

«Celui qui suit le fleuve atteindra un jour la mer»

(proverbe marin)



Le départ a enfin eu lieu: Ocean Youth Sailing a entamé au mois de juin la traversée du Rhin jusqu'en IJsselmeer à bord de son catamaran «Vellamo». «marina.ch» était à bord pour la première semaine de ce trajet de convoiage.

01



02

- 01 Le skipper du jour Damian Ruppen passe le rocher de Loreley – l'un des passages les plus dangereux du trajet.
- 02 Vellamo à quai dans les environs de Worms.
- 03 Les hauts-fonds sont partout dans le Rhin.

 Tania Lienhard

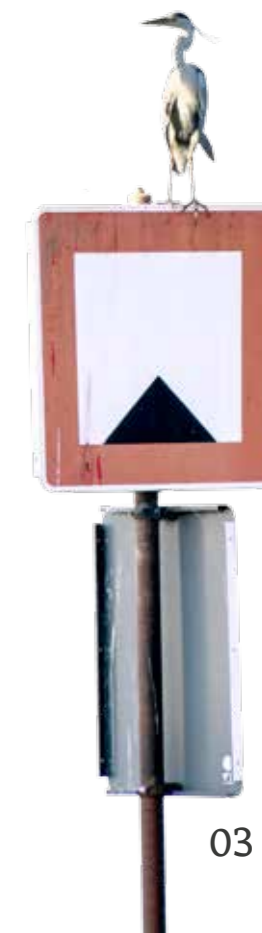
Voilà exactement une semaine que les frontières sont à nouveau ouvertes. Je me trouve au port de plaisance de Strasbourg, assise à l'ombre d'un grand arbre. Le soleil frappe encore très fort, bien qu'il soit déjà six heures et demie. «Voulez-vous attendre sur le bateau avec nous?» Deux Suisses m'interpellent depuis la jetée – ils semblent savoir qui je suis. J'accepte leur offre avec plaisir, fais la connaissance de l'amie canadienne de l'un d'eux et discute avec eux de leur passion ou, mieux encore, de leur vie: la voile. Il s'avère en fin de compte qu'ils attendent eux aussi le catamaran Vellamo, tout comme moi. Parti la veille de Bâle, l'équipage d'Ocean Youth Sailing est censé venir me chercher ici en Alsace. J'apprends en outre que l'une de mes deux connaissances fortuites a elle-même participé à la construction du catamaran – comme 400 autres, principalement des jeunes – et souhaiterait voir de ses propres yeux



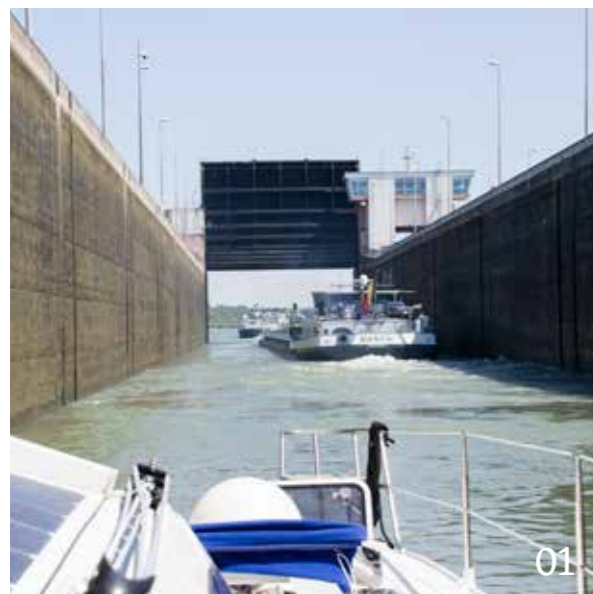
Ocean Youth Sailing

Ocean Youth Sailing est une association à but non lucratif. À bord d'un catamaran construit par leurs soins, de jeunes adultes enseignent la voile à des jeunes dans le but d'encourager une action responsable, le travail d'équipe et l'indépendance. Ces expériences d'apprentissage pratiques sont acquises non seulement lors de la construction du catamaran hauturier et de la formation en haute mer, mais aussi dans le cadre de projets à but non lucratif.

Un ou une skipper ainsi qu'un ou une skipper en devenir se trouvent toujours à bord du bateau avec huit jeunes au maximum. Leur objectif est de rallier la Méditerranée, ce qui, en raison de la pandémie, ne pourra être accompli qu'un an plus tard que prévu.



03



01



02



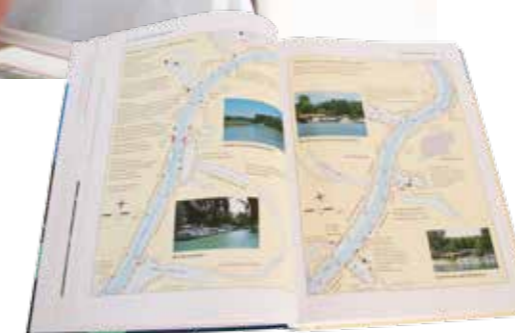
03

- 01 Les écluses se trouvent surtout sur le premier tronçon du Rhin à partir de Bâle.
- 02 Fiona Müdespacher prend la responsabilité de l'amarrage à Worms.
- 03 Jürg Hochstrasser, Lukas Helfenstein et Damian Ruppen (de g. à dr.) discutent des défis nautiques du lendemain.
- 04 Les gros cargos font partie des défis auxquels la navigation de plaisance est confrontée sur le Rhin.

«son» chef-d'œuvre voguer sur le Rhin. Peut-être lui souhaiter bonne chance sur son chemin vers la mer et lui faire un signe d'adieu lorsque sa route se poursuivra de Strasbourg en direction des Pays-Bas. Alors que nous apercevons finalement le Vellamo au loin, je suis moi-même prise par une certaine émotion. Peut-être parce que je ressens un lien avec ce projet et ses responsables, que je suis maintenant depuis près de cinq ans pour «marina.ch» et à qui je rends visite régulièrement. Un plaisir que je partage avec l'équipage alors que celui-ci s'approche de la place d'amarrage qui lui a été attribuée et salue les personnes qui attendent sur la jetée. Peu après, nous sommes assis sur le pont et portons un toast. Nous pouvons enfin larguer les amarres, je suis prête...

Une planification méticuleuse

Jürg Hochstrasser, président d'Ocean Youth Sailing, Damian Ruppen, responsable du sponsoring au sein du comité central, ainsi que son amie Fiona Müdespacher et deux autres amateurs de voile, Roger Pernet et Lukas Helfenstein – qui ont tous deux participé à la construction du catamaran – sont à bord pour ce trajet de convoi depuis Bâle jusqu'en IJsselmeer. Un projet auquel ils ont tous consacré beaucoup de temps, d'énergie et de passion au cours des dernières années. Avant ce voyage sur le Rhin, eux et d'autres membres de l'association ont testé en profondeur le Vellamo sur le lac de Constance et continuent aujourd'hui encore à utiliser chaque occasion afin de mieux se



familiariser avec leur catamaran. S'il n'y avait pas eu le coronavirus, l'équipage aurait pu former depuis près de trois mois déjà des jeunes en Méditerranée pour qu'ils deviennent skippers hauturiers. Une situation qui touche particulièrement Damian et Fiona (voir «marina.ch», no 132, juin 2020) qui, après avoir pris expressément six mois de congé sabbatique, ne peuvent désormais en consacrer plus que trois pour le Vellamo. En outre, le catamaran restera cette année en IJsselmeer et devra attendre 2021 afin de pouvoir accomplir la traversée du golfe de Gascogne jusqu'en Méditerranée. «Pour chaque étape depuis Bâle, un expert issu de l'association se joint au voyage. Les courants fluviaux, les variations des marées et le golfe de Gascogne constituent tous des défis qui doivent être abordés avec prudence», explique Damian Ruppen. Le premier obstacle, à savoir le tronçon du Rhin, est assumé par Jürg Hochstrasser, qui possède lui-même une certaine expérience du fleuve: il a en effet conduit pendant des années le MS Kreuzlingen de plus de 38 mètres de long depuis Schaffhouse jusqu'à Stein am Rhein et retour. Il sait par conséquent qu'un fleuve ne doit jamais être sous-estimé. «Je me suis préparé avec minutie au convoi du Vellamo», déclare-t-il. Pour ce faire, il a étudié le cours du fleuve et les ports à l'aide de Google Maps, s'est informé au sujet des panneaux de signalisation spécifiques et garde durant tout le voyage un œil constant sur le niveau d'eau, le courant et le trafic. «Les grands navires pourraient rapidement nous faire dévier de

notre cap. Il est donc important de toujours prévoir une stratégie face à une telle éventualité», explique-t-il. Chaque soir, l'équipage et Jürg Hochstrasser – en tant que skipper responsable du convoi – se plongent dans la littérature nautique afin de préparer en détail la prochaine étape journalière. Quels sont les éventuels défis? Pour quel passage est-il nécessaire d'avoir tout le monde sur le pont? Et où serait-il éventuellement possible de caser une pause baignade? Des questions qui sont toutes examinées avec minutie, mais toujours répondues avec beaucoup de souplesse. Un équilibre pas facile à trouver, mais qui fonctionne très bien grâce à la bonne collaboration de tout l'équipage.

À vrai dire, je ferais probablement le tour du monde à la voile avec ces cinq navigateurs d'Ocean Youth Sailing, car difficile de se sentir plus en sécurité qu'avec eux – ils trouvent une solution à chaque problème, et ce, la plupart du temps ensemble. Bien évidemment, il peut aussi parfois y avoir des divergences d'opinions, probablement parce que tous les membres apportent leur contribution personnelle.

Assumer la responsabilité

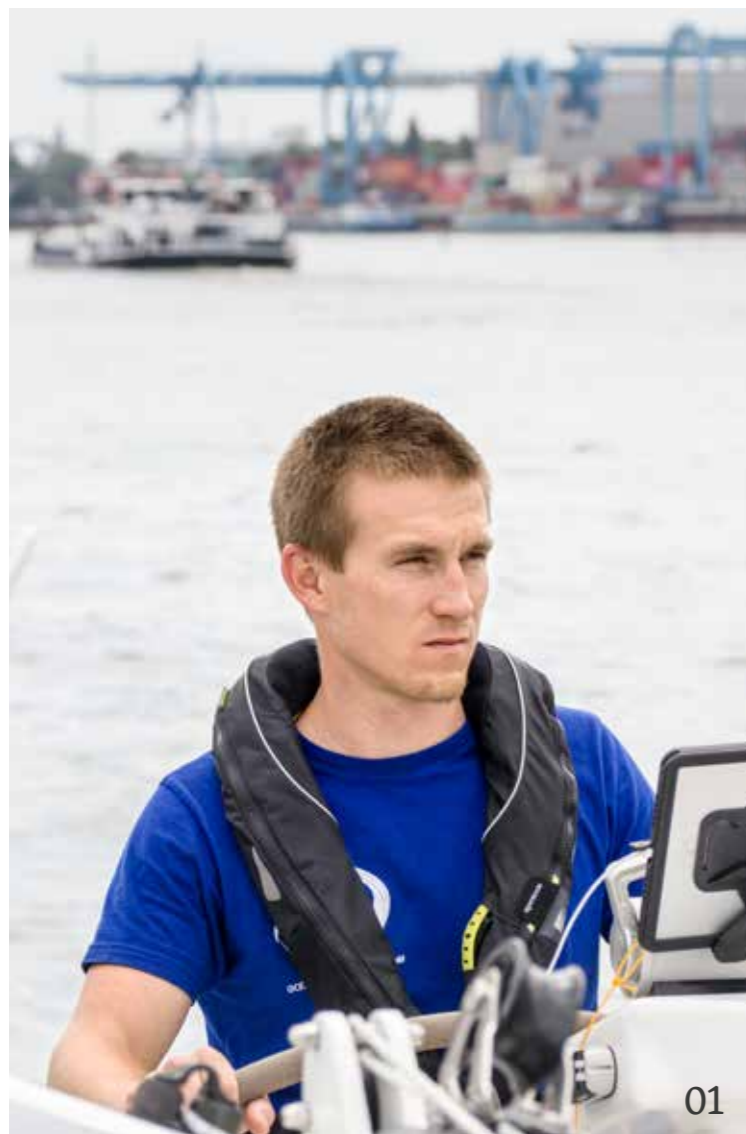
Chaque jour, un skipper différent assume la responsabilité et apprend à mieux relever les défis liés à ce voyage sur le Rhin. Le matin avant le départ, les membres de l'équipage – qui naviguent ici pour une fois exclusivement au moteur – distribuent les rôles pour le tronçon à venir jusqu'au prochain port où ils passeront la nuit. Tous assument une fonction qu'ils doivent accomplir le soir après l'amarrage. Durant le trajet, Jürg Hochstrasser reste toujours à proximité du skipper du jour. Il laisse faire son équipage et n'intervient que rarement dans son rôle de skipper responsable. Cependant, malgré son expérience avec les grands navires à passagers, le voyage sur le

Rhin ici en France, en Allemagne et aux Pays-Bas constitue un nouveau défi pour lui également. C'est pourquoi il préfère encore s'attaquer lui-même aux endroits les plus délicats, tout du moins au début du voyage. Et ce, toujours avec une concentration extrême, même si sa confiance dans les autres est encore plus grande. Plus d'une fois, je l'ai entendu dire: «Nous avons un super équipage!» Moniteur de conduite et Key Account Manager âgé de 61 ans, Jürg Hochstrasser est un ami de longue date

«Je me suis préparé à fond pour le convoi du catamaran»



04



01



Vellamo (Schionning Arrow 1360):

Longueur totale:	13,6 m
Largeur:	7,5 m
Hauteur du mât:	17,5 m
Surface de voile:	grand-voile 60 m ² , foc 30 m ² , génois 50 m ² , code zéro 70 m ² , gennaker 145 m ²
Couchettes:	4 doubles, 2 lits simples, 2 lits d'urgence dans le carré
Système électronique	2x Ocean
de moteurs:	Volt Twin Shaftdrive AXC 10 kW 48 volts
Système de Batteries:	2x 10 kWh Valence 48 volts U27-24XP LiFeMgPO4

Sources de courant: récupération de l'énergie hydraulique lors de la navigation à la voile avec les moteurs électriques Ocean Volt AXC, panneaux solaires de 2,2 kW ainsi qu'un générateur Fischer Panda AGT-DC 11000-48V (en cas d'absence de vent et de soleil).

de Damian Ruppen et de son frère Lukas, lequel ne participe pas à cette traversée. «Je les connais depuis qu'ils ont 17 et 15 ans. On s'est rencontrés à la Jugendsegeln Steckborn.» Lorsque les frères Ruppen ont fondé avec quelques amis de la Jugendsegeln l'association Ocean Youth Sailing en 2014, ils ont formé un comité central dont la moyenne d'âge se situait dans la vingtaine. «C'est pourquoi je suis devenu président de l'association: la seule chose qui manquait encore à ces jeunes motivés était une personne plus âgée qui les aide à être pris au sérieux par les sponsors potentiels», se souvient Jürg Hochstrasser. Entre-temps, le comité d'Ocean Youth Sailing a prouvé qu'il ne se contentait pas de tenir ses promesses, mais qu'il comptait aussi dans ses rangs des esprits très ingénieux. Car le Vellamo n'est pas un bateau quelconque. Les responsables ont en effet longuement réfléchi à la construction du catamaran, non seulement en ce qui concerne le choix de la propulsion, qu'ils ont rendue aussi écologique que possible avec deux moteurs électriques et aussi sûre que possible avec un générateur de secours. Mais aussi pour des détails tels que les écoutilles affleurantes qui, grâce à leur installation à même le sol, ne présentent aucun risque de trébuchement, ou encore la couche protectrice de la table, qui sert de sous-plat quasi intégré. Ou encore la lumière disco pour égayer les soirées, la ventilation pour garantir des nuits agréables, sans oublier l'atelier entièrement équipé et destiné à servir aux jeunes et à leurs accompagnants dans des projets environnementaux à but non lucratif.

Une bonne dose d'adrénaline

Ludwigshafen se trouve désormais à bâbord et Mannheim à tribord. Voilà pour moi le troisième jour de voyage. Alors que nous croisons le chemin de nombreuses usines et de grands navires-cargos, plus loin, depuis Worms en direction de Bingen, le paysage se fait plus rural, et les châteaux à proximité des rives du Rhin se multiplient. Ce n'est pas un hasard si des visites de châteaux sont proposées ici aux touristes, aux abords du Binger Loch, de la Mäuseturm ou du légendaire rocher de la Loreley. Nous maîtrisons sans problèmes les passages les plus délicats de cette traversée de deux semaines en tout jusqu'en IJsselmeer sur l'une des plus anciennes routes commerciales d'Europe. Le décor change sans cesse, passant de vignobles escarpés à de jolies petites villes, tandis que les complexes industriels semblent désormais bien lointains. Nous franchissons également les épis menaçants, auxquels tout skipper doit faire extrêmement attention, ces derniers pouvant se trouver juste sous la surface de l'eau en fonction du niveau d'eau. Les épis servent soit à approfondir les chenaux au milieu du Rhin, soit à la renaturation d'un tronçon du fleuve et, bien qu'ils soient indiqués, leur signalisation n'est pas évidente partout. Ce qui comporte de grands dangers et – avec les cargos, dont le nombre augmente considérablement selon la région – garantit une bonne dose d'adrénaline à l'équipage. Car, lorsqu'un grand navire montant a hissé le pavillon bleu, il indique ainsi

03



02



- 01 Damian Ruppen pilote le Vellamo à travers de nombreuses zones industrielles.
- 02 Malgré de fréquentes phases de concentration, il y avait également des moments de détente pour Jürg Hochstrasser.
- 03 Roger Pernet, Damian Ruppen et Lukas Helfenstein peu avant Mannheim.

son intention de croiser tribord à tribord avec nous autres avalants – c'est-à-dire contrairement au côté prescrit. Dans ce cas, nous n'avons pas d'autre choix que de changer de côté. Et si, dans l'intervalle, un autre cargo s'approche par l'arrière – et qui est généralement bien plus rapide que nous –, il nous faut faire preuve de beaucoup de concentration et de nerfs d'acier. Aucun problème toutefois pour l'équipage du Vellamo. Et lorsque cela devient trop risqué, notamment à des endroits clés, nous ralentissons, laissons passer les navires et continuons à voguer librement sans aucune pression. Les manœuvres portuaires sont quant à elles discutées sur place. Le ou la skipper jette un coup d'œil à ce qui attend le Vellamo et explique comment se déroulera l'accostage. Les tâches sont distribuées, et les ordres sont transmis à l'équipage avec calme – c'est tout. Pas une seule rectification n'est nécessaire. Je suis impressionnée et constate que mon étonnement est partagé: dans presque tous les ports, des gens attendent avec la caméra de leur téléphone portable et filment l'arrivée du catamaran. Celui-ci ne manque pas d'attirer tous les regards, même sans mât, ce dernier attendant l'arrivée des Suisses depuis mars déjà à Stavoren aux Pays-Bas.

Quant à moi, il me faut descendre à Coblenz. Il est sept heures du matin. Je suis sur le quai, attendant le départ de l'équipage. Alors que le Vellamo se met en mouvement, je le salue et lui souhaite bonne chance sur son chemin vers la mer. 🚢

www.oceanyouthsailing.com



marina.ch
Le magazine nautique suisse

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Berne

Tél. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

Service des abonnements:
Tél. 031 300 62 56