

Naviguer dans le passé

COMME AU TEMPS DE LA MARINE À VOILE



Textes et photos : Frédéric ANTOINE

Et s'il était possible de retrouver le goût de la lenteur, en retournant à l'époque des bateaux à voile ? Ce n'est plus un rêve à bord de cette copie moderne d'un des navires qui étaient chargés, au XIX^e siècle, de transporter des marchandises aux quatre coins du monde. La version actuelle pour passagers a été un peu aménagée, mais le retour dans le temps est saisissant. Quoiqu'un peu cher...



UN RÊVE FOU.

Ils s'appelaient des clipper, *clip* signifiant "aller à toute allure". De 1850 au début du XX^e siècle, ces bateaux sillonnaient rapidement les mers grâce à leurs trois mâts. Un Suédois fou de marine à voile, Mikael Krafft, imagine d'en fabriquer à nouveau. Mais pour accueillir des passagers. Il s'installe à Bruxelles, et commande un premier bateau au chantier naval gantois van Langerbrugge.

UN MATELOT POUR DEUX PASSAGERS.

Deux ans plus tard, il en fait construire un deuxième, qu'il dénomme le *Star Clipper*. Essentiellement conçu en bois, le navire est doté d'une coque en acier. Il mesure 115 m de long, compte quatre voiles (d'où son nom de "barquentin") et 85 cabines. Il peut accueillir jusqu'à 170 passagers, mais n'affiche pas toujours complet. 74 membres d'équipage sont nécessaires pour le faire naviguer. La plupart sont polyvalents. Le bateau compte aussi une infirmière, un chef coq, des serveurs, et du personnel de cabine. Les relations avec les voyageurs sont gérées par un baroudeur bavarois, qui sillonne les mers avec le clipper depuis ses premières années.



LE CONFORT AU GRÉ DU VENT.

Tout sur le navire rappelle le temps d'avant. La bibliothèque et le restaurant. Les coursives et l'aménagement des cabines, dont le hublot frôle la ligne des flots. Tout l'intérieur est aéré par un système central d'air conditionné, dont l'électricité n'est toutefois pas produite par des éoliennes. Mais par de gros générateurs au fuel qui tournent en permanence au fond des cales. Preuve que le

progrès n'est pas sans inconvénient, leurs vibrations perturbent souvent le calme des ponts inférieurs. Le poste de pilotage est lui aussi ultramoderne, et n'a rien à envier à celui des navires actuels. Un mélange de passé et de modernité qui explique le coût assez élevé d'un voyage sur ce grand voilier.



MAGIE DU CRÉPUSCULE.

Le clipper choisit toujours la tombée du jour pour appareiller. Le moment où le soleil disparaît réveille en effet les ambitions des vents. Le bateau révèle alors toute la magie de la navigation à voile. Pour certaines manœuvres, ou quand le vent est vraiment contraire, il recourt à l'utilisation d'un moteur de 1360 CV. Mais il préfère, autant que faire se peut, se laisser pousser par Éole. Si celui-ci est en forme, le clipper peut atteindre la vitesse de 17 noeuds, soit 31 km/h.

Aidés par des treuils électriques, les matelots se mettent à la manœuvre pour hisser les vingt-et-une toiles en dacron, dont, de la quille à la hune, la superficie totale atteint 3 365 m², soit pas beaucoup moins qu'un terrain de football. Exécutée sur la musique du film *Christophe Colomb* composée par Vangelis, l'opération est à chaque fois émouvante.



MATIN-RÉTRO.

Le début de matinée est l'autre moment où le voilier renoue avec son illustre passé. Le capitaine monte alors sur le pont. À quelques mètres de lui, le timonier répercute ses ordres sur la barre. Les basses sont parfois peu profondes. Il faut être aux aguets. L'ancre jetée, la voilure est réduite au minimum. Les

hommes desserrent les câbles et font tomber la grand-voile du mât principal, qui culmine à soixante-trois mètres. Doucement, elle entame sa descente. Le clipper s'immobilisera bientôt pour quelques heures de repos et d'entretien. Comme le faisaient ses prédécesseurs, il y a cent cinquante ans.