

YIRA JACQUES RIGUIDEL RACONTE SON TOUR DU MONDE

Les trois caps sans moteur...



200 jours en solitaire sur un bateau de 9 mètres sans moteur ni logiciel de navigation. Jacques Riguidel vient de boucler son tour du monde de belle manière, à l'ancienne. Il en dresse un premier bilan à son arrivée.

Texte : Marine Chombart de Lauwe. Photos : Jacques Riguidel et l'auteur.

La démarche mal assurée, c'est un homme fraîchement rasé mais encore sur un autre monde qui vient vers moi. Normal, il a mis le pied à terre une poignée d'heures auparavant et n'a pas encore dormi dans un vrai lit. Il est arrivé au cœur de la nuit, dans le brouillard, tellement discrètement que le bateau qui venait à sa rencontre ne l'a pas vu passer. Enthousiaste, heureux de communiquer, «après 200 jours de mer tout seul, tu es content de parler avec des gens», il a pourtant du mal à raconter son exploit. «J'ai l'impression de revenir de Belle-Ile, je ne me souviens de rien». Enfin, presque. Jacques Riguidel est un person-

nage atypique. Il a créé une école de voile puis s'est consacré avec talent aux arts maritimes, mais toujours avec cette idée en tête : faire le tour du monde en solitaire sur un petit bateau. «J'ai mis trente ans avant de réaliser ce rêve et larguer les amarres pour de bon». Parti sur un petit bateau parce qu'il n'avait pas les moyens d'en avoir un grand, empreint d'une sensibilité écologique, il avait aussi envie de naviguer autrement : pas de moteur, pas d'utilisation d'énergie fossile, faire le Grand Tour avec le minimum d'énergie et montrer que c'est possible. Il a donc largué les amarres le 9 septembre 2007. Après cent jours de mer, il a dû s'arrêter deux semaines en Nouvelle-Zélande pour un pro-

blème de safran qui montrait des signes de faiblesse. Il avait déjà descendu l'Atlantique, doublé le cap de Bonne-Espérance et le cap Leeuwin, laissé derrière lui les quarantièmes rugissants et leur lot d'avaries. Encore cent jours après cet arrêt, où le Pacifique s'est avéré élément, puis rude, le cap Horn doublé, les alizés contrariants remontés, Jacques a mis pied à terre. La clef de cette réussite ? Un projet longuement mûri, la lecture de l'expérience des anciens (Knox Johnston, Gelinas, Pestel et Moitessier), une volonté de fer et une sérénité déconcertante. Bravo Jacques !

VM : Pourquoi avez-vous choisi ce bateau ?

9 mètres, c'est une taille qui me plaisait bien. Je voulais un voilier en alu pour des questions de solidité. Chez Méta il y en avait un qui était disponible. On a rajouté du lest avec l'architecte pour rendre le bateau plus stable. Tous ceux qui sont partis dans le Sud avec des bateaux de moins de 10 mètres ont chaviré. Là, j'avais un grément trapu, un lest fort, prévus dans l'idée que si je chavirais je pourrais encore me redresser avec le mât sur le pont. Pour ma part le bateau s'est juste couché une fois sous trinquette seule. J'étais à l'intérieur, je me suis retrouvé projeté sur le bordé, des bouquins me sont tombés dessus.

VM : Globalement, avez-vous été content de votre bateau ?

C'est une belle carène, très stable. Je suis allé très vite en ne faisant rien. J'avais prévu de mettre 240 jours, j'en ai mis 200 ! Dans le Sud, le problème c'était surtout de freiner. Et je n'ai barré que dix heures sur mon tour du monde, le reste c'était le régulateur.

VM : Pouvez-vous nous en dire plus sur votre premier départ qui a tourné court ?

En 2006 je n'étais pas tout à fait prêt. Je suis tombé à l'eau lors d'une manœuvre. Je me suis fait peur et j'ai décidé de rentrer pour mieux préparer le bateau. Je n'avais pas d'enrouleur mais un emmagasineur pour la voile d'avant, ce qui m'obligeait à faire des acrobaties à l'étrave. Mais même s'il y avait encore du travail, j'avais pu constater que le bateau était bien, de qualité, sécurisant.

VM : Dans le carré on voit que les cartes d'arrivée sont encore dépliées. Vous n'aviez pas d'ordinateur à bord ?

Pour quoi faire ? Un GPS et des cartes m'ont amplement suffi.



9 mètres, c'est petit pour 200 jours de solitude. Mais ce tour de monde est aussi remarquable par l'économie des moyens mis en œuvre.



Une bague de safran mal posée a contraint Jacques à faire arrêt en Nouvelle-Zélande. Sa seule source de production électrique : les panneaux solaires installés sur le toit et à l'arrière. Les emménagements comportaient essentiellement deux banquettes et une table à cartes montée sur cardon.

Carnet de bord

10/09/2007 - DEPART
Vent faible de nord-est pour cette première nuit plutôt calme : spi asymétrique puis symétrique : que de géométrie pour si peu de route ! L'«anti-si-clown» ne me fait pas sourire mais le grand soleil qui m'accompagne ce matin compense les efforts de la nuit !

8/10/2007
ON DIRAIT LE SUD
Fréquence Jazz a coupé la ligne ce matin à 6 H 00, première étape de ce tour du monde à la voile sans énergie fossile. Jusqu'à présent, les panneaux solaires m'ont fourni plus d'électricité que je n'ai pu en dépenser. Mes réserves d'eau sont pleines grâce à la pluie. Parti avec 60 litres, j'en ai 150 à présent. Je n'ai barré que 4 heures dans le pot au noir. Le reste du temps, c'est le régulateur qui a accompli cette tâche et il ne consomme que du vent. Mais le plus dur reste à faire...

1/11/2007
J 53 - GREENWICH
Passage à l'est cette nuit. Vent de nord et 170 milles humides. Température 15 degrés à l'intérieur. Les vêtements polaires sont désormais obligatoires. Dehors le temps est bouché. Alternance de pluie et de crachin. Je dois faire attention à ma consommation électrique. J'éteins chaque appareil dès qu'il ne sert plus... comme à la maison !

6/12/2007 - LEEUWIN
Le deuxième grand cap du tour du monde a été passé par Fréquence Jazz après 87 jours de mer depuis Port Médoc... et 28 jours et demi après Bonne-Espérance. J'ai fêté ça avec une bonne boîte de pâte «Lou Gascoun».

LE TOUR DU MONDE SANS MOTEUR

L'autre instrument essentiel, c'était mon petit baromètre Vion. Dans le Sud tu marches au baro, tu fais de la météo basique. Je n'avais pas non plus de radar, juste un Mer-Veille dont l'antenne dans le balcon arrière



La tête protégée par le mini-doghouse, Jacques pouvait veiller tout en restant à l'abri.

a été arrachée par une vague. Quand j'ai vu les instruments s'allumer alors que tout était éteint au tableau, je me suis dit que j'avais un court-circuit dû à la flotte qui rentrait par le câble, et j'ai tout coupé à l'intérieur.

VM : Et comment avez-vous communiqué ?

J'avais une balise de positionnement et un Sea-courrier permettant d'envoyer et de recevoir des e-mails. Cet appareil de

communication par satellite n'a pas – comme on a voulu me le faire croire – une couverture mondiale, il y a eu des zones d'ombre dans le Sud. Ça a été le moment où j'ai été le plus mal : quand l'appareil s'est arrêté de fonctionner, je me suis dit : « ça y est, il ne marche plus, je n'aurai plus de lien avec la terre jusqu'à la fin, ça va être dur. » Heureusement, d'autres problèmes sont arrivés, j'ai essayé huit coups de vent en vingt jours, et ils m'ont évité de trop penser à ça. Mais j'avais même commencé à mettre des messages sur une clé USB avec l'idée de la balancer à quelqu'un quand je passerais près des côtes.

VM : Et comment alimentiez-vous tout ça ?

Vous ne vous êtes pas retrouvé un peu juste en énergie ?

J'avais une batterie au gel Solarcom de 120 Ah équipée d'un régulateur de charge alimentée uniquement par cinq panneaux solaires (une surface de 150 A) répartis sur le rouf plus un à l'arrière orientable. En fait je consommais moins d'un ampère pour le GPS et quatre piles par an pour le baro.

La consommation électrique était insignifiante pour l'éclairage intérieur (moins de 0.1 ampère) et 0.4 ampère pour les feux tricolores. Le gros poste, c'était le dessalinisateur, un Survivor 34 qui consommait 3 A pour produire 4.5 litres d'eau. Si tu éteins chaque appareil quand tu ne t'en sers plus (comme à la maison), ce que

t'apportent les panneaux suffit amplement.

VM : Vous avez eu des petits soucis techniques qui vous ont forcé à vous arrêter...

Il y a toute l'usure normale, les bouts par exemple. J'ai passé mon temps à surgainer, à les retourner... Le gros souci qui m'a obligé à m'arrêter à Christchurch en Nouvelle-Zélande, ça a été l'usure des bagues de safran. C'était impossible à démonter en mer parce que le système était un peu trop compliqué et le safran trop lourd. A Bonne-Espérance j'avais cassé la pièce qui tient l'enrouleur et l'étais ensemble. Mais j'avais tout bidouillé avec des bouts en Spectra et ça a tenu 7 000 milles jusqu'à ce que je m'arrête. J'ai aussi profité de mon escale pour envoyer mes voiles qui avaient souffert en réparation. Après c'est du détail, j'ai quelques poulies qui ont explosé, j'ai crevé mon réservoir d'eau. Et j'ai passé pas mal de temps à m'occuper de mon régulateur : tringle tordue, drosses, transmission, tout y est passé. N'empêche, dans le Grand Sud, dans 35 nœuds de vent et plus, c'est lui qui menait le bateau !

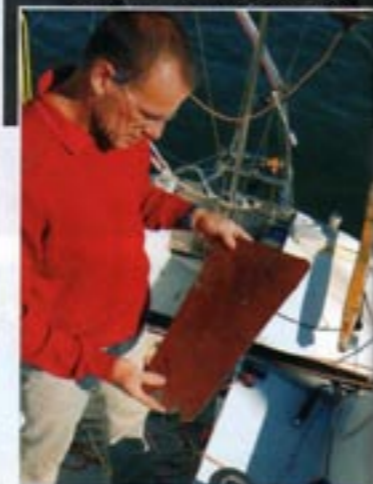
VM : Et maintenant, quels sont vos projets ?

Je vais atterrir un peu. J'ai un film à réaliser sur cette aventure, un livre à écrire, et le bateau sera exposé à Paris...

Pour voir le récit de sa course : www.globe-puissance9.com



Beau ou mauvais temps, c'est le régulateur d'allure qui tenait bon la barre. Jacques avait fabriqué un aérrien en CP, spécialement pour le gros temps.



LE POINT DE VUE DE JEAN-PIERRE BROUNS, L'ARCHITECTE

Un bateau presque indestructible

Lorsque Jacques s'est décidé pour ce bateau sorti du chantier Méta afin de réaliser un tour du monde en solo sans moteur et sans assistance, tous les partenaires étaient bien conscients de la lourde responsabilité qui serait la leur. Mais la personnalité du bonhomme a su nous convaincre. Jacques et son fréquence Jazz sont tenaces et ne manquent pas de ressources, ils viennent de le prouver. Il est vrai que ce bateau est pratiquement indestructible, immensément stable de route et suffisamment rapide (si on lui enlève la grosse tripale qu'il traîne sur sa version croisière) pour boucler la boucle en sept mois. Il présente en outre une courbe de stabilité plus que favorable, mais tout de même, 9,73 m pour un tel défi ! C'est pourquoi, tout en conservant l'extrême rusticité du modèle de base, nous avons voulu renforcer certaines de ses caractéristiques. La voilure est un peu plus ramassée que sur la version d'origine par l'implantation de la cadène d'étrave sur une delphinrière, par l'allongement de la bôme et la réduction de la hauteur du mât. D'autre part, en diminuant la fente entre voiles et pont, nous avons apporté au bateau un plus en termes de coefficient de finesse et de raideur à la toile tout en ne lui coupant pas les ailes

par petit temps. Conjointement, le déplacement des cadènes de galubans et bas-haubans vers l'extérieur jusqu'au livet diminue sensiblement la compression dans le mât, l'angoisse étant le chavirage brutal qui décapite le bateau de son espar. Le lest modérément augmenté compense le poids d'un aménagement « croisière » absent. Parallèlement, le tirant d'eau porté à 1,85 m assure une plus grande rapidité de redressement s'il se retrouve « sur le toit ». Les deux safrans surdimensionnés ont été renforcés car je savais que la stabilité de route était un des plus grands facteurs de sécurité. Fréquence Jazz devait permettre des vitesses élevées, mais je n'imaginais pas Jacques troyer les 20 nœuds dans la grosse mer au portant (pour rappel, son bateau affiche moins de 10 m de long et près de 6 tonnes).

J.-P. B.

EN CHIFFRES

Longueur : 9,73 m.
Largeur : 3,06 m.
Tirant d'eau : 1,85 m.
Poids léger : 4 500 kg.
Dépl. en charge : 5 700 kg. Lest : 2 000 kg.
SV au près : 52 m². Foc : 24,50 m².
GV : 27,50 m². Spi : 90 m².
Pas de moteur. Matériau : aluminium. Architecte : Jean-Pierre Brouns. Constructeur : Méta.



Le petit panneau solaire installé sur le côté du rouf et qui s'est voilé est à l'origine de ces vilaines traces de rouille. La défaillance de la pièce qui reliait l'enrouleur à la delphinrière aurait pu entraîner un dématage. Un brilage provisoire a permis de rejoindre la Nouvelle-Zélande. Les drisses étaient extérieures, plus faciles à changer et le mât était entièrement moussé pour faciliter un éventuel redressement au cas où... Mais c'est finalement la fixation du safran qui a imposé un arrêt.



Carnet de bord

26/12/2007 -

RENONCEMENT

L'entreprise australienne de démolition navale a eu raison de ma déraison. Depuis quelques jours un bruit sourd hantait mes séjours au fond de ma couchette bâbord. Le gouvernail a pris un jeu croissant, certainement à cause du palier inférieur. J'ai essayé de démonter le gouvernail en mer : j'ai attendu un moment un peu calme mais c'est impossible seul, avec la houle qui ne s'interrompt jamais. Au passage, je me suis écrasé un pouce ! Je fais route sur Christchurch en Nouvelle-Zélande pour réparer le gouvernail, l'enrouleur et le reste...

18/2/2008 - GLOBE PUISSANCE HORN

Le Horn a été doublé dans un temps à grains très violents faisant tourner le vent de 90 degrés en quelques instants. Le Pacifique a été clément dans sa première partie. En revanche, la suite s'est avérée plus rude. La traversée a été réalisée en 35 jours et 15 heures.

Le capitaine demande à l'amirauté des Cap Horniers s'il existe des formations dans l'art de pisser au vent : il a essayé mais prudemment équipé du pantalon ciré !...

23/03/2008 J 71 - LIGNE

Fréquence Jazz est revenu dans l'hémisphère nord 34 jours après le Horn, dont 8 jours de calme... et ça continue ! La ligne a été coupée par 30°20' de longitude ouest.

Passage honoré par une boîte de pâté Hénaff dans son jus à 36 degrés et un quart de cidre à la même température ! Il ne reste plus que 3 800 milles dont environ la moitié au près serré. Bagatelle...