

LE PAYS DU VENT



Là où règne la nature

Section: [La cale](#)

Numéro de magazine: [#17](#)

ÉTÉ 2026

TEXT: Jan Jordan. Pilote de la marine marchande spécialisé dans les grands voiliers et passionné par la préservation et la diffusion du patrimoine maritime. IG : [@j.jordan.clariana](#) et [@lindy_1936](#)

FOTO: Jan Jordan

Le saut dans l'aventure, vers l'inconnu. Les expériences qui vous enrichissent professionnellement et émotionnellement par l'effort et le bonheur. La vie à bord d'un grand voilier sous la pluie écossaise.



L'histoire de Jan Jordan nous fait découvrir les opportunités uniques qu'offrent la mer et la navigation. Sur la photo : le *Glyn Royale*. Photo : Jan Jordan.

Après vingt et un ans passés en ville, à étudier dans des salles de classe cloisonnées et, surtout, après des mois de confinement dû à une pandémie mondiale, j'avais peine à imaginer ce qui m'attendait. J'arrivais au terme de ma formation d'officier de marine marchande, et la prochaine étape était donc d'embarquer comme élève-officier. Pourtant, j'avais longtemps rêvé d'un navire à mâts, à voiles et d'une élégance incontestable. Mon navire idéal était un grand voilier. Contre toute attente, j'en ai trouvé un pour effectuer ma formation. Il s'agissait du *Blue Clipper*, une goélette à trois mâts de 45 mètres de long, grée en foc. J'allais également passer pas mal de temps à bord du *Maybe*, un ketch impressionnant de la même compagnie.

L'aventure commence

À la fin de la première semaine d'avril, je m'envole pour Portimão, en Algarve. En milieu d'après-midi, j'arrive à l'endroit indiqué par la compagnie maritime : un quai colossal situé à l'embouchure du fleuve Arade. Un lieu isolé, loin de toute civilisation, où mouillent des centaines de navires. Au bout du quai, amarrés à l'une des jetées, deux voiliers se dressent, leurs mâts dominant les autres. À mesure que je me rapproche de ma destination, j'aperçois des silhouettes affairées sur le pont de l'un des bateaux, comme dans un microcosme au cœur du désert.

L'équipage, une quinzaine de personnes bénévoles et professionnelles, m'accueille à bras ouverts. Je me rends vite compte que, malgré ma connaissance de la navigation sur ce type de bateau, j'aurais du mal à communiquer efficacement en anglais (la langue officielle à bord). Heureusement, grâce à l'immersion totale, la situation s'est considérablement améliorée avec le temps. Les deux premiers mois ont été éprouvants. Imaginez la difficulté de devoir, devant une boîte à outils, associer un mot inconnu à un objet bien réel, juste sous vos yeux.

Les professionnels et les bénévoles se sont mis au service de la capitaine Grace Metcalfe. Le respect et la crainte qu'elle inspirait étaient tels que même l'armateur présent n'osait pas la contredire. Je dois dire cependant que cette image de Grace ne rend compte que d'une partie de sa personnalité. Rares sont les personnes qui, dans ma vie, ont suscité autant d'admiration et de respect qu'elle.

Le départ en mer

Avant même de nous en rendre compte, le jour J était arrivé. Les dernières prévisions météorologiques indiquaient que le soir même était le moment idéal pour appareiller si nous souhaitions bénéficier de vents favorables pour les premiers jours de la traversée. Le commandement du navire a pris la décision à midi et, juste après le dîner, nous avons pris la mer. Plus de mille milles nous attendaient avant d'atteindre notre destination, Oban, sur la côte ouest de l'Écosse.

En quarante-huit heures, nous étions à hauteur de Lisbonne. Nous avons passé deux jours ensoleillés à longer la côte portugaise, ballotés par la houle océanique venant de l'ouest. Le troisième jour, tout a basculé. Peu à peu, le vent s'est renforcé et la mer s'est déchaînée. Pendant les six jours suivants, le navire a lutté sans relâche contre une tempête persistante qui le poussait à une vitesse moyenne de 8 nœuds à travers le puissant golfe de Gascogne. Les vagues déferlaient sur le pont jour et nuit. Les extrémités des bômes plongeaient jusqu'à la surface de l'eau à cause de la forte gîte du navire. Le gaillard d'avant, où je dormais avec trois autres membres d'équipage, était une véritable machine à laver. Dans mon lit, le sommeil était constamment interrompu par le martèlement des ancres de 250 kg contre la coque. Les jours les plus difficiles, je pouvais compter jusqu'à trois secondes de chute libre depuis ma couchette. Des vagues de plus de 5 mètres de haut se dressaient comme des murs infranchissables à bâbord. Quelle que soit la taille du navire, il y aura toujours des vagues qui le transformeront en une coquille de noix au milieu de l'océan.

Une tempête ne se résume pas à de dures épreuves. Voir une machine de 250 tonnes fendre les vagues comme un pur-sang, propulsée par ses seules voiles, est tout simplement spectaculaire. Le monde se réduisait à cela, au *Blue Clipper*. La nuit, tout ce qui était visible le jour disparaissait. Mais le soleil, outre le fait d'offrir la possibilité de voir beaucoup de choses, nous en cache aussi d'autres. Dans l'obscurité, des algues bioluminescentes, agitées par les vagues, illuminaient le pont lorsqu'il était inondé. En manœuvrant la voile de nuit, on se retrouvait souvent à patauger sur un pont constellé d'étoiles brillantes. Une nuit, depuis le pont avant, des dauphins se sont approchés. Rares sont les choses que j'ai vues de ma vie plus belles et plus fascinantes qu'un dauphin nageant dans la mer obscure, illuminé par les algues lumineuses qui réagissent autour de lui.

L'arrivée en Écosse

À quelques kilomètres de l'entrée de la mer d'Irlande, le temps commença à se calmer. Les trois derniers jours du voyage, le soleil se leva et se coucha sur une nappe de pétrole. L'Écosse nous accueillit verdoyante et ensoleillée. Prairies et forêts bordaient les eaux. Douze jours après avoir quitté la terre, nous atteignîmes la baie d'Oban.

Nous avons passé plus d'un mois à naviguer en faisant des sorties d'une semaine au départ d'Oban, autour de l'île de Mull. En juin, nous avons changé de base et mis le cap au nord vers le petit village de pêcheurs de Mallaig, au pied des Highlands. Depuis notre nouvelle base, notre zone d'activité ne se limitait plus à Mull, mais s'étendait à la mer des Hébrides et la partie sud de la mer de Minch. Ces deux mers forment la bande d'eau qui sépare les Hébrides extérieures des Hébrides intérieures.

Dans la mer des Hébrides se trouvent quatre petites îles d'une grande beauté : Eigg, Rum, Canna et Muck.

Bien que très proches les unes des autres, elles n'ont presque aucune ressemblance. Eigg est connue pour sa communauté qui s'autogère sous forme d'assemblée et pour les grottes qui s'enfoncent profondément sous son volcan, aujourd'hui éteint. Rum est la plus grande des îles ; elle est entièrement recouverte de sommets montagneux qui forment de profondes vallées fluviales. Dans l'un des rares centres urbains se dresse un vieux manoir où, il y a des décennies, se déroulaient de grandes fêtes où l'on pouvait croiser, entre autres excentricités, des animaux exotiques tels que des alligators et des lions. Aujourd'hui, en se promenant dans ses jardins, si l'on s'approche des grandes fenêtres, on peut encore apercevoir les pièces telles qu'elles étaient avant d'être abandonnées. De grandes tapisseries ornent les murs et d'étranges animaux empaillés sont disséminés un peu partout.

Canna est un endroit exceptionnel ; dès que j'ai eu la chance d'y débarquer, j'en suis tombé amoureux. Ses immenses plages aux eaux transparentes, cernées par le vert éternel des champs, sont à couper le souffle. L'île abrite également quelques ermitages ancestraux qui servent de lieux de rencontre pour ses rares habitants, ainsi que les ruines d'un petit château surplombant la mer.

Profitant des vents favorables, le *Blue Clipper* nous emmène vers l'ouest, jusqu'à Barra, l'une des îles les plus méridionales des Hébrides extérieures. Ses quelque 700 mètres carrés de toile propulsent le bateau comme une locomotive, en ligne droite vers l'horizon, jusqu'à ce que nous apercevions le château de Castlebay au coucher du soleil. Quelle terre désolée et sauvage ! Ici, pas d'arbres. La végétation la plus haute ne dépasse pas 50 centimètres. Le vent y est enraciné. Le lendemain, nous parcourons à la voile et au moteur les quelques milles qui séparent Castlebay de Vatersay, une baie voisine. À Vatersay, une vaste plage de sable blanc en forme de demi-lune se dessine au loin. L'eau est turquoise et, sans la température glaciale, on se croirait aux Caraïbes.

Vers des latitudes plus basses

Pendant les trois mois suivants, nous avons navigué, faisant escale à Ullapool, puis aux îles Orcades, avant de commencer à perdre de la latitude, cette fois-ci le long de la côte est de l'île britannique. Au cours de ce tour de l'île, nous nous sommes arrêtés dans des villes comme Newcastle upon Tyne, Weymouth et, enfin, la magnifique station balnéaire de Falmouth, en Cornouailles. Là, dans ma chère Falmouth, nous avons rejoint le ketch *Maybe*, à bord duquel j'ai embarqué pour aider l'équipage réduit à mener le navire jusqu'à Liverpool avec un groupe de jeunes adolescents comme mousses.

Pendant que les mousses aident Estée à préparer le pont pour le départ, je prépare le dîner dans la cale. Ce ne sera plus un bateau de location, mais un navire-école. Ces jeunes garçons et filles ne sont plus des passagers, mais des mousses, et ils aideront à traverser la mer d'Irlande jusqu'à Liverpool, leur ville d'origine.

Après le dîner, les deux navires mettent le cap sur le large. Les premières vingt-quatre heures de navigation sont calmes et le voilier glisse doucement sur les vagues. Dès lors, les prévisions météorologiques pour les jours suivants s'assombrissent. Après deux nuits en mer où le roulis s'accroît, la moitié de l'équipage commence à avoir le mal de mer et est hors de combat. Malgré la réduction des effectifs, il faut maintenir le cap. Les cartes météorologiques annoncent l'arrivée d'une tempête dans les quarante-huit heures et, si nous ne voulons pas qu'elle nous surprenne au milieu de la mer d'Irlande, nous devons maintenir une bonne vitesse. La seule source de propulsion à bord qui puisse nous maintenir hors de portée du pire de la tempête est la voile, grâce à laquelle nous doublons notre vitesse au moteur.

Il faut maintenir cette machine en marche jour et nuit, et vu l'état de la mer et du vent, avoir des adolescents malades sur le pont n'est pas optimal. Nous, les quatre membres d'équipage, allons devoir barrer seuls pendant les 240 kilomètres qui nous séparent de notre destination, l'île de Man, où nous

pourrons nous abriter de la tempête. Chacun de nous devra faire un quart de quatre heures : deux heures de navigation dans la salle des cartes et deux heures à la barre. Si tout se passe bien pendant les quarts, avec un peu de chance, nous pourrons grappiller quelques heures de sommeil. Sur le pont, le temps était doux. Ce jour-là, nous avons essuyé deux averses torrentielles qui ont frappé le navire pendant une demi-heure chacune. Pendant ces averses, le vent a soufflé jusqu'à 90 kilomètres par heure, le navire a gîté jusqu'à ce que la partie sous le vent du pont soit submergée. Dans ces situations, nous n'avions d'autre choix que de changer de cap, en fuyant le mauvais temps et en reprenant notre route une fois les violentes bourrasques passées.

Décisions

À minuit, alors que le navire fendait les vagues, les premières lumières de l'île de Man commencèrent à apparaître à l'horizon. Si nous continuions en ligne droite, nous finirions par nous échouer sur la côte. À quatre heures du matin, lorsque les quatre membres d'équipage se réunirent sur le pont, le capitaine C. Rose prit sa décision. Il fallait virer de bord sans tarder. Alors qu'il tenait la barre, Carla, Estée et moi prîmes position sur le pont pour manœuvrer le navire de 90 tonnes. Nous commençâmes par border l'écoute de grand-voile, ce qui nous prit une dizaine de minutes en raison de la force du vent et du peu de monde disponible ; puis nous préparâmes les galhaubans volants du grand mât et les écoutes de foc. Malgré une manœuvre brutale due au vent violent et au roulis du navire, tout se passa bien. La grand-voile étant déjà sous le vent, il ne nous restait plus qu'à border l'écoute, une tâche qui s'annonçait ardue. Nous étions assis tous les trois sur le pont, près du plat-bord. Pour avoir un point d'appui où maintenir nos corps en position pendant que nous poussions avec nos bras, chacun de nous a posé son pied droit contre une allonge. Assis en rang, les jambes écartées, l'un derrière l'autre, nous nous sommes préparés à commencer à border cette écoute difficile. « *Two-six!* », et nous tirions. Après une dizaine de tentatives, nous n'avions peut-être gagné qu'une courte bande de voile. Soudain, le navire a gîté et le plat-bord de notre côté a été complètement submergé pendant quelques secondes. Assis là, nous avions de l'eau jusqu'en dessous de la poitrine.

Le foc, toujours flottant, claquait violemment. Il nous fallait border encore plus fort cette écoute. Vu le peu de succès obtenu, nous avons décidé de fixer un handy billy sur le cordage. Une nouvelle fois : « *Two - Six !* », et nous tirions. Cette fois, comme c'était un peu moins difficile, nous avons au moins réussi à empêcher la voile de hurler furieusement. Nos mains, ramollies par la pluie et la vague qui venait de nous submerger, nous faisaient mal ; après avoir tiré sur cette écoute de toutes nos forces, la peau se détachait comme si de rien n'était.

Ouvrir et fermer les mousquetons des lignes de vie qui nous renaient au navire n'était plus un jeu d'enfant. De retour à la poupe, je m'arrêtai pour jeter un coup d'œil dans la cale par une écoutille. Au fond, je découvris le regard terrifié d'une jeune mousse qui levait les yeux de sa couchette. Ces yeux effrayés me firent penser que, peut-être, moi aussi, avant de me lancer dans cette aventure qui touchait déjà à sa fin au pays du vent, j'avais arboré une expression similaire pendant plus d'une journée...



Le Blue Clipper et le Maybe, les deux bateaux protagonistes de l'aventure de Jan Jordan. Photo : Jan Jordan.



Le Maybe et le Blue Clipper amarrés au port de Liverpool. Photo : Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.



L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

L'aventure de Jan Jordan en quelques clichés. Photo : Fonds Jan Jordan.

Plus tard...

Après quelques jours passés sur l'île de Man, le *Maybe* arriva à Liverpool, où je fis mes adieux à mes camarades et rentrai chez moi. Au cours des trois années suivantes, je retournai à bord du *Blue Clipper* et du *Maybe* en tant que second, vivant de nouvelles aventures et découvrant de nouvelles régions du monde.

Ma carrière à bord de grands voiliers s'est également déroulée sur des navires emblématiques tels que la goélette *Oosterschelde* ou le brick *Eye of the Wind*. J'ai aussi navigué sur des voiliers plus courts, mais de grand caractère, comme le cotre *Dagmar Aaen* lors d'une expédition au cercle polaire arctique ou le magnifique *Eda Frandsen*, entre autres.

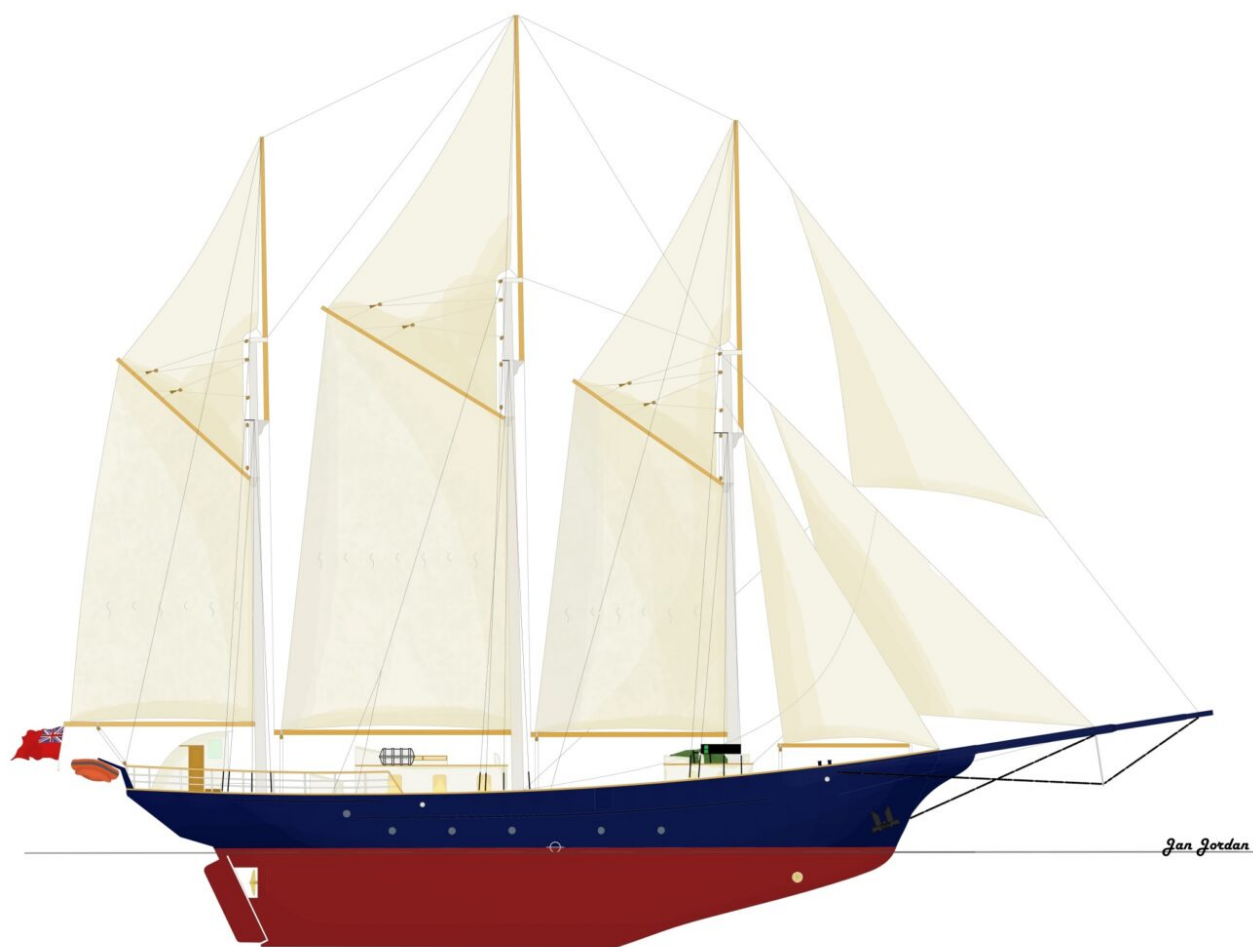
J'ai récemment travaillé avec Salvament Marítim dans la tour de contrôle de Barcelone, et je suis devenu propriétaire d'un classique, le *Lindy II*.



Jan Jordan lors de son aventure maritime en Écosse.

Photo : Collection Jan Jordan.

Le Blue Clipper



Gréement : goélette à trois mâts
Année de construction : 1991
Longueur sur le pont : 28 m
Longueur totale : 44 m
Largeur : 7,40 m
Tirant d'eau : 4,3 m
Équipage : 8-12