

NEWSLETTER N°17

AMICALE
PLAISANCE
PORT
OLONA



SOMMAIRE

- La conquête de l'ouest,
- Donald,
- Notre actualité.



La conquête de l'ouest

C'est une attaque! Que dis-je une attaque?
Un véritable siège, oui!...

Celui d'un caillou qui s'est paré d'une réputation de forteresse imprenable tant il est situé au sein même de l'enfer.

1860 marque le début des hostilités.... et peut-être même du renoncement de l'assaillant ?

1865 arrive ; un ingénieur, mué en chef d'armée active ses compétences en espionnage. A force d'observation, de filature, de planque, il va se faire une image très précise de l'objectif à conquérir; apprécier sa résistance; jauger ses faiblesses; repérer les itinéraires favorables; mesurer les risques; évaluer les chances.

17 mai 1866, l'ingénieur Joly, muni d'une ceinture de flottabilité, pose le pied sur la roche nommée ARMEN ! Cet évènement, aussi banal et anodin qu'il puisse paraître constitue de fait une victoire sans précédent de l'Homme sur la Mer. Peut-être bien qu'un ou deux sénans audacieux avaient déjà bravé courants, déferlantes et écueils, juste par bravoure. Mais le projet de l'ingénieur Joly était tout autre : construire sur un rocher battu par les humeurs de l'Iroise, une tour qui mettrait fin aux nombreux drames dont lui et ses nombreux voisins ont déjà été la cause.

L'entreprise est surhumaine. Les sénans le savent et repoussent les sollicitations de l'ingénieur qui souhaite les embaucher : «nous sommes marins et pêcheurs et surtout pas maçons; allez donc sur la grande terre vous y trouverez des ouvriers habiles et courageux.» Habiles, oui ; courageux sans doute ; mais comment vont-ils s'accommoder de ce milieu très hostile? Il faut des marins dans cette escouade. L'ingénieur expert était aussi adroit que rusé. Il obtint de sa hiérarchie, l'autorisation de commencer la restauration des quelques digues délabrées chargées de protéger les îliens. A force de patience, de discussions, les marins acceptent de prêter leurs concours aux ouvriers du continent.

Le 20 mai 1867, le chantier est ouvert. « Le chantier » ? Un bien grand mot pour une tâche qui ne permet d'aborder brièvement Armen que sept fois dans l'année!

D'abord, établir un système d'accostage qui permette la sécurité des hommes et des chaloupes. Forer des trous dans la roche dure comme la tête des natifs ; y celer les organeaux indispensables à l'amarrage et utiles aux ouvriers qui pourront s'y agripper pour gravir le rocher et éviter d'être enlevés par les lames qui balayent le récif.

Dès que possible, deux hommes débarquent. Munis de leur ceinture flottante, couchés sur la roche, ils s'assurent d'une main tandis que de l'autre ils attaquent au marteau le granit noir. Les vagues déferlent au-dessus de leurs têtes et si l'un d'eux se trouve arraché, maintenu à flot par sa ceinture il est récupéré par une embarcation menée par les sénans qui le ramène à sa tâche. Ils ont l'âme chevillée au corps !

1868 est un peu plus productive avec 18 heures de travail sur le caillou.

1869, le rocher est recouvert de 30cm de béton. Il est toujours exceptionnel des rester plus d'une heure sur le chantier, mais la situation s'améliore, les ouvriers s'habituent, le plateau prend forme, s'élève ; c'est bon pour le moral.

1870, 1871, deux années de grands troubles, le travail à Armen connaît un fort ralentissement. Il retrouvera son développement en 1872 avec 15 heures de travail, 1873, 1874,...les années se succèdent au gré des accostages « rock and roll », des treuils emportés par la tempête, de mats de déchargement tordus comme des pièces de mécanos par les assauts de l'Iroise, de bouées d'amarrage aux abonnés absents.

1881, le phare est enfin inauguré. Loin du soulagement, les constructeurs sont effrayés de leur victoire, hantés par la crainte de voir la tour emportée par la mer et ses gardiens avec. Diamètre trop petit, cette étroite colonne dressée au milieu de l'Océan, plantée sur une assise incertaine coulée avec de ciment à la qualité douteuse.

Le directeur des "pharbal", Léonce Raynaud, puis son successeur Léon Bourdelles, 16 ans après la mise en service du phare ne sont pas plus rassurés. En 1897, 17 ans de travaux de consolidation débutent: dégradation des joints refaits avec un ciment de meilleur qualité, construction autour du fût, d'une «enveloppe protectrice» élevée jusqu'à 11 mètres. Ces travaux ont sans doute épargné à Armen le sort d'Eddystone et de ses gardiens.

Armen est une prouesse. Contrairement aux phares à terre appelés « paradis », ceux sur les îles appelés «purgatoire», les phares en mer sont appelés «enfer» par les gardiens. D'aucuns disent d'Armen qu'il a une lettre en trop dans son nom.



Donald

A l'aube du remake du Golden Globe, qui partira en mai 2018 sur le modèle de la première édition de 1969 patronnée par le *Sunday Times*, pourquoi ne pas se rappeler les histoires fabuleuses qui l'émaillèrent? Oublions Robin Knox

Johnston et Bernard Moitessier dont on connaît les aventures légendaires, pour nous consacrer à l'histoire exceptionnelle et tragique de Donald Crowhurst.

Pilote de la RAF sans poste, il s'est lancé dans l'architecture marine avec un succès qui se fait attendre. Sans doute voit-il dans ce Golden Globe le moyen de promouvoir son entreprise nautique balbutiante.

Il construit donc un trimaran de 12m gréé en ketch sur les plans d'Arthur Piver.

Très en retard sur sa préparation, il a du mal à boucler en dix jours, le parcours qualificatif qui aurait dû être effectué sur deux. Malgré tout il est qualifié! Il part donc en dernière limite le 31 octobre sur un bateau dont il compte finir la préparation en mer! Chacun est bien conscient de la fragilité de l'entreprise. Moitessier est déjà à Bonne Espérance et Robin dans l'Indien.

Les premières heures de navigation sont une punition. La vitesse du bateau est catastrophique. La périssoire flotte mais ne navigue pas ! Bloqué en plein Atlantique, Donald sent très bien qu'il serait fou de s'engager dans les mers du Sud. Toujours à quelques encablures de l'Espagne, la supercherie naît dans son esprit...Il déclare être situé bien plus en avant. La presse salut sa performance et glorifie le génie l'ingénieur anglais. La vitesse de son bateau est remarquable et le retard sur ses adversaires se comble.

Pris au piège de son propre mensonge, il perd toute lucidité, reste près du Brésil et décide d'attendre sagement le retour des premiers pour prendre leur sillage jusqu'en Angleterre, s'assurant ainsi une belle performance. C'était sans compter sur les facéties de la réalité! Au Horn, Moitessier, décide de ne pas retourner en Europe, et continue sa route en retour vers l'Est, pour un deuxième tour du monde en solitaire. Knox-Johnston arrivé en Angleterre, le suspense est entier car les deux poursuivants, Tetley et Crowhurst, partis beaucoup plus tard, peuvent encore réaliser le meilleur temps et gagner le prix de 5 000 livres réservé au plus rapide. Mais à quelques jours du but Tetley coule !

En raison des échecs et des abandons de tous les autres concurrents, les projecteurs se focalisent sur Donald qui devient un héros national. C'en est trop! Attendu en héros, il sait que son mensonge, sa tricherie seront tôt ou tard découverts.

Il laisse son bateau dériver dans l'océan. Il écrit un nouveau livre de bord où il explique son geste. Il sombre dans une schizophrénie où il développe la nécessité de la Vérité qui si elle est bafouée réduit l'Homme à un être cosmique : « Le seul péché dont les êtres cosmiques sont capable est le péché de dissimulation. C'est un petit péché pour un homme, mais c'est un terrible péché pour un être cosmique. »

Il disparaîtra. On a retrouvé son bateau et son livre de bord, mais on n'a pas retrouvé la trace de l'homme.



Notre actualité

La lumière est de retour, le mercure montre encore quelque faiblesse, contrarié par les vents d'Est.

Peut- importe !

Les carènes de nos bateaux sont lisses comme des poêles antiadhésives ; leurs équipages piaffent, impatients d'un futur proche occupé par les premières navigations de la saison.

Ballade avec les équipiers le 1^{er} mai, manœuvres de sécurité encadrées par les sauveteurs côtiers du SDIS, rallye pédestre concocté par une équipe zélée, Vendée VA'A pour ceux parmi nous qui intégreront le dispositif de sécurité.

Voilà un joli mois de mai qui se profile avec toutes les précisions données lors de notre réunion mensuelle du 6.

En ces périodes électorales un peu nerveuses, rappelons que nous sommes une amicale apolitique; toute communication prosélyte prenant sa source dans le répertoire à disposition de tous est indésirable; Cela va sans dire et c'est encore mieux en le disant.