

Pierre et Geneviève Déliac

Pierre et Geneviève Déliac font incontestablement partie des plus grands navigateurs de l'Histoire du Club et leurs dix années d'aventures hauturières conclues dans cette foire aux questions donnent lieu à 2 documents dans la Bibliothèque hauturière du Club :

- « **Autour du monde** » ou *Le tour de la France tropicale : de 1989 à 1993 incluant l'article de Voiles et Voiliers « 30000 Miles en Feeling 10.90 » également consultables sur les sites internet :*
 - . www.deliac.fr/tdm/JDB1.pdf ;
 - . www.30000 Miles en Feeling 10.90.pdf ;
- « **L'Aventure jusqu'au Cap Horn** » (via la Polynésie) : de 1995 à 2001

Le Club

La parole aux navigateurs à leur retour...

Bonjour à tous,
Nous allons essayer de faire une réponse de synthèse pour toutes les questions qui nous sont posées.

Qui sommes-nous ?

Pierre est un ancien de l'Ecole Navale (promo 49) qui a passé 20 ans dans la Marine et 20 ans dans l'Industrie.

Geneviève était professeur de mathématiques et n'avait pas d'expérience maritime particulière. Nous avons toujours aimé la mer et pratiqué un peu de voile et de navigation côtière durant nos loisirs. D'un commun accord, nous avons décidé de longue date que nous partirions en navigation circumterrestre au moment de la retraite de Pierre, prévue en octobre 1989. Nous avons commencé à nous préparer un an avant, dans la mesure du temps disponible : achat d'un bateau (*un Feeling 1090, remplacé ultérieurement par un Feeling 416DI*), équipement "tour du monde", collection de la documentation, préparatifs administratifs en vue d'une longue absence etc... Pierre était à la retraite le 1er octobre 1989, le 10 nous avons appareillé de Toulon !

Notre premier voyage a duré 4 ans de 1989 à 1993, nous avons alors changé de bateau et sommes repartis pour 6 ans, de 1995 à 2001.

Comment avons-nous préparé notre départ ?

Il faut un équipage. A notre avis, le mieux est de partir en couple, sans équipier. Dans notre cas, Pierre, ancien marin, n'avait pas besoin de formation, bien que naviguer sur un croiseur de la Marine Nationale ne prépare pas vraiment au

maniement d'un voilier ! Geneviève a suivi deux stages d'une semaine aux Glénans pour la navigation au large ; par la suite, avec la pratique, Geneviève est devenue très vite opérationnelle. Nous pensons qu'il est nécessaire que les deux membres du couple soient à peu près au même degré de responsabilité dans la conduite du bateau, même si les compétences ne sont pas au même niveau, sinon celui ou celle qui se retrouve en sous-ordre va se démotiver et l'équipage perdra sa cohérence.

Il faut un bateau. Il n'est pas possible d'en recommander un plutôt qu'un autre. Disons qu'une longueur autour de 10 mètres nous paraît convenable pour deux personnes ; les matériaux utilisés pourront être du plastique, du métal, ou du bois moulé époxy, toutefois si l'on envisage de naviguer dans les glaces le métal est préférable. Le point le plus important dans le choix du bateau et de son équipement est de rechercher robustesse et simplicité ; dans la rude ambiance marine tout ce qui est trop sophistiqué finit par lâcher, tous les équipements tombent en panne un jour ou l'autre, et, navigateurs du large, il nous est tous arrivé de finir une navigation sans moteur, sans électronique, sans pilote automatique.... que la voile et la barre à main!

Pour le reste, une fois muni d'un bon bateau, il faut pratiquer chaque fois que l'on peut, connaître à fond son bateau, et se procurer tout ce qui sera nécessaire une fois au large, loin de tout fournisseur : les cartes, les documents, l'outillage, les rechanges...Il est difficile de faire un état exhaustif des préparatifs en quelques lignes, et le mieux est d'en discuter avec des navigateurs expérimentés. Pour une personne munie d'un bateau en état, décidée à partir, mais qui a encore un pied dans la vie active, nous estimons qu'il faut compter une année de préparation - si tout va bien. Cela étant il vaut mieux partir avec l'impression de ne pas être tout à fait prêt plutôt que de devenir un pilier de marina en éternel préparatif !

Comment avons-nous adapté notre équipement en vue d'un tour du monde ?

Il faut pratiquer. Bien entendu nous utilisons un GPS (*nota : seulement pour la seconde aventure*), comme tout le monde ; toutefois nous continuons à faire le point astronomique au sextant, sachant que le "robinet" GPS pourrait être coupé ; nous faisons des droites de soleil avec "l'estime GPS" et nous trouvons des intercepts nuls, ce qui montre que le GPS fonctionne bien et que le maniement du sextant est correct.

Il faut conduire le bateau. A deux, il n'est pas question de tenir la barre en permanence et il faut un pilotage automatique. Sur notre premier bateau nous avions un régulateur type "pendulum" d'une bonne marque, que nous n'avons jamais réussi à faire fonctionner correctement ! Finalement nous avons utilisé un pilote électrique, d'abord un petit pilote agissant sur la barre à roue, consommant peu, convenable par beau temps mais vite dépassé quand la mer se gâte ; nous avons alors ajouté un pilote plus puissant, agissant directement sur la mèche du gouvernail, efficace mais plus gourmand en ampères.

Un petit radar est utile, pour "voir" en visibilité réduite, atterrir sur les côtes, détecter les grains de nuit pour réduire la voilure...

L'électronique loch/speedo, girouette/anémo rend la navigation plus agréable, mais n'est pas indispensable, et de toutes façons a une fâcheuse tendance à tomber en panne au bout d'un certain temps (*capteur loch encrassé, girouette emportée par un coup de vent, circuit électronique défaillant...*).

Il faut communiquer. Pour les liaisons ordinaires, près des côtes et entre bateaux, une VHF portable suffit. Une radio HF/BLU (longue portée) est agréable, à condition de pouvoir disposer de toutes les fréquences, réglables par soi-même (*ce n'est pas le cas des matériels vendus sous législation française !*), pour communiquer avec des amis lointains, demander les prévisions météo (les émetteurs sont rarement en portée VHF) ou avoir les derniers renseignements sur la prochaine destination par "radio cocotier". Les liaisons mondiales par satellite existent, mais sont très coûteuses pour le moment, tant à l'achat qu'à l'exploitation. Signalons les liaisons satellites "standard C", qui nécessitent une antenne type GPS et un boîtier électronique, et qui permettent des liaisons type fax d'une part, et d'autre part le tout nouveau matériel "Iridium" qui se présente comme un gros téléphone portable et qui permet des communications téléphoniques et fax.

Tous ces équipements, plus un éventuel frigidaire, plus la chaîne hifi et l'éclairage, consomment des ampères, qu'il faut générer. Utiliser le moteur comme générateur électrique serait trop couteux et consommerait trop de gazole. Le groupe électrogène est une solution, mais c'est cher, il faut trouver le volume d'installation, faire des trous dans la coque, et finalement c'est une source de panne supplémentaire contraire aux principes de simplicité et de rusticité précédemment énoncés. Nous avons adopté la solution suivante. En route à la voile nous utilisons un alternateur monté sur la sortie inverseur et entraîné par l'hélice tripale. A partir de 5 noeuds nous avons suffisamment d'ampères pour les besoins du bord ; cette solution suppose que l'inverseur supporte l'échauffement causé par l'alternateur (cas des inverseurs refroidis par barbotage comme celui de notre moteur Yanmar). Par ailleurs nous disposons d'une éolienne (*courant suffisant à partir de 15 noeuds de vent*) et de deux panneaux solaires, insuffisants à eux seuls à alimenter le bateau au mouillage ; il eût fallu quatre panneaux ; peut-être en rajouterons-nous deux autres.

Il faut mouiller. Le sondeur électronique est quasiment indispensable et, fort heureusement cet équipement est généralement d'une grande fiabilité. Bien qu'un guindeau à main soit en principe plus rustique et plus fiable qu'un guindeau électrique, nous avons adopté ce dernier, n'ayant pas le courage de brinqueballer comme des shaddocks ! Nous utilisons 60 mètres de chaîne de 10 (*8 suffirait*), et il n'y a rien de trop ; nous utilisons 3 ancres, que nous aurions dû surdimensionner un peu : une CQR pour le sable et la vase -tenue imbattable, une FOB pour les fonds herbeux ou algueux, comme les sargasses, où la CQR n'a aucune tenue, et une FOB légère

"Fortress" pour empeneler, ou affourcher. Dans des mouillages très difficiles, comme en Patagonie ou au Cap Horn, nous empenelons systématiquement, et nous aurions pu avoir besoin d'une ancre dite de "miséricorde", ancre à jas bien dimensionnée (démontable) de tenue moyenne mais capable d'accrocher par tous les fonds. Il nous arrive de temps en temps d'avoir besoin de plonger pour aller décrocher l'ancre ou la chaîne du fond, ou démêler des bouts sous la coque ; n'étant pas des champions de l'apnée, nous avons une petite bouteille de plongée (50 minutes), avec le détendeur et la combinaison. L'hélice est protégée par un coupe-orins qui a démontré son efficacité à plusieurs reprises et qui nous procure une réduction de 10% de l'assurance.

Il faut aller à terre quand on est mouillé. Nous avons deux annexes; une petite plate en plastique amarrée plage avant et maniée à l'aviron pour les distances courtes sur mer calme et les manoeuvres d'ancre et d'amarres; par ailleurs nous avons un canot pneumatique de bonne taille, bien motorisé (10 CV), pour les grandes distances, les gros transports (*avitaillement, eau et gazole en bidons...*) et les rades très clapoteuses par vent frais; ce dernier matériel peut être très utile pour déhaler le bateau en cas de panne moteur par temps calme, avec un courant déportant sur un récif.

Quelle était notre autonomie en eau et en gazole ?

Jusqu'à présent nos croisières les plus longues (*Panama-Polynésie, Australie-Réunion, Polynésie-Chili...*) n'ont pas excédé un mois ; par prudence nous prévoyons que nous pourrions rester en mer deux mois.

En économisant, mais sans trop de privation, nous consommons 3 litres/personne/jour, soit environ 200 litres par mois à deux ; pas de douche, une toilette hebdomadaire avec rinçage eau de mer et quelques bols d'eau douce, utilisation partielle d'eau de mer pour la cuisson des aliments, vaisselle à l'eau de mer exclusivement etc....En cas de nécessité nous pourrions faire avec moitié moins d'eau douce. Sur l'Aventure, nous avons 2 réservoirs de 200 litres ; en secours nous stockons une centaine de litres en bidons, en cas de perte de réservoir.

Nous aurions pu installer un dessalinisateur, mais c'est assez couteux, il faut faire des trous dans la coque, consommer des ampères, et compliquer l'équipement de bord.

En revanche c'est une bonne idée de confectionner un taud de récupération d'eau de pluie ; dans une longue traversée il y a toujours quelques jours de pluie où l'on peut récupérer quelques bidons d'eau douce ; certains ont même modifié leur voile au niveau de la bôme pour récupérer l'eau de pluie.

Pour le gazole nous estimons qu'il faut prévoir une autonomie d'au moins 500 nautiques. Pour l'obtenir sur l'Aventure nous avons rajouté à la construction un réservoir auxiliaire de 100 litres. En Patagonie et Terre de Feu, où l'on fait beaucoup

de moteur et où les stations service sont quasi inexistantes nous avons en outre 100 litres en bidons amarrés sur le pont. La qualité du gazole laisse souvent à désirer ; prévoir un point bas de purge sur les réservoirs pour soutirer les dépôts d'eau et d'impuretés, filtrer le gazole à l'entrée et ajouter du produit de protection anti-bactéries.

Quel était notre équipement de sécurité ?

Outre le matériel de sécurité réglementaire nous possédons une balise satellite Sarsat, une balise aéro et un petit dessalinisateur à main "Survivor", pensant qu'une survie à la dérive au milieu du Pacifique sud pourrait durer des semaines.

Nous capelons les harnais par mauvais temps, mais nous n'avons pas installé de "lignes de vie", perpétuelles sources de dérapage sur le pont ; nous nous accrochons où nous pouvons, le plus court possible. Il serait bon de disposer d'un dispositif donnant automatiquement l'alerte à celui qui est resté à l'intérieur en cas de chute à la mer de celui qui est de quart ; toutefois par gros mauvais temps, surtout de nuit, il y a peu de chance de récupérer un homme à la mer!

Comment avons-nous géré nos finances ? (attention ces chiffres datent de 2000)

Retraités munis de pensions, le problème du budget ne s'est pas posé pour nous. La seule difficulté consistait à transformer des francs d'une banque française en devises locales. Finalement, nous avons adopté le dispositif suivant : nous assurions nos ressources ordinaires avec une carte Visa Premier (retrait hebdomadaire maximal jusqu'à 1000 € ou équivalent, ou paiement direct avec la carte Visa, acceptée à peu près partout dans le monde); nous possédions par ailleurs un compte postal courant, qui permet des paiements à distance en France, et, théoriquement, des virements internationaux (nous n'en avons pas eu besoin); enfin, nous gardons une réserve de dollars en espèces pour les endroits où il n'existe aucun autre moyen de paiement - le dollar étant universellement accepté. Ne pas prendre de "travelers", souvent refusés, ou très lourdement taxés.

Quel budget prévoir?

Il n'y a pas de réponse unique. On supposera tout d'abord que l'on part à deux personnes, sans dette, avec un bateau au point et en bon état, sans gros travaux à prévoir, avec le nécessaire pour sa maintenance.

D'après nos constatations, le budget minimum envisageable se situe autour du RSA (550 € mensuels). A ce niveau là, on boit de l'eau, on mange du riz ou des pâtes, éventuellement agrémentés des fruits de la pêche et des cueillettes (*ce qui est possible sous les tropiques*), on assure l'intégralité de l'entretien du bateau - moteur, voiles, grément..., on évite les marinas coûteuses... Les dépenses se limitent aux achats alimentaires de base, quelques produits indispensables pour le bateau, le paiement de

frais administratifs locaux exigés dans certains pays, bref, le strict nécessaire ; dans certains cas, comme au passage du canal de Panama, la dépense sera importante (plusieurs centaines de dollars, et pour y faire face les dépenses courantes devront être au-dessus des chiffres ci-dessus). Dans un tel budget on ne peut pas s'offrir une assurance et il faut être très prudent vis à vis des tiers.

Avec un budget de l'ordre de 1000 € par mois, la situation s'améliore beaucoup. On peut boire une bière ou un verre de vin, se payer une alimentation plus variée, se permettre quelques ignorances dans l'entretien du moteur et donc appeler un mécanicien, etc...

Si l'on peut arriver à un budget de 1500 € par mois, c'est la belle vie. On disposera d'un bar bien garni, on peut aller déjeuner au restaurant (moins cher qu'en France dans la plupart des pays), louer une voiture, faire faire son carénage par le chantier local...

A bord et outre-mer, la vie est généralement bien moins chère qu'en France : peu de frais - pas de téléphone, pas de voiture, pas de loyer, pas de chauffage..., en particulier pas de droit annuel de navigation (DAN) si l'on navigue hors des eaux françaises, et la nourriture - si l'on se limite aux produits locaux - est peu coûteuse.

Quelle réserve financière ?

Le maximum, évidemment ; pour fixer les idées, il faut considérer ce qu'il y aurait de plus coûteux à remplacer à bord : moteur, mât, gréement... ce qui coûterait, neuf, entre 7000 et 15000 € HT, moins évidemment si l'on peut trouver du matériel d'occasion.

Peut-on améliorer son budget en pratiquant un travail local ?

C'est difficile, mais possible. La plupart des jeunes qui naviguent sans rentrées financières régulières s'y emploient. L'idéal est de posséder une qualification professionnelle qui fait localement défaut, de préférence dans un territoire français : électro-mécanicien, enseignant, charpentier, informaticien... Mais aussi garde d'enfant, lecteur de langue française en pays étranger, infirmière... D'autres formules existent : on peut essayer de faire du charter, mais encore faut-il que le bateau le permette, et la concurrence est très vive ; on peut avoir un emploi en France partagé avec un collègue, chacun naviguant à tour de rôle, ou bien n'exercer un emploi qu'une certaine partie de l'année. On peut tenter de télé-travailler à bord, mais il faut disposer d'une bonne connexion. Ou alors avoir le talent médiatique d'Antoine !

Partir avec une retraite est évidemment l'idéal, mais demande d'attendre de nombreuses années avant de naviguer...

Bonne mer à tous les navigateurs !