



# La Volta

Bruno d'Halluin



# La Volta

Au cap Horn dans le sillage des grands découvreurs

Bruno d'Halluin

Ils sont deux navigateurs et un voilier de 10 mètres, *La Volta*, partis pour un voyage de 14 mois depuis la Bretagne jusqu'aux confins de l'océan Atlantique. Le mystérieux Pot au noir, les Quarantièmes rugissants et surtout le mythique cap Horn sont autant d'objectifs que se fixent les deux hommes. Passionnés d'histoire maritime et curieux de tout, ils font escale à Lisbonne, aux îles du Cap-Vert, sur les côtes brésiliennes et argentines puis, à l'extrême sud de la Patagonie, dans les recoins tourmentés de la Terre de Feu.

*La Volta* est le récit de ce périple, émaillé de rencontres chaleureuses, de coups de vent tempétueux, d'émotions fortes.

« *Un livre de mer et d'amitié.* » *Voile Magazine*

**Bruno d'Halluin** est né à Annecy en 1963. Entre ses voyages au long cours, il réside en Haute-Savoie.

Il est aussi l'auteur de deux romans, *Jón l'Islandais* (2010) et *L'égaré de Lisbonne* (2014).

## La Volta

Au cap Horn dans le sillage des grands découvreurs

du même auteur  
chez le même éditeur

*Jón l'Islandais* (2010), roman

*L'égaré de Lisbonne* (2014), roman

Aussi disponibles en Points Seuil.

Bruno d'Halluin

## La Volta

Au cap Horn dans le sillage des grands découvreurs

récit de voyage

GAÏA ÉDITIONS

Cet ouvrage a fait l'objet d'une précédente édition  
chez Transboréal (2004).

Gaïa Éditions  
82, rue de la Paix  
40 380 Montfort-en-Chalosse  
téléphone : 05 58 97 73 26

[contact@gaia-editions.com](mailto:contact@gaia-editions.com)  
[www.gaia-editions.com](http://www.gaia-editions.com)

---

Couverture :

© Thierry Debyser (pour les trois photographies principales)  
© darkbird77 / LoraLi / roobcio / BrAt\_PiKaChU / Thinkstock

---

Photographies :

© Thierry Debyser (n° 2, 5-6, 9-11, 13-16, 18, 20-21, 24, 26-30 et  
p. 297)  
© Brigitte d'Halluin (n° 1 et p. 263)  
© Bruno d'Halluin (n° 3, 7-8, 12, 17, 19, 22)  
© Éric Marion (p. 8 et n° 23, 25)  
© Serge Viallefond (n° 4)

---

Cartes & plans :

© Transboréal

---

© Gaïa Éditions, 2015  
ISBN 13 : 978-2-84720-622-7

*Il y a une musique  
qu'on ne pourra jamais s'approprier,  
c'est celle du vent.*

*Il y a un mouvement  
qu'on ne pourra jamais arrêter,  
c'est celui de la mer.*

Un marin pêcheur  
de l'île de Groix

*Préambule*





Les deux amis décidèrent de concrétiser enfin un vieux désir.

Ce désir semblait s'être usé au fil du temps, à la manière d'un vœu pieux ou d'une envie refoulée. Il resurgissait parfois dans la griserie d'un soir, puis s'évaporait avec l'ivresse lorsque l'aurore pointait, laissant un goût amer. Il faisait penser à un animal en hibernation, dans l'ombre chaude du terrier, ou à un vieux caillou érodé qui recélerait de précieuses pépites. Le vieux désir était stagnant comme une mare aux eaux lisses mais pleines de vie, poussiéreux à la façon d'une horloge enfermée par quelques planches vermoulues, qui n'aurait pas sonné depuis longtemps, mais dont le tic-tac persisterait.

Pourtant, ce jour-là, un vent d'insurrection souffla contre la routine, les renoncements furent balayés, les hésitations s'évaporèrent, et le vieux désir fané bourgeonna de nouveau. L'horloge sonna les douze coups de la rébellion, l'animal s'ébroua et sortit de son long sommeil, le caillou explosa comme en plein dégel. Un coup de vent salutaire succéda aux calmes interminables et leva un joyeux clapot à la surface de la mare.

Ce désir assemblait tous les rêves formés au fil de l'eau, glanés sur les quais ou issus d'errances sur les rivages, propices aux vagabondages de l'esprit. Les deux amis rêvaient de retrouver des sensations de grande traversée ; d'abattre à la sortie du golfe de Gascogne ; de faire pointer l'étrave vers de hauts volcans enneigés ou des criques désertes et glacées ; de se laisser enivrer par de torrides chaleurs ; de couper la Ligne ; de naviguer humblement dans le sillage des découvreurs ; d'aller doubler un grand cap au sud du monde ; de pouvoir cracher au vent ; de se fondre dans la nature ; de vérifier que la mer est ronde ; avant de

jeter à nouveau l'ancre dans une rivière bretonne et de se regarder...

Il était temps, enfin, d'assouvir ce vieux désir et de larguer les amarres. Les deux amis tinrent compte des enseignements des anciens : du parcours issu de leurs rêves, dont les contours prenaient forme peu à peu, leur parvenait le souffle des vents favorables.

Ils décidèrent de baptiser leur bateau « *La Volta* ».

Au début du xv<sup>e</sup> siècle, les Vénitiens dominaient le commerce européen avec les Indes, par l'intermédiaire des Arabes. Ces derniers acheminaient les précieuses marchandises d'Asie, en particulier les fameuses épices, vers la Méditerranée, en empruntant des voies terrestres ou maritimes par l'océan Indien et la mer Rouge. Le petit royaume du Portugal décida alors, sous l'impulsion de l'infant Henrique, dit « Henri le Navigateur », de contourner ce monopole en suivant les côtes du continent africain dont on ignorait les dimensions. Le premier mythe vaincu fut le cap Bojador, au sud des îles Canaries, doublé en 1434 par Gil Eanes. Le franchissement de ce cap – le bout du monde, selon la croyance médiévale – marqua la sortie de l'espace intellectuel du Moyen Âge et l'entrée dans « la mer ténébreuse ». Puis les expéditions portugaises descendirent vers le golfe de Guinée, mais les vents leurs étaient défavorables sur la route du retour : l'alizé et l'harmattan du Sahara y soufflent du nord-est. Le contre-amiral François Bellec, qui dirigea le musée de la Marine à Paris, écrit à ce propos :

*« S'opposant au retour des navires portugais vers Lisbonne ou Lagos, ces vents contraires firent des capitaines du prince Henri sinon les premiers navigateurs hauturiers de l'histoire, du moins les inventeurs des méthodes universelles de navigation en haute mer. Se posa alors à Sagres\* un premier problème inopiné,*

---

\* L'un des lieux de résidence d'Henri le Navigateur.

*puisque la poursuite de l'exploration de la mer du Sud exigeait de mieux remonter au vent. Il fut brillamment résolu par l'adoption d'un navire adapté à ces conditions de navigation, la caravelle, et surtout par une conception révolutionnaire de la navigation à voile, la volta. [...]*

*La volta était un vaste détour vers les Açores vers lesquelles on se laissait pousser par les vents de nord-est, avant de piquer cap à l'est sur le Portugal, au lieu de s'échiner à remonter en route directe en louvoyant au plus près. On l'appelait volta do mar largo, ou volta des Sargasses\*. [...]*

*Les Portugais savaient désormais aller d'un point à un autre non plus en suivant la côte, ni même en ligne droite, mais en tirant un large bord vers les vents portants. [...]*

*La volta fut l'intuition déterminante de la découverte maritime du monde et de l'histoire de la navigation. Comme l'agriculture remplaçant la cueillette et l'élevage la chasse, la domination du vent fut l'une des étapes majeures de notre civilisation\*\*.* »

Rien que ça ! Le contre-amiral ne cache pas son admiration pour les navigateurs lusitaniens.

Les Portugais contournaient donc l'anticyclone des Açores de manière à se laisser porter par les vents dominants, quitte à rallonger leur route en milles, pour la raccourcir en jours. Un peu plus tard, pour doubler le cap de Bonne-Espérance, découvert en 1488 par Bartolomeu Dias, sur la route des Indes (finalement atteintes en 1498 par Vasco de Gama), les navires portugais allèrent chercher les vents portants au large des côtes du Brésil. Ils y butèrent pour la première fois en 1500, avec la flotte de Pedro Álvarez Cabral, et n'y restèrent alors que dix jours, avant de poursuivre leur route vers les Indes. Cette nouvelle *volta* de l'Atlantique

---

\* « *Volta do mar largo* » : « volta du grand large ». Le fait qu'on l'appelait aussi « volta des Sargasses » montre que le détour se prolongeait parfois au-delà des Açores.

\*\* François Bellec, *Tentation de la haute mer*, Seghers, Paris, 1992.

Sud faisait le tour de l'anticyclone de Sainte-Hélène dans le sens du vent. C'était la « grande *volta* », qui reproduisait dans l'hémisphère austral la « petite *volta* » des Açores\*. Aujourd'hui, tous les navigateurs au long cours utilisent naturellement la manœuvre de la *volta* comme le montrent les sillages laissés par les voiliers ultra-perfectionnés lors des courses autour du monde.

Inspirés par les anciens et les modernes, les deux amis tracèrent au crayon sur leurs cartes marines des courbes allant jusqu'au bout de l'océan Atlantique, et même au-delà.

*Volta*, en portugais courant, signifie aussi « tour », ou « changement ». Le choix du nom du bateau les conquit rapidement, attirés qu'ils étaient par les pays, déjà connus ou à découvrir, de langue ibérique en général et portugaise en particulier. Ils furent également séduits par la féminité du nom de leur embarcation. Nos amis d'outre-Manche ne s'y trompent pas. L'un des rares termes anglais féminins ne désignant pas une personne n'est-il pas *boat* ?

Ces deux amis sont mon camarade Thierry Debyser et moi-même. Installés sur un banc le long du quai, nous observons aujourd'hui avec bonheur notre voilier qui dode-line doucement de l'étrave, objet de notre vieux désir, et qui porte fièrement ce nom auréolé d'histoire maritime.

---

\* Voir carte en annexe : « La manœuvre de la *volta*, à partir du xv<sup>e</sup> siècle. »

*Le périple de La Volta*



## A volta do mar largo

*Île d'Oléron – Lisbonne*

« Voilà le vent du nord qui rentre. »

Oui, le vent espéré est là, fidèle au rendez-vous que nous lui avons fixé aux abords du cap que l'on découvre à bâbord. Il nous porte vers le point cardinal qui cristallise nos espérances, vers lequel nous voulons tracer un sillage de milliers de milles : le Sud. Ce vent, appelé communément « l'alizé portugais », est le vent dominant au large de la côte ouest de la péninsule Ibérique. Il propulse les heureux voiliers vers les latitudes ensoleillées. Ce cap, c'est le cap Finistère, à la pointe nord-ouest de l'Espagne. Comme la plupart des fins de terre occidentales de l'Europe, elle est habitée par un peuple de culture celte, les Galiciens. C'est le premier grand cap que nous nous proposons de franchir.

Ainsi, voilà le vent du nord. Je suis de quart. Le ciel du matin se dévêt lentement de ses nuages épars. Je surveille la trajectoire des cargos, nombreux à emprunter cette route. La côte au loin est bientôt baignée de lumière. Je règle le bateau : réduire la surface de la voilure tandis que le vent forcé, modifier un peu le cap, laisser filer les voiles car le vent vient maintenant de l'arrière, plus favorable. Abattre\* à la sortie du golfe de Gascogne était l'un de nos premiers objectifs. Nous y voilà. Nous sommes le 19 juin et nous avons quitté les côtes françaises depuis cinq jours mais, cette fois, alors que nous sortons du golfe, c'est pour de bon. Nous « dégolfons », et entrons du même coup dans la communauté disparate des coureurs de mers, la proue et la tête tournées vers l'autre côté de la Terre.

L'arrivée du vent éloigne brusquement de nous l'île d'Oléron, notre point de départ. Jusqu'alors, notre progression laborieuse au cœur de vents faibles et instables nous

---

\* Les termes techniques sont référencés dans un glossaire en fin d'ouvrage.

donnait l'impression d'être en aimable croisière côtière, à la périphérie de notre port d'embarquement. J'observe mes coéquipiers à chaque changement de quart. Le visage de Thierry semble rayonner d'une vitalité nouvelle. L'excitation à bord monte d'un cran. Sébastien Fivaz s'installe discrètement sur le pont et observe la mer qui s'agite. Nicolas Charpentier et Serge Viallefond scrutent, hument, écoutent et échangent des plaisanteries. Paradoxalement, si l'arrivée du vent et le changement de cap vers le sud tendent nos esprits vers l'espace maritime qui s'offre à nous, ils nous rapprochent subitement de notre première escale. Curieusement, nous sommes partagés entre l'excitation de voir l'immensité de l'océan Atlantique s'ouvrir à notre étrave et celle de toucher bientôt au port. Nous profitons aussi de l'instant, car enfin *La Volta* file, poussée par les vagues.

Le grand départ a eu lieu du petit port du Douhet, sur l'île d'Oléron. C'était lors de cette belle journée du 14 juin, en début d'après-midi. Le baromètre et le moral étaient au beau fixe, et le vent d'ouest-nord-ouest modéré. Nous partions vingt-quatre heures avant l'horaire prévu, pas peu fiers de ce jour d'avance pris sur notre planning.

La foule en délire sur les pontons du Douhet était composée de deux personnes : Gilles, le frère de Thierry, et Yannick, leur sœur, venus nous souhaiter bonne chance. Le débouquement du chenal se fit sans encombre – comment aurait-il pu en être autrement ? –, malgré une amicale dispute entre Thierry et moi pour s'approprier la barre en cet instant symbolique. Après la dernière bouée du chenal, les voiles furent hissées et leur surface légèrement réduite pour l'adapter à la force du vent. Le cap fut mis sur la sortie du pertuis d'Antioche entre les îles de Ré et d'Oléron. Une heure plus tard, nous doublions le phare de Chassiron, en haut duquel nous savions que Yannick et Gilles étaient juchés, observant notre sillage. Puis la côte



disparut progressivement. Dans le courant de l'après-midi, une vague perfide jeta notre réserve d'œufs sur le plancher du carré. Cette omelette inopinée nous rappela que nous étions en mer, et qu'il nous fallait réapprendre les réflexes propres à prévenir les inconvénients dus aux mouvements du bateau. En particulier, bien arrimer les œufs !

Le système de quarts mis en place pour cinq personnes avait fait l'objet de nombreux débats avant le départ. Ces quarts définissent le temps que chacun doit consacrer à la bonne marche du bateau, au repos et aux travaux collectifs que sont la cuisine, l'entretien ou les réparations éventuelles : ils scandent la vie à bord. Partisan d'un planning aux changements réguliers et rationnels, je dus m'incliner devant « l'option Sébastien », qui pourtant réfutait toute logique : tranches de deux, trois ou quatre heures s'y enchevêtraient de façon désordonnée. Néanmoins, en situation réelle, cette étrange méthode donnerait entière satisfaction. Chacun y trouverait son compte de repos ou de manœuvre, et la composante aléatoire que le système semblait receler serait bénéfique contre la routine. J'y avais apporté une touche personnelle en planifiant sur le tableau une vérification du gréement tous les quatre jours, si les conditions le permettaient. Quelqu'un devrait grimper en haut du mât pour vérifier les extrémités et attaches des haubans, traquer les gendarmes et autres points d'usure sur les poulies et les câbles. Ces débats sur le rythme de quarts à adopter étaient davantage motivés par le plaisir de la contradiction que par une obligation de rigueur à bord. L'équipage était solide, constitué de marins déjà confirmés, et nous étions tous les cinq aptes à prendre un quart seul dans des conditions ordinaires.

Pour cette première étape, l'équipage était composé, outre Thierry et moi, de trois amis venus d'horizons différents. Serge, le beau-frère de Thierry, est capable de calculer en quelques secondes le pourcentage de distance supplémentaire qu'un bateau aurait à parcourir s'il s'éloignait d'un

certain nombre de degrés de son cap direct sur son objectif. Nicolas est le capitaine d'un voilier de 6,50 mètres de type Coco. On peut le voir fréquemment à la barre de son bateau voguer du côté de la baie de Bourgneuf, où il connaît toutes les mouettes par leur prénom et par leur surnom. Les deux compères, adeptes de bons jeux de mots et excellents bricoleurs, ont souvent navigué avec nous lors de croisières vers l'Angleterre ou l'Irlande. Ils nous quitteront à Lisbonne.

J'avais rencontré Sébastien quelques mois auparavant lors d'un stage « technologie » à la base concarnoise de l'école de voile des Glénans. Moniteur, il m'avait appris ce que tout bon marin doit connaître du fonctionnement et de l'entretien d'un moteur, de la réparation des voiles, de l'électricité à bord, et dévoilé quantité de petites astuces qui facilitent la vie. J'avais apprécié la manière discrète et le tact avec lesquels il m'avait confié son désir de participer au voyage.

Peu après la mise en place du rythme des quarts, à 21 heures, nous aperçûmes nos premiers dauphins. La découverte des animaux marins faisait partie de nos attentes, et l'apparition le premier jour de ces sympathiques cétacés nous parut de bon augure. Dès le début du voyage, je me soumis aux tâches quotidiennes que je m'étais fixées. Je souhaitais me perfectionner dans les langues des pays où nous désirions faire escale. Je commençai donc par le portugais, à l'aide d'un manuel. Je désirais également raviver mes vieux souvenirs de navigation astronomique avec le sextant du bord. J'avais aussi embarqué deux haltères avec lesquels j'effectuais quelques exercices journaliers. Fortifier son corps, apprendre à parler des langues étrangères ou à se positionner à l'aide des astres sont des activités contraignantes à la sortie du travail mais, lors d'un voyage en mer, le temps n'est plus le même, et ce qui pouvait être une corvée devient un réel plaisir.