

A photograph of a woman with long brown hair, seen from the side, looking out at night. She is on a boat, with the rigging and a white sail visible. The background is dark and blurry, suggesting a night scene on water.

Un Golif pour deux bourlingueurs

TROIS ILETS-
RIO DE JANEIRO

Un Golif, un couple, une idée : naviguer au cœur de l'Amérique du Sud, dans le Pantanal – un marais grand comme la moitié de la France ! Partant de la Martinique, Cécile et Daniel rallient Rio via... Açores, Canaries, Madère et Cap-Vert. Soit 8 000 milles d'Atlantique. Voici la première partie de leur périple... Par Cécile Raimbeau, photos Daniel Hérard.



LE BOURLINGUEUR

FE

Après un tour complet de l'Atlantique, Le Bourlingueur goûte un mouillage bien mérité dans la verdure brésilienne.

« Vous allez en baver... De cette rengaine décourageante, si souvent entendue, nous nous sommes fait une armure, constituée d'une dose d'insouciance et d'un zeste de défi. A peine la pointe orientale d'Anguilla dépassée, la houle de l'Atlantique Nord secoue nos tripes de marins novices. Effectivement, nous allons en baver... Nous avons un verre de rhum en regrettant la mer des Antilles que nous quittons à peine. Cap sur l'archipel des Açores, 2 500 milles plus loin.

Non, nous ne rentrons pas en France, contrairement à ce qu'insinue l'itinéraire – nous sommes en route pour l'Amérique du Sud ! Un tour complet de l'Atlantique, afin d'éviter le courant de Guyane et l'alizé du Sud-Est qui balayent la bosse du continent, entre Recife et le Venezuela. Une route plus directe, donc plus courte, ne serait peut-être pas plus rapide, au près, sur

notre coque de noix. Notre bateau est en effet un Golif, bon vieux voilier de 6,50 mètres en plastique – le dix-neuvième de la série, construit en 1961 par les chantiers Jouët. C'est notre premier bateau. Nous l'avons acquis sur un coup de cœur en février 1991. Il moisissait au ponton des Trois-Ilets, en Martinique. Sa silhouette rassurante nous avait mis en tête de faire honneur à son nom : *Le Bourlingueur*. Pour toute expérience de la mer, nous comptons alors une traversée Canaries-Martinique en tant qu'équipiers sur un Trismus 32 – et la lecture des grands navigateurs dans le métro parisien ! Avec les 3 000 francs qui nous restent, nous mettons les voiles vers les îles vénézuéliennes, avec un compas de route, deux casseroles et une lampe à pétrole. Six mois d'amour et d'eau fraîche pour rompre avec le rythme parisien.

La mi-juin 1993 approche. Cette fois-ci, nous partons vers les îles atlantiques, bien équipés, avec une caisse de bord dix fois plus dodue, remplie en Martinique – bateau-boulot-dodo. Nous avons trop étudié les « pilot-charts » pour ne pas comprendre qu'il aurait été plus

judicieux de les lire à l'envers. Le Golif file sous spi jusqu'à la latitude des Bermudes, puis gagne la longitude des Açores... au près. Nous avons pourtant doublé la distance pour bannir cette allure ! Comme prévu, nous en bavons. Mais nous tenons le coup. Trois ris dans la grand-voile, un mouchoir de poche à l'avant, le Golif sue. La condensation dégouline. Pendant une semaine, nous sommes séquestrés dans 3,29 tonneaux imbuables, mais habitables – ou presque, si on considère que le plafond du cachot culmine à 1,40 mètre et que nous subissons 30 degrés de gîte en permanence. Pendant que l'incroyable régulateur d'allure encaisse des baffes d'eau salée, nous échangeons toutes les quatre heures la couchette-cerceuil de quart contre la « cabine avant », où l'on se trouve allongé entre sacs-poubelle et couvertures de survie. Même les duvets sont saturés d'humidité. Lorsque l'un de nous

pointe le nez dehors – ciré jaune et harnais de sécurité –, il jette un œil suppliant sur le safran : nous avons failli le perdre quelques centaines de milles auparavant – heureusement par beau temps. Un des éléments de soutien en inox nous a lâchés. Il a fallu démonter la barre, extraire l'axe du safran, charger ce dernier dans le cockpit, fouiller dans la boîte à

outils, trier les vis, les tournevis bicornus, les forets rouillés de la perceuse électrique qui ne fonctionne qu'avec du 220 volts, tournicoter frénétiquement le mandrin avec nos seuls poignets, replonger le gouvernail qu'il faut maintenir malgré la houle pour enfoncer – au moment opportun – la mèche dans l'alignement oscillant des petits trous...

Lorsqu'on utilise un voilier de 6,50 mètres pour voyager, le problème se résume à une question de charge – il faut donc choisir ce qui est indispensable, après le stockage vital de l'eau douce et d'un mois de nourriture pour deux. Problème : Daniel est photographe avant d'être marin. Ainsi, parmi les impératifs, nous entreposons un laboratoire noir et blanc complet – agrandisseur, cuves, produits chi-

LE BOURLINGUEUR À LA LOUPE



Longueur, 6,50 m ;
flottaison, 5,92 m ;
largeur, 2,26 m ;
tirant d'eau, 0,96 m ;
voilure, 23,20 m² ;
spi, 21 m² ;
déplacement lège, 0,95 t ;
en charge, 1,3 t ;
lest, 0,48 t ;
année de lancement, 1962 ;

architecte, bureau d'études Jouët ;
constructeur, Jouët & Cie, Sartroville.

Voir également notre article complet sur le Golif, *Voiles et Voiliers* n° 287, janvier 1995.



La vie quotidienne à bord d'un petit croiseur de 6,50 mètres nécessite un peu d'organisation et pas mal d'ingéniosité.

Après la navigation, effectuée ici par Cécile dans le « carré-cuisine-cabine », la table à cartes sera démontée... soit pour y installer le labo photo noir et blanc (monté en 12 volts), soit pour préparer le repas – une dorade coryphène que Daniel achève de vider sur les bancs du cockpit.



miques –, plus des dizaines de kilos de trépiers, de câbles, d'accessoires. Un cerf-volant de six mètres carrés a pris la place du tourmentin – un foc lourd sur enrouleur fait l'affaire. Quant au cerf-volant, il peut éventuellement nous tracter en cas de démâtage,

hypothèse très improbable vu le gréement surdimensionné de notre Golif hauturier : galhaubans, quatre bas-haubans, double pataras, étais en câble de six millimètres ! D'ailleurs, Daniel a embarqué son jouet éolien dans une optique purement photographique.



LE BUDGET DE L'AVENTURE

● Acheté 30 000 francs, *Le Bourlingueur* est donc devenu notre premier voilier.

● Partis des Antilles avec 30 000 francs d'économies, nous avons dépensé 15 000 francs aux Açores pour effectuer un reportage photo (location d'un véhicule, films, développements, etc.).

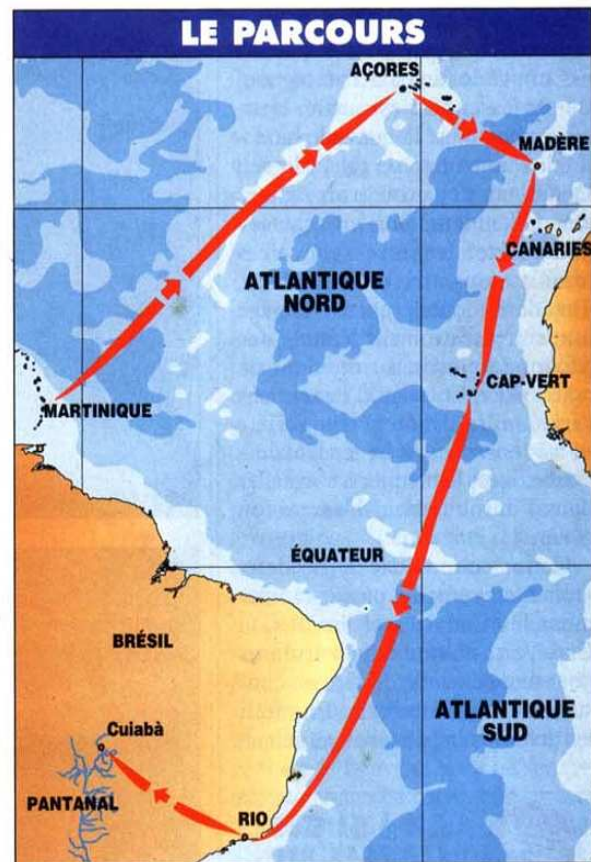
● Après, entre autres, un aller-retour Madère-métropole, pas mal de fêtes et de petits frais, nous sommes arrivés à Rio avec 3 500 francs en poche.

● La vente du GPS nous a permis de payer le transport du Golif en camion, et nous avons attaqué notre périple dans le Pantanal avec, en tout et pour tout, 3 000 francs – et 45 kilos de riz !



rappelé les concurrents pour un nouveau départ depuis Funchal. En tout cas, les skippers de la Mini, eux aussi, entonnent l'éternelle rengaine, unanimes à nous qualifier de fous ou d'inconscients ! Je croise les doigts en défendant notre bateau désuet. Un Golif ne risque pas de perdre sa quille en route ou de démâter au premier coup de vent... Plus tard, sous les latitudes argentines, je découvrirai tout le bien-fondé de mon argumentation.

La physionomie de l'île nous décide à chausser les brodequins pour camper sur les sommets, où nous rencontrons Miguel. Il est



Ce Golif est équipé d'une ancre plate et de 30 mètres de chaîne de 8 millimètres. Bien suffisant pour mouiller dans les trois mètres d'eau des marais brésiliens.

CARTE F. CHEVALER

Cet exercice contraignant de triage des poids excédentaires nous a amenés à lésiner sur le matériel de sécurité. Pas de radeau de survie à bord, mais notre vieux Zodiac dégonflé sur le pont – choix contestable, nous le savons...

Même les concurrents de la Mini-Transat trouvent le projet insensé !

Au vingt-cinquième jour de mer, les douaniers du port d'Horta nous accueillent, médusés : «Vous venez de France avec ce bateau ?» «Oui, des Antilles» «Ah... Vous le ramenez en France ?» «Non, pas tout de suite. Nous allons au carnaval de Rio de Janeiro !» Après les inévitables soirées «vieux loups d'mer»

chez Peter Café Sport, où se retrouvent tous les candidats à la traversée, nous écumons les ports baleiniers pour écouter les anciens qui, dix ans auparavant, chassaient encore le cachalot au harpon, dans des embarcations à voile pas plus grandes que la nôtre – épopées fabuleuses.

Et puis, je provoque aussi une rencontre avec un grand marin connu... que je ne reconnais pas ! Je commence par faire un signe de la main pour inviter à bord les deux occupants d'un voilier français qui vient d'arriver. Philippe et son amie trouvent place dans le cockpit pour partager un café. La soirée se termine à bord de leur bateau, un superbe cotre en aluminium baptisé *Fleur Australe* – nos deux hôtes

s'apprennent à rejoindre l'Antarctique. Une fois revenu à notre bord, Daniel me révèle que le skipper de *Fleur Australe* n'est autre que Philippe Poupon !

En novembre 1993, nous sommes à Madère. Pour une fois, la taille de notre *Bourlingueur* n'est pas du tout ridicule : la Mini-Transat fait escale ! En effet, à cause d'une tempête dévastatrice, les organisateurs ont

Madérien, guide de montagne et instigateur du projet de marina à

Porto-Santo – entre autres. Pour le symposium scientifique «Flore et faune des îles atlantiques», qui se tient pendant notre séjour, Miguel est chargé de l'organisation d'une randonnée dans la forêt primitive, à laquelle il nous convie. Parmi les ornithologues anglais et les étudiants espagnols, nous faisons la connaissance du professeur

Théodore Monod, naturaliste, doyen de notre Musée national d'Histoire na-



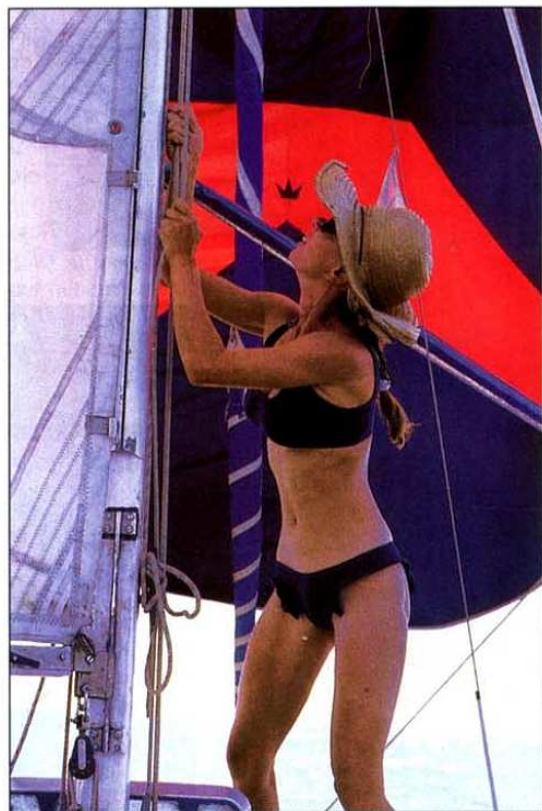
turelle, amateur de déserts, explorateur-philosophe comme notre siècle n'en fait plus. Malgré ses quatre-vingt-onze ans et sa cécité, Théodore Monod nous accompagne avec l'idée de récolter un petit champignon, l'exobsidium laurii ! L'itinéraire est admirable. Magie sylvestre d'un paysage vierge embrumé à 1 000 mètres d'altitude, le long d'étroits canaux d'irrigation creusés dans la roche à pic. Guidé par Miguel, le vénérable botaniste avance à tâtons avec sa canne blanche, perd l'équilibre, se rattrape à la bruyère, hume son parfum, identifie l'espèce au toucher et repart.

La nuit nous prend de court au beau milieu du trajet. Nous n'avons pas trouvé le fameux champignon. Le professeur est essoufflé. Heureusement, c'est la nouvelle lune – il fait clair. A tour de rôle, Miguel, Daniel et deux ou trois autres assemblent leurs bras en «chaise» pour porter le professeur. Vers minuit, nous arrivons à la Jeep. Théodore Monod, ressaisi, engage une conversation sur l'étude des décapodes jusqu'au moment de nous saluer. Et, avant d'entrer dans sa chambre d'hôtel, il s'écrie : «Vive les crabes !» Le lendemain à l'aube, il est le premier à s'installer dans l'autobus pour l'excursion côtière !

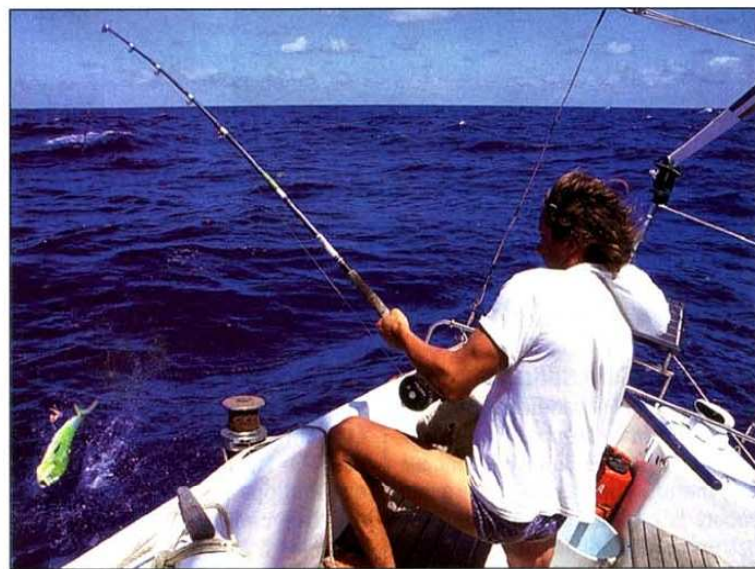
Cette seconde escale de deux mois nous oblige à passer rapidement les Canaries et les îles du Cap-Vert, où nous nous arrêtons pour une demande de visa au consulat brésilien de Praia. En effet, les autorités brésiliennes refoulent,

après une semaine de tolérance, la plupart des voiliers qui débarquent sans visa préalable. Entre les deux archipels, le Golif bat son record de vitesse : 6 nœuds de moyenne, en surf constant sur les grosses vagues par un alizé très frais. De belles

comme on peut en lire dans les livres : il fait chaud, on pêche chaque jour une dorade, une hirondelle perdue nous accompagne, on voit des baleines, des requins, des espadons, des dauphins, et le pot au noir est franchi



Lors des traversées de l'Atlantique, l'entretien courant du bateau, la vérification du gréement et les manœuvres sont le plus souvent effectuées en solo. Evidemment, la pêche, qui améliore singulièrement l'ordinaire, constitué de pâtes ou de riz, fait plus que jamais partie du quotidien... tandis que Le Bourlingueur fait route sous pilote.



déferlantes remplissent le cockpit ; heureusement, l'évacuation est expéditive : en plus des vide-vite, le puits-moteur offre une belle trouée, que nous fermons par beau temps pour amoindrir les turbulences. En navigation, notre hors-bord trouve sa place dans la couchette-cercueil située au vent.

Début janvier 1994, nous hissons les voiles vers l'Amérique du Sud, cap sur Rio de Janeiro, à 2 800 milles. Une traversée idyllique,

en deux ou trois jours !

Nous avions traversé l'Atlantique Nord surchargés de 190 litres d'eau douce – il en restait le tiers à l'arrivée. Pour l'Atlantique Sud, nous avons donc réduit nos réserves à 150 litres, sans prévoir que la différence climatique influencerait sur notre consommation. Après vingt-sept jours sous spi, lorsque le grand Jésus qui balise Rio nous accueille à bras ouverts, il ne reste que quatre litres d'eau

douce à bord ! Nous rejoignons la marina à l'aviron, car nous ne nous embarrassons que de quelques litres d'essence.

A Rio de Janeiro, on s'échauffe pour le carnaval. Après les festivités, nous avons du pain sur la planche : préparer le transport terrestre du Golif jusqu'à Cuiabá, capitale de l'Etat du Mato Grosso, centre géographique du continent. J'ai oublié de vous expliquer pourquoi nous avons avalé 8 000 milles d'affilée. Nous n'avons qu'une idée en tête : naviguer dans les labyrinthes fluviaux du Pantanal, un marais grand comme la moitié de la France, situé au cœur du continent sud-américain !

Nous vendons le GPS pour faire convoyer le bateau par camion jusqu'au Pantanal

Le Bourlingueur a fait le tour de l'océan en sept mois, le temps de semer notre budget dans les îles. La caisse du bord renferme encore 3 500 francs pour couvrir environ 6 500 kilomètres : 2 500 sur la route, 4 000 sur les rivières. A peine 50 centimes par kilomètre pour deux, soit une pièce jaune chacun – heureusement que nous avançons à la voile ! Pour l'heure, la difficulté est de négocier le prix du transport. Daniel a ingurgité «Le brésilien en 40 leçons» avant d'entrer en campagne. Nous écumons les places de marché et les entreprises de fret. Après un mois de vaines recherches, Daniel déniché un camionneur capable de tenir ses engagements pour 700 dollars américains, carburant compris. Nous vendons sans tarder le GPS, acheté aux Antilles avec l'idée de nous positionner dans les dédales fluviaux. Il est inutile, car nous n'avons mis la main que sur des croquis de navigation de la rivière Cuiabá, sans coordonnées géographiques !

Pendant que j'organise l'opération de levage, Daniel fabrique un ber en madriers habillés de pneus. Au jour dit, le douze tonnes met le cap à l'Ouest, avec le Golif démanté ligoté sur sa plate-forme, le chauffeur, son apprenti, Daniel et moi comprimés sur la même banquette. Pendant les trois jours de voyage, le routier nous saoufle en repassant sans cesse «Je t'aime moi non plus», qu'il a repéré parmi nos cassettes. Exalté par les soupirs de Jane Birkin, il déclame en rembobinant : «Romantico !» J'ai dû lui traduire les paroles...



AH ! SI ON L'AVAIT SU PLUS TÔT !

- On n'aurait pas totalement fait confiance aux pilot-charts.
- On aurait pris davantage d'eau pour la traversée de l'Atlantique Sud et acheté un tourmentin pour remplacer par moments notre géniois sur enrouleur, qui a tout encaissé.
- On aurait résisté à l'envie (à la mode) d'acheter un GPS... finalement revendu (à perte !) à Rio.
- Nous aurions mis dans la caisse à outils une chignole, indispensable pour réparer un safran qui veut prendre le large, et installé un panneau solaire un peu plus puissant, le notre délivrant 1,4 ampère... ce qui est léger pour alimenter un néon de 6 watts, un lecteur de cassettes, une radio et un agrandisseur photo !



vend le pays aux étrangers ! » Ouf !
 Quand le premier tamponne, à
 coup sûr, les suivants font de mê-
 me. Nous arrivons donc sans en-
 ombre à Cuiabà.

**L'attelage exceptionnel
 fait sensation au club
 nautique de Cuiabà !**

Un convoi de martiens !
 Nous faisons sensation en débou-
 lant avec notre attelage exception-
 nel au petit club nautique, où nous
 pensons au moins trouver un palan
 de mise à l'eau pour pêche-prome-
 nade. Erreur : il n'y a rien, pas mê-
 me assez d'eau pour un Golif ! Les
 yeux écarquillés, le chef saisit son
 téléphone pour consulter dare-dare
 le capitaine du soi-disant port flui-
 vial : « Capitaine, où et comment
 peut-on mettre à l'eau un voilier
 français de plus d'une tonne calant
 un mètre ? » « Un quoi ? » Après une
 série de coups de fil, nous louons
 les services d'une grue de chantier.

Quarante kilomètres plus au Sud,
 la rivière n'est pas encore asséchée.
 Le chemin d'accès mesure exacte-
 ment la largeur du monstrueux véhi-
 cule articulé. Comme le camion, la
 grue s'embarque, mais c'est l'uni-
 que solution pour les caser côte à
 côte. Les riverains, attroupés, im-
 provisent des paris : y arrivera, y
 arrivera pas ? Leur seule référence
 en matière de voilier étant apparem-
 ment la *Santa Maria* des livres
 d'Histoire, notre Golif est appelé
 « caravelle » ! Il est vrai que *Le Bour-
 lingueur* est le premier voilier à
 sillonner la région. Et pour cause :
 d'après le capitaine, il n'y a pas de
 vent sur le fleuve et nous ne serons
 pas autonomes en carburant...

Mise à l'eau. Bonasse fluviale
 après la houle de l'Atlantique. Le
 Golif semble posé sur un miroir
 dans lequel se reflète son image,
 comme la figurine d'un jeu de
 cartes dont nous ne connaissons
 pas encore les règles... □

*Le mois prochain, nous publierons la secon-
 de partie de ce récit, consacrée à la naviga-
 tion du Bourlingueur au cœur du continent
 sud-américain.*



Débarqué du camion par
 la grue, Le Bourlingueur
 remâté retrouve
 non sans satisfaction
 son élément, un vrai
 labyrinthe marécageux,
 verdoyant, et d'une
 sérénité absolue.

Nous avons dérobé aux adminis-
 trations une sorte de formulaire
 douanier, rempli de manière à
 satisfaire les barrages de police.
 C'est bien évidemment un papier
 sans tampon, qui n'a d'officiel que
 l'en-tête. Au premier contrôle,
 nous recommandons à notre chauffeur
 de présenter ce document en
 expliquant que nous sommes des
 chercheurs de la Communauté euro-
 péenne partant en mission dans le
 Pantanal. Mais, lorsque le policier
 lui demande : « Chercheurs de
 quoi ? », il répond : « J'sais pas,
 moi... chercheurs d'or ! » Et l'autre
 de tamponner en maugréant : « On



- Cartes marines généralement à grande échelle, les **pilot-charts** (les plus utilisées sont américaines) contiennent les renseignements utiles pour la sécurité de la navigation : grands courants océaniques, force et direction des vents dominants suivant la saison, limite des glaces, etc.
- Petite trappe métallique située au fond du cockpit, le **vide-vite** (ou « bailer ») permet d'évacuer l'eau embarquée par effet de dépression pendant que le bateau navigue.
- Le **ber** est une charpente ou une armature métallique destinée à soutenir un voilier lorsqu'il est entreposé à terre, lorsqu'il doit être transporté (par route, notamment) ou quand il est en construction.