

# Voile magazine

**VOILIER  
DE L'ANNEE  
LE RM 1180  
L'EMPORTE!**

**EXCLUSIF**



**DAMIEN,  
LE RETOUR  
D'UN MYTHE**

**EVASION**

**ESCALE AU VANUATU**

**EQUIPEMENT**

**LES NOUVEAUTES  
DU METS**

**ANTIFOULING**

**LE BIO, ÇA MARCHE?**



6,20 € - N°289 JANVIER 2020

BEL./LUX. : 6,90 € - DOM. S. : 7,10 €  
ESP./PORT. CONT./IT./GRECE : 7,10 €  
POL. S. : 1 051 CFP - CAL. S. : 960 CFP  
CANADA : 10,30 \$CAD - TUNISIE : 13,50 TND  
MAROC : 76 MAD - SUISSE : 11 FS  
MAURICE : 7,30 € - ANDORRE : 6,20 €

**INCLUT LA COTE DE**  
**L'Argus du bateau.fr**  
voile & moteur

Editions  
Larivière

L 19898 - 289 - F: 6,20 € - RD





# Le grand retour de Damien



*Damien au pied des tours du Vieux-Port. Côme (le régulateur d'allure) n'est plus à poste, il est moins chargé, mais l'esprit est intact.*

« C'est l'authentique ? Oui, c'est le vrai ! » Tel est l'amusant dialogue qui s'est engagé devant la cardinale Richelieu de La Rochelle entre le skipper d'un JPK de sortie pour son entraînement d'hiver et l'équipage de *Damien* remontant le chenal toutes voiles dehors vers le Vieux-Port, comme il y a quarante-six ans !

Texte et photos : Damien Bidaine.

## L'APPARITION DE DAMIEN

sur le plan d'eau rochelais a de quoi décontenancer plus d'un marin. Car si nombreux étaient ceux qui savaient le célèbre cotre blanc et rouge en rénovation sur le Vieux-Port, l'étalement dans le temps du chantier de restauration avait sans doute fini par faire oublier l'événement... Et pourtant : après sept années de travaux, le 15 novembre dernier *Damien* a enfin hissé ses nouvelles voiles, discrètement, en petit comité mais avec émotion. A son bord : Joël - acteur majeur de sa rénovation - Laurence, équipière patentée de l'Association des amis du Musée maritime de La Rochelle et moi-même, fier comme Artaban !

## AVEC JEROME ET GERARD COMME GUIDES

Il y a quarante-six ans, *Damien* rentrait à La Rochelle après quatre années de voyage. Il y a trente ans je me plongeais, jeune adolescent, dans la lecture de « *Damien* ». Il y a quinze jours, j'en tenais la barre après avoir longuement discuté avec Gérard Janichon et Jérôme Poncet. Grâce à cette rencontre, provoquée mais inattendue, à cette navigation opportuniste mais désirée, j'ai pu mesurer depuis ce cockpit qui a conservé la patine des milles parcourus toute la valeur de l'exploit accompli autour du monde et par-delà les cercles polaires. Malheureusement ni Gérard, qui a pourtant suivi de très près cette restauration ni Jérôme, retourné dans les Malouines ne sont de la partie, mais leurs pensées nous accompagnent et nous leur rendrons compte dès notre retour de cette première navigation à bord de leur ancien compagnon de route. Comme en témoigne le récit fondateur du mythe écrit par Gérard Janichon, *Damien* fut bien plus qu'un voilier. Les deux explorateurs en parlaient alors

et ils en parlent encore comme d'un ami fidèle, solide complice sur qui ils ont pu compter en toutes circonstances. J'ai pu en prendre la mesure en échangeant avec eux, à bord, lors du dernier Grand Pavois. Une rencontre aussi exceptionnelle qu'émouvante passée au pied de la descente, dans cet habitacle où tout ou presque a retrouvé sa place, des boiseries à l'âme du voilier. S'il manque encore quelques aménagements, la cuisine et sa plaque de protection en cuivre sont là, tout comme les mains courantes « empruntées » par les deux lascars à la SNCF en 1969 (il y a prescription) ainsi que la table à cartes, celle du carré, les hublots ou l'arceau métallique renforçant le toit du rouf, et bien sûr la fameuse bulle de plexiglas ! Pas celle du départ qui ne résista pas à un coup de bôme dans les 40<sup>es</sup> rugissants, juste après leur démantèlement, mais la seconde, posée avec un nouvel espar à Cape Town. Jérôme Poncet et Gérard Janichon auraient bien rajeuni quelques éléments à l'occasion de cette restauration. Rallonger un peu la quille n'aurait, paraît-il, pas été un mal, mais on ne touche pas à un mythe - d'autant qu'il est figé à son état de 2002, date à laquelle il fut classé Bateau d'Intérêt Patrimonial. Enfin, qu'importent ses petits travers, c'est de toute façon son esprit plus que ses performances qui nous touchent aujourd'hui, même si *Damien* ne manque pas de qualités nautiques. Pensez : en 55 000 milles et malgré neuf chavirages, le bilan technique ne fut entaché que d'un seul démantèlement.

Pour Jérôme, « Nous n'étions pas inconscients et nous avons pris des risques calculés. Evidemment, devant le premier champ de glace on s'est demandé si c'était très sérieux... » *Damien* fut en effet le premier voilier de croisière à croiser growlers et icebergs ! Pourtant, quand on leur demande quelle fut la pire tare de *Damien*, le silence se fait entendre avant que Jérôme n'admette :



Jérôme Poncet et Gérard Janichon m'ont accueilli à bord de *Damien* au dernier Grand Pavois.



▲ « Il mouille très peu. Il flotte sur l'écume des vagues », voilà comment parlaient Jérôme et Gérard de leur *Damien* à leur retour. Par petit temps, je l'ai trouvé vif, sécurisant, amical.

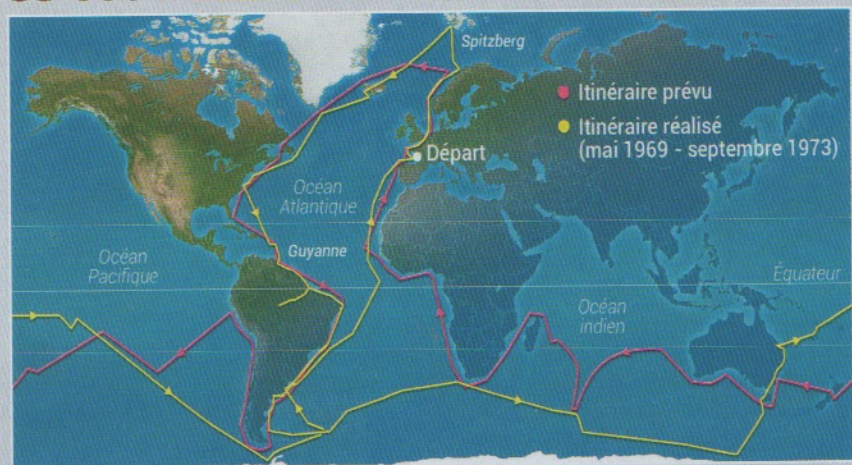
« Nous avons pêché par sécurité. Honnêtement dans le petit temps nous avions un mât trop lourd. C'était un gros poteau, on se traînait ! Pour tout le reste, nous avions misé sur la légèreté et la simplicité. » Car cela peut paraître anachronique pour les années 1970, mais le départ de *Damien* était préparé, réfléchi. N'oubliez pas de jeunes beatniks inconséquents. Nourris des aventures de Slocum, Gerbault, Vito Dumas, Moitessier et parlant à l'époque de leur projet dans Neptune Nautisme, Gérard affirmait qu'« il ne s'agit pas de fuir la société. (...) Nous vivrons à l'écart de la société pendant quelques moments en étant reconnaissants à cette même société de nous le permettre (...) Nous serons tourdumondistes comme d'autres sont alpinistes (...) et il nous faut un bateau capable de nous emmener vers les plus grands pays, mais qui nous permettra de connaître les plus petites criques. *Damien* sera aussi confortable que possible, car nous passerons plus de quatre ans à son bord. » Un discours réaliste de marins ayant les pieds sur terre ! S'ils étaient sans le sou, le projet, leur préparation et leur route furent donc sérieusement abordés par ces jeunes étudiants grenoblois. Aujourd'hui encore, ils l'admettent avec lucidité : « Nous sommes allés là où personne n'allait et il valait mieux ne rien dire, mais le choix du bateau, des équipements était très réfléchi » et Jérôme Poncet de



conclure avec toute la provocation qui le caractérise : « Nous avons fait une croisière de bourgeois, dans un grand bateau ! » Complice, Gérard semble valider les propos de son ancien compagnon. « J'avais un peu oublié comment c'était et dans mon souvenir, *Damien* n'était pas si grand. » Mais il faut les relire : la recherche d'argent, la débrouille, toutes les petites économies réalisées pendant deux années et quelques rencontres opportunes, voilà le terreau de leur aventure, ce qui leur a permis de larguer les amarres un matin de mai 1969 avec l'essentiel.

Pourtant, maintenant que me voici à mon tour à la barre de *Damien*, hissant les voiles et passant entre les deux tours – en prenant garde à ne pas embrasser la tour Saint-Nicolas comme l'ont fait les protagonistes en 1969 – je dois admettre que *Damien* est un grand voilier. De là à mettre le cap sur le Spitzberg ou l'Amazone, il y a un pas à franchir, surtout quand on écoute Gérard se souvenir de la rusticité de la vie en mer. « Nous avons été les premiers à oser de telles navigations sur un croiseur de 10 m et en même temps, parmi les derniers à naviguer avec seulement un compas, un sextant, un sondeur, du flair et de la baraka, des équipements d'un autre temps et dans des conditions d'hygiène alimentaire limitées. A la fin de notre périple, on a découvert les premières polaires.

## 55 000 MILLES AUTOUR DU GLOBE



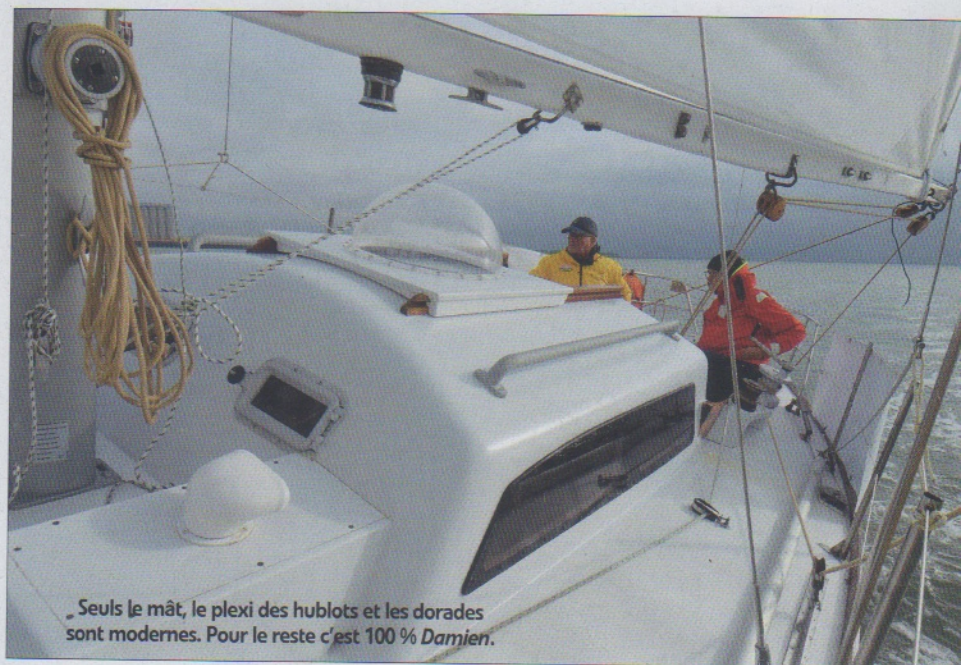
▲ La route imaginée en 1968 à Grenoble et celle, bien plus sud, réellement parcourue par *Damien*.

*Damien* s'élance en mai 1969 de La Rochelle pour un tour du monde de quatre ans et demi. Il remonte les côtes françaises le temps de finaliser sa préparation puis met le cap sur le Spitzberg et le Groenland. Il pique ensuite vers l'Amérique et les Antilles avant d'entamer la remontée de l'Amazone sur plus de 2 000 km. Une exploration imaginée dès leur première rencontre par Jérôme et Gérard. Ils poursuivent leur route vers le sud du continent, le cap Horn et la Géorgie du Sud. C'est le temps des navigations dans les mers australes vers Crozet, Kerguelen, Heard, Macquarie. Après une parenthèse dans le Pacifique, *Damien* repique au sud et fait escale sur la péninsule antarctique sur l'île Adélaïde avant de remonter de nouveau sur la Géorgie et d'entamer son retour en Europe. *Damien* fut le premier petit voilier de plaisance à mouiller au-delà du 80° nord et sous le cercle polaire antarctique par 68° sud.

Une révolution tant nous avons eu froid. » Aujourd'hui – tout comme eux, il y a quarante-six ans – nous sommes trois à bord de *Damien* (jusqu'aux Antilles les Damien ont formé un trio : Jérôme Poncet, Gérard Janichon et Jean-François Guiot) et personne ne se gêne vraiment. Le cockpit est un peu étroit, mais ça passe, d'autant que la barre franche a été légèrement raccourcie par un précédent propriétaire. A l'intérieur, il est franchement grand avec une belle hauteur sous barrots. S'il manque quelques emménagements, il est indéniable que cette généreuse carène offre d'importants volumes de rangement qui impressionnent d'autant plus que la soute avant et tous les coffres sont encore vides.

## UN GRAND-PETIT VOILIER TRES COSTAUD

Sans doute faut-il aussi se souvenir qu'en 1969, la conception de ce cotre hauturier à déplacement léger est moderne et qu'il s'oppose aux lourds voiliers jusqu'alors privilégiés pour les navigations hauturières, à l'image du déjà célèbre *Joshua*. Jérôme Poncet, le plus marin des trois aventuriers, mise sur son agilité et sa rapidité pour s'en sortir en haute mer. C'est lui qui repère le plan anglais dessiné par Robert Tucker en 1962. Mais il n'est pas le seul. Les frères Lederlin – eux aussi jeunes et grenoblois – achètent le même plan pour – eux aussi – s'élaner autour du Globe. Mais ils choisissent de le construire en amateur alors que Jérôme et Gérard préfèrent en confier la réalisation au chantier d'Yves Desbordes à Saujon, se réservant la fabrication des aménagements. *Damien* sera célèbre tandis que son faux jumeau, le *Jean-Sébastien*, coulera lors de sa première sortie en mer après une collision avec un autre navire. Cependant,



Seuls le mât, le plexi des hublots et les dorades sont modernes. Pour le reste c'est 100 % Damien.

les écrits d'Allen Lederlin nous éclairent sur le choix de ce plan anglais comme support aux deux projets d'aventures. « C'était le seul architecte qui n'avait pas fait répondre par sa secrétaire que nous étions de doux dingues ». Allen évoquait aussi « le dessin de sa carène aux entrées d'eau très fines avec une fuite assez évasée qui devraient lui assurer de bonnes performances, surtout aux allures portantes; sa répartition des surfaces de dérives, une bonne stabilité de route; son bouchain accusé et son bau imposant, une excellente raideur à la toile. Son faible tirant d'eau offrira des possibilités de cabotage importantes. » Il est vrai que la ligne de *Damien* est caractéristique avec son étrave légèrement tulipée, son bordé droit et ce tableau arrière dessinant un cœur qui laisse

penser que la carène est bien plus frégatée qu'elle ne l'est réellement. Car c'est bien au niveau du pont que le bau est maximal, à peu près au niveau de la cloison arrière du rouf. Une conception qui confère au pont des dimensions confortables, rendant les manœuvres sécurisantes d'autant que le rouf a été considérablement réduit par rapport au plan de l'architecte. S'arrêtant avant le mât, il offre une bonne hauteur sous barrots au niveau de la table à cartes et de la cuisine, là où vivront principalement les deux marins, non loin du poêle. En avant de l'étambrai, derrière la cloison de la table à cartes se trouvent le carré avec sa table et ses couchettes qui servent beaucoup de lieu de stockage. Ce petit rouf permet d'aménager sur le pont au pied du mât une zone pour stocker

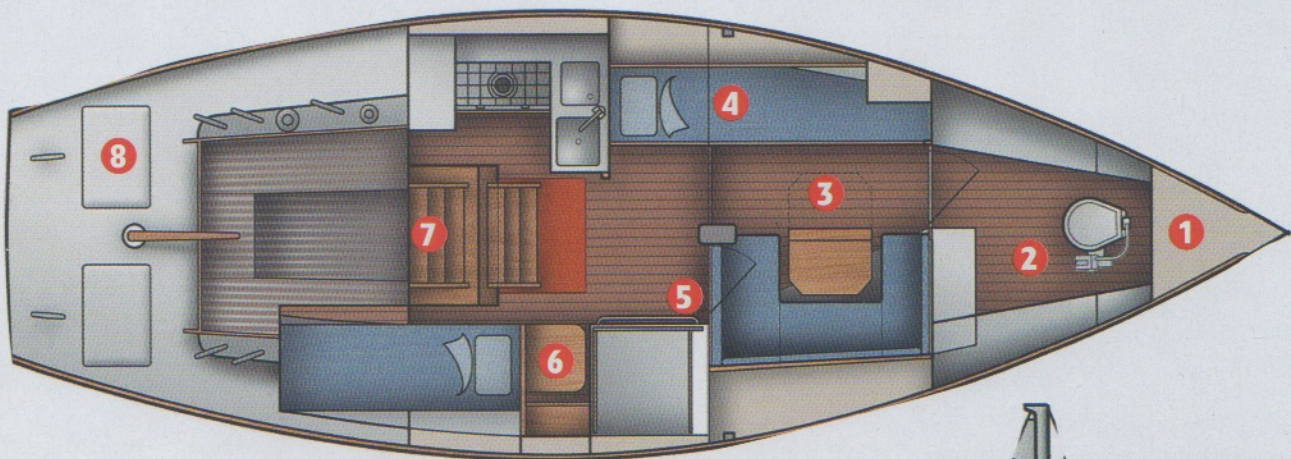
## SEPT ANNEES DE LABEUR ET LA RESURRECTION D'UN MYTHE

La rénovation est à mettre au crédit de l'Association des amis du Musée maritime de La Rochelle, principale propriétaire de *Damien*, actuellement dirigée par Marie Guelain. Un chantier attentivement suivi depuis 2012 par tous ses membres et plus particulièrement orchestré par Joël Sélo et Dominique Cherbonnier. Tout comme Gérard Janichon et Jérôme Poncet, qui avaient confié la construction de la coque à un chantier nautique avant de s'occuper seuls des aménagements intérieurs, l'association a confié la rénovation de la coque en bois moulé au chantier nautique du Vieux-Port de La Rochelle, se chargeant de réinstaller les aménagements intérieurs d'origine. Si le lest et la quille en acajou massif ont pu être conservés, les quatre plis de 5 mm de la coque – détruits par plusieurs décennies de mauvais entretien – ont dû être entièrement refaits, tout comme certaines varangues, le safran et le rouf. Le tout réalisé à partir d'un stock d'acajou acheté en Italie chez un des fournisseurs du célèbre chantier Riva. Le pont de *Damien* a retrouvé l'intégralité de son accastillage grâce au retour spontané de nombreux accessoires disséminés au fil du temps. Rien ne manque ou presque : poulies, winches, vérins de bastaques, guindeau, hublots, bulle de plexiglas, même le mât – malheureusement hors d'usage et remplacé par un espar Sparcraft. Il manque cependant à l'appel



▲ Septembre 2012 : *Damien* en piteux état est présenté au Grand Pavois.

le tangon emprunté sur le chantier de restauration et le poêle dont la trace a été perdue par les précédents propriétaires... Alors si jamais vous savez où ils se trouvent, si vous arrivez à convaincre leurs propriétaires qu'ils seraient bien mieux à bord de *Damien*, sachez que l'association vous attend les bras ouverts et le sourire aux lèvres ! [www.aammlr.com](http://www.aammlr.com)



## DAMIEN EN CHIFFRES...

LONGUEUR	10,10 m
LONG. FLOTTAISON	8,50 m
LARGEUR	3,08 m
TIRANT D'EAU	1,45 m
DEPLACEMENT	5 000 kg
LEST	1 280 kg
SV AU PRES	44 m <sup>2</sup>
GENOIS	28 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	16 m <sup>2</sup>
TRINQUETTE	12 m <sup>2</sup>
MATERIAU	acajou
CONSTRUCTION	bois moulé
MOTORISATION	Volvo 30 ch
RESERV. CARBURANT	10 l
ARCHITECTE	Robert Tucker
CONSTRUCTEUR	Nautic Saintonge (Y. Desbordes)
ANNEE	1967

## ET EN DETAIL !

1. Le pic avant et son câblot en Nylon.
2. La soute à voiles et le WC où était aussi stocké le mouillage courant.
3. Le carré avec sa table et sa couchette tribord sous laquelle se trouvent des rangements. A bâbord une armoire a été sacrifiée pour allonger la couchette.
4. Couchette bâbord et poste de veille privilégiés pendant leur périple.
5. Emplacement du poêle argentin originellement à charbon puis transformé pour recevoir du fuel.
6. Coin navigateur avec table à cartes et couchette de quart.
7. La descente au-dessus du moteur servait de siège pour la barre intérieure.
8. Les deux coffres extérieurs fermés par de simples capots.



▲ Si la gazinière n'est pas d'époque, la plaque de protection en cuivre au-dessus l'est !



▲ A part le poêle et la lampe à pétrole, rien ne manque ! Ici, seul l'évier bâbord n'est pas d'origine.



▲ Il manque, derrière le siège du navigateur, la couchette sarcophage en cours de remontage.



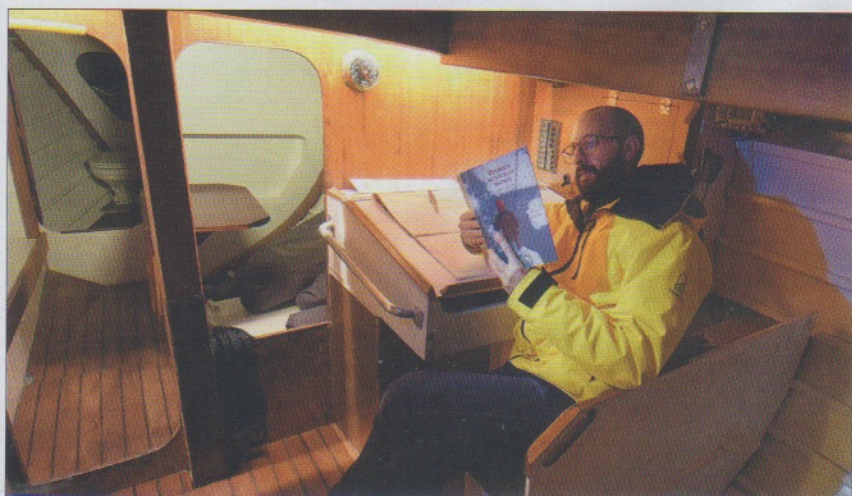
Légèrement ardent lors de cette première sortie, Damien glisse sans accuser de gîte prononcée.

les manœuvres et libère surtout une immense plage avant. Une zone dont je mesure aujourd'hui les qualités en m'affairant auprès du grand génois et de la trinquette. Voilà maintenant quelques heures que nous avons passé les tours du Vieux-Port de La Rochelle et que nous évoquons avec les nouveaux détenteurs de ce pan de l'histoire de la plaisance le voyage des *Damien*.

## DAMIEN FREMIT, C'EST L'APPEL DU LARGE!

Nous sommes toujours sous voiles, poussés par une légère brise. *Damien* est vif et réagit promptement. Avouons qu'il n'est pas tout à fait dans ses lignes et qu'il lui manque bien 500 kg, voire plus ! Mais lorsque tous les aménagements auront fini d'être remontés, qu'un réservoir d'eau aura été posé dans le carré et que l'armement complet de sécurité sera à poste, son comportement devrait se rapprocher un peu plus de celui de l'époque. En attendant, il réagit vivement : un vrai dériveur de 5 tonnes ! La moindre risée le fait frémir. Il part un peu au lof, mais qu'importe. Le plaisir d'être à bord l'emporte sur toute autre considération. Reprendre le réglage des voiles d'avant sur ses winches d'un autre âge, suivre le cheminement des écoutes à travers les poulies en bois d'origine, jusqu'à la bôme en sapin, détendre les bastaques reprises sur ces drôles de taquets, barrer, s'asseoir à la table à cartes, empoigner une main courante... Toute action revêt un charme suranné sans parler du malin plaisir de s'offrir une vue sur le large depuis la bulle de plexiglas. J'y suis presque, seuls manquent les albatros et le grondement des déferlantes, mais pour le coup ce n'est pas pour me déplaire ! ■

## Un récit fondateur



▲ Relire le temps d'une soirée un chapitre de « *Damien* » à l'endroit même où Gérard Janichon a écrit son récit... Un privilège désormais accessible aux membres de l'AMMLR.

Lu par des générations de marins, le récit du périple de *Damien* par Gérard Janichon est devenu une référence

au même titre que « La longue route » de Bernard Moitessier. Un récit chronologique sous forme de carnet de bord, inspiré par le journal et les articles que Gérard Janichon a écrits au fil de leur aventure et vendus au magazine *Neptune Nautisme*. Le livre édité à l'origine par les éditions Arthaud en trois tomes (Du Spitzberg au cap Horn, Iceberg et mers australes, L'Antarctique à la voile) s'est depuis

concentré en un unique volume enrichi d'une quarantaine de photos en couleur.

Depuis 1998, ce sont les éditions Transboréal qui se chargent de diffuser la bonne parole de *Damien*. Un message qui continue d'être reçu par une nouvelle génération de marins puisque la maison d'édition en est à sa 5<sup>e</sup> édition (25 000 ex.). Un filet d'eau en comparaison de la déferlante (150 000 ex.) que furent les premières éditions publiées dès 1974, mais n'est-ce pas d'un filet d'eau que l'on fait des océans ?

« *Damien* autour du monde,

55 milles de défis aux océans, éditions Transboréal, 660 p., 24,90 €.

