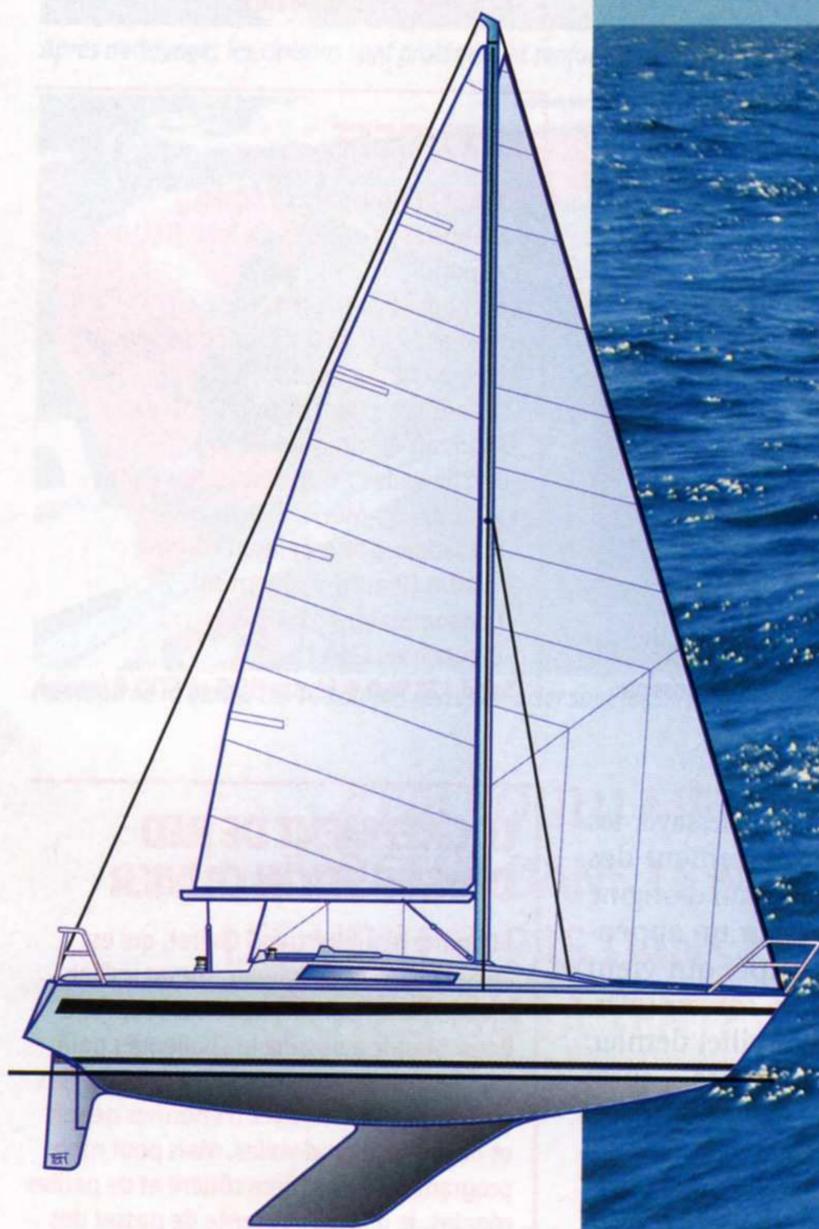


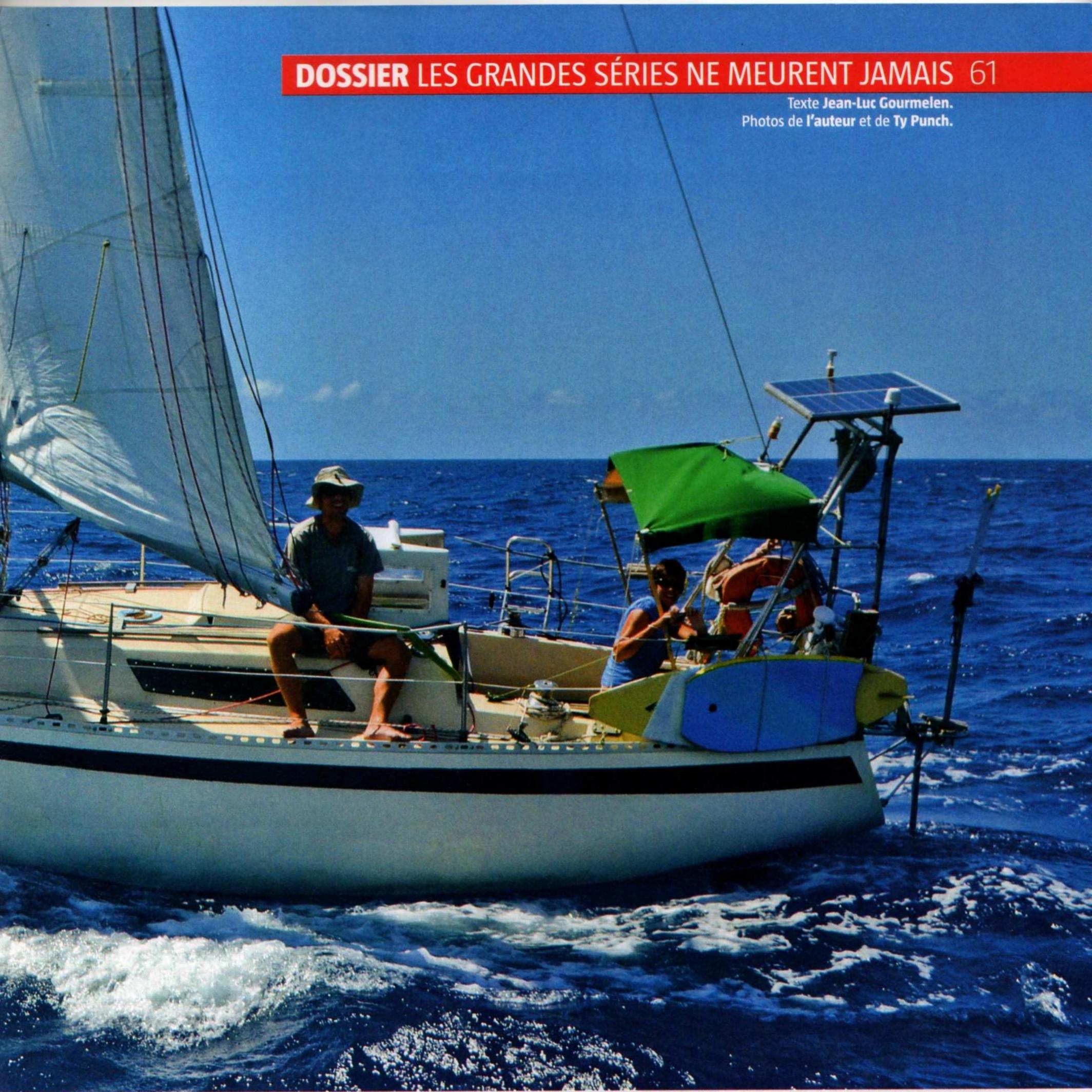
Dans les alizés. Voiles en ciseaux, génois tangonné, l'allure préférée de Ty Punch autour du monde, ici dans l'océan Indien en approche de l'île de la Réunion.



TY PUNCH
FIRST 30
 UN **FIRST 30**
 AUTOUR DU MONDE

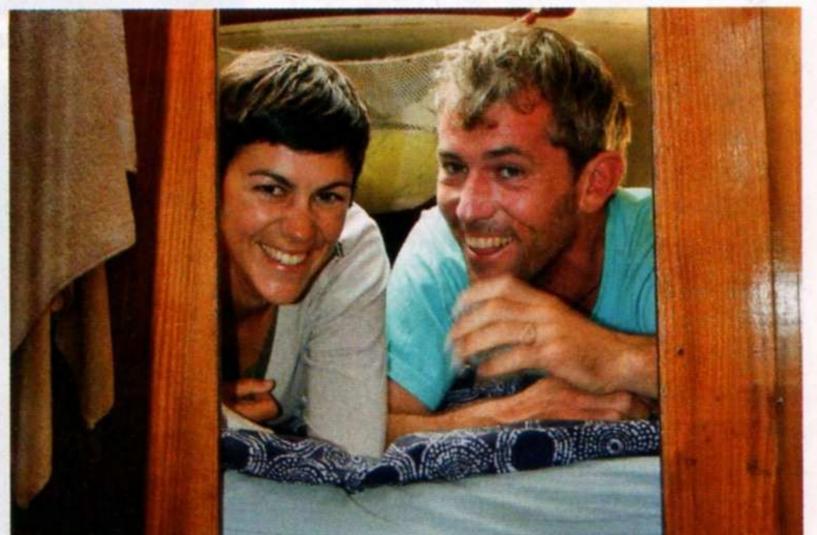
Agés respectivement de 30 et 33 ans, Claire Hivert et Gaëtan Ozenne viennent de boucler un remarquable tour du monde de 30 mois et 33 000 milles à bord d'un vénérable First 30 mis à l'eau il y a 30 ans. Bilan au long cours d'un bateau référence de la plaisance française dont l'équipage respire la joie de vivre.

Texte Jean-Luc Gourmelen.
Photos de l'auteur et de Ty Punch.



Ploumanach, dimanche 7 juillet, 9 heures 30. «On est sur une bouée, on vient te chercher en kayak !» Un pochon de croissants à la main, le sac photo sur le dos, j'admire le paysage de carte postale qu'offre ce petit port de Bretagne Nord par une météo estivale. Alors que la mer baisse et que pêcheurs et plaisanciers du dimanche se dépêchent de passer le seuil d'entrée, Gaëtan pagaye vers la petite cale sur le fameux kayak qui

leur a servi d'annexe durant ces trois années autour du monde. Biplace et gonflable, il supporte sans sourciller, et en offrant une excellente stabilité, ma personne et mon barda : «Avec lui, on a remonté 32 nœuds de vent réel vérifié à l'anémo pour aller boire l'apéro sur un bateau ami à 50 mètres devant ! Et aux îles Cocos, on a pagayé près d'une heure pour aller acheter quelques tomates à terre. Bien sûr, il peut devenir humide avec du clapot et du vent, mais c'est aussi le cas de beaucoup de petites annexes...»



Heu-reux ! Ici à l'arrivée, comme pendant leurs trois années autour du monde, Claire et Gaëtan respirent toujours la joie de vivre.

Sénégal. Premier carénage du voyage à Dionewar (Sine Saloum) après avoir participé à une mission humanitaire de Voiles Sans Frontières.



Il faut dire qu'avec son petit cul pincé dérivé de celui des half-tonners des années 70, le First 30 ne supporterait pas l'ajout d'un grand portique arrière doté d'une annexe normale. A ranger aussi dans la catégorie positive des équipements qui ont bien tenu, voici le gréement, que Gaëtan me détaille en faisant le tour du pont : «*Tout le dormant a été changé (en 7 millimètres, sauf les bas-haubans qui sont en 10) avant de partir. Les drisses de spi et de trinquette étaient neuves, et pour le reste du gréement courant, on coupe et on inverse au fur et à mesure, selon les ragages et les usures. Le génois – neuf – n'a pas trop souffert parce qu'on passe vite sous trinquette : l'une, vieille, a tenu jusqu'en Afrique du Sud et l'autre, neuve et à ris, est toujours très bien. Quant au spi, on ne s'en sert que dans le petit temps ; au-dessus de 12 nœuds, le gain de vitesse par rapport au génois tangonné reste minime (1 nœud). Pour ce qui est de la grand-voile, la première, très fatiguée au départ, a tenu jusqu'aux Marquises et la deuxième, qui avait déjà un tour de l'Atlantique dans les penons, arrive au bout de son temps de service.*»

Enfin, parmi les travaux et investissements pour préparer ce tour du monde,



Pot au noir. Sous spi entre Ascension et l'archipel des Bijagos.



Afrique du Sud. Dernier carénage à Saldanha avant la remontée de l'Atlantique.

n'oublions pas l'installation d'un moteur neuf (Vetus 11 chevaux) et de tous ses périphériques (hélice, arbre d'hélice, tube d'étambot, filtre à eau de mer, manette des gaz...). Ceci contre une facture certes importante, soit 7 500 euros (voir l'encadré Budget), mais qui a permis à l'équipage de Ty Punch de n'avoir aucun souci de ce côté-là pendant trois ans. Et ça, ce n'est pas négligeable !

REVU, CORRIGÉ OU À REFAIRE

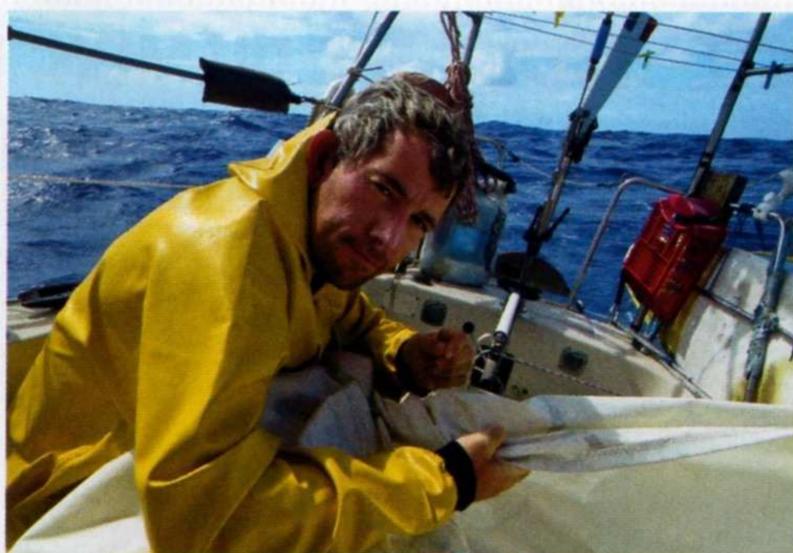
Alors que le lest de Ty Punch fait sa souille dans la vase maintenant que la mer est basse, je continue le bilan technique de son tour du monde avec Gaëtan pendant que Claire s'attaque au tri et à la sélection des plusieurs milliers de photos stockées sur l'ordinateur. Du côté des équipements qui n'ont pas bien tenu, la BLU (ICOM M700 pro), pourtant réputée, a eu un problème de boîte d'accord, un composant s'étant certainement oxydé. «*Du coup, on a acheté un IsatPhone au Brésil et on fonctionnait surtout par textos. Suite à un problème d'antenne sur la VHF fixe, elle a été remplacée par une dont le câble a été*



LE CHANGEMENT DU MOTEUR, INVESTISSEMENT IMPORTANT, A PERMIS DE N'AVOIR AUCUN SOUCI DE CE CÔTÉ-LÀ.

soudé. L'écran du GPS intérieur (MLR FX 312) est petit à petit devenu illisible. Le four gazinière Electrolux, qui a déjà deux tours du monde à son actif, rouille de partout et n'en fera sûrement pas un autre !»

Un peu plus ennuyeux en termes de sécurité, un chandelier a lâché à Panama. Tous ont alors été ressoudés. Enfin, comme sur beaucoup de First 30, le safran devient poreux au fil des ans et se gorge d'eau. Gaëtan (ingénieur composites dans la vraie vie...) en a donc refait un neuf en Airex-époxy-fibre de verre en moulant l'ancien. Et si c'était à refaire, avec le recul que leur circumna-



Couture. Au près vers les Açores, la grand-voile a souffert.



Indien. Navigation de conserve avec le bateau copain Kapado.



Fidji. Débarquement en annexe/kayak à Lautoka.

LE FIRST 30 À LA LOUPE

Longueur coque : 8,80 m. Longueur flottaison : 7,75 m. Bau maxi : 2,86 m. Tirant d'eau : 1,70 m. Déplacement : 3,45 t. Lest : 1,7 t. Voilure : 49,75 m². Architecte : **André Mauric.**

Moulé à partir de la coque de l'*Impensable*, vainqueur de la Half Ton cup en 1973, **le First 30 est présenté au Salon nautique en 1976, élu bateau de l'année en 1978** et devient, de 1979 à 1981, le bateau officiel du Tour de France à la voile.

Construit à 969 exemplaires par le chantier Bénéteau, il est équipé de sept couchettes, dont deux superposées dans le carré et une cercueil. Président de la grosse association (<http://association-first30.org>) qui regroupe 96 First 30 navigants, Jean-François Duclos estime qu'il n'y a pas plus d'une quinzaine d'unités qui naviguent en grande croisière. En course (HN et IRC), il reste très taxé et la majorité des First 30 navigue donc en croisière, sans oublier les 20 % de la flotte se trouvant en eau douce, notamment sur le lac Léman. Parmi les modifications/améliorations effectuées, notons l'ajout d'un génois sur enrouleur, d'un frigo dans la glacière, de réservoirs de gasoil et d'eau douce. Sans oublier le remplacement du moteur d'origine (YS8, RC8 ou RC16) par des moteurs plus puissants de chez Vetus, Betamarine ou Volvo.

LES CHIFFRES DU VOYAGE

33 000 milles parcourus. **33 mois** de voyage.

30 pays visités et **90 escales** en tout.

60 poissons pêchés (le plus gros, un voilier de 2,40 mètres permettant 40 repas !), 15 baleines vues, des centaines de dauphins, 7 albatros aperçus, 3 cargos radar éteint.

La plus longue traversée. Galapagos-Marquises, 23 jours, 3 000 milles.

La plus grande vitesse. 10,9 nœuds à l'entrée de la passe de Knysna (Afrique du Sud), à mi-marée, au moteur et au surf. 11 nœuds sous tourmentin seul au large du Portugal.

Formalités. Le record : une journée complète en Indonésie, pour finalement ne rien donner en bakchich. Les plus chères, c'est aux Bijagos (250 euros).

600 heures moteur, donc 500 litres de gasoil (2 euros les 200 litres au Venezuela). **15 petites bouteilles de gaz** (2,75 kilos) et 10 grosses bouteilles (13 kilos).

Combien de ti-punchs bus à bord de *Ty Punch* ? 30 litres de rhum achetés en route (et 3 litres de calva chargés au départ).

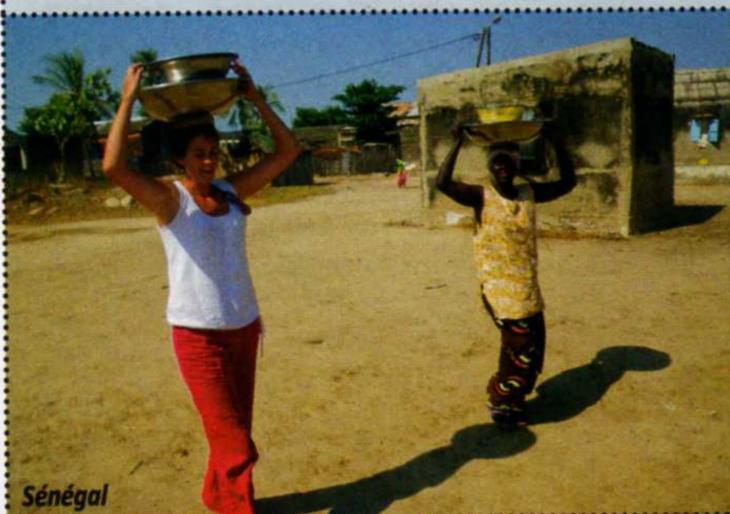
350 minutes de téléphone satellite.

Deux sorties de l'eau (NZ et AFS) et un échouement dans le Siné Saloum (Sénégal).

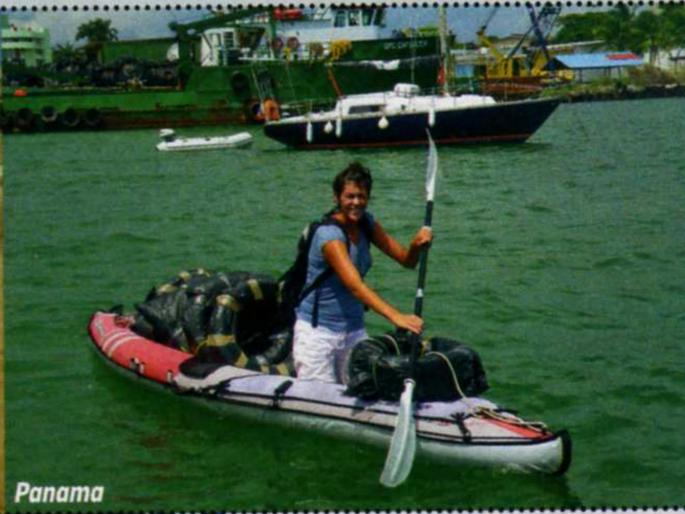
La nuit la + chère en marina : Auckland (25 euros). La moins chère, Horta, 9 euros.

Le meilleur yacht-club : Saldanha (Afrique du Sud).

► LES DIX MOMENTS FORTS DU TOUR DU MONDE



Sénégal



Panama



Galapagos



Tuamotu



Indonésie

Rencontres. Partis à la recherche et à la découverte d'autres sociétés et d'autres modes de vie, Claire et Gaëtan reviennent riches des échanges avec les différentes populations rencontrées.

un local qui s'exclame : « Mais vous arrivez de Calédonie avec ce temps ? »

- **Les Louisiades.** Sans carte précise, sans sondeur, nous entrons dans le lagon sous un énorme nuage orageux. Mais à peine l'ancre posée à Bomalou nous sympathisons avec le chef et passons dix jours inoubliables avec la communauté qui vit en autarcie.

- **L'arrivée en Indonésie.** Après deux mois sans avoir rencontré de bateau de voyage puis passé vingt jours en mer, nous arrivons en Indonésie (Flores) et nous ne pouvons plus nous supporter ! C'est la crise. Heureusement, des copains avaient prévu de venir nous voir, ils nous ont apporté un énorme bol d'air et nous avons pu poursuivre.

- **Le camping dans la savane namibienne.**

Les locaux nous ont indiqué la présence de lions dans les parages. Sans savoir si c'est vérifié ou non, nous montons le camp en restant sur nos gardes et faisons un grand feu. Nous sommes couchés dès la nuit tombée. Malgré le stress, Claire a besoin

d'aller faire un petit pipi, alors Gaëtan brandit la pelle du 4x4 pour la protéger en cas d'attaque. Nous sommes tout excités : « C'est l'aventure ! » Deux heures plus tard, dans son sommeil, il

lui saute dessus en criant « Aaahhh ! » Un lion a dû l'attaquer dans un rêve... Au réveil tout est en place, RAS.

Après coup, on nous dit qu'il n'y a pas de lions qui rôdent dans le coin, seulement des panthères... !

- **Le Sine Saloum au Sénégal.** L'accueil des habitants quels que soient leurs moyens, le repas autour du grand plat unique, la cuisine au feu de bois dans la case spéciale, le premier Noël loin de la famille (cafard pour Claire !) ... : premiers grands moments dépaysants et choc culturel du voyage.

- **Le canal de Panama.** L'ouverture des portes sur le Pacifique après quinze jours d'attente à Colon et un passage beaucoup plus cool qu'on ne l'imaginait (pêche dans le lac Gatun, baignade avec l'adviser...).

- **L'espadon de 2,45 mètres pêché entre Panama et les Galapagos.** 3 heures de découpe sur le passavant et la nuit entière à faire des bocaux.

- **La passe Sud de Fakarava, Tuamotu.** Première baignade en lagon avec les poissons multicolores, les requins, le corail.

- **Le premier albatros en partant de la Nouvelle-Zélande vers la Nouvelle-**

Calédonie. On l'a reconnu de loin avec son vol plané et son envergure. Il a tourné autour de nous. C'était un peu la dernière chance pour en voir puisqu'on retournait sous les tropiques et il est venu nous saluer !

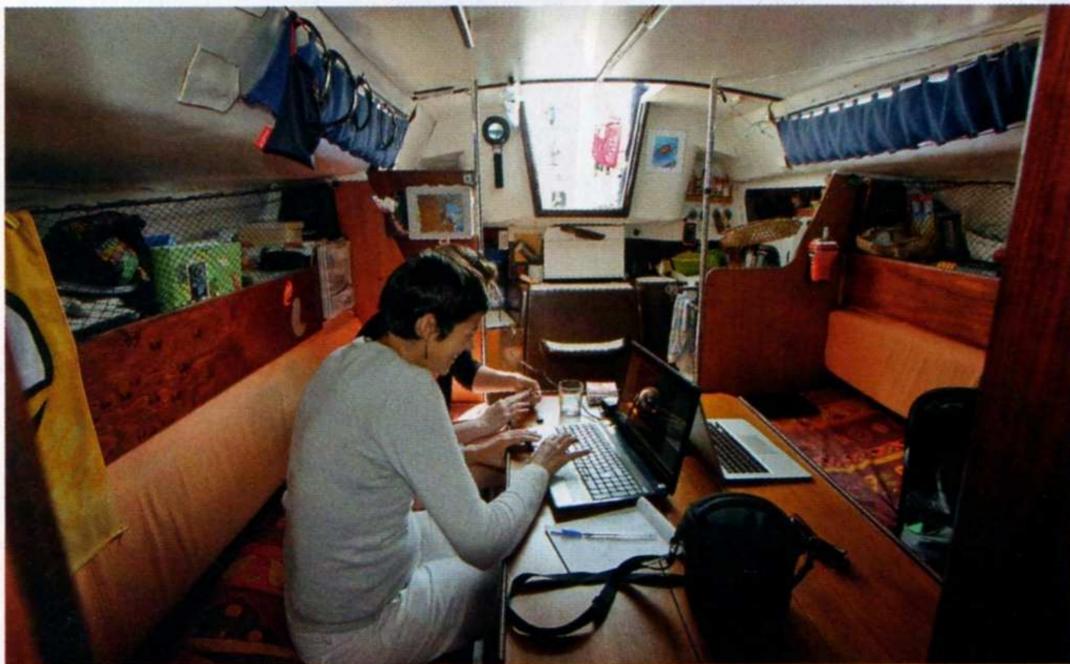
- **Dérapiage en pleine nuit à l'île des Pins.** Le vent se lève sur le mouillage, nous sommes réveillés par les secousses de l'ancre. Gaëtan sort, les rochers sont à 6 mètres derrière nous. Le temps de démarrer le moteur, ils ne sont plus qu'à 3. On l'a échappé de justesse !

- **Notre pire traversée !** Seulement 250 milles mais dans 20 nœuds de vent, une mer hachée et tout au près ! Des vagues qui s'écrasent sur le pont toutes les deux minutes, pas de capote de descente donc l'eau qui ruisselle dans le carré par le capot coulissant et Claire malade comme un chien. Arrivés à Tanna,





Tuamotu.
Impressionnante, la première entrée de lagon, ici à Kamehi, avec ses eaux bouillonnantes même si la marée est à l'étalement.



Partage. Tout au long du périple, Claire a tenu un excellent blog qui va bientôt se prolonger par un livre.

N'AYANT CONNU AUCUNE GALÈRE TECHNIQUE, CLAIRE ET GAËTAN ONT PROFITÉ AU MIEUX DE LEUR FIRST 30 ET VÉCU DES MOMENTS EXCEPTIONNELS AUTOUR DE LA PLANÈTE.

vigation induit, Claire et Gaëtan garderaient les toilettes (remplacées par un simple seau) mais peut-être pas la machine à coudre (à cause de son poids et son encombrement). Ils partiraient aussi avec un stock d'anodes d'arbre (22 de diamètre) et d'hélice ainsi que des filtres de gasoil, compliqués à trouver en route. Et puis ils embarqueraient plusieurs tauds de taille différente, un adaptateur de bouteilles de gaz à embouts multiples, un spi de brise pour améliorer les moyennes au portant et puis une capote en dur : «Je l'ai faite en Indonésie au bout d'un an et demi et cela nous a

UN BUDGET SERRÉ !

Achat du bateau : **18 500 euros** en 2005. **15 000 euros** d'équipement y ont été ajoutés, dont **7 500 euros** pour le moteur (Vetus 11 ch) et ses accessoires.

Gréement : **1 800 euros de génois, 400 euros de trinquette, 1 000 pour le gréement dormant.**

Assurances : **500 euros/an**, tous risques, via Sail The World. Responsabilité civile, **75 euros/an** et santé **778 euros/an** pour deux.

En gros, ces trois ans autour du monde ont coûté à Claire et Gaëtan **800 euros par mois tout compris, hors assurances.**

«On a financé **600 euros** par la location de notre maison et **200 euros** d'économie/bourse/subvention.»

<http://aufildesmilles.free.fr>

vraiment changé la vie, de pouvoir sortir la tête du capot de la descente sans se prendre une rincée !» Mais un tour du monde en First 30, ça ne se limite pas à un bilan technique, d'autant que celui de Ty Punch reste un modèle du genre à ce niveau : grâce à une grosse préparation (Gaëtan avait déjà effectué un tour de l'Atlantique précédemment à bord de Ty Punch, ce qui a forcément aidé), ils n'ont quasiment pas vécu de galères techniques. Ce qui leur a permis de profiter au mieux de leur course-croisière des années 70 afin de vivre d'innombrables et exceptionnels moments autour de la planète.

ÉPILOGUE

Le petit thermique est resté bien faiblard cet après-midi lors de la séance photo, ce qui n'a pas entamé d'un iota la bonne humeur de Claire et Gaëtan. Quand ils ne rient pas, c'est qu'ils sourient. Et vice versa. Heureux qu'ils étaient de partir vérifier que la mer est ronde, heureux qu'ils sont de revenir dans leur «petit Liré, plein d'usage et de raison»... Et maintenant ? Et après ? Bien sûr, il faut retrouver un emploi en utilisant les compétences et les expériences acquises, mais tout en continuant à naviguer. Après avoir revendu Ty Punch (<http://aufildesmilles.free.fr>), Gaëtan se mettrait bien au mini : «Un proto d'occase d'abord, puis je veux m'en construire un par la suite. Et puis repartir, plus tard, avec des gamins, mais peut-être pas aussi longtemps d'un coup sans revenir ici, à Dinard.» Et, franchement, quand on a bouclé une circumnavigation de si belle manière à bord d'un «petit» voilier de série (bon marcheur, certes, mais bon rouleur aussi !), on ne voit pas ce qui pourrait contrarier leurs projets à venir... ■