

A bord du quatre-mâts barque Kruzenshtern

A l'heure où l'association « Grand voilier-école » fait connaître son projet pour promouvoir la construction d'une unité prestigieuse française destinée à la formation maritime de nos jeunes et à l'instar de ce qui se pratique dans la marine russe,

L'École nationale supérieure maritime (ENSM) du Havre, qui forme les officiers de la Marine marchande se destinant aux domaines maritime et paramaritime, s'apprête à embarquer, en avril 2015 et à titre expérimental, une promotion de ses élèves à bord du voilier-école russe *Kruzenshtern* pour une traversée Marseille-Le Havre.

J'ai eu la chance, en avril dernier, de pouvoir embarquer une dizaine de jours à bord de cette magnifique unité pour une navigation sans escale de Sète à Varna (Bulgarie). Comment alors résister à l'envie de coucher dans ces pages quelques photos et mes impressions premières ?

Et d'abord l'émotion du départ, que tous les marins connaissent et dont les plus anciens se souviennent en regrettant déjà les appareillages d'autrefois. Amis et familles sur le quai, bras qui s'agitent dans un dernier au revoir, pavillons multicolores claquant au vent dans la mâture.

Le départ n'est pas anodin. C'est la fin d'un rassemblement de grands voiliers et la foule est considérable, à terre ou à bord des embarcations d'admirateurs. Le jour amorce son déclin, embellissant la côte et les voiles d'éclairages contrastés. Dès la sortie du port, les cadets se répartissent sur le pont sous les ordres de deux boscos rugissant leurs ordres. Etablir la voilure, orienter les vergues, ajuster les réglages. Durs efforts sur les drisses, essoufflement sur les manivelles des énormes guindeaux qui hissent les vergues et nécessitent quatre paires de bras chacune que l'on doit relever tous les dix tours ...

La nuit va tomber. Les derniers rayons de soleil projettent sur les voiles gonflées par une brise légère, l'ombre chinoise des mâts, des haubans, des poulies, des manœuvres diverses qui constituent l'ossature et l'échafaudage de ces cathédrales de bois, de fer et de toile.

Plus tard dans la nuit, loin de la terre et des regards, il faut carguer les voiles abandonnées par le vent. Eclairés par de faibles projecteurs, les cadets montent à l'assaut de la mâture : haubans d'abord, puis prudent glissement sur le marchepied des vergues. J'admire les silhouettes graciles qui se détachent sur fond de nuit et mesure combien les années me séparent de cette jeunesse pleine d'énergie. Où est-il le temps de l'*Étoile* où de la *Belle-Poule* où, lors du pardon des terre-neuvas de Saint-Malo, nous décorions, transis, les haubans verglacés des goélettes ?

Eh bien, c'est justement l'occasion de re-

prendre contact avec la voile hauturière et la vie à la mer. Dieu merci, le temps reste clémente, pour ne pas dire idéal. Pendant plus de six jours, une brise portante nous épargne le bruit des diesels. Le ciel est bleu, le soleil étincelle sur les cuivres, les nuits transparentes mettent ma mémoire à rude épreuve : j'ai oublié le nom de la plupart des astres ! (les préoccupations stellaires en fin de carrière sont d'un autre ordre !).

Libre d'aller dans tout le bord, j'écoute les explications et traductions de Michael, un autre trainee¹, franco-israélien d'origine soviétique (tout un programme). J'observe la vie du bord, celle de l'équipage proprement dit, et celle des cadets. Comme lors de nos corvettes de l'École navale, ces derniers sont largement mis à contribution pour l'entretien du navire. Ils sont là pour apprendre cela aussi. Grattage, peinture, astiquage des cuivres, épissures et briquage du pont. Je passe sur les cours académiques qu'immanquablement ils subissent dans leur grande salle de classe... Un jour, le grand lavage des vareuses, tricots rayés et pantalons de toile est fait au balai-brosse à même le pont. Au petit matin, les premiers rayons de soleil dessinent la mâture. Les voiles, immenses émergent de la nuit. Les cadets un peu endormis sortent sur le pont pour une séance de gymnastique assez sommaire. L'appel se fait comme partout au garde-à-vous dès que la lumière permet de découvrir les visages.

Je profite d'un jour calme pour me confronter à la verticalité d'un mât. Michael, de son inimitable accent polyglotte, m'a convaincu que j'étais encore capable de décoller du pont. Il

*Le Kruzenshtern
à quai*



D.R.



D.R.

passé devant. Un gabier du bord me suit quelques échelons plus bas. Le harnais me servira plus tard, là-haut. Première hune. On s'accroche. On souffle. J'avais peur d'avoir peur ... Michael d'un sourire malicieux pointe le doigt vers le ciel. Encore plus haut ? Là c'est du sérieux : les haubans sont beaucoup plus étroits et verticaux. Moi qui n'étais pas très fier dans les haubans de la Belle-Poule, que suis-je venu faire dans cette galère ? Mais l'occasion est unique, banco ! Deuxième hune dont on traverse le plancher à l'aide contorsions malhabiles. On s'accroche. On admire ... souffle deux fois coupé ! Nous sommes à 35 mètres au-dessus de l'eau. La hauteur d'un immeuble de douze étages. Sur le pont les cadets sont bien petits. Chacun son tour ! Nous voici au centre d'une sculpture ocre de toiles gonflées par un vent clémente. Inoubliable ! Contrairement à ce qu'on imagine, la descente est plus impressionnante, parce que l'on regarde vers le bas.

Les jours passent. Nous étions transparents, l'équipage, maintenant, nous regarde un peu mieux. Les langues se délient en dépit de nos origines respectives. Les officiers nous sourient. Accès à la passerelle. L'officier de quart (une belle jeune femme, blonde comme il se doit) s'étonne de mes connaissances en moyens de navigation. À l'époque des satellites et du GPS je découvre dans un recoin une « tête de veau » oubliée. Une pièce de musée ... presque, et lui en explique le fonctionnement (très à peu près !). Cela ne me rajeunit pas.

Nous abordons le sud de la Grèce, remontons vers les Dardanelles. Le ciel est gris, la mer plate. Les voiles ont été carguées. Le « vent de la cale » nous propulse. Doux ronronnement des deux diesels. C'est l'occasion de faire un exercice de postes d'abandon. Coups de sifflets. Le pont se colore en orange. Les mines sont réjouies, c'est un moment de détente entre les cadets et les cadres. Je peux enfin capter un sourire sur le visage de l'impressionnant bosco hurleur.

Nous embouquons le Bosphore. La Mosquée bleue et Sainte-Sophie sont un peu ternes dans le ciel stambouliote légèrement voilé. Nous pas-

sons sous le pont à haubans Fatih Sultan Mehmet. Vu du bord, son tablier, parcouru par le trafic routier, se mêle à l'horizontalité de nos vergues.

La mer Noire succède à la Méditerranée. Gris le ciel. Des marsouins nous escortent quelque temps. Le soir, après souper, la vodka, invisible jusque-là dans notre carré, remplace peu à peu le rhum que, prévoyants, nous avions embarqué discrètement. Une guitare fait son apparition. Chants slaves mélancoliques de deux marins venus nous rejoindre, chansons de Brassens aussi (que Michael connaît parfaitement). Je chante *Souliko* en russe pour faire bonne mesure. Deux jours avant l'arrivée, c'est la fête des cadets. Ils doivent faire étalage de leurs talents devant l'équipage : jongleurs, musiciens, danseurs cosaques. Le commandant est ravi. Michael, me tend une guitare et un micro. Je suis bon pour *Souliko* ... à jeun !

Le quatre-mâts barque *Kruzenshtern*, ex *Padua*, sister-ship du tristement célèbre *Pamir* disparu dans un ouragan avec presque tous ses marins en 1957, est un des plus grands voiliers du monde avec ses 114,5 m de long et 14 m de large. Construit en 1925 par un armateur allemand, il fut cédé à l'Union soviétique en 1946 au titre de dommage de guerre et rebaptisé de son nom actuel. Réparé et motorisé à des stades différents de son existence, il est maintenant affecté à l'Académie d'État des pêches de la Baltique et basé à Kaliningrad. Outre la formation des futurs officiers des marines de pêche ou marchande, il participe régulièrement aux courses et rassemblements de grands voiliers au cours desquels il s'est fait reconnaître comme l'un des plus rapides navires de sa catégorie. (NDLR)

Le soir, le commandant nous prie à sa table. La conversation se fait en anglais. Réception très amicale au cours de laquelle nous sont remis nos « certificats ».

Le lendemain l'arrivée à Varna se fait sous voiles, aidées tout de même par les moteurs. La foule est sur le quai. C'est un autre rassemblement de grands voiliers.

Je quitte le bord avec regret.

Michel Heger (EN 62)

1. Qu'on ne s'y méprenne pas ... le terme *trainee* employé ici est anglo-saxon et désigne ici le personnel en entraînement, en l'occurrence les 7 passagers que nous sommes : 3 français, un franco-israélien, deux allemands, un franco-suisse.



Photos Michel Heger