

GIC-VOILE Cabotage en Norvège

D'avril à octobre, les équipages se succèdent chaque quinzaine sur Boavista, le nouveau 45 pied du Groupe international de croisière (GIC). Cette année, le Dufour du club passe par la Norvège et fait une étape au sud du pays, entre Bergen et Moss. Nous avons partagé cette navigation pleine de découvertes.

Texte et photos : Hervé Bellenger.



SITUE EN PLEIN centre-ville et à un jet de pierre du marché aux poissons et du vieux port, notre hôtel est le point de ralliement des membres d'équipage de cette navigation entre Bergen et Moss. Seul l'un des équipiers, Bernard, retardé par des problèmes de passeport, nous rejoindra le lendemain. En fin de journée nous nous retrouvons au restaurant pour y faire plus ample connaissance. Je constate au passage que la réputation de cherté de la Norvège n'est pas usurpée. Ouch ! 500 couronnes par personne (environ 50 €) pour un repas dans une banale pizzeria, cela nous semble un tantinet excessif. Le lendemain matin nous gagnons *Boavista*, le Dufour 445 Grand Large fraîchement acquis par le GIC, pour y prendre nos quartiers. Si les deux cabines arrière accueillent sans broncher deux équipiers chacune, il n'en va pas de même des couchettes avant à l'espace nettement plus compté. Pour le reste, le bateau est vraiment spacieux et accueillant et a visiblement été préparé par le club avec le plus grand soin.

UN POINT DE VUE IMPRENABLE SUR LA CITE

Et tandis qu'Yves, notre chef de bord, s'occupe de la passation des consignes avec son homologue descendant, nous en profitons pour faire un peu de tourisme, le départ n'étant programmé que pour le lendemain matin. Nous partons flâner le long des quais dans le vieux quartier de Bryggen aux maisons de bois aux façades multicolores. Notre visite se poursuit dans quelques-uns des nombreux musées de la ville. Nous achevons notre balade en empruntant le funiculaire qui nous offre un point de vue imprenable sur la cité et ses environs. Et si, en ce début juillet, le soleil ne semble pas vouloir se coucher, il en va de même des habitants de Bergen qui animent bruyamment les nombreuses terrasses de café jusque très tard, sous le soleil de minuit. Après le topo sécurité de rigueur. Il est temps de partir. Nous assurons par roulement des quarts de deux heures, faisant successivement fonction de navigateur puis de barreur. Le navigateur a la responsabilité de la route du voilier. Le traceur multifonction Raymarine, à côté de la table à cartes, est d'une aide précieuse : il fournit nombre d'informations permettant de connaître la position du bateau sur la carte mais aussi sa route, sa vitesse. D'appréhender la profondeur des fonds, la force du courant, la présence éventuelle de dangers isolés... L'interconnexion des instruments du bord permet également au calculateur de fournir des informations complémentaires comme la route et la vitesse des navires qui nous entourent à condition de disposer, comme *Boavista*, de l'AIS. On n'hésitera évidemment pas à quitter la table à cartes pour juger de la situation depuis le cockpit et donner au barreur toute précision ou modification de route qui paraît nécessaire.



“ *Boavista* se glisse souvent dans d'étroites passes. ”



▲ Nous avons parcouru environ 450 milles pour rallier Moss, situé dans le fjord d'Oslo.



YVES, CHEF DE BORD

Yves, ingénieur de formation et ex-dirigeant d'entreprise, consacre désormais une partie de son temps à naviguer comme chef de bord au GIC. Originaire de Saint-Malo, il tire ses premiers bords à Jeunesse et Marine puis, à vingt ans, s'inscrit à l'école des Glénans. Il suit alors le cursus de moniteur de voile, chef de bord, puis chef de centre, et enfin chef de bord haute mer. C'est donc tout naturellement qu'il intègre par la suite le GIC G (comme Glénans) qui gère à l'époque la flotte de haute mer de la célèbre école de voile. Il écumera à cette époque la mer du Nord, l'Angleterre mais aussi l'Irlande, l'Ecosse, les Shetlands, l'Islande... Puis la vie de famille et son activité professionnelle prenant le dessus, il quitte le GIC et c'est en famille qu'il poursuit ses navigations sur des bateaux de location, principalement en Méditerranée. Ce n'est qu'au moment de la retraite, en 2010, qu'il renoue avec le GIC. Et si prendre un bord reste une source de satisfaction pour Yves, cela lui demande également un gros travail de préparation. Un bon mois de travail lui a été nécessaire en s'appuyant sur différents guides nautiques pour définir les étapes du parcours Bergen-Moss long de 450 milles. A l'issue de cet important travail préparatoire, les participants reçoivent un roadbook qui synthétise le parcours prévu, leur donnant le cas échéant la possibilité d'émettre des remarques ou



▲ Expérimenté et minutieux, Yves tient fermement le cap !

des souhaits. « Etre chef de bord me rend légalement responsable du bateau et de son équipage ». Et donc même si la croisière se déroule dans un esprit de convivialité, Yves veille et connaît à tout moment la position et la situation du bateau. Il a il est vrai, plus de 40 000 milles dans son sillage.

La plus grande vigilance est de rigueur. Yves et son frère Bernard (le second du bord) veillent à tout moment et se tiennent prêts à reprendre la main. Enfin, avant de venir prendre la place du barreur, il ne faut pas omettre de compléter le livre de bord. Pour autant l'ambiance est conviviale et les équipiers partagent volontiers leurs expériences et bonnes histoires comme Gunter, toujours plein d'humour. Nos deux premières journées de navigation (80 milles parcourus) seront placées sous le signe de longues heures de moteur, la faute à un vent quasiment absent. Frustrant ! Mais un coup de vent est annoncé pour la fin de la semaine si l'on en croit le site internet yr.no qui, selon Yves, fournit des prévisions météo très fiables. Ici et là nous apercevons les ferries très nombreux qui font leurs rotations d'île en île, des parcs aquacoles mais également, sur les hauteurs, des champs d'éoliennes.

DES PAUSES DANS DES ENDROITS HORS DU TEMPS

Nos stops du midi nous donnent l'occasion de faire des pauses dans des décors de cartes postales, des endroits hors du temps, comme à Espevaer où, après avoir franchi une petite passe, nous découvrons un charmant quai de bois où nous nous amarrons. Après le déjeuner dans le cockpit, nous partons en balade sur l'île en empruntant des petits chemins bordés de maisons de vacances en bois à clins, souvent blanches, pimpantes, aux jardins et aux portes d'entrée fleuries. Tout ici est paisible et nous n'apercevons que rarement les habitants. Après cette brève halte, nous voilà repartis. La passe que nous empruntons est, comme souvent en Scandinavie, bordée de marques bâbord ou tribord surmontées d'une sorte de main ou d'une pointe qui confirment de quel côté passer : pratique et rassurant. Au soir du deuxième jour, nous nous dirigeons vers la petite île de Rovaer, le vent est monté et le passage vers l'abri difficile à trouver. Une fois que nous sommes engagés dans un étroit goulet, le vent s'apaise rapidement. Nous gagnons une anse bordée de quais. Au moment où nous accostons, un pêcheur s'approche et attrape l'aussière que nous lui lançons. Nous lui achèterons en retour quelques kilos de langoustines. Sous un ciel gris, la petite île balayée par le vent prend un air un peu sinistre, presque fantomatique. Après Espevaer qui borde la mer de Norvège, nous regagnons rapidement le couvert des îles. Nous pénétrons dans un long chenal bordé d'installations industrielles et nous longeons d'énormes cargos voués à la prospection pétrolière. Après notre halte du soir à Stavanger, nous poursuivons par une longue étape (75 milles) qui nous conduit au petit matin jusqu'à Kirkehamn. Il fait juste assez sombre pour que nous puissions repérer les feux des nombreux cargos que nous croisons. Beaudoin,

un des deux équipiers venus de Belgique, m'explique comment lire leurs feux de route afin d'anticiper leur trajectoire. L'arrivée sur l'île de Kirkehamn au petit matin dans une lumière dorée est magique. Nous longeons une belle église de bois, puis une pêcherie où Gunter m'entraînera une fois à terre pour y acheter un superbe cabillaud de deux kilos. L'animal finira en papillottes par les soins de Michael qui assouvit à notre bord sa passion pour la voile et la cuisine. Le départ de ce bel endroit pour rejoindre Farsund sera mouvementé. Encore à l'abri du vent, nous hissons la grand-voile sous deux ris et nous partons dans une longue cavalcade au portant, chahutés par les vagues et la houle qui déferlent. D'abord à 15 nœuds, le vent monte jusqu'à 20 nœuds et, dans des rafales, grimpe jusqu'à 30. Le soir, heureux de gagner l'abri du port, nous assistons dans un pub à un match de coupe du Monde conclu par une séance de tirs aux buts qui voit la victoire des Anglais. Nous resterons à Stavanger le lendemain, le temps de laisser passer la tempête. Coup de chance et coup de pouce du capitaine qui a modifié notre route, nous y avons retrouvé un ami de Michael, Steven qui nous accueille chez lui. Nous randonnerons dans la campagne et visiterons un site antique où des drakkars gravés dans la roche sont encore bien visibles. Quand nous repartons, Yves a tracé une route à l'abri des îles mais le vent a bien baissé. Nous franchissons sans encombre le cap Lindesnes, point le plus sud du pays. Désormais nous infléchissons notre route vers l'est en direction de Moss. Nous nous arrêtons à Grimstad pour régler un problème récurrent d'alimentation en gaz. La cause du désordre est enfin découverte. C'est notre détendeur pour le gaz propane qui est défectueux. A mesure que nous nous approchons de Moss la côte se fait plus plate et les températures grimpent. Nous découvrons, un peu surpris, des Norvégiens en vacances sous une température estivale. Les ports sont bondés et les mouillages encombrés à tel point qu'il devient parfois difficile de trouver une place. Les Norvégiens n'hésitent pas à se baigner



Passé le cap Lindesnes, les ports sont très animés et les estivants profitent des joies de la baignade.

et, passé notre étonnement, nous les imitons bientôt. A l'escale du midi, la baignade est désormais un rituel pour tout l'équipage. Le gros orage que nous avons connu au moment de prendre un très joli mouillage forain de Steinen n'aura duré que quelques heures et le ciel bleu a bien vite repris ses droits. Notre parcours touche à sa fin et à mesure que nous rentrons dans le fjord d'Oslo, nous voyons l'urbanisation gagner du terrain. Arrivés à Moss, nous nous réunissons une dernière fois au restaurant pour un dîner d'adieu... jusqu'à la prochaine croisière. ■



▲ Tout le monde est sur le pont au moment de l'arrivée au mouillage.



Boavista, un Dufour paré pour le large

Outre la location de bateaux pratiquée pour des destinations ponctuelles, le GIC possède son propre voilier afin de permettre à ses adhérents de naviguer loin et longtemps. En effet, le bateau cumule chaque année environ 180 jours de navigation et voit treize équipages se relayer entre avril et octobre. Cette politique favorise une excellente ambiance au sein du club en faisant appel à la solidarité de ses adhérents, notamment lors des travaux de maintenance et d'hivernage. Un état d'esprit qui se veut à l'antipode des canons actuels du navigateur-consommateur. Afin de toujours disposer d'un navire en bon état l'usage, au sein du GIC, est de changer de voilier tous les six ans pour une occasion récente. La commission « nouveau bateau » constituée à cet effet porte en général son choix sur un croiseur de 45 pieds à quatre cabines, pouvant emmener jusqu'à huit équipiers. *Boavista*, un Dufour 445 Grand Large, a donc été acquis cet hiver en remplacement d'un autre Dufour aux caractéristiques similaires. Les principales différences portent sur un moteur nettement plus puissant, un propulseur d'étrave, un bout-dehors. Le bateau, trouvé à Marseille chez un loueur, a été acheminé au chantier V1D2 à Caen pour y être remis à niveau et adapté à ses futures navigations hauturières. C'est sous la gouverne de Pierre Ragimbeau, désigné par le conseil d'administration « patron du voilier », que se sont déroulés les travaux. Sur le pont, la GV usagée a été remplacée par une neuve à trois ris, un solent avec étai textile Dyneema installé. Un gros effort a aussi porté sur la partie électronique. *Boavista* a ainsi été doté d'un ensemble d'équipements récents : traceur multifonction tactile, radar, GPS, VHF, transpondeur AIS.



▲ Cent équipiers se succèdent chaque saison à bord du voilier du club.

Ce dispositif a été doublé d'un PC portable avec sa cartographie MaxSea Time Zéro, son propre AIS et son antenne. Un Navtex neuf est venu compléter ces équipements. Enfin, un mode d'emploi du bateau sous forme d'un document de 27 pages a été rédigé. Il recense l'armement du bateau et les préconisations d'utilisation des différents équipements. En complément, un plan placardé dans la cabine indique l'emplacement des différents équipements du bord. La préparation de *Boavista* aura donc nécessité à peu près 120 jours de travail/homme et mobilisé une quinzaine de bénévoles du club. Un travail de longue haleine qui permet désormais aux équipages successifs de profiter sereinement de leur nouvelle acquisition.