

# Bien que la mer lui fut favorable

Le neuvième Vendée Globe a démarré le 8 novembre 2020. Alors qu'un temps record de moins de 70 jours semble aujourd'hui possible, il y a 50 ans, il s'agissait avant tout d'arriver au but. En 1968, lors du célèbre Golden Globe Race, neuf navigateurs en solitaire ont tenté de battre un record: qui serait le premier à faire le tour du monde sans escale? Un seul y est parvenu. Un autre a perdu la raison.

 Kai Müller |  mäd

Le bateau a été retrouvé au milieu de l'océan Atlantique. Il aurait pu encore dériver pendant des semaines, voire des mois, sans être découvert. Le 10 juillet 1969, le hasard a toutefois voulu que l'équipage d'un cargo postal britannique aperçoive le bateau tanguer sans but au milieu des vagues et, suspicieux, coupe ses moteurs à 1800 milles marins des côtes anglaises. Une petite voile était hissée à la poupe, les autres soigneusement attachées ensemble. Où était l'équipage?

Il s'est avéré qu'il s'agissait du trimaran d'un homme d'affaires anglais qui avait participé au Golden Globe Race. Tout ce que les marins savaient sur lui, ils l'avaient appris par une coupure de journal: en octobre de l'année précédente, Donald Crowhurst

## Peu après, il a senti l'odeur des «fish and chips» et a tourné à droite.

était le dernier des neuf participants à avoir pris le départ de la course sans escale autour du monde, il avait gagné beaucoup de terrain dans l'Atlantique Sud et était alors considéré comme un candidat potentiel pour le prix de 5000 livres décerné au vainqueur. Une petite fortune, qui devait être attribuée au navigateur qui accomplirait le tour du monde le plus rapide.

Mais que s'était-il passé pour que le bateau à trois coques de Crowhurst flotte désormais sans équipage sur l'océan? Aucun dégât n'était pourtant apparent. Il y avait encore de la nourriture et de l'eau potable en quantité suffisante. Dans la cabine, des composants électroniques étaient posés dans le désordre, comme s'ils résultaient d'une réparation inachevée, et l'évier était rempli de vaisselle. Dans les journaux de bord soigneusement tenus se trouvait une dernière entrée qui

remontait à 16 jours. Tous ces éléments ont paru extrêmement étranges au capitaine du cargo.

Dans les jours qui ont suivi, alors que des recherches pour retrouver le navigateur disparu avaient été lancées avant d'être interrompues faute de succès, le capitaine a eu suffisamment de temps pour consulter les relevés de Crowhurst. Ceux-ci n'avaient pas beaucoup de sens. La navigation était précise, peut-être même un peu trop minutieuse pour un navigateur qui se trouvait complètement seul et devait souffrir d'un manque de sommeil.

### Le Golden Globe Race

Le Golden Globe Race occupe une place extraordinaire dans l'histoire de la navigation. Né d'un désir de records, il constituait la suite logique de l'évolution du yachting, qui avait rendu les voiliers modernes de plus en plus aptes à naviguer. D'autre part, la «norme» de vitesse était encore fixée par les clippers de thé qui, au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, se livraient des courses passionnantes autour de la moitié du globe afin d'être les premiers à arriver à Londres avec la nouvelle récolte de thé venue de Chine et à pouvoir ainsi dicter les prix du marché. Le fait que l'on puisse s'exposer à une telle distance par pur plaisir, et a fortiori en solitaire, était vu comme absurde, car la vitesse n'était alors pas ce qui importait le plus. Lorsque l'Américain Joshua Slocum a entamé un tour du monde à la voile en 1895, son voyage a duré trois ans.

Au milieu des années 1960, le pionnier de l'aviation anglais, Francis Chichester, pensait qu'il pouvait être plus rapide que les célèbres clippers de thé s'il possédait le yacht adéquat. Et effectivement, à son retour en 1967, il lui aura fallu seulement

226 jours à bord du Gypsy Moth IV. Un quart de million de curieux s'étaient rendus à Plymouth pour assister à l'arrivée de cet ascète de 66 ans, qui avait déjà établi dans sa jeunesse des records de distance remarquables en tant que pilote. Même la Reine et sa cour étaient présentes.

Cependant, le fait que Chichester ait fait une escale lors de sa circumnavigation et que son yacht ait été révisé dans un chantier naval à Sydney laissait encore place pour une nouvelle étape. Le Français Bernard Moitessier a donc immédiatement pris des dispositions pour se lancer lui aussi dans un tour du monde sans escale à la voile. Moitessier était un vagabond de génie, qui s'est fait connaître en tant qu'auteur de livres populaires et qui, à 43 ans, était celui qui avait le plus de chances de réussir.

Lorsque le marin britannique Robin Knox-Johnston a entendu parler des projets du Français, l'ambition s'est éveillée en lui: «Je ne peux pas accepter que quelqu'un d'autre qu'un Anglais soit le premier à réussir dans une telle entreprise», s'est dit le jeune homme de 29 ans. Après avoir voyagé en tant qu'officier sur des navires marchands pendant plusieurs années, Knox-Johnston servait désormais à bord d'une frégate britannique. En Inde, il s'était construit avec des amis un ketch en bois de près de dix mètres de long appelé «Suhaili». Il l'a convoyé en 1966 en Angleterre, ce qui lui avait valu un certain respect. Maintenant que Chichester avait «laissé quelque chose d'inachevé», il voulait être celui qui l'accomplirait lui-même. «Il y avait aussi une certaine dose d'égoïsme», aurait dit plus tard Robin Knox-Johnston à propos de sa motivation. «J'ai fait le tour du monde à la voile pour la simple raison que je voulais sacrément le faire et que j'y avais un énorme plaisir.»



01-03 Donald Crowhurst a participé au Golden Globe Challenge à bord de son Teignmouth Electron, un trimaran à peine en état de naviguer. La fin est bien connue...







01

01, 02 Robin Knox-Johnston a remporté le Golden Globe Race sur son Suahili – même si celui-ci était lent et n'avait en réalité pas la moindre chance face au Joshua de Bernard Moitessier.

03 Le Joshua était un ketch en acier rapide pour l'époque et est resté en service après le crochet de Bernard Moitessier dans les mers du Sud.



02

naviguer dans les mers du Sud. Et celui qui avait été longtemps considéré comme le plus rapide n'est arrivé nulle part.

#### L'Anglais prédestiné

À l'origine, le Golden Globe Race était marqué par l'ambition de trouver en mer quelque chose que l'on ne pouvait plus se procurer depuis les guerres napoléoniennes: la gloire. Et Robin Knox-Johnston semblait être fait pour cela.

D'un point de vue nautique, il est facile de faire le tour du monde à la voile, a expliqué Knox-Johnston dans un documentaire tourné après son périple: «On quitte l'Angleterre, tourne à gauche, descend jusqu'au Cap, tourne à gauche, contourne le cap Horn, tourne à gauche, entre dans l'Atlantique, sent l'odeur des «fish and chips» et on tourne à droite. Et voilà l'Angleterre.» Après que Knox-Johnston ait largué les amarres le 14 juin parmi les premiers concurrents, pas grand-chose ne s'est passé. Excepté le fait qu'il devait rester éveillé lorsque le bateau nécessitait son attention. Plus de voile, moins de voile. Il était heureux dans son monde, comme il le décrit avec une facilité laconique dans son best-seller «A world of my own». Il a réparé deux fuites dans sa coque sous l'eau en bourrant de mastic et de laine les fissures qui se creusaient dans les planches, s'est débarrassé d'un requin intrusif en lui tirant dans la tête et a une fois pulvérisé de l'acide de batterie dans son œil. Mis à part ça?

Dans l'océan Austral, il a affronté six tempêtes en dix jours et, une fois, a été si durement touché par la puissance des vagues que le Suahili a failli chavirer. Son approvisionnement en eau potable ayant été souillé par de l'eau de mer, il a dû recueillir avec beaucoup de peine de l'eau de pluie. Et sa radio ne fonctionnait plus. Mis à part ça? Les jours où des pensées moroses menaçaient de le submerger, il se disait qu'il n'avait pas le droit de renoncer à son ego après que celui-ci l'ait mené aussi loin. Lorsque son pilote automatique a rendu l'âme, il a appris à équilibrer son bateau au moyen d'une position des voiles parfaite afin qu'il tienne le cap tout seul. Mis à part ça?

Il a rencontré un journaliste au large des côtes australiennes, qui l'avait approché à bord d'un bateau de pêche. Le journaliste avait également du courrier pour lui, mais ne pouvait pas le lui remettre, cela étant déjà considéré comme une aide non autorisée. Il a donc lu les lettres au navigateur et l'a informé de la situation actuelle: presque tous les concurrents avaient abandonné. «Le seul à qui je devais faire attention était Moitessier.» Où était-il?

#### Le solitaire exotique

Bernard Moitessier appartenait à la génération des Français d'outre-mer ayant élu domicile à l'étranger. Il a grandi avec deux de ses frères à Saïgon, où son père dirigeait un comptoir de commerce, et devait s'accroupir à longueur de temps comme un Vietnamien pour effectuer des travaux éprouvants. Les tropiques faisaient partie de son tempérament. Tout au long de sa vie, il aura également été accompagné par son lance-pierre avec laquelle il avait, par ennui, éteint les lampadaires de Saïgon et, plus tard, avait réussi sans peine à faire tomber des cormorans du ciel.

Construit par ses soins, son voilier en acier «Joshua» était comme prédestiné au défi d'un voyage sans fin. Après avoir quitté Plymouth le 22 août, il a parcouru des distances de 150 à 170 milles marins par jour, soit presque le double de Knox-Johnston. Au cap Horn, Moitessier avait réduit son retard initial de plus de deux mois à moins de trois semaines. En termes de temps chronométré – ce qui est le but du Golden Globe Race –, le Français était donc clairement en tête. Mais Moitessier fut alors pris par un doute. «Rentrer maintenant aurait été comme n'être jamais parti.» Dans un message qu'il a lancé sur le pont d'un navire-cargo à l'aide de son lance-pierre, il annonçait qu'il allait continuer à naviguer jusqu'à Tahiti, en justifiant qu'il voulait «sauver son âme».

Ce fut le choc. Par cette action, Moitessier a montré au monde égaré de 1968 à quel point il était facile de compter sur soi-même. Il a atteint Tahiti après dix mois d'isolement complet. La dimension spirituelle qui le liait à la mer l'aura accompagné tout au long de sa vie et fait de lui un précurseur d'un mouvement écologiste mondial.



03



**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





01 Bernard Moitessier était plus préoccupé par son âme que par la gloire du Golden Globe Race.

Entre-temps, le calme était revenu autour de Knox-Johnston. Personne ne l'avait vu ou ne lui avait parlé depuis la Nouvelle-Zélande. Ce n'est que lorsqu'il a traversé la route de navigation transatlantique entre l'Europe et les Caraïbes qu'il a repris contact avec le monde extérieur. Il a alors demandé au capitaine français d'un cargo où se trouvait Moitessier. Réponse: dans l'océan Indien. «Ce n'est pas possible», s'est dit Knox-Johnston, soupçonnant alors un plan secret comploté par les Français. Peu de temps après, il a senti l'odeur des «fish and chips» et a tourné à droite.

#### «Le personnage le plus triste»

À son arrivée, Knox-Johnston a été célébré comme l'un des héros dont l'Angleterre s'est toujours enorgueillie. Il lui aura fallu 312 jours. Son temps pouvait encore être battu par deux participants qui restaient officiellement toujours dans la course. Seulement dix jours plus tôt, Donald Crowhurst avait donné signe de vie après une longue pause radio et avait créé la sensation. Il semblait si bien progresser que la victoire lui était presque assurée. Cependant, personne ne soupçonnait que Donald Crowhurst, dont le trimaran sera bientôt retrouvé sans équipage, avait trompé le monde. Mais surtout lui-même.

Il était «le personnage le plus triste à n'avoir jamais sillonné la mer», écrira plus tard le New York Times. Parti afin de conjurer, par le biais d'un acte pionnier, le désastre économique que le déclin de son entreprise d'électronique entraînerait pour lui



#### Le Jour de mon retour



Il existe plusieurs livres et documentaires télévisés sur le comportement déroutant de Crowhurst. Le film «Le Jour de mon retour» (titre original: «The Mercy»), avec Colin Firth, lauréat d'un Oscar, reconstitue le voyage de Crowhurst et montre pour la première fois à un large public la dureté des mois de solitude en mer et comment celle-ci a été éclipsée par la folie.

et les six membres de sa famille, il était condamné à l'échec. Lorsque Knox-Johnston a appareillé en juin, Crowhurst n'avait même pas encore commencé la construction de son trimaran. Sa femme, Clare, n'avait essayé qu'une seule fois de le dissuader de poursuivre cette entreprise, mais Crowhurst lui avait répondu que c'était devenu «trop important» pour lui. Quelques secondes seulement avant l'échéance du 31 octobre, il a finalement largué les amarres – complètement dépassé, les nerfs brisés et à bord d'un bateau qui ressemblait à un chantier de construction. Bien que la mer lui ait été favorable et qu'il s'est vu épargné par le mauvais temps, Crowhurst progressait extrêmement lentement. À la mi-novembre, à hauteur du Cap-Vert, il a réalisé qu'il ne survivrait pas une traversée des quarantièmes rugissants à bord de son multicoque raté. C'est alors que, subitement, l'avancée de Crowhurst était devenue aussi fulgurante que le promettait le potentiel de ces nouveaux types de bateaux légers. 243 milles marins couverts en 24 heures, avait télégraphié Crowhurst. C'était un record. En vérité, il avait commencé à transmettre des positions fictives. Dès lors, Crowhurst a tenu deux journaux de bord, l'un pour tromper le public sur un prétendu tour du monde à la voile, et l'autre qu'il tenait conformément à la vérité. Des mois durant, il est resté à l'écart des voies de navigation, se cachant dans le vide de l'Atlantique Sud, tandis que ses messages radio et ses rapports de position l'éloignaient de la vérité à des milliers de milles marins.

Son plan était de concilier son itinéraire imaginaire avec son itinéraire réel au début du mois de mai. Il avait prévu de se placer derrière Nigel Tetley, qui se trouvait lui aussi toujours dans la course, car s'il arrivait deuxième, cela n'attirerait pas autant d'attention. Cependant, des messages de plus en plus euphoriques sur son record attendu commençaient désormais à lui parvenir. Et plus Crowhurst s'approchait du but, plus son état se détériorait. S'il pensait réellement jusqu'ici qui pouvait encore s'en sortir d'une manière ou d'une autre, car il n'avait causé aucun tort grave à personne, cela a changé lorsqu'il a appris le naufrage de Tetley. Le capitaine-lieutenant avait en effet poussé son trimaran à son maximum, décidant furibond qu'il n'allait pas laisser son succès lui être arraché des mains. Soumis à ce stress, le bateau lourdement sollicité s'est brisé en deux et a coulé le 21 mai. Nigel Tetley a été repêché en mer par un navire-cargo accouru pour le sauver.

L'innocence de Crowhurst avait finalement disparu. Et le navigateur ne voyait plus aucun moyen de s'en sortir afin de décrocher le triomphe tant désiré. À partir de ce moment, Crowhurst s'est replié sur lui-même, se plongeant dans des essais et des notes décousus, comme s'il pouvait résoudre mentalement son dilemme. Il a écrit un dialogue de 25 000 mots entre un pénitent et Dieu. Celui-ci se terminait par un compte à rebours avec les phrases: «Je suis ce que je suis et je reconnais la nature de mon crime... C'est fini. C'est fini. C'est la miséricorde.» Donald Crowhurst c'est ainsi laissé à la merci. Il a probablement sauté par-dessus bord en emportant son faux journal de bord avec lui.

Après l'annonce de la mort de Crowhurst, Robin Knox-Johnston a fait don de son prix à la famille du malheureux navigateur. Une décision qu'il a maintenue, même lorsque l'ampleur de la tromperie fût apparue au grand jour et que l'existence d'un faux journal de bord ait été déduite sur la base de ses relevés. Knox-Johnston pensait qu'il ne fallait pas juger l'homme trop sévèrement. 🦋



01



02



03



04

01 La flotte des yachts Open 60, ici au départ du Défi Azimut 2020.

02-04 Le Hugo Boss d'Alex Thomson (GBR) est le voilier le plus extrême du Vendée Globe cette année. Il a été conçu de telle manière que Thomson n'ait jamais à quitter l'intérieur du bateau, sauf pour changer de voile. «Après tout, on ne sort pas la tête du hublot d'un avion...». Outre Thomson, les navigateurs français à bord de leurs voiliers à foils de dernière génération font notamment partie des favoris: les chevronnés Jérémie Beyou et Thomas Ruyant, ainsi que les nouveaux venus au Vendée Globe Armel Tripon, Sébastien Simon, Charlie Dalin et Nicolas Trussel.

#### Vendée Globe 2020/21

Los. L'histoire du Golden Globe Race a conservé jusqu'à ce jour quelque chose de mystique. Deux décennies ont passé avant que l'idée ne soit à nouveau reprise: une personne, un bateau, sans escale et sans aide autour du monde. Le Vendée Globe, qui a vu le jour en 1989, a fait de ce concept un modèle de carrière pour les navigateurs professionnels. Y participer à bord d'un voilier Open 60 rapide nécessite un budget de plusieurs millions.

Le neuvième Vendée Globe a démarré le 8 novembre 2020 aux Sables-d'Olonne. Près de 22 000 milles marins attendent les participants. Les observateurs estiment que le record actuel d'Armel Le Cléac'h – qui a atteint l'arrivée en 74 jours lors de la dernière édition – pourrait être largement battu. La toute dernière génération de yachts à foils Open 60 affiche en effet un potentiel de vitesse encore plus grand. Pour les favoris – en particulier pour le navigateur anglais d'exception Alex Thomson, qui aimerait enfin monter sur la plus haute marche du podium pour sa cinquième participation –, il s'agira avant tout d'accomplir la traversée sans problèmes ni avaries. Les derniers tests ont en effet montré que ces yachts de l'extrême seront poussés jusque dans leurs limites, et parfois même probablement au-delà. Alan Roura est le seul concurrent suisse à prendre part cette année au Vendée Globe. Comme lors de la dernière édition, il est le plus jeune participant de la course.

Le Vendée Globe 2020/21 peut être suivi en ligne ainsi que sur l'application officielle. 🦋