Merrymaid avait rendez-vous avec le Horn

Habituellement, ce genre de navire croise sur les rives pacifiées de la Méditerranée. Mais, quand *Merrymaid,* un plan Nicholson de 1904, part faire le tour du monde, c'est en cinglant vers le Cap Horn.

TEXTE : RICHARD HAWORTH. TRADUCTION : G. LE-HÉGARAT. PHOTO : CLASSIC CRUISING LTD.

Bateau bien préparé et équipage aguerri permettent de naviguer en souriant dans les déferlantes de l'océan austral.

Il l'ont fait ! *Merrymaid* passe le Cap Horn.

***Merrymaid* fait la preuve que les voiliers classiques ne sont pas que des pièces de musée !**

Le vent souffle à près de 35 noeuds quand *Merrymaid* s'engouffre sous le rocher mythique.

Le voilier semble disparaître sous les lames chahutées de l'océan austral.

Quand le baromètre s'affole bien en-dessous de tout niveau connu (ci-contre), le petit franc bord devient alors un gros problème humide.

Tous les marins du monde sont fascinés par l'atmosphère de légendes qui entoure l'impressionnante pointe rocheuse connue sous le nom de Cap Horn. Son rivage est jonché des épaves des bateaux abîmés par le gros temps bien connu du Horn. D'innombrables marins, dont je suis, ont été sérieusement malmenés par ces eaux peu fréquentables. C'est à cela que je pensais lorsque j'inspectais les surfaces rutilantes de teck sur le pont de *Merrymaid*. C'est tout bonnement un bateau magnifique. Construit en 1904, il a récemment fait l'objet d'une restauration en profondeur réalisée par les chantiers de la Southampton Yacht Services, grâce à laquelle ce yacht classique a retrouvé sa beauté d'antan. Sachant que la beauté n'est d'aucun secours face aux brutales réalités de l'océan austral, nous avions profité de ces travaux pour recommander quelques modifications indispensables à l'entreprise qui se préparait.

Ce navire ne ressemblait en rien aux yachts conçus spécialement pour les hautes latitudes. Ceux que l'on rencontre habituellement dans ces régions sont généralement armés pour être navigués *a minima,* avec des voiles avant à enrouleur et jusqu'à quatre ris dans la grand-voile. Sur le *Merrymaid,* le capitaine Justin Holvik nous expliqua qu'il fallait compter au moins une heure pour prendre un ris dans la grand-voile. J'étais sidéré par la taille de la bôme qui devait peser plus d'une tonne. Dépassant largement en surplomb la poupe profilée du bateau, il était facile d'imaginer cet imposant espar balancé de part et d'autre par de violentes bourrasques tandis que nous tentions de maîtriser la voile. Pourtant, on m'assurait que c'était bien la nouvelle bôme raccourcie ! Comme la plus grande partie des boiseries du pont, la bôme était magnifiquement vernie. Tous ces vernis exigeraient de longues heures de soins experts et attentifs, une fois terminé le périple du *Merrymaid* dans les régions du sud.

Le *Merrymaid* que j'accueillais six mois plus tard à Port Stanley était un bateau bien diffèrent du yacht que j'avais quitté en plein travaux à Southampton. Il avait parcouru environ 9 000 miles, et pour l'essentiel avait navigué sous le commandement du très compétent John Bardon, un des capitaines de bateaux de croisière classiques les plus expérimentés qui soit. En plus d'avoir fait du *Merrymaid* un yacht armé pour la croisière, un skipper avait été embauché pour la durée de la circumnavigation. Justin avait embarqué au Cap Vert et progressivement constitué un équipage compétent, qui cumulait des milliers d'heures de navigation sur des navires classiques.

La beauté n'est d'aucun secours dans l'océan Austral...

Mouillages et réservoirs supplémentaires exigés.

Après avoir quitté Puerto Madryn en Argentine, ils avaient subi deux jours de forte dépression au nord des Iles Malouines sur une mer soumise à l'influence du plateau continental et connue pour sa rudesse. Pourtant, en s'amarrant au quai à Stanley, le navire, son capitaine et l'équipage semblaient totalement indifférents à ces quelques jours de navigation difficile. S'inscrivant dans la tradition multiséculaire de la marine à voile, ils oublièrent les colères de l'océan autour de quelques bières dans un confortable pub « anglais ». Pendant l'escale aux Malouines, le *Merrymaid* vit défiler un flot ininterrompu d'insulaires curieux de voir de près ce bateau étonnant, bien différent des yachts en acier ou en aluminium qui font habituellement escale dans ce port. L'inspection du navire confirma que les nombreuses transformations recommandées avaient bien été réalisées. Avec une eau à 4°C, le désalinisateur peut perdre jusqu'à la moitié de sa capacité de production. Un système de préchauffage de l'eau de mer avait donc été ajouté pour assurer un débit satisfaisant. Nous avions aussi étudié le système de chauffage du navire, ainsi que la question de la condensation aux écoutilles. Nous n'avions pas manqué non plus de compléter la liste des équipements à embarquer, en ajoutant de bonnes longueurs d'amarres flottantes en polypropylène en cas de mouillage sur des fonds rocheux. La question la plus importante à envisager lorsqu'on prépare un bateau pour ce genre de voyage est de savoir si on est équipé de bons mouillage. Dans ce domaine, le *Merrymaid* n'avait aucun souci à se faire puisqu'il transportait une ancre en bronze de 140 kg qui se comporte parfaitement dans les mouillages rocheux et mal protégés du vent. De toutes les questions qui restaient à régler, la plus sérieuse était la capacité insuffisante du réservoir du *Merrymaid,* dont l'autonomie au moteur dépassait à peine les 400 miles. Tout à fait insuffisant pour remonter la côte ouest du Chili où nous serions amenés à emprunter des chenaux étroits avec des courants contraires et de forts vents de face. Cette question fut résolue par l'installation sur le pont de réservoirs supplémentaires pour cette partie du voyage, et l'organisation d'un ravitaillement en carburant à Puerto Eden, un minuscule village de pêcheurs isolé.

Pour atteindre le canal Beagle au départ de Port Stanley, il faut parcourir environ 300 miles cap au sud-ouest. Avec les vents d'ouest qui dominent sous ces latitudes, la navigation promettait d'être laborieuse. Lorsque la météo annonça deux jours de vent de nord-ouest, cette chance fut saisie au vol et les voiles hissées sans tarder. Justin avait commandé une voile de cape et un tourmentin, qui nous avaient été livrés à Port Stanley et que nous étions impatients d'essayer. Nous avons donc navigué sous cette voile de cape pendant la première partie du voyage, et, le dernier jour, nous avons opté pour ▷

Après 9 000 miles d'attente, pas question de se laisser impressionner par un peu de gite.

la grand-voile car la météo prévoyait une petite brise. Ce fut une journée de navigation superbe dans le détroit de Lemaire, avec une mer calme, un soleil radieux, et, à l'est, une vue superbe sur les Iles des Etats.

Avant de faire route vers le Cap Horn, il nous fallait régulariser notre entrée dans les eaux chiliennes à Puerto Williams, la ville la plus au sud de la planète. C'est à cette escale que nous allions faire connaissance, en plus de la routine administrative chilienne, avec la gentillesse des habitants et l'hospitalité chaleureuse du bar du Micalvi Yacht Club. Cet établissement, installé dans un ancien bateau ravitailleur échoué là, est penché à un angle tel que tout le monde à l'intérieur finit par se retrouver autour du comptoir. Le Club est le point de départ et d'arrivée traditionnel de bien des aventures maritimes, c'était donc un endroit parfaitement indiqué pour préparer notre voyage autour du Horn et vers le nord. Justin et moi souhaitions garder une trace photographique du passage autour du Cap Horn avec le *Merrymaid*. Nous avons donc convenu de nous faire accompagner par Bernard et son fils Christophe, deux Français à bord de leur yacht, le *Pulsar*. Une telle entreprise requiert un peu d'organisation car le *Pulsar*, avec ses 40 pieds, ne pourrait pas tenir l'allure du *Merrymaid*.

Un seul bord, bâbord amures, pour passer le Horn.

En route pour le Horn, nous avons visité deux mouillages pittoresques, dont le minuscule village de pêcheurs de Puerto Torro, qui fut l'occasion d'accoster et d'explorer les environs. Le matin du jour prévu pour le passage du Cap Horn, les conditions étaient plutôt rudes, avec des vents d'ouest à plus de 30 nœuds. Mais Justin et son équipage n'avaient pas fait 9000 miles pour rester au mouillage, et tous étaient impatients de prendre la mesure de ces eaux dont ils avaient tant entendu parler. A l'approche de l'Ile de Hornos, ça soufflait à plus de 35 nœuds et une mer en furie s'était installée pendant la nuit. Avec la voile de cape et le tourmentin, *Merrymaid* progressait bien dans cette mer difficile. En fin de matinée, le vent avait tourné au sud-ouest et faibli quelque peu, ce qui nous permit de contourner le Cap sur un seul bord, bâbord amure. Les sombres falaises du Cap Horn nous surplombaient tandis que nous étions imbibés des embruns soulevés par chaque coup du beaupré dans les vagues. Fréquemment, nous perdions de vue nos photographes qui disparaissent derrière des masses de grosse mer. Quelle euphorie de se trouver sous ces falaises célèbres dans un bateau aussi magnifique !

Le lendemain, le vent et la mer s'étaient bien apaisés. Justin était partant pour repasser le Horn en sens inverse et sous grand voile ! Ce deuxième jour passé dans cette région fut l'occasion d'accoster sur l'île pour rendre visite à l'officier de marine chilien et sa famille, qui s'occupent du célèbre phare. Pour le propriétaire, le capitaine et l'équipage, c'était l'aboutissement d'années de travail, entre la restauration du *Merrymaid* et sa préparation pour affronter ces eaux. A juste titre, la satisfaction était générale, tandis que nous faisions cap au nord en direction du canal Beagle et de notre prochaine destination, la côte occidentale du Chili. Ayant ravitaillé à Puerto Williams pour échapper aux taxes de pilotage exorbitantes à l'entrée d'Ushuaia, nous avons donc entamé sans tarder la remontée du canal Beagle. Les jours suivants, notre progression fut satisfaisante, avec de brefs détours pour admirer les glaciers imposants qui plongent dans ces bras de mer orientés au nord. Quelle sensation étrange de se mouvoir ainsi parmi les glaces à bord d'un bateau si precieux ! Nous prenions soin d'éviter les plus gros blocs de glace qui auraient pu endommager la sous barde et ses attaches, sans parler de la peinture.

Alors que nous approchions de l'extrémité ouest du Beagle, la météo se dégrada sérieusement. Nous retrouvions les forts vents d'ouest caractéristiques de cette région. Nous avons donc passé plusieurs nuits au mouillage. Il nous fallait utiliser, en plus de l'imposante ancre de marine, de longues amarres nouées aux arbres les plus solides que nous pouvions trouver dans cette forêt très dense. A défaut d'un tronc suffisamment massif pour assurer les 90 tonnes de notre *Merrymaid*, nous essayions de répartir la charge en formant une sorte de toile d'araignée entre plusieurs troncs avec des amarres plus courtes.

Comme il fallait s'y attendre, des vents de face affichant une vitesse supérieure ▷

Les mouillages sauvages et solitaires du sud du monde, dans des paysages mousseux, sont la récompense de l'équipage.

Un peu de fuel, quelques poissons, on trouve parfois des humains avec qui échanger.

Un bon canapé de cuir permet d'oublier les rigueur des frimas extérieurs.

à 50 nœuds nous attendaient à l'entrée du canal Brecknock - une étroite langue de mer qu'il faut emprunter pour accéder aux chenaux qui débouchent sur le détroit de Magellan. Malgré ces conditions difficiles, *Merrymaid* gardait son cap et parvenait à progresser au moteur, mais nous savions qu'une fois engagés au cœur de l'entonnoir du Brecknock, nous ne pourrions plus avancer. Nous avons donc préféré trouver refuge plus au nord, dans une baie qui semblait accueillante. Les fonds étaient très rocheux. Malgré cela, notre ancre massive tint bon.

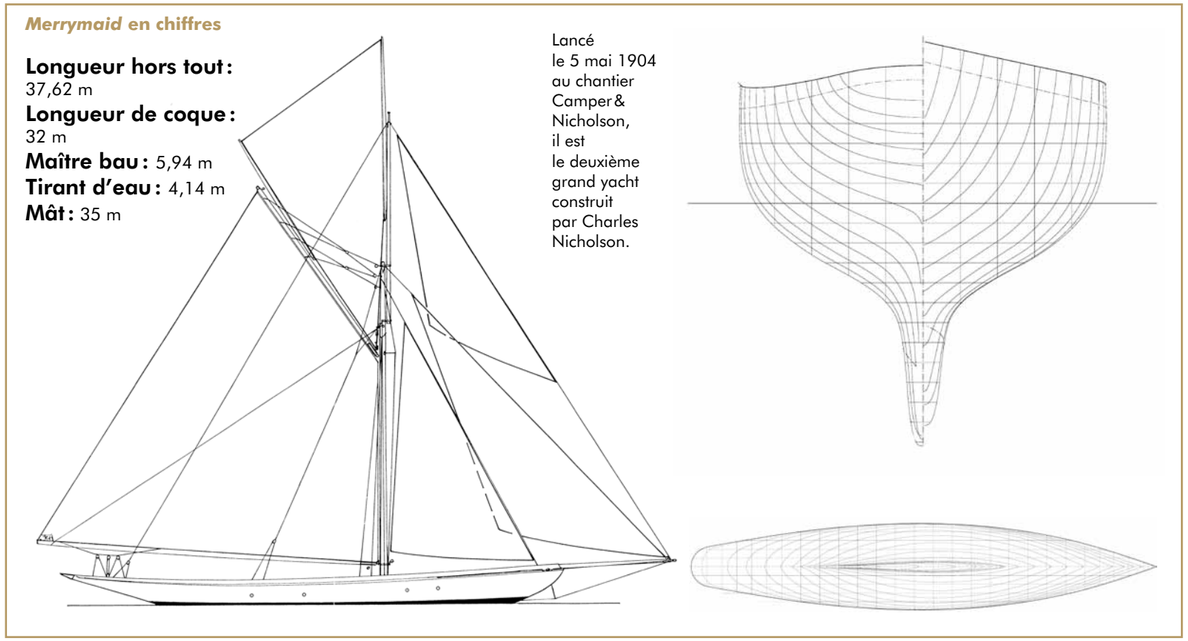
Plus de 50 nœuds de vent, *Merrymaid* garde le cap.

Les canaux vers le nord offrent des mouillages spectaculaires, et pour les atteindre il faut passer trois raz impressionnants. Un d'entre eux affichait un courant de neuf nœuds. Au mouillage à proximité immédiate de cet étroit passage, c'est un véritable torrent d'écume déchaînée qui déferlait sous notre tableau arrière.
En continuant notre progression vers le nord, l'air devenait plus chaud mais pas moins humide. Il pleuvait presque tous les jours, et certains jours sans interruption ! Nous avons, malgré tout, bénéficié de quelques jours d'éclaircie le temps de visiter les glaciers Ventisquero Pio XI et Seno Iceberg. L'équipage prit aussi le temps d'une sortie sur *Merrybaby,* le charmant petit voilier à clin qui sert de dinghy au *Merrymaid*.
Pour la dernière étape, nous avons bénéficié d'une légère brise du sud qui nous a portés pour traverser du golfe de Penas, une étendue d'eau peu profonde qui peut être très pénible à passer par forts vents d'ouest ou de nord-ouest. En amarrant au ponton à Puerto Montt, nous repensions à cette belle aventure dans les eaux de Patagonie. Le *Merrymaid* et son équipage pouvaient être fiers d'avoir supporté sans broncher tout ce que cette région leur avait infligé. C'est avec tous ces bons souvenirs que je quittais le navire à Puerto Montt. De là, le bateau devait poursuivre sa remontée de la côte occidentale de l'Amérique du Sud à la recherche d'une escale prolongée où le *Merrymaid* pourrait recevoir les soins experts et attentifs dont il avait besoin pour redonner à ses vernis tout leur éclat. n

***Merrymaid* en chiffres**

Longueur hors tout : 37,62 m
Longueur de coque : 32 m
Maître bau : 5,94 m
Tirant d'eau : 4,14 m
Mât : 35 m

Lancé le 5 mai 1904 au chantier Camper & Nicholson, il est le deuxième grand yacht construit par Charles Nicholson.



Vous pouvez retrouver le périple de *Merrymaid* ainsi qu'une mine d'informations sur ce bateau sur www.merrymaid.sy