

Skøiern, sous le signe de Mars

Patrick Chalmeau



Voici la belle histoire d'amour d'un marin professionnel – commandant de la SNCM – qui s'est damné pour un voilier de quinze mètres dessiné en 1917 par l'architecte norvégien Christian Jensen. A l'origine, ce yacht, baptisé « Mars », était gréé en cotre bermudien et naviguait le long des côtes scandinaves; aujourd'hui, il s'appelle « Skøiern », est gréé en ketch et basé dans le Vieux-Port de la... planète Mars, où il fait admirer un arrière « norvégien » devenu rare. Mais c'est à Brest que Patrick Chalmeau l'a découvert voici une vingtaine d'années. Depuis lors, ils ne se sont plus quittés. Vivant à bord avec les siens, et naviguant le plus possible, principalement en Méditerranée, l'auteur nous dit sa passion pour ce compagnon d'une vie, qui a beaucoup exigé de lui mais lui a rendu au centuple les sacrifices consentis pour son entretien et sa restauration.

Skøiern en rade de Marseille lors d'une brève sortie en avril dernier, au lendemain d'un coup de mistral.

En 1979, après deux ans d'installation à Marseille, la planche à voile qui ornait le studio où je menais une vie de terrien ne me suffisait plus. C'est ainsi que j'ai commencé à chercher un bateau pour y vivre, ne pouvant plus me contenter de quatre murs. Mes critères de choix étaient relativement simples: un voilier entre 12 et 15 mètres, en bois, d'un prix inférieur à 150 000 francs. Financièrement, l'économie du loyer devait m'aider à supporter les frais que je savais inévitables sur un bateau. Pendant un mois, j'ai écumé tous les ports de la côte méditerranéenne, mais c'est grâce à une petite annonce parue dans une revue nautique que j'ai trouvé l'oiseau rare: *Skøiern* était en vente à Brest. Son prix relativement bas compensait son âge – soixante ans à l'époque – et mes premiers contacts avec Bernard Gaume, son propriétaire, furent bons. Je décidai donc d'aller le voir à Brest.

Par une matinée pluvieuse de Toulon, je débarquai du train avec mon fils Stéphane. Peu de temps après, nous découvriions cette carène magnifique échouée sur la cale du Moulin-Blanc. Dès le premier instant je sus que ce serait mon bateau, comme s'il avait été fait pour moi. Je ne regardai pas ce qui n'allait pas, mais seulement ce qui me plaisait. Si cette méthode n'est certainement pas la plus raisonnable, c'est la seule qui permette aux rêveurs de survivre et de réaliser leurs songes les plus fous. *Skøiern* me convenait parfaitement: un peu moins de 15 mètres de coque, un gréement de ketch, une voilure bien divisée et équilibrée, un bateau bon marcheur d'après Bernard Gaume, avec suffisamment de place pour y vivre. Mon fils – à peine cinq ans –, installé dans le carré, était ravi de l'aventure et tout à fait d'accord pour que *Skøiern* devienne notre maison.

Les choses, bien sûr, n'ont pas toujours été faciles. Les travaux, sous-estimés, m'occupèrent six ans, au lieu des six mois prévus, avant de pouvoir naviguer. J'ai couru constamment après l'argent, et encore aujourd'hui je suis couvert de dettes. Ma situation financière m'amènera même un jour, heureusement lointain maintenant, à mettre, la mort dans l'âme, *Skøiern* en vente. Et puis, la chance aidant, j'ai pu passer ce mauvais cap, remonter un peu au vent, et m'en sortir. Mais le souvenir de cette période noire reste marqué en moi du sceau de la honte. Car mon histoire avec *Skøiern* est une histoire d'amour; j'aime ce bateau charnellement. C'est mon moyen d'existence, en ce sens

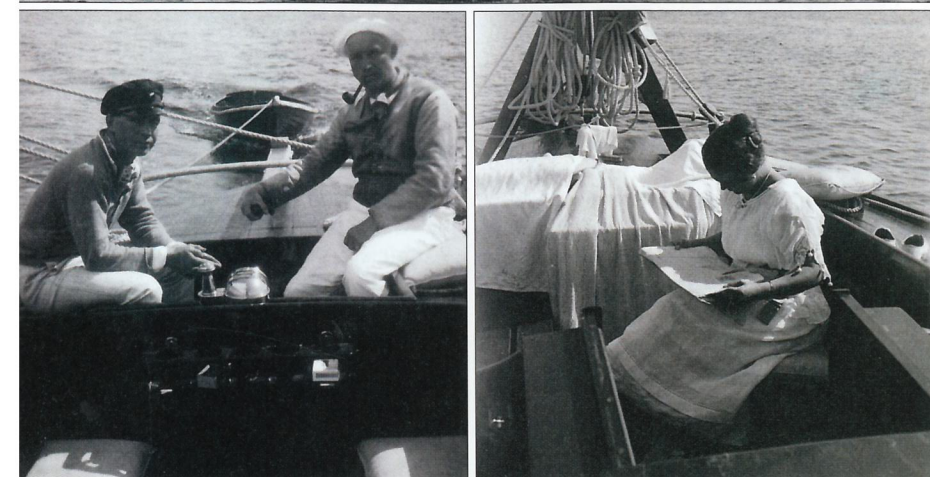
que je n'imagine pas la vie sans lui. C'est pour cela qu'il me pardonne beaucoup de choses, c'est pour cela que jamais rien n'est trop beau pour lui. Il passe avant tout. Nous ne sommes que ses servants, son équipage. Le but, c'est lui. Et quand nous partons en voyage, c'est pour l'emmener là où il n'est pas encore allé, ou pour retourner dans les endroits où nous avons été heureux.

On va bien sûr m'accuser d'anthropomorphisme, mais quand on vit depuis plus de vingt ans avec un bateau, on ne peut le considérer comme une chose inanimée. Dans le mauvais temps, on souffre autant que lui des coups de mer; quand on abîme la coque dans une manœuvre, c'est comme si on arrachait sa propre peau. Dernièrement, au chantier, quand nous avons découvert, petit à petit, l'étendue des dégâts, nous nous sentions au chevet d'un grand malade, anxieux à l'idée du verdict, prêts à tout pour que cet amas de bois et de fer puisse continuer à être celui qui nous porte sur l'eau depuis tant d'années. Alors, n'en déplaise aux esprits chagrins, les bateaux sont vivants! Ils naissent, ils vivent, ils meurent. Ils réagissent sous notre main, nous les sentons vibrer ou souffrir, ils se cabrent, ils renâclent, ils gémissent. On les caresse, on les protège, on les soigne. Et bien malheureux ceux qui ne ressentent pas cela.

Né en Norvège

Bien sûr, je me suis intéressé au passé de *Skøiern*. J'ai ainsi appris que son premier nom de baptême était *Mars*. Il avait été dessiné par Christian Jensen, célèbre architecte norvégien qui avait son propre chantier à Asker. Il construisait notamment *Maud*, le navire d'exploration polaire de Roald Amundsen. Jensen s'associera plus tard à Johan Anker pour fonder, toujours à Asker, l'entreprise Anker & Jensen Yacht Yard, établissement qui fermera ses portes dans les années cinquante. Malheureusement, cet architecte imposa à ses héritiers de brûler tous ses dessins après sa mort, de sorte qu'il n'existe plus aujourd'hui aucun plan d'origine de notre bateau.

On sait néanmoins que *Mars* appartient à la classe des 12 mètres "spissgatter", terme norvégien correspondant à l'expression anglo-saxonne "double enders", qui désigne les coques à deux extrémités pointues. La Scandinavie s'est fait une spécialité de cet arrière dit "norvégien", dont Christian Jensen et Colin Archer ont été les brillants zéloteurs au début du



Ces photographies, extraites d'un album conservé par la famille Bruusgaard, datent probablement des années vingt. On y voit Mars dans sa configuration d'origine, avec son gréement de cotre bermudien, son bout-dehors et son pont complètement dégagé doté d'un grand cockpit. Seuls les deux clichés du milieu sont légendés : à gauche, le premier propriétaire, Einar Bruusgaard et son fils, en 1928 ; à droite, la femme du propriétaire. Remarquer la présence de l'annexe à clins, toujours en remorque.

XX^e siècle. En 1917, *Mars* est mis sur cale au chantier Jørgensen & Wiik établi à Grimstad, sur la côte Sud de la Norvège. Il coûtera 45 000 couronnes à Einar Bruusgaard (1882-1957), président de la compagnie de navigation Bruusgaard & Koisterud, fondée à Drammen en 1904. Le fils de cet armateur – à qui nous devons ces informations, par l'intermédiaire d'Ulf Brudevoll, conservateur du musée Colin Archer d'Oslo – succédera à son père à la tête de l'entreprise familiale ; à quatre-vingt-deux ans, cet ancien champion de ski pratique toujours son sport favori, mais son père, qui naviguait surtout avec ses amis, ne lui a pas transmis le goût de la voile.

Le lancement de *Mars* a lieu en 1918, un an avant la mise à l'eau d'un second yacht identique, commandé par M. Mohn, un ami d'Einar Bruusgaard. A l'époque, *Mars* est gréé en cotre et conçu uniquement pour la croisière. A son bord, l'armateur sillonne les eaux scandinaves, explorant les côtes de Norvège, de Suède et du Danemark. Le cotre, dénué de moteur, garde toujours son canot en remorque, cette embarcation en acajou étant mise à contribution pour le déhaler dans les calmes. Le plus souvent, le remorquage se fait à l'aviron, car le moteur hors-bord dont l'annexe est équipée a surtout laissé le souvenir de ses caprices. Durant cette période, *Mars*, qui arbore le pavillon du Royal Norwegian Yacht Club, est basé à Husø, près de Tønsberg. Le cotre est alors entretenu en permanence par un marin professionnel et son fils. Pendant les croisières, ceux-ci font la cuisine et assurent la manœuvre du voilier ainsi que la propulsion du canot. Ils disposent de deux cadres dans le poste avant, devant la cuisine.

Le gréement de *Mars* est modifié une première fois vers 1926. La bôme est considérablement raccourcie et le bout-dehors supprimé. En dépit de cette importante réduction de voilure, le mât se brisera dans une tempête peu de temps après. Comme l'attestent les photos de l'époque, l'espar est aussitôt changé, tandis que la grand voile est simplement réparée en attendant une remplaçante. Par la suite, les repères historiques se mélangent un peu. Selon les registres du *Lloyd's* que j'ai consultés, *Mars* aurait changé de propriétaire en 1931 ; il aurait alors appartenu au consul Hans Borge, de Jønsberg, et un ou deux ans plus tard, à L. Rolfsen, d'Oslo. Enfin, toujours selon le *Lloyd's Register*, le 24 juin 1933, le yacht aurait été francisé au Havre, où il prend le nom de *Skoiern*. De son côté, Einar

Bruusgaard fils avance que son père avait vendu son bateau en 1934. Il se souvient même que le prix demandé pour le bateau et son équipement complet – vaisselle et tapis compris – n'était que de 8 000 couronnes, ce qui correspondait à peine à la valeur du mobilier.

A Paimpol pendant la guerre

Quoi qu'il en soit, *Skoiern* se retrouve bel et bien en France au milieu des années trente, et son destin se mêle alors à celui d'un certain Willy Heineman. De cette époque, il nous reste une magnifique photo de Beken, datée de 1936, montrant *Skoiern* – qui a retrouvé son bout-dehors – courant dans le Solent. Louis Rivière, qui en sera le propriétaire quinze ans plus tard, est déjà à bord.

Survient la guerre, avec son cortège de désolations. *Skoiern* est réquisitionné par les Allemands, probablement pour leurs loisirs. Ils l'emmenent à Paimpol et le béquillent si mal qu'il se couche à l'échouage. Sans doute la coque est-elle sérieusement endommagée, car ses accapareurs s'en désintéressent. Louis Rivière, qui n'a pas perdu la trace de son futur bateau, s'arrange pour le mouiller dans une vase, sous la surveillance d'un marin chargé de décourager tout acheteur éventuel. A la fin de la guerre, Willy Heineman est, semble-t-il, fusillé pour collaboration. *Skoiern* est vendu aux enchères et acquis par Louis Rivière, qui va le conserver jusqu'en 1970.

Des transformations importantes sont alors entreprises. Le plan de voilure est

entièrement refait : le bout-dehors est une nouvelle fois supprimé et le mât reculé. Ces modifications sont apparemment payantes puisque le voilier se fait un nom dans de nombreuses régates, ainsi que le montrent un article du *Yacht* et les comptes rendus de la Fédération française de yachting à voile. Bateau d'une famille entourée de nombreux amis, *Skoiern* ne laisse alors personne indifférent et nombreux sont ceux qu'il fait rêver. C'est sans doute durant cette période qu'un moteur est installé, mais je n'en suis pas sûr. Le cockpit avant est également coiffé d'un rouf et ainsi transformé en cabine. Il ne reste alors que le minuscule cockpit du barreur à l'arrière, ce qui à mon sens est largement suffisant, surtout pour la navigation hauturière.

En 1970, Louis Rivière, alors âgé de soixante et onze ans, décide de se défaire de son voilier. Celui-ci est désormais gréé en ketch. Le grand mât passe ainsi de 23 mètres à 16,50 mètres au-dessus du pont, tandis qu'un affreux mât métallique jaune de 12,50 mètres, provenant du *Pen Duick III*, fait office d'artimon. Malgré ce gréement amputé, *Skoiern* continue à bien marcher ; en outre, sa

structure s'en trouve soulagée, lui permettant de regarder l'avenir plus sereinement. D'autant qu'il se retrouve alors entre d'excellentes mains puisque ses nouveaux propriétaires ne sont autres que Jacques et Xavier de Roux. Le premier, sous-mariner, entreprend de très grands travaux à Lorient et contracte avec *Skoiern* le virus de la course au large. Par la suite tous ses bateaux porteront ce nom, même si cela ne semble pas lui porter chance. En effet, *Skoiern III* coulera lors du BOC Challenge de 1982 entre la Nouvelle-Zélande et le cap Horn ; son patron sera récupéré miraculeusement par un concurrent anglais, Richard Broadhead. Quatre ans plus tard, Jacques de Roux tombera à l'eau près des côtes australiennes ; *Skoiern IV* sera retrouvé vide, dérivant à 20 milles des côtes...

Entre-temps, en 1975, notre yacht est devenu la propriété de Bernard Gaume. Lui aussi partage son temps entre la navigation en famille et l'entretien de son bateau. La charge devait malgré tout lui peser, car en 1979 je suis devenu l'obligé d'une vieille dame, certes un peu fatiguée, mais encore pleine de ressources.

Six ans de misère

La remise en état de *Skoiern* va être longue et difficile, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, en cette fin des années soixante-dix, la mode des vieux bateaux en bois n'était pas encore de mise. *Le Chasse-Marée* n'existait pas, les grandes restaurations étaient rares et je faisais davantage figure d'original post-soixante-huitard que de précurseur. Je ne savais pas trop par où commencer, ni comment



En 1936, lorsque Beken réalise ce beau portrait de *Skoiern* courant dans le Solent, le yacht est basé au Havre et participe aux régates d'outre-Manche. Remarquer le tangon mâté, l'annexe saisie en travers du pont dépourvu de superstructures, le ris pris, la bastaque mollie sous le vent et la double balancine.

procéder. J'étais guidé uniquement par quelques principes personnels solidement ancrés dans mon esprit: refus de la plastification, que ce soit pour la coque, le pont ou toute autre partie du bateau – le bac à douche sera la seule exception –; refus des transformations externes avec au contraire le souci de remettre le voilier dans son état d'origine. La deuxième difficulté majeure était d'ordre financier. Même en faisant des miracles et en ne vivant que pour le bateau, le manque de moyens m'empêchait de faire une restauration dans les règles. Cela n'a pas eu que

des inconvénients, car j'ai pu réfléchir longuement à ce que j'allais faire; pour les emménagements intérieurs comme pour le plan de pont, les modifications se sont faites à la manière des jardiniers japonais traçant leurs allées.

Les premiers travaux ont donc concerné la navigabilité du bateau et son habitabilité. J'ai d'abord essayé de colmater les fuites du pont au brai, sans succès. Malgré mon souhait de rester dans la tradition, je me résoudrai à refaire l'étanchéité au silicone, et cela tiendra très honnêtement une douzaine d'années.



Autre portrait de *Skoiern* réalisé par Beken, en 1949. Le cotre a perdu son bout-dehors d'avant-guerre, et le nouveau mât, reculé, est désormais maintenu par deux étages de barres de flèche et un pataras, tandis que le cockpit a été coiffé d'un rouf, ne laissant qu'un trou d'homme pour le barreur.

Dans le même temps je commençai à aménager notre "home". J'ai horreur du camping en bateau et je n'aime pas la promiscuité, ce qui m'amènera à réduire le nombre de couchettes afin de disposer d'un vrai carré et d'un lit double pour le port. Petit à petit, au fil des années, j'ai installé l'électricité (12 volts et 220 volts), le chauffage central – à partir d'un poêle Taylor's avec radiateurs et ballon d'eau chaude –, l'eau sous pression... Seul le frigo est toujours absent, mais nous n'avons absolument pas envie de l'adopter. Sur le pont, la remise en état ne sera pas moins importante. Le grand mât est remis à neuf, l'artimon est refait en pin d'Oregon, ainsi que la plus grande partie du gréement dormant et la totalité du gréement courant. La voilure est également renouvelée. J'en profite pour retailler légèrement la trinquette afin de la transformer en trinquette bômée, ce qui est bien appréciable en équipage réduit et simplifie les manœuvres. J'installe deux winches pour les écoutes de foc, cédés par Max Gravelot qui repart sur son *Hispania* pour un deuxième long voyage; de la sorte, une partie de l'accastillage de *Skoiern* aura déjà vu le cap Horn!

Après cinq ans et demi de chantier, je me sentais enfin prêt à naviguer. Les premiers essais consisteront en une croisière aux Baléares. Ma joie de voir mon bateau retrouver enfin une vraie vie sous la caresse du vent fut immense, d'autant que tout ce que j'avais pu faire et imaginer pendant ces longues années marchait merveilleusement. Je ne m'étais pas trompé, je me sentais accepté par mon bateau, je communiais enfin véritablement avec lui. Par la suite, il ne se passera pas une année sans que nous fassions de grands travaux. Certains, comme le remplacement de bordages dans les œuvres mortes, de membrures, de lames de pont, seront dictés par la nécessité; d'autres, comme la réfection progressive des emménagements, par le souci du confort. Toujours est-il que notre bateau est devenu au fil des ans de plus en plus beau et de plus en plus sûr.

En 1991, j'ai découvert la fameuse photo de Beken, datée de 1936. Ce document me confirme qu'à l'époque mon bateau avait un bout-dehors et que son gréement était déjà bermudien. Plus tard, lorsque Einar Bruusgaard fils m'enverra l'album photo de son père, j'aurai la preuve que *Mars* était gréé en cotre marconi dès l'origine. J'aurais pu alors me trouver devant un dilemme si j'avais voulu à tout prix reconstituer le yacht tel qu'il était en 1918. Mais si je faisais cela, j'abandonnais en



Carénage à Bénodet, en 1950, avant la course La Trinité-La Rochelle. Le cotre, motorisé, appartient à Louis Rivière, qui va le conserver jusqu'en 1970.

même temps mon genre de vie et de navigation. J'aurais certes eu un plus beau bateau, un véritable musée flottant, et après? Je n'avais, et je n'ai toujours pas les moyens d'entretenir un bijou destiné seulement à parader de temps en temps dans les rassemblements de la Belle plaisance, en vivant autre chose à côté. C'est pour cela que j'ai gardé le gréement de ketch, afin de pouvoir vivre ma passion à ma mesure.

En revanche, ce pragmatisme ne m'empêchera pas d'essayer toujours de me rapprocher le plus possible du bateau d'origine, pour peu que cela ne compromette pas mon mode de vie en bateau. Le mât et les espars sont en bois et le resteront, les capots et claires-voies sont inspirés des photos d'époque, l'enrouleur de foc est banni à jamais, et l'annexe est un joli canot à clins en acajou construit par le chantier Chaussivert.

Boîte de Pandore

Novembre 1997. Depuis longtemps ma décision est prise: il faut refaire le pont de *Skoiern*. Cela devient urgent car les derniers coups de vent que nous avons essuyés ont transformé notre foyer flottant en passoire; la chasse aux voies d'eau m'occupe beaucoup trop pour un résultat bien médiocre. Nous pensons en outre que le remplacement du pont nous permettra de changer les quelques barrots défectueux, une dizaine de membrures, le rouf qui ne me semble pas assez solide, et quelques autres bricoles que je fais inclure dans le devis. Bref, un beau petit chantier en perspective.

Anne-Marie et moi, qui habitons à bord, devons nous organiser. Il nous faut choisir un chantier, trouver un logement et un endroit où entreposer l'armement de *Skoiern*. Le choix du chantier se porte sur H 20 Yachting, entreprise située dans l'enceinte du port autonome de Marseille. C'était, à mon sens, à l'époque, le seul chantier capable d'entreprendre une tâche de cette ampleur. Nos relations seront parfois tendues, mais dans l'ensemble les travaux seront correctement réalisés. Grâce à des amis, nous trouvons à nous lo-

ger à l'Estaque. Pour le matériel, je loue un conteneur de 20 pieds que nous installons près du chantier.

Une fois le pont déposé, l'horreur apparaît: il n'y a pratiquement plus un barrot de bon, la serre-bauquière est bien malade et de nombreuses membrures également. Nous découvrons aussi que l'étrave est attachée et l'étambot pas fameux. Chaque jour qui passe alourdit le diagnostic, mais nous faisons face. Il me faut emprunter beaucoup d'argent, car la facture va se chiffrer environ au triple de



En 1986, après six ans de restauration, *Skoiern* quitte le Vieux-Port. Pour faciliter la manœuvre en équipage réduit, le gréement de ketch – adopté dans les années soixante-dix –, a été conservé, et la trinquette retailée afin de pouvoir être bômée. Une première croisière mènera l'équipage aux Baléares.

Skoiern en chiffres

Caractéristiques d'origine:

Date de construction: 1917-1918
Pays de construction: Norvège
Architecte: Christian Jensen
Chantier: Jørgensen & Wiik Grimstad
Longueur hors tout: 18,50 m
Longueur de coque: 14,76 m
Longueur de flottaison: 11,96 m
Largeur: 3,61 m
Lest: 9 t
Jauge Tamise: 27 t
Surface de voilure au près: 165 m²
Voilier: Cranfield-Carter
Matériaux de construction: charpente en chêne, membrures ployées en acacia, serres en pin, bordé et pont en pitchpin, emménagements en acajou; renforts métalliques et varangues en acier doux, lest en fonte; cloutage avec des carvelles galvanisées

Caractéristiques actuelles:

Longueur hors tout: 16,86 m
Tirant d'eau: 2,70 m

Déplacement: 27 t
Surface de voilure au près: 110 m²
Surface de voilure au portant: 190 m²
Grand voile: 39 m²
Tapecul: 9 m²
Yankee: 40 m²
Trinquette: 22 m²
Foc n°1: 25 m²
Voile d'étai: 22,50 m²
Spinnaker: 120 m²
Moteur: RMC 55 D de 1975

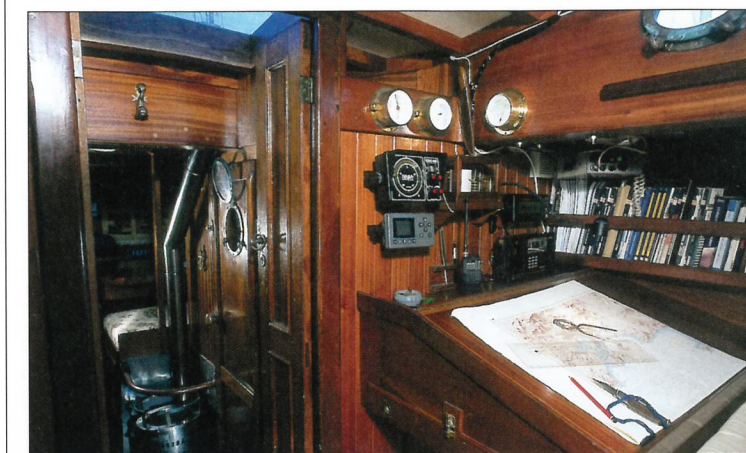
Gréements successifs:

- 1918: cotre bermudien; mât d'environ 23 m de haut avec peu de quête, un seul étage de barres de flèche, bôme dépassant le couronnement, bout-dehors de 2,70 m.
- 1933: cotre bermudien, quête de mât plus prononcée, mât de 21 à 22 m.
- 1950: cotre marconi sans bout-dehors; le mât est avancé.
- 1968: ketch marconi sans bout-dehors; le grand mât de 16,50 m reprend sa place d'origine.
- 1992: ketch marconi avec bout-dehors.

ce que j'avais estimé. Le chantier va durer aussi beaucoup plus longtemps que prévu: onze mois au lieu des quatre ou cinq mois envisagés. Tant et si bien que nous devons louer un "Algéco" que nous planterons devant le chantier, à côté du conteneur. Il nous faudra vivre là plus de cinq mois, entourés de tous les chats errants du port, qui s'ajouteront au nôtre. Paradoxalement, ce campement reste pour nous la meilleure période de cette aventure.

Une fois le bateau vidé, il est plus facile d'aller au cœur des choses. Toutes les membrures douteuses sont remplacées par des couples en lamellé-collé d'iroko. Les membrures ployées intermédiaires, auparavant en acacia, sont boulonnées à travers la coque, tandis que les membrures chantournées principales, en chêne à l'origine, sont vissées. Tous les abouts de bordages sont remplacés et boulonnés. Un bon tiers de la préceinte est remplacé, ainsi que quelques virures, principalement dans les œuvres mortes. Comme toujours, c'est l'eau douce qui a fait des dégâts; la mer, elle, a conservé la plus grande partie de la carène intacte. Le pitchpin d'origine, difficile à trouver dans une bonne qualité, est remplacé par du pin d'Oregon, plus lourd. L'étrave est refaite sur presque 1,50 mètre de la façon suivante: une contre-étrave est confectionnée en lamellé et positionnée à l'intérieur; les têtes de bordages sont vissées dessus et ensuite la partie externe de l'étrave, en lamellé d'iroko également, est boulonnée et collée à la contre-étrave. La serre-bauquière entièrement neuve, constituée de deux plis de pin d'Oregon, viendra couronner le tout. Les membrures étant boulonnées sur la serre, la carène retrouve enfin une cohésion que les années avaient mise à mal.

Le barrotage en iroko, entièrement neuf, ajoute à la raideur de l'ensemble, d'autant que les barrots ceinturant le grand mât sont en fait trois porques en lamellé-collé reprises sur les membrures. L'ensemble du barrotage est assemblé en queue-d'aronde, collé à l'époxy comme tout le reste et boulonné. Vient enfin la pose du pont en contre-plaqué hydro de 15 mm. Avant qu'il ne soit collé et vissé, ce contre-plaqué est rainuré et peint sur sa face interne, de manière à donner au "plafond" l'illusion des lattes de pont. Il ne reste plus alors qu'à habiller l'extérieur avec des lattes en teck de Birmanie de 15 mm, pour retrouver l'épaisseur et l'aspect du pont d'origine. Ces lattes sont larges et droites, comme je l'ai observé sur les photos anciennes. J'ai opté pour



Rien d'ostentatoire dans ces emménagements conçus tout autant pour la vie au port que pour la navigation. Mais la sobriété n'interdit pas le confort: dans la coursive, le poêle est relié à un ballon d'eau chaude alimentant un réseau de chauffage central. Skoiern est le "foyer flottant" de son propriétaire.

cette solution de pont en contre-plaqué recouvert de lattes pour deux raisons: l'étanchéité et surtout la plus grande résistance à la déformation de la coque en diagonale. Dans le même esprit, je fais revisser toutes les œuvres mortes avec de grosses vis en inox. Depuis, la coque ne bouge plus, le bateau ne fait plus d'eau et je n'ai pas à refaire la peinture après chaque coup de vent.

Je profite bien sûr de tout ce temps pour décaper à nu tout l'intérieur de la coque, ainsi que les œuvres mortes à l'extérieur - en revanche, je ne touche pas aux œuvres vives, refaites depuis peu, pour éviter au bateau de trop sécher. Ensuite, je refais toutes les peintures, le calfatage et les enduits. Le lest en fonte est lui aussi mis à nu et repeint, ce qui me permet d'admirer la qualité norvégienne: malgré ses quatre-vingts ans, ce lest est loin d'être un bloc de rouille, comme le sont si souvent les quilles en fonte modernes au bout de quelques années. Je pique également toutes les varangues métalliques en fer doux, et rénove, par choupage (galvanisation par projection), les renforts métalliques entre la coque et le pont.

Les autres travaux concernent le rouf, entièrement refait, à l'identique quant à son aspect extérieur, mais en beaucoup plus solide: double pli d'acajou collé sous vide pour l'hiloire et sandwich balsa - évitant la condensation - pour le toit. Deux capots de pont sont également refaits... Nous intervenons aussi sur le safran, dont la moitié supérieure est changée. J'en profite pour modifier légèrement le bord de fuite et y installer un fletner, qui fait à peu près dix pour cent de la surface immergée. Cette idée - dont je ne revendique pas la paternité - me trottait depuis longtemps dans la tête et va se révéler lumineuse. En effet, je peux désormais commander ce fletner par un pilote automatique de faible puissance (Autohelm 4000), en laissant la barre libre. C'est discret et terriblement efficace.

J'ai également mis à profit cette période d'immobilisation pour rénover la mâture: grand mât, artimon et bout-dehors décapés et vernis, ferrures améliorées ou refaites, cadènes neuves pour l'artimon, haubannage remplacé en grande partie... En fait, durant ces onze mois de chantier j'en passerai plus de six à tra-

vailer sur Skoiern, sans prendre de repos. Les derniers jours sont bien sûr éprouvants, mais nous avons tellement hâte de flotter à nouveau que le reste importe peu. La veille de la mise à l'eau, tout est prêt à bord, nettoyé et remonté. Nous dormons d'ailleurs dans notre bateau, suivant en cela notre chat, qui avait rejoint de lui-même son gîte depuis plusieurs jours, sans doute impatient comme nous de retrouver la liberté.

Habiter sur l'eau

Dès le début, j'ai aménagé Skoiern pour une navigation en équipage réduit. C'est ma conception de la navigation et je dois dire que je n'aime pas trop les bateaux surchargés, du genre "un homme au mètre". C'est sans doute parce que pour moi il ne s'agit pas de "faire" du bateau ou de la voile, mais bien d'habiter sur l'eau, de vivre en mer. La mer est pour moi un moyen d'existence quasi exclusif, c'est mon univers et j'y passe le plus clair de mon temps. Le bateau est un moyen de transport mais aussi un lieu de vie, une habitation. Skoiern est donc équipé pour



Après dix ans de navigation, Skoiern est remis en chantier, cette fois pour refaire entièrement le pont. Une occasion pour faire une visite approfondie de la coque et en rénover tous les éléments défectueux.



Skoiern aujourd'hui, après son ultime restauration. Le gréement a de nouveau évolué: le ketch a retrouvé un bout-dehors tandis que l'artimon a été considérablement raccourci, suite à deux démâtages.

vivre en mer toute l'année, et son confort vaut aussi bien au large qu'au port. Quand on habite son bateau, il est essentiel de le garder toujours prêt à naviguer, sans quoi il se transforme vite en bateau-ventouse, encombré de matériels terrestres. Tout ce qui est à bord doit pouvoir affronter la mer et ne pas gêner la navigation. Comme la place manque toujours sur un voilier, c'est un bon critère de tri.

Sur le pont, la voilure divisée et l'équilibre du bateau permettent pratiquement la navigation en solitaire, de sorte qu'à deux l'équipage est largement suffisant. Il est vrai que le pilote automatique, installé depuis 1998, a su se rendre indispensable, même si nous nous en sommes passés pendant douze ans et avons ainsi parcouru 15 000 milles. Ce troisième équipier, attelé au fletner, est tellement efficace, par tous les temps, que pour rallier *Brest 2000* et en revenir, nous n'avons jamais pris la barre!

En navigation côtière, je n'hésite pas à mettre le yankee, quitte à faire le changement avec le foc n°1 si le vent fraîchit. Au grand large en revanche, la voilure de base comprend le foc n°1, la trinquette, la grand voile et l'artimon. S'il faut réduire, je commence par prendre un ris dans la grand voile, et si cela monte encore j'amène le foc. Sous trinquette, grand voile à deux ris et artimon, *Skoiern* étalera la plupart des situations; il marche alors à 7-8 nœuds sans forcer. Dans le mauvais temps, mieux vaut éviter d'aller faire le singe sur le bout-dehors. Pour amener plus facilement le foc endraillé sur l'étau, j'ai installé un hale-bas. La voile est ainsi presque complètement étouffée, ce qui me permet de voir venir si je n'ai pas envie de prendre le bain. Quoi qu'il en soit, j'évite de tenter le diable; depuis quelque temps, sans doute à cause de l'âge, je deviens plus prudent. Quand ça commence à « ouïner », je mets ce que j'appelle ma tenue de « Robocop »: ciré flottant complet, bottes, harnais, lampe-flash, etc.

Une autre innovation nous facilite bien la vie au large: c'est la bulle! Je vous vois frémir d'ici, mais rassurez-vous! La bulle de *Skoiern* ne défigure pas notre voilier, car elle est amovible. En fait, c'est un capot sur charnière qui vient se fixer sur l'ouverture laissée par le capot coulissant. Il faut deux minutes pour le mettre en place ou l'enlever. Cela nous permet, avec le pilote, de naviguer confortablement, assis sur la descente, le chat sur les genoux, quand le pont est balayé par les embruns et autres paquets de mer. Nous nous partageons bien sûr les quarts: trois heures chacun et il semble que cela soit adapté



Pour n'avoir pas retrouvé sa silhouette originelle, l'ancien cotre norvégien n'en a pas moins conservé tout le panache d'un beau yacht des années vingt.

à notre rythme biologique. La bordée de repos dort dans la couchette de veille. En navigation, nous n'occupons pas la moitié du bateau; ce n'est qu'au mouillage ou au port que nous réinvestissons le carré et la cabine.

Pendant une quinzaine d'années nous sommes restés en Méditerranée. J'ai rarement plus d'un mois de congé d'affilée, ce qui nous permet tout juste de faire l'aller et retour Marseille-Gibraltar. Mais il y a tellement à faire et à découvrir dans cette *mare nostrum*! Notre bateau va nous emmener ainsi en Tunisie, à Malte, en Sicile, aux îles Eoliennes, aux îles Pontines, en Sardaigne, en Corse bien sûr, aux Baléares, sur les côtes italiennes et espagnoles, bref toutes les destinations à notre portée. Quand le temps nous est compté, nous cabotons de

calanque en calanque jusqu'aux îles d'Hyères, préférant les navigations d'hiver pour nous sentir un peu plus seuls.

Retour en Bretagne

En 1992, nous étions enfin parvenus à nous libérer pour trois mois, dans l'intention d'aller participer au rassemblement de Brest. Malheureusement, nous perdrons l'artimon au Sud de Málaga, à quelques dizaines de milles de Gibraltar, et devrons remettre à plus tard nos retrouvailles avec la Bretagne. En fait, huit ans vont s'écouler avant que nous puissions repartir vers l'Ouest.

Anne-Marie et moi sommes seuls à bord, avec notre chat, qui a déjà douze ans de navigation à son actif. Le départ

de Marseille se fait avec un vent d'Ouest bien musclé qui nous pousse jusqu'à Mahón, sur l'île de Minorque. Ibiza suit et nous passons le cap de Gata, avant de toucher Gibraltar. De là, Cadix, puis le Sud du Portugal, avant de nous élancer dans l'Atlantique, vers les Açores. Ponta Delgada (île de São Miguel) est atteint au bout de neuf jours, l'anticyclone nous ayant joué quelques tours, entre calmes et vent debout. Après quatre jours d'escale, nous repartons pour Brest et entrons au Moulin-Blanc après neuf jours de grand largue, juste avant le mauvais temps qui bloquera une partie de la flotte en route pour *Brest 2000*. Cette fois la chance nous avait souri, et j'ai ainsi pu revoir, non sans émotion, la cale où j'avais découvert *Skoiern* une vingtaine d'années auparavant.

Les fêtes de Brest et de Douarnenez seront l'occasion de rencontrer beaucoup de gens qui avaient connu *Skoiern* quand il était encore en Bretagne, tous épatés de le voir en aussi bon état. Le fils de Louis Rivière et sa famille seront très émus lorsqu'ils viendront s'amarrer à couple de leur ancien bateau, tout comme cet officier de Marine à la retraite, qui était un ami de Jacques de Roux. Pourquoi le nier? Nous sommes très fiers de posséder un voilier qui ne laisse personne indifférent. Combien de gens sont-ils venus nous dire qu'ils avaient rêvé de ce bateau ou qu'ils avaient navigué à son bord? Combien de Norvégiens sont-ils montés à bord nous parler des bateaux scandinaves? Au fait, dans ce pays, *Skoiern* signifie "joyeux vagabond"...

Remerciements: à ma mère, qui m'a tant aidé dans ce rêve, à mon fils qui a su accepter que *Skoiern* passe en premier, à Anne-Marie, mon marin dont l'âme est chevillée à ce bateau, à Einar Bruusgaard, à Louis Rivière et son fils, à Ulf Brudevoll, à tous ceux qui ont aimé et fait vivre ce voilier.



Le fameux arrière "norvégien" dont Christian Jensen et Colin Archer s'étaient fait une spécialité.