne. Il serait assez sensible pour barrer dès qu'il y a suffisamment de vent pour garder les voiles pleines, même sous spi, par très légère brise de l'arrière. Il serait enfin économique à fabriquer et on pourrait le réparer dans n'importe quel port équipé seulement d'un chalumeau et d'un poste à souder.

Depuis cette époque, j'ai gardé le problème en tête, même si je n'y travaillais pas activement. Je puis dire maintenant que j'ai mis là-dessus l'équivalent de plus d'une année de travail à temps complet. Si mon application pratique des principes découverts par Hasler et Gianoli est meilleure, ce n'est pas que je suis plus doué qu'un autre, mais je suis plus exigeant et j'ai cherché plus longtemps (et que l'Oizo-Magick m'a donné un bon coup de main).

Pendant tout le temps qu'a duré la conception, j'ai eu cette préoccupation constante : simplifier. Éliminer le métal inutile. Gain de poids, simplicité de fonctionnement, plus grande économie à la fabrication.

Pour installer une barre à roue dans un bateau, on n'hésite pas à percer un trou dans le plancher du cockpit. Pour monter le régulateur d'allure définitif de *Jean-du-Sud*, je n'ai pas hésité à percer son tableau : j'y fais passer un tube d'acier de forte section (50mm-2") et à la paroi épaisse (5mm-3/16"). C'est l'axe de rotation horizontale de la pale. Perpendiculairement à ce tube, est soudé un autre court tube, légèrement plus petit, à travers duquel passe la mèche de la pale. Je ne peux pas imaginer montage plus robuste. En rapprochant l'axe horizontal de la pale du niveau de l'eau, je diminue son bras de levier et j'augmente encore la solidité de l'ensemble de façon appréciable.



Le principal problème technique à résoudre, dans la conception d'un régulateur de ce type, est de transformer le mouvement vertical d'une biellette provenant de l'élément aérien (qui détecte les variations du vent apparent) en un mouvement rotatif la pale immergée. Sur les appareils du commerce, on utilise soit des engrenages solides mais coûteux à fabriquer, soit des combinaisons de biellettes et de rotules légères mais fragiles.

Le système que j'ai imaginé solutionne ce problème à l'aide d'une simple pièce qui peut se réaliser dans de la tige d'inox pliée : d'abord deux coudes successifs à angle droit dans un plan horizontal, formant une manivelle qui transforme le mouvement vertical de la biellette en un mouvement rotatif de la tige. Celle-ci est ensuite pliée selon un plan vertical en une forme de «Z» à l'horizontale, dont la branche centrale inclinée traverse une fente verticale pratiquée dans la mèche de la pale.

Pour régler le cap, on oriente l'aérien (1) dans le lit du vent apparent, en faisant pivoter la tourelle (2). Lorsque le bateau est au cap, l'aérien (1) est au repos, en position verticale. Relié par un jeu de vilebrequin et de biellette à cette tige, il en maintient la partie recourbée en forme de «Z» (5) dans un plan vertical. La fente pratiquée dans la mèche (6), ainsi que la pale qui en est solidaire, se trouvent maintenues dans le plan vertical, et dans le plan de la marche du bateau.

Si le bateau dévie de son cap, la poussée du vent sur l'une ou l'autre de ses deux faces, incline l'aérien (1) d'un angle supérieur, mais toujours proportionnel à la variation de cap, transmettant par l'intermédiaire de la biellette (3) et de la manivelle de la tige (4) un mouvement rotatif à la partie recourbée en forme de «Z» de cette dernière (5). Cette branche centrale inclinée ne se trouve donc plus dans le plan de la marche du bateau, mais fait avec celui-ci un angle également proportionnel à la variation de cap. Par la fente (6) qu'elle traverse, elle force la mèche de la pale (7) à pivoter. Celle-ci, sous la poussée des filets d'eau dus à l'avancement du bateau, s'incline autour de son axe horizontal, jusqu'à ce qu'elle se retrouve sensiblement dans le plan de la branche centrale inclinée du «Z». L'inclinaison de la pale demeure donc proportionnelle à la variation de cap.

En pivotant, le tube (8) fait tourner le gouvernail d'un angle également correspondant à la variation de cap, grâce à un secteur qui se trouve à l'intérieur du coqueron et d'où partent les deux drosses qui, d'un côté et de l'autre, sont reliées à la barre.

J'ai tenté d'analyser toutes les contraintes et cherché à concevoir un mécanisme d'une grande robustesse, mais qui permette à l'appareil de se déboîter plutôt que de casser s'il lui est imposé un effort anormal.

La pale est maintenue solidaire de sa mèche par une liaison élastique qui garde l'encoche pratiquée dans sa monture en contact avec l'axe traversant la mèche (10). Si la pale rencontre un obstacle quelconque, elle se décroche au lieu de se briser ou de déformer la mèche.

J'ai prévu deux aériens : un grand, très léger, pour le petit temps, et un petit, beaucoup plus robuste que j'installe en prenant un premier ris.

Pour courir les longues traites au moteur, on pourrait aussi relier cette manivelle avant à un petit pilote électrique qui n'aurait qu'un léger effort à fournir et consommerait très peu.

J'étais tout de même inquiet de l'usure possible de cette tige, frottant inox sur inox à son passage à travers la fente. C'était d'ailleurs la seule critique qu'ait faite un ingénieur à qui j'avais montré mon dessin avant de partir. J'ai été agréablement surpris à l'arrivée, après 28 200 milles, de n'y déceler aucune usure apparente.

LE TOURNAGE DE JEAN-DU-SUD AUTOUR DU MONDE

Dès que j'ai pris la décision de travailler à la préparation de ce voyage, j'ai aussi cherché comment je pourrais en partager les moments les plus intenses avec ceux que j'aime.

Il se trouve que j'ai grandi et passé quinze années de ma vie professionnelle dans le milieu des arts du spectacle, d'abord au théâtre, puis à la télévision, enfin au cinéma, à titre de comédien, de metteur en scène, de réalisateur ou de directeur de production, cumulant deux ou même parfois trois de ces fonctions.

J'avais eu le bonheur de voir *Voyage au bout de la mer*, les inoubliables images que Bernard Moitessier avait ramenées de sa longue route. Mais j'étais resté sur ma faim : la bande sonore du film a été réalisée après son retour. Pour transmettre aussi fidèlement que possible l'expérience que vit le navigateur solitaire, il me semblait aussi important d'enregistrer du son que de tourner des images. Si, en plus de tourner, comme Moitessier, des images subjectives, je racontais à une caméra fixée au bateau, avec simplicité, comme à quelqu'un qui naviguerait avec moi, chaque moment fort du voyage, à mesure qu'il se vit, j'arriverais peut-être à donner au spectateur l'impression d'être à bord de *Jean-du-Sud*.

Je tournerais en 16 mm, avec son synchrone. Et j'étais sûr qu'il se passerait assez d'événements au cours de ce voyage pour maintenir l'attention du spectateur pendant une heure et demie, la durée d'un long métrage.

L'étape la plus difficile de tout ce voyage a certainement été de trouver un producteur qui accepte d'engager sa société dans une entreprise aussi risquée. J'ai finalement réussi à dénicher et convaincre cet oiseau rare : avant de fonder Ciné-Groupe, sa maison de production, Jacques Pettigrew avait tourné le film *Cap au Nord*, racontant le passage du nord-ouest accompli par le *J.-E. Bernier II*.

Grâce à l'appui entêté de Jean Roy, l'Office national du film du Canada nous a prêté le matériel de prise de vues et de son : deux caméras Arriflex 16S, une valise d'objectifs et de filtres, un magnétophone Nagra et des micros. L'Arriflex est une caméra assez robuste, mais j'ai réalisé tout de suite que je ne pourrais jamais l'utiliser pour tourner des images de gros temps. J'aurais beau tenter de la protéger à l'aide de sacs de plastique, son moteur électrique ne résisterait pas longtemps aux volées d'embruns. J'ai insisté (par radio) auprès de Ciné-Groupe et au rendez-vous de Bonne-Espérance, on m'a apporté une petite Bell-Howell à ressort, très robuste et que je craignais moins de sortir sur le pont par gros temps. Par la suite j'ai utilisé l'Arriflex uniquement pour les prises avec son synchrone. Presque tous les plans tournés à la main l'ont été à la Bell-Howell.

Pour les prises synchrones, l'Arri pouvait être fixée à différents endroits du bateau. En fait, je n'ai utilisé que quatre positions : à l'avant et à l'arrière du cockpit et à l'intérieur, à l'avant et à l'arrière du carré. Je craignais que la répétition des mêmes angles de prises de vues n'engendre de la monotonie, mais les conditions de temps, de mer, de lumière ou le sujet lui-même étaient assez différents d'une séquence à l'autre pour faire oublier toute impression de déjà vu.

Le support de la caméra était très rudimentaire : un tube d'aluminium vertical fixé au balcon arrière ou à la cloison, sur lequel s'articulait un autre court tube horizontal. Pour y fixer la caméra, j'ai tout simplement fait souder un boulon sur une pince-étai. Ce boulon était planté dans le pas de vis sous le sabot de la caméra, maintenu par un contre-écrou, la pince venant mordre le tube d'aluminium.



Je tentais d'imaginer une façon de sortir la caméra du bateau. En passant devant la boutique *La Cerf-volanterie*, dans le vieux-Montréal, une idée me vient. J'entre et demande au patron si un cerf-volant pourrait être assez puissant pour emporter une petite caméra. Celui-ci me montre un reportage, dans une revue américaine, sur une récente rencontre d'amateurs de photographie en cerf-volant. L'article décrit les différentes techniques utilisées et mentionne le nom de Lucien Gibeault, un photographe de Valleyfield, au Québec.

Le samedi suivant, M. Gibeault me communiquait le résultat de ses expériences de photographie aérienne. Il avait pu constater, à l'occasion de cette rencontre, qu'il était un des amateurs qui maîtrisait le mieux les différents problèmes. Il m'a fait cadeau de toute son expérience, ajoutant en prime deux magnifiques cerf-volants de sa confection. J'avais déjà l'appareil idéal pour faire ce genre de travail : une petite caméra fabriquée par Kodak, modèle ciné-magazine, qui pesait à peine un kilo et que mon père avait achetée l'année de ma naissance pour filmer ses enfants.

Je suis parti avec 17 bobines de 100 pieds seulement : c'est tout ce qu'on avait pu s'offrir. Je n'avais donc pas de pellicule à gaspiller. Si je voulais recommencer une séquence, il fallait rentrer la caméra pour la recharger et refaire le cadrage à chaque fois. Toutes les séquences de la première partie ont été tournées en une seule prise. En fait, je n'ai utilisé que 36 bobines au cours de la première étape. Une fois montée, la première partie fait 1800 pieds, ce qui donne un rapport de 2 pour 1 seulement.

Les 6 premières bobines que j'ai expédiées à Montréal ont permis de convaincre les personnes qui doutaient encore de ma capacité de tourner de bonnes images avec son synchrone, seul à bord d'un petit bateau. La suite de l'opération devenait possible : des rendez-vous à Bonne-Espérance et en Australie pour tourner des images, remettre le métrage exposé et m'approvisionner en pellicule vierge

C'est en établissant le grément de fortune, après le démâtage de *Jean-du-Sud*, que j'ai eu l'idée d'une petite caméra montée sur un casque. Je trouvais vraiment dommage de ne pouvoir tourner la scène : j'en avais vraiment plein les bras à mâter la bôme. Mais si je pouvais disposer d'une petite caméra, munie d'un objectif à très grand angulaire, que je pourrais fixer près de ma tête, je pourrais tourner n'importe quoi, même des manœuvres de voiles, dans le gros temps.

Au cours de la première étape, je n'ai à peu près pas pensé au film. Je tournais spontanément, un peu comme on fait des photos, lorsqu'il se passait quelque chose qui me semblait mériter d'être partagé. Dès la séquence tournée, je m'efforçais de ne plus y penser. J'ai redécouvert le film en visionnant mon matériel au retour des îles Chatham, après le démâtage de *Jean-du-Sud*.

Normand Allaire avait déjà commencé à en faire le montage, et j'ai vu tout de suite que je pouvais lui faire totalement confiance. Il a contribué à donner au film une structure à la fois poétique et dramatique, poussant même l'amitié jusqu'à venir me rejoindre aux îles Chatham pour tourner les dernières images des travaux de réparation et le départ de *Jean-du-Sud*.

Le tournage de cette seconde étape a été très différent. Je venais d'assister au montage de la première partie et j'étais très conscient de la nécessité de ne pas me répéter et de synthétiser encore davantage l'essentiel de l'expérience. J'ai même pris le temps d'écrire d'avance certaines séquences où je m'adressais à la caméra, en pesant chaque mot, pour exprimer le plus exactement possible l'expérience que je vivais.

Heureusement, je pouvais maintenant disposer d'un matériel beaucoup mieux adapté : d'abord une petite caméra montée sur un casque, spécialement modifiée et protégée des embruns par Pierre Abbeloos. Un objectif de 5,9 mm. lui donnait un champ de vision très large, avec l'avantage supplémentaire d'une profondeur de champ allant de quelques dizaines de centimètres à l'infini. Avec cette caméra sur la tête, j'ai pu tourner

toutes les manœuvres que je voulais. J'ai même pu me mettre à l'eau ou grimper au sommet du mât.

J'ai confié à André de Tonnancour, qui est à la fois cinéaste, plaisancier et bricoleur de génie, la fabrication d'une enveloppe étanche pour la petite caméra Bell-Howell, ainsi que d'un système de fixation pour l'Arriflex, qui me permettait de retrouver le même cadrage après l'avoir rechargée. André a également passé un temps considérable à tenter de mettre au point une monture à cardan stabilisée par un petit gyroscope, qui m'aurait permis de garder l'horizon à peu près stable dans l'image et montrer le véritable mouvement du bateau en premier plan. Mais les mers des quarantièmes rugissants ont été plus fortes que l'inertie du gyroscope et je n'ai pas pu utiliser cette monture.

Pour faire la prise de son, j'ai utilisé pour cette seconde étape un petit appareil à cassette «Walkman Professional» fabriqué par Sony (WM-D6), avec un petit micro-cravate ECM-16T (également de Sony). En plus d'être d'une grande fidélité et très compact, cet appareil dispose d'un moteur contrôlé au quartz et est pratiquement synchrone avec la caméra.

Mon budget de pellicule était plus confortable et j'ai tourné davantage, sans toutefois dépasser le rapport de 4 pour 1.

J'avais jugé que pour lancer un cerf-volant depuis le cockpit de *Jean-du-Sud* et profiter d'un vent apparent aussi fort que possible, il faudrait recevoir celui-ci sur l'avant du travers. (Si le vent venait de l'arrière, il faudrait lancer le cerf-volant depuis l'avant du bateau : il serait déventé par les voiles et ne réussirait jamais à décoller.) J'avais donc prévu avant de partir que je jouerais avec mon cerf-volant sur la route du retour, alors que je remonterais l'Atlantique au près bon plein, dans l'alizé de S-E.

La technique est la suivante : On envoie d'abord le cerf-volant, qu'on laisse monter d'une bonne cinquantaine de mètres. (Si le vent est léger, il faut envoyer un second cerf-volant, dont on amarre la corde à celle du premier.) Si le cerf-volant semble bien accroché et vole sans à-coup, on peut passer à l'étape suivante. Sinon donner encore du fil pour lui permettre de s'élever vers un vent plus stable.

On peut ensuite fixer la caméra à la corde. J'ai confié à mon frère Pierre la fabrication d'une monture légère qui permet d'orienter la caméra et de la maintenir dans un angle précis. Pour être sûr de viser le bateau, il suffit de pointer l'objectif dans la direction de la corde.

J'ai eu un peu de mal avec le déclenchement de la caméra : c'est un problème que je n'avais pas su régler de façon satisfaisante avant de partir. Après plusieurs essais, j'ai trouvé la solution d'une feuille de papier pliée en éventail entourant la corde : poussée par le vent, elle remonte jusqu'à la caméra et vient buter contre un mécanisme fait de fil d'aluminium et d'élastiques, qui actionne le déclencheur. Pour atténuer les vibrations de la caméra, en l'air, j'en ai accéléré la vitesse à 76 images/seconde.

Lorsque je tournais ce film, et par la suite au cours des travaux de montage et de finition, je me suis efforcé de communiquer aussi fidèlement que possible l'expérience que j'ai vécue. J'ai pu voir *Jean-du-Sud autour du monde* plusieurs centaines de fois, à ce jour, et j'en éprouve toujours autant de plaisir. Ces images me permettent à chaque fois de revivre, grâce à la magie du cinéma, les plus beaux moments de cette aventure qui a transformé ma vie.

MERCI

Au moment de mettre le point final à ce récit, je constate qu'il me reste une grande dette de reconnaissance envers les collaborateurs principaux de l'Oizo-Magick. Merci à Michel Chabiland et à son frère Jacques, qui m'ont ouvert leur maison et leur chantier ; à Pierre Décarie, toujours présent, de sa voix chaleureuse ; à Pierre David qui a accepté de m'entendre par amitié et trouvé la solution à mon problème ; à mon frère Michel (je souhaite à tout le monde un grand frère comme celui-là).

Merci à Catherine Montenay, Geneviève Hoffman, Yves, Bernard et Christine Delamorinière, Luc et Yves Delahaye, Anne Michailof, Jean-Pierre Baille, Jean-Claude Marcus, Yannick Jardin, Gilles Raoult, André Heurtier, pour leur aide à Plouër ; ici, à Jean Roy, Normand Allaire, Yves Michon, Jacques Pettigrew, Yves André, Lucien Gibeault, Réal Bouvier, Pierre Poupart et Mireille Goulet, qui m'a tricoté une si jolie culotte.

En Nouvelle-Zélande, merci à Guy Daigneault, Peter Manning, Bruce Tranor ; aux îles Chatham, à Jan et David Jenner, Raewyn et Joe Wills, Chatham Islands Packing Co.

J'aimerais également remercier Michel Ralys, la voilerie Ralys ; C. Peltier et M. Bourhis, A.C. Delco Europe ; Bruno Jourdain, Plastimo ; Thierry Vanier, Cirés Vallot ; A. Mélis, Vêtements Equinoxe ; Bill Walker, Mustang Sportswear ; Raymond Borja, Direct film ; Jean-Pierre Ranger et Gérard Lareault, Air Canada.