

NAVIGATION L'ART DE RÉUSSIR SES QUARTS

Les longues navigations avec quarts de veille réguliers entraînent inévitablement une perturbation des rythmes de sommeil habituels. Fatigue et baisse de la vigilance sont au programme, mais une bonne gestion des quarts peut rendre l'aventure plaisante, avec un bon niveau de sécurité. Le secret ? Comprendre ce qu'est le sommeil, respecter certaines règles et... s'adapter. Explications et témoignages.





A LA SEMAINE DU GOLFE, T'AS LES PLUS PETITS COMME LES PLUS GROS. TOUT LE MONDE SE MÉLANGE, TOUT LE MONDE SE CROISE.

Invités... Des Croates sont venus jusqu'ici en tant qu'invités d'honneur, on croise des Gajeta, des Leut, Ladja et Falkusa... Et on se frotte les yeux.

que j'ai rien vu venir. Il y a des Skellig et autres avatars partout, un troupeau ocre... On passe une cardinale Nord du mauvais côté. On bafouille au cœur de la flotte maintenant. Mais pas nous, pas mon Jean-Paul. «Tu vois, à la Semaine du Golfe t'as les plus petits comme les plus gros. Tout le monde se mélange, tout le monde se croise.» Un Jean-Jacques passe à côté de nous. Un peu rouge, le genre costaud. «Lui, c'est un bon, il navigue bien. Il fait partie de la SNSM à Etel.»

BONS VIVANTS ET RANDONNEURS À LA VOILE

Mon Jean-Paul a oublié sa bouteille de pastis hier soir sur le bateau d'un de ses copains, mais lequel ? On fait le tour des quatre Skellig pour retrouver le pastis. Avec force appels et beaucoup d'innocents. Finalement j'attrape le pastis à la voile, des mains de Dominique le Nantais. Et je me dis qu'une fois dans ma vie, enfin, j'aurai incarné la phrase : «Sauve qui peut le vin, et le pastis d'abord»... On croise Isidore, casquette et petite moustache, qui a vraiment la tête de l'emploi. Vient ensuite Gwen Ar Rhu, «blanc et rouge», parce qu'il est «ventrachou» – ça veut dire vendéen –, mais il n'aime pas qu'on l'appelle comme ça. «Eh ! Je suis aussi breton que toi, je suis moitié breton !» crie Ventrachou. On se met à couple devant Bois Bas, tout contre Jacques, «celui qui est tombé à l'eau dans un gros coup de vent devant l'Aber-Vrac'h, mais a réussi à remonter à bord de son Skellig»... La plupart



d'entre eux naviguent seuls à bord, mais loin d'être tristes. Olé. Ils posent tous pour la photo sur leurs proues respectives. Une bande à la Brassens, même pire. «On va pas se laisser emmerder par un photographe ! Finies les formalités, à taaable !» Nous sommes cinq à couple. «Pourquoi j'ai acheté ce bateau-là ?» me répond Jean-Jacques : «J'avais des grands bateaux, en vieillissant j'ai dû en trouver

un plus petit.» Ça fait dix ans que Jean-Jacques navigue sur son Skellig. Au bout de vingt ans de Golfe, ma bande de «Skelligeurs» continue de découvrir des coins qu'ils ne connaissent pas. Rien que «lundi, j'ai découvert l'île aux Œufs». Jean-Jacques à 48 ans. «On est d'une génération d'une autre école maritime. Nous, on apprenait le milieu marin. On apprenait à naviguer avec nos parents qui nous faisaient chier... C'est le plus petit bateau que j'ai jamais eu. Le bateau de randonneur, c'est un état d'esprit : c'est pour celui qui savoure le déplacement, qui s'en fiche de la performance. Tu dégustes le paysage.» Et là en ce milieu de pique-nique, ils partent tous en considérations. Florilège : «Ces bateaux-là, il ne faut pas les haubaner, il faut que le mât soit un fusible, s'il y a un coup de vent, c'est le mât qui plie. Si tu haubanes, tu chavires.» – «Haubaner, c'est au cas par cas !» – «Le bord d'attaque en voile au tiers est souple, il a un moins bon rendement que le gréement houari... Mais c'est plus joli.»

Jean-Marie qui est plus qu'un photographe est allé chercher des huîtres, mais son triomphe ne s'arrête pas là, il a une technique superbe à laquelle les autres s'initient. Cours d'huîtres en Skellig devant Bois Bas vers 14 heures, un mardi de la Semaine du Golfe : «Je suis droitier, je tiens l'huître de la main gauche, l'ouverture vers l'extérieur. Je tiens le couteau par la lame entre le pouce et l'index, en tenant le couteau à un cran de lame, ensuite je glisse le centimètre de lame entre la coquille haute et la coquille basse... Je rentre en faisant des va-et-vient diagonaux. Diagonaux, pas verticaux ! – Il faut toujours vider sa première eau, c'est pour ça que ça vit une marée, une huître, parce qu'elle refait sa première eau.» Alain, le collègue de Jacques le miraculé entame enfin le mitonné de canard au foie gras qu'ils font mijoter au réchaud depuis trois bons quarts d'heure... Ils se lancent des victuailles d'un Skellig à l'autre. S'insurgent quand un Zodiac passe à fond dans les corps-morts ! C'est à ce moment-là, après le joyeux pique-nique, que j'ai tenu la barre. Je les ai tous grillés. A l'entrée du port de Vannes, on stoppe net pour s'insérer à la queue leu leu avec tous ces merveilleux bateaux traditionnels. Je n'en crois pas mes yeux : je me retrouve dans un souk, plein de harangues et de parfums... ■

*J'ai des ailes !
C'est après le joyeux
pique-nique, que
j'ai tenu la barre.
Je les ai tous grillés...*

Rappelons les fondamentaux : lorsque l'on dort, une succession de trois états physiologiques s'opère : sommeil léger en début de nuit, sommeil profond et parfois sommeil paradoxal. Lorsque ces trois états physiologiques ont eu lieu, un cycle de sommeil est bouclé. A la maison, une nuit normale voit se succéder cinq à six cycles d'une heure trente environ. Ceci est la base du sommeil d'un être humain en bonne santé.

Pour tous, le sommeil joue un rôle très important dans notre capacité à préserver sa santé et à rester éveillé de façon efficace. De nombreuses fonctions régulant notre état de santé sont régénérées par un bon sommeil. Le manque de sommeil a donc des

conséquences désastreuses – fatigue, inattention, irritabilité –, avec à la clé altération de la santé (hypertension, troubles du métabolisme) et maladies chroniques. Attention donc à notre sommeil !

En navigation, difficile de dormir huit heures d'affilée : c'est là que l'aventure se gâte. Pour que le bateau et l'équipage soient en sécurité tout en maintenant ses performances, les équipiers doivent se relayer en morcelant leur sommeil de jour comme de nuit. Première difficulté donc, car nous sommes programmés pour dormir la nuit ! La mélatonine, l'hormone du sommeil, est sécrétée par la glande pinéale uniquement la nuit. Sa fonction : induire le sommeil et synchroniser notre horloge biologique.

Les autres synchroniseurs du sommeil sont l'activité sociale (se lever chaque matin à la même heure) et les repas. Il faut bien comprendre que même lorsque l'on assure ses quarts la nuit, il y a sécrétion de mélatonine. Il va donc falloir lutter contre le sommeil. En d'autres termes, les quarts de nuit sont parfaitement contre nature...

Pour évoquer ce sujet, dont dépendent sécurité, performance du bateau et ambiance du bord, nous sommes allés à la rencontre d'équipages divers, qui naviguent au long cours. Témoignages instructifs entre deux siestes qui montrent qu'en définitive, il n'y a pas de formule magique mais que des règles à respecter et du bon sens.

L'AVIS DE L'EXPERT...



Rémy Hurdie expert du sommeil et de la vigilance, chercheur à l'université du Littoral Côte d'Opale, à Dunkerque, intervient au Pôle Finistère Course au Large sur les problématiques liées au manque de sommeil et au sommeil en milieu marin. Il nous livre ici les six conseils essentiels pour ne pas se mettre dans le rouge...

1 S'ATTENDRE À AVOIR BEAUCOUP PLUS DE DIFFICULTÉS À RESTER ÉVEILLÉ LA NUIT : il faudra favoriser le sommeil nocturne, plus récupérateur. L'inverse est de toute façon insupportable !

2 DORMIR SUFFISAMMENT pour éviter les effets délétères du manque de sommeil, préserver bonne ambiance et sécurité à bord. Un équipier épuisé peut tomber, se blesser, faire passer une voile par-dessus bord – c'est déjà arrivé en course – voire tomber à l'eau.

Pour un convoyage de 24 heures, il faut à minima une heure ou deux de sommeil. Au-delà, pour des navigations de trois jours et plus, il ne faut pas descendre en dessous de cinq à six heures de sommeil par 24 heures. Le fait d'être sur un bateau induit un certain niveau de stress, une stimulation qui permet de diminuer un peu les temps de sommeil. Le secret est de bien se connaître. Cela permet de sentir la limite à ne pas dépasser. Avec l'expérience, en collectivité, on sait qu'on va faire attention à son humeur, gérer ses émotions sous cette pression de la fatigue. Mais si la fatigue est vraiment trop importante, on n'est plus performant, on n'a plus envie de réaliser les différentes tâches du bord. Et si les conditions de mer sont mauvaises, c'est un calvaire.

3 PRENDRE LE TEMPS DE SE RÉVEILLER. En mer, lorsque le coéquipier cogne contre la coque en vous disant : « C'est l'heure ! », prenez du temps pour sortir du sommeil, sauf en cas d'urgence.

Là est la difficulté des quarts : trouver la bonne durée. Il faut que la personne de quart ne reste pas trop longtemps éveillée – c'est très dur de veiller de 23 à 3 heures du matin ! Côté dormeur, grosso modo, il faut réussir à faire un cycle – pas moins de deux heures. Idéalement, il faudrait faire des quarts de trois heures (deux cycles).

Mais, in fine, c'est le chef de bord qui décide. Si on est quatre sur un bateau, on peut faire quatre quarts de trois heures, en fonction du niveau des équipiers et de l'état de la mer.

4 GARDER LE RYTHME auquel le corps est habitué : un petit déjeuner, un déjeuner, un dîner, voire une collation la nuit. Changer ses habitudes, c'est difficile ! S'adapter à un rythme de quart prend du temps. Les coureurs mettent 48 à 72 heures pour trouver leur rythme océanique.

5 DOIT-ON TOUJOURS FAIRE DES QUARTS À LA MÊME HEURE ? Pas forcément. Il ne faut pas hésiter à tester différents horaires et durées sur quelques jours pour trouver le bon fonctionnement. C'est toujours mieux qu'une crise de nerfs ! On peut aussi décider, en concertation, de décaler un quart. En croisière, contrairement à la course, la seule performance qui vaille, c'est la bonne ambiance à bord ! Imaginez : deux semaines de vacances, un coup de baston. Une nuit, il faut prendre un ris, le génois s'enroule dans l'étai, il faut aller à l'avant du bateau dans des paquets de mer, il n'y a plus de pilote automatique. Vous avez intérêt à avoir conservé assez d'énergie pour ne pas être dans le rouge très vite.

6 OPTEZ POUR LES SIESTES – la somnolence même – qui permettent une bonne récupération, et évitent d'accumuler une dette de sommeil trop importante. Il y a des périodes plus propices à la sieste, où prime le sentiment de somnolence. On appelle cela les « portes du sommeil ». Elles surviennent toutes les heures et demie, mais nous ne les ressentons pas toutes. La porte s'entrebâille ou est grande ouverte, comme après le déjeuner ou à l'heure habituelle du coucher. Il ne faut pas les ignorer car elles indiquent le moment où l'endormissement sera le plus rapide.

Conclusion : les individus ne sont pas du tout égaux devant le sommeil. Il y a des différences énormes de vulnérabilité au manque de sommeil. Il revient donc au chef de bord de connaître son équipage et les habitudes de chacun (heures de coucher, habitudes, sensibilité au manque de sommeil) pour s'adapter et organiser au mieux les quarts.

Rémy Hurdie

STÉPHANE, OLIVIER ET SARAH : LES QUARTS PERCHÉS

L'Oiseau Blanc est un Bepox 333, plan David Reard, construction amateur, 10 mètres de long pour 8,4 de large et 2,3 tonnes en ordre de marche. Il porte 70 mètres carrés au près, 139 au portant. Octobre 2014, alors que la Route du Rhum est dans tous les esprits, trois amis appareillent de La Rochelle pour traverser l'Atlantique sans escale, ou presque, en quatre semaines de mer – à peine concèdent-ils six jours de halte aux Canaries. Neuf jours pour rallier les Canaries, six pour préparer à Las Palmas, et quatorze jours de transat, des Canaries à la Guadeloupe. En embarquant sur cet oiseau volage, les trois copains savent qu'ils signent pour des doses d'adrénaline en mode camping. «Ni douche, ni WC à bord. Nous nous suspendons à l'arrière par la sangle de vie pour nous soulager et les mouvements du bateau sont très secs. Ce n'est pas le baignoire si on aime l'inconfort et la vie sauvage!» confirme Stéphane.

QUARTS DE DEUX HEURES À LA BARRE

Sarah est guide de haute montagne. Stéphane, ancien entraîneur voile au centre de formation sport-études de La Rochelle. Avec lui, Olivier gère une école de croisière rapide en multicoque. Ils veulent arriver à Pointe-à-Pitre en même temps la Route du Rhum. Mais il y a de la casse aux Canaries, et pendant la transat, ça secoue. «Entre matériel de rechange, vêtement, eau, avitaillement, nous sommes trop chargés! Ce voilier est adapté à la course au large, mais il doit être léger, équipé bon d'un pilote et de belles voiles. Nous avons condamné les flotteurs pour en faire des réserves de flottabilité, du coup nous avons tout chargé dans la coque centrale: le bateau a un comportement désagréable, il passe en force. Il y a beaucoup d'efforts dans les voiles. Il est lourd à l'avant: dans la mer formée, il peine à partir et une fois en bas de la vague, il freine sèchement et plante.



Avec ce bateau, il faut mettre de la toile pour que ça avance!

La difficulté durant les quarts? La barre qui est à l'extérieur. Or notre pilote, peu puissant, décroche dès que le bateau n'est pas équilibré. Nous barrons 24 heures sur 24 quand la mer est mauve, ou lorsque le spi asymétrique est envoyé.

Olivier et moi alternons des quarts de deux heures à la barre, c'est dur! Sarah apprend la voile, c'est déjà bien qu'elle parvienne à barrer deux heures par jour. La nuit, quand nous sommes épuisés, nous affalons la grand-voile, naviguons sous génois et pilote pour nous reposer. Alors Sarah peut prendre un quart de nuit.

A la fin, j'ai des tendinites aux bras. Quand on porte de la toile, la barre est facile, mais demande beaucoup de concentration dans les surfs à 16-20 nœuds! Malgré tout, ça se passe bien car nous acceptons tous les conditions difficiles. Olivier et moi sommes aguerris, Sarah peut dormir dans des falaises. Les deux derniers jours, il y a un peu de tension: à cause des sargasses dérivantes, nous devons dégager le safran et la dérive toutes les trente minutes. Ce qui use Sarah: la longueur de la nav' et le manque de

Quarts exigeants.
L'Oiseau Blanc, un Bepox 300, demande une concentration extrême.

confort. Nous sommes mouillés en permanence. Quand il y a beaucoup de grains, nous sommes deux de quart, Olivier et moi – des quarts longs! L'un dort dans le fond du cockpit, dehors, en combinaison étanche, l'autre à la barre lui met un coup de pied pour manœuvrer.

Ereintés de fatigue? Non. Nous dormons beaucoup dans la journée. Nous arrivons assez frais à Pointe-à-Pitre, enchaînons sur une bonne bringue. Et... on aime ça! Cette traversée, nous en avions rêvé, nous voulions transater sur un voilier extrême.»



L'Oiseau Blanc est un voilier de croisière rapide. Confort sommaire et embruns assurés pendant les quarts.

LA NUIT, QUAND NOUS SOMMES
ÉPUIÉS, NOUS AFFALONS LA GRAND-VOILE,
NAVIGUONS SOUS GÉNOIS ET PILOTE
POUR NOUS REPOSER.

ALAIN OU LES QUARTS AU CARRÉ



Octobre 2013. Alain s'engage dans une transgascogne avec trois équipiers, dont deux recrutés sur Internet. Elle est à haut risque, mais le skipper, aficionado de régates de tous poils, ne le sait pas encore. *Be Good*, Feeling 10.90, appareille de l'Aber-Wrach juste après la tempête Christina. Pendant trois jours, le voilier rencontre du vent faible, de face. Navigation impeccable. A l'image des quarts, orchestrés à base de bon sens par Alain. «En théorie, nous faisons des quarts de trois heures par équipe de deux. Mais lorsqu'il fait beau et que le trafic est faible, pendant une heure trente l'un veille, l'autre dort dans le cockpit, explique-t-il. Les quarts commencent à 20 heures. Les créneaux sont fixes car adaptés à chacun. Je prends le premier quart, plus facile pour moi. Dans la journée, c'est libre, siestes à volonté! Les équipiers de quart portent un gilet et sont attachés.

QUARTS MIXTES SELON LES COMPÉTENCES

Deux des équipiers ont des compétences limitées en navigation. Nous optons pour des quarts mixtes en termes de compétences. Yannick et moi étant les plus aguerries, nous prenons un équipier moins performant sous notre responsabilité: ainsi, il y a toujours un chef de quart capable de prendre des décisions. Et ça marche!

Un quatuor pour assurer les quarts, quel confort! Nous apprécions de veiller à deux, de compter sur l'autre avant qu'il soit trop tard, si quelqu'un se blesse ou tombe à l'eau. Et discuter casse la monotonie! Côté ambiance, on se chouchoute: les veilleurs préparent un café ou une soupe pour accueillir les dormeurs. Nous dormons dans le carré avec les toiles an-

tiroulis – à l'avant et à l'arrière, c'est trop inconfortable. Seules les lumières rouges sont autorisées, pour ne pas déranger. L'alarme AIS est enclenchée, parfois le radar, lorsque, au large du Portugal, nous croisons de nombreux pêcheurs sans AIS.

Nous traversons le golfe de Gascogne en même que les minis 6,50 en course, nous les voyions sur l'AIS en pleine nuit, croisons la route de certains à quelques longueurs de bateau! Nous devons être attentifs: il n'y a personne à la barre de ces petites bombes... Gérer ce plan d'eau dans une flotte de quatre-vingts voiliers, c'est complexe.» Parcours sans faute pour *Be Good* donc, jusqu'au milieu du golfe. Là, il rencontre une dépression – celle qui a affolé la Mini-Transat, souvenez-vous –, ne parvient pas à rallier La Corogne, affronte subitement 46 nœuds établis et se rabat sur le minuscule port de pêche de Luarca. Port qui n'a rien d'un port de plaisance et qui, surtout, réserve ce jour-là une barre terrorisante à l'entrée, des rochers dangereux gardant le passage. Bref, après des surfs insensés dans ce goulet, *Be Good* fini amarré à un chalutier, entier. Le mot de la fin? «Le secret, c'est l'humeur, conclut Alain. Si elle se dégrade, la croisière devient une corvée pour tous. A un moment, le rythme s'installe et naviguer la nuit devient sympa. Il ne faut pas en avoir peur.»

LES QUARTS COMMENCENT À 20 HEURES. LES CRÉNEAUX SONT FIXES CAR ADAPTÉS À CHACUN. DANS LA JOURNÉE, C'EST LIBRE.

Régularité.

A bord de Be Good, conserver des rendez-vous à heure fixe, tels que les repas, permet de ne pas perturber le rythme des quarts.

ALICE KIFFE LES QUARTS EN SOLO

Alice, 30 ans, skipper professionnelle, titulaire d'un BE voile et d'un Capitaine 200, est skipper depuis huit ans. Ses supports? Des catamarans de 40 à 60 pieds, pour des charters d'une semaine, des navires de 40 à 50 pieds aussi (qu'elle manoeuvre seule), pour des convoyages et du daycharter. Basée en Guadeloupe, Alice assure des séjours vers Grenadines, Saint-Martin, Saint-Barth, Antigua et les îles Vierges. Elle s'offre chaque année une ou deux transats à deux, histoire de livrer des bateaux neufs dans la Caraïbe. Elle navigue parfois, l'été, en Méditerranée, pour y faire une saison. Au total, en Atlantique, mer du Nord, Baltique et Méditerranée, la souriante demoiselle a parcouru plus de 60 000 milles en tant que chef de bord, dont 40 000 seule.

Les quarts, Alice les honore en général en solo, parfois en duo, lorsqu'une hôtesse se fait second. Elle réalise donc régulièrement l'impossible: veiller seule à longueur de nuits. Alors, Alice a inventé sa propre recette de quarts. Dont le récit, comme ceux des navigateurs solitaires au long cours, fascine toujours un peu. Car reconnaissons-le, nous ne serions pas tous capables d'un tel challenge. «Pour être précise, en charter, je ne fais presque pas de quarts! J'ai trop de responsabilités, explique-t-elle. Parfois, je m'autorise des siestes de treize minutes. Sur un bateau sans AIS ni radar – c'est souvent le cas sur les bateaux de location – c'est raisonnable. Si c'est clair, treize minutes plus tard il ne peut pas y avoir de bateau dans mon étrave. Vingt minutes de sommeil, c'est plus risqué: une nuit, je me suis fait presque piéger, dans

Solo. Gérer des navigations nocturnes induit, pour Alice, d'avoir des outils fiables: pilote automatique, AIS, et surtout... réveil, pour être sur le pont toutes les treize minutes.



les lumières de la ville il y avait un bateau. Lorsque je me suis levée, il allait me croiser. Or ici, dans les Caraïbes, il y a du monde sur l'eau : des remorqueurs, des paquebots et beaucoup de plaisanciers qui font exactement la même route que moi.»

NE PAS DÉPASSER SES LIMITES

Ses conseils : «Se méfier lorsque fatigue et déshydratation apparaissent, on ne parvient plus à prendre un ris, et on est sujet aux hallucinations. La déshydratation, c'est l'un des premiers facteurs de délire. Quand on navigue toute la journée, on tire sur l'organisme en oubliant de boire, en particulier en convoyage, lorsqu'on a des dates à tenir. Je me souviens d'un convoyage Angleterre-Canaries en décembre. On a subi trois dépressions, c'était de la folie. A cause d'un pilote en panne, nous avons enchaîné des quarts de quatre heures à la barre, 14 nœuds au portant dans la nuit noire ! Il faisait froid, lorsqu'on arrêta de barrer, on s'écroulait immédiatement dans des duvets mouillés. Au bout de trois jours, nous étions incapables de prendre un troisième ris, épuisés. Il a fallu affaler la grand-voile, nous poser et manger un morceau pour réussir la manœuvre.

J'aime être seule avec la mer. Je ne fais pas grand-chose, je suis attentive, je regarde. Parfois, je vois des bombes fluorescentes : ce sont des dauphins. C'est fascinant. La nuit, je préfère être solitaire, je kiffe ! Il arrive parfois qu'un passager veuille faire la conversation, c'est plutôt une contrainte pour moi. Mais de toute façon, il ne tient jamais plus de deux heures.»



Pas de trêve !
Avec un enfant, à l'heure où la sieste est une évidence, c'est plutôt leçon de maths...

JULIE, OLIVIER ET LOU : QUARTS NON-STOP POUR LES PARENTS !

Lou a trois ans, elle déborde d'énergie, dort comme un sonneur pendant une bonne dizaine d'heures chaque nuit, et se lève, en pleine mer, avec la ferme intention d'avoir deux baby-sitters drôles et créatifs à sa disposition. Autant dire que les grandes navigations avec un enfant unique en bas âge sont éreintantes. Aux quarts de nuit, logiquement consacrés à la surveillance de la bonne marche du voilier, succède une journée trépidante qui devra comprendre partie de pêche, lectures de multiples contes, arts plastiques, balade sur le pont sous haute surveillance, cuisine, devoirs sur le cahier de vacances et sessions chatouilles.

QUARTS SOUS SURVEILLANCE DU RÉVEIL

Parfois, lorsqu'à 14 heures, le *Chat Perché* ouvert sur vos genoux, vous piquez du nez en finissant une phrase, vous rêvez de mettre votre enfant devant un dessin animé six heures par jour. Les journées doivent être très rythmées, les repas pris à heure fixe, afin de ne pas décaler les quarts et accumuler de la fatigue supplémentaire. Car les deux parents sont en dette de sommeil, les opportunités de sieste étant rares ! Les parents de

fratries sont moins à la peine pendant les traversées : les enfants jouent ensemble. Alors certes, montrer à son enfant l'immensité de la mer est une sacrée expérience, mais, souvent, épuisante !

A bord de notre voilier *Dune*, vous l'aurez compris, avec un enfant énergique nous assumons les journées de navigation en mode survie. Chacun jalouse la moindre micro-sieste que s'accorde l'autre, attendant impatiemment qu'il se réveille pour s'effondrer à son tour. La nuit, au début du voyage, forte de l'expérience de notre tour de l'Atlantique en amoureux cinq ans auparavant, je prends des quarts «classiques» : dévorant des centaines de pages de romans, je jette un œil sur l'horizon toutes les dix minutes. Je fais cela deux nuits, dans le golfe de Gascogne, et je comprends vite que c'est de la folie. Alors comme Alice, je ne me sépare plus de mon réveil qui toutes les douze minutes me sort de mes songes pour scruter les dangers. Pour les marottes – club auquel j'appartiens – qui palissent à l'idée de dormir moins de neuf heures par vingt-quatre heures, se contenter de deux fois trois heures de sommeil est de l'ordre de supplice. Alors, plutôt que de débarquer, j'écrase à longueur de quarts avec mon réveil comme précieux allié. ■

