La conduite d'un équipage en mer : un entretien

Autor(en): **Fehlmann, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **129 (1984)**

Heft 10

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-348627

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La conduite d'un équipage en mer,

un entretien avec le major Pierre Fehlmann

Le major Fehlmann est ingénieur ETS en hydraulique et diplômé HEC de l'Université de Genève. Sa carrière civile, qu'il préfère appeler expérience professionnelle, passe par l'industrie chimique, le chauffage à distance, les textiles, l'informatique et l'immobilier. C'est qu'elle se double d'une carrière sportive prestigieuse.

Champion suisse de voile en 1961, 1962, 1965, 1967, 1968, il est champion d'Europe en 1962, à l'âge de vingt ans, vice-champion du monde en 1967, participe à la Transat 1976 en solitaire, termine au quatrième rang comme skipper aux courses autour du monde de 1977-78 et 1981-1982, fait la Transat 1983 en double. Côté militaire, il est officier du génie, a commandé la cp EM rgt G 1, puis la cp sap 1/10, a passé à l'EM bat G 10 comme officier technique, puis à l'EM div mont 10 comme officier de destruction. Actuellement, il est en congé à l'étranger, et pour cause!

Côté social, ancien président du Club nautique morgien (1972-1977), ancien vice-président de l'Union suisse du yachting (1973-1977), ancien membre du Comité international du yachting (1974-1982), il prépare actuellement la prochaine course autour du monde, préside deux conseils d'administration, est promoteur immobilier à Verbier et à Morges et assume la responsabilité de la construction du *Switzerland* chez Décision S.A.

Vous êtes l'un des skippers les plus en vue du monde. Comment êtes-vous venu à la mer?

Dès ma plus tendre enfance, j'ai été très attiré par l'eau. Mon père possédait un dériveur à une époque où le yachting n'était pas encore populaire, et j'ai eu la chance de commencer à naviguer à l'âge de deux ans, attaché au pied du mât. Bizarrement, je n'ai pas été dégoûté de la voile. J'ai fait ma première régate à l'âge de cinq ans. Il y avait très peu de vent et mon père m'avait embarqué comme équipier, afin de limiter le poids dans le bateau.

C'était une régate locale à Morges et mon rôle était de contrôler s'il n'y avait pas d'algues sur la route du bateau. Je ne me souviens pas à quelle place nous avions terminé.

Jusqu'à l'âge de huit ans, j'ai relativement peu navigué, à part quelques week-ends en été. La voile était un sport peu développé, les bateaux construits en bois étaient remisés hors de l'eau chaque hiver, et il n'y avait pas comme aujourd'hui de bateaux spécialement destinés aux jeunes. Le seul moyen de naviguer pour un jeune était de s'embarquer comme équipier.

En 1950, mes parents ont acheté d'occasion un bateau de croisière et, pendant une dizaine d'années, nous avons passé tous nos week-ends d'été sur le Léman.

Entre quatorze et seize ans, j'ai régulièrement régaté sur 6,5 m IC, voilier lesté qui, à l'époque, avait la réputation d'être très sportif.

En 1960, j'ai acquis, grâce au Club nautique morgien, mon premier bateau, un Vaurien, le premier bateau vraiment populaire en Europe. Long de 4,10 m, pesant 85 kg, il portait environ 10 m² de voilure.

Avec mon frère Claude, nous avons régaté presque chaque week-end, et nous avons écumé tous les plans d'eau du Léman, de Suisse et, quatre à six fois par année, d'Europe. C'est à cette époque que la voile a commencé à devenir populaire, que les bateaux ont commencé à se déplacer facilement par route, rendant la compétition internationale plus accessible.

A force d'entraînement, nous avons obtenu deux titres de champion suisse et un titre de champion d'Europe en 1962.

En 1965, nous avons passé sur 505, l'un des voiliers les plus acrobatiques et rapides de l'époque, et nous avons obtenu la deuxième place au championnat du monde de 1967, ainsi que trois titres de champion suisse.

En 1974, absorbé par ma situation professionnelle, j'avais délaissé un peu la voile de compétition, tout en étant président du Club nautique morgien et vice-président de l'Union suisse de yachting, responsable de la formation des juniors sur le plan national.

A l'occasion d'une régate locale, j'ai rencontré mon ancien professeur en hydraulique, architecte naval à ses heures, Pierre Noverraz. Il était chargé par une maison américaine avec siège européen en Suisse de dessiner un bateau pour la Transat en solitaire de 1976. L'opération en était à ses débuts et il cherchait un skipper suisse capable de mener un bateau de 18 m en solitaire à travers l'Atlantique. Il m'a parlé de ce projet, d'abord sans penser que cela pouvait me passionner, et j'ai pris le train en marche; et voilà comment j'en suis venu à la course en haute mer.

Cela m'a demandé beaucoup de sacrifices, j'ai eu beaucoup de satisfactions, des moments fantastiques, mais aussi quelques désillusions et des moments très difficiles.

Vous êtes, par ailleurs, officier du génie. En quoi cela a-t-il influencé votre carrière sportive?

Ma carrière sportive n'a pour ainsi dire pas été influencée par ma situation militaire; par contre l'école d'officiers m'a permis de parfaire ma forme physique à vingt ans. Les multiples courses de patrouille, les heures de piscine à 7 h du matin et les 100 km ont été une excellente mise en condition pour la suite. Bien sûr, il faut ensuite l'entretenir et ce n'est pas toujours facile avec le stress des occupations professionnelles.

Pierre Fehlmann, le skipper suisse.

Vous avez pratiqué le commandement militaire et celui d'équipages. Quelles sont les analogies, quelles sont les différences?

Dans la course autour du monde, l'équipage se compose de cinq à vingt-cinq personnes, selon la taille des bateaux. Sur *Disque d'Or 1* (20 m de long), en 1977-78, nous étions douze; sur *Disque d'Or 3* (18 m), nous étions neuf, et sur *Switzerland*, le prochain bateau (24 m), nous serons quinze.

Au niveau du commandement, il y a deux phases différentes: la préparation du bateau et la navigation.

Pour la **préparation** du bateau, le moyen le plus efficace à mon sens est calqué sur l'organisation d'un état-major de bataillon, avec un responsable pour chacun des différents secteurs:

- navigation et météo
- mécanique
- électricité
- électronique
- voilerie
- gréement
- équipement de pont
- nourriture
- médecine

Un équipier, avec formation si possible adéquate, est responsable d'un des secteurs. Il apprend d'abord à connaître son matériel, à le démonter et à le remonter si nécessaire, il fait un projet de liste de pièces de rechange, prépare la liste des entretiens réguliers et des mesures d'urgence en cas de casse. Sur la base de ces documents, nous établissons, en étroite collaboration, la liste des pièces de rechange indispensables (à cause du poids minimal à embarquer et du prix) et la check-list d'entretien.

En course, chaque responsable vérifie et entretien régulièrement son matériel. En cas d'incident ou d'accident, il me propose la réparation, avec si possible une ou deux variantes, mais la décision finale est adoptée comme une décision tactique, sur la base d'un tableau de décision avec avantages et inconvénients des solutions.

En **navigation**, l'équipage est réparti en trois quarts et une équipe hors quart (*Disque d'Or 1*: 3 quarts de 3 et 3 hors quart; *Disque d'Or 3*: 3 quarts de 2 et 3 hors quart; *Switzerland*: 3 quarts de 4 et 3 hors quart).

La journée est répartie en périodes de quatre heures (12 à 16 h, 16 à 20 h, etc.). Chaque quart effectue quatre heures sur le pont, pendant lesquelles il doit faire avancer le bateau au maximum de ses possibilités, ensuite il a droit à quatre heures de repos, puis il passe quatre heures à entretenir le bateau et son matériel personnel. Il est prêt pendant cette période à donner un coup de main pour les changements de voiles sur le pont.

Chaque quart a un chef de quart qui est responsable de la vitesse du bateau lorsqu'il est quart de pont. Il est également responsable d'informer le skipper ou le coskipper de tous changements de vent et de toutes les observations pouvant influencer la

navigation. Il est responsable de la sécurité de l'équipe de pont et des manœuvres si le skipper ou le coskipper n'est pas sur le pont.

Le skipper et le coskipper sont hors quart, ils assurent à eux deux une veille permanente. Ils effectuent les liaisons avec les autres bateaux, avec la Suisse, et recherchent toutes les informations météo permettant de choisir au mieux la route du bateau. Les changements de voiles sont proposés par le chef de quart sur le pont, mais décidés par le skipper ou le coskipper.

Le troisième équipier hors quart est le cuisinier qui doit préparer à temps les repas qui se prennent en deux équipes, avant et après l'heure du changement de quart. J'attache une très grande importance à la qualité, à la présentation et à la ponctualité des repas. Pendant les deux courses autour du monde, seuls deux ou trois repas ont dû être retardés à cause de manœuvres importantes et indispensables.

Les repas se prennent avant et après 14 h, à 20 h et à 8 h. Les changements de quart se font à l'heure précise et l'équipe qui monte sur le pont est tenue d'être au poste environ dix minutes avant, pour s'acclimater aux conditions de vent, de mer et de visibilité.

Je pense que, pour être efficace, un équipage en course hauturière, surtout si la durée de celle-ci est longue, doit être mené exactement comme un état-major. Le chef doit exiger de ses subordonnés un travail sérieux et efficace, des initiatives positives, de l'imagination contrôlée, et ceux-ci doivent accepter que la décision finale soit réservée au commandant. La discipline ainsi que la camaderie doivent être naturelles.

Comment se recrute un équipage? Quels sont les critères de choix?

Pour gagner, il faut avoir le meilleur équipage possible. Chaque fois, nous avons mis une seule limitation à cette définition: ne considérer que les candidatures de citoyens suisses, afin de garder une image nationale à notre opération.

Le bateau devant être mené 24 heures sur 24 pendant 30 à 40 jours au maximum de ses possibilités, il est indispensable que chacun des équipiers puisse le barrer parfaitement. A mon avis, la meilleure école de voile est le dériveur et la compétition.

La voile est un art qui demande une longue expérience pour devenir un champion, et la graine n'est pas donnée à tout le monde! Il est donc primordial que ceux qui s'embarquent aient fait leurs preuves sur le plan international, pour être sûr d'avoir les meilleurs.

Le passage du dériveur au gros bateau demande une petite phase d'acclimatation, mais les réflexes de base à la barre sont les mêmes sur un dériveur avec des vagues de un à deux mètres que sur un maxi avec des vagues de cinq à dix mètres.

Disque-d'Or 3, quatrième de la course autour du monde 1981-82.

Le critère numéro un pour le choix des équipiers est donc les résultats sur le plan international. Le deuxième critère est la profession, car il faut au moins un spécialiste dans chaque secteur.

Le troisième critère est la capacité psychologique de survivre en petit groupe dans des conditions difficiles. La sélection sur ce plan est faite en navigation pendant une dizaine de jours, lors de la préparation du bateau. En mer, il est difficile de garder longtemps un masque et les caractères sont vite mis à nu, ce qui facilite le choix.

Quelle différence fondamentale faites-vous entre un équipage ainsi formé et une formation militaire?

A mon niveau, je n'en fais pas. Je considère que je travaille comme dans le cadre d'un état-major. Les officiers étant en général sélectionnés et volontaires, dans le cadre de l'équipage, les équipiers sont tous volontaires et sélectionnés. Ils sont conscients de représenter un pays, de vivre une aventure extraordinaire et, de ce fait, la motivation est naturelle et la discipline librement consentie.

Dans les étapes du sud de la course autour du monde, l'équipage du bateau est même, à mon avis, mis dans des conditions similaires à celles du combat: danger, peur, froid, humidité, tension permanente, effort physique important, pas de possibilité de se relaxer réellement. Lors de la navigation dans la zone des icebergs, avec en général des vents très forts à tempétueux, celui qui n'est pas prêt physiquement et psychologiquement supportera très difficilement que cette prériode dure plus de quelques jours. Je pense que, dans de telles conditions, seules une excellente organisation, une hiérarchie bien structurée et bien comprise, une motivation inébranlable permettent de mener, avec une petite marge de sécurité, le bateau à la limite de ses possibilités.

Si vous deviez définir les principes de conduite d'un équipage, quel serait votre choix?

Prendre toutes les décisions, même les plus simples, en fonction de l'objectif — la victoire —, c'est-à-dire en fonction de la vitesse du bateau, de la route à suivre, de l'économie du matériel et de la petite marge de sécurité indispensable pour éviter les accidents.

A votre avis, qu'est-ce qui compte le plus dans l'épreuve, lorsque les forces sont à bout?

Ne jamais être à bout! Avoir toujours une petite réserve, donc lever le pied si nécessaire avant d'être épuisé. Si vous êtes à bout ou si l'équipage l'est, les risques d'erreur ou de fausses manœuvres, donc d'acci-

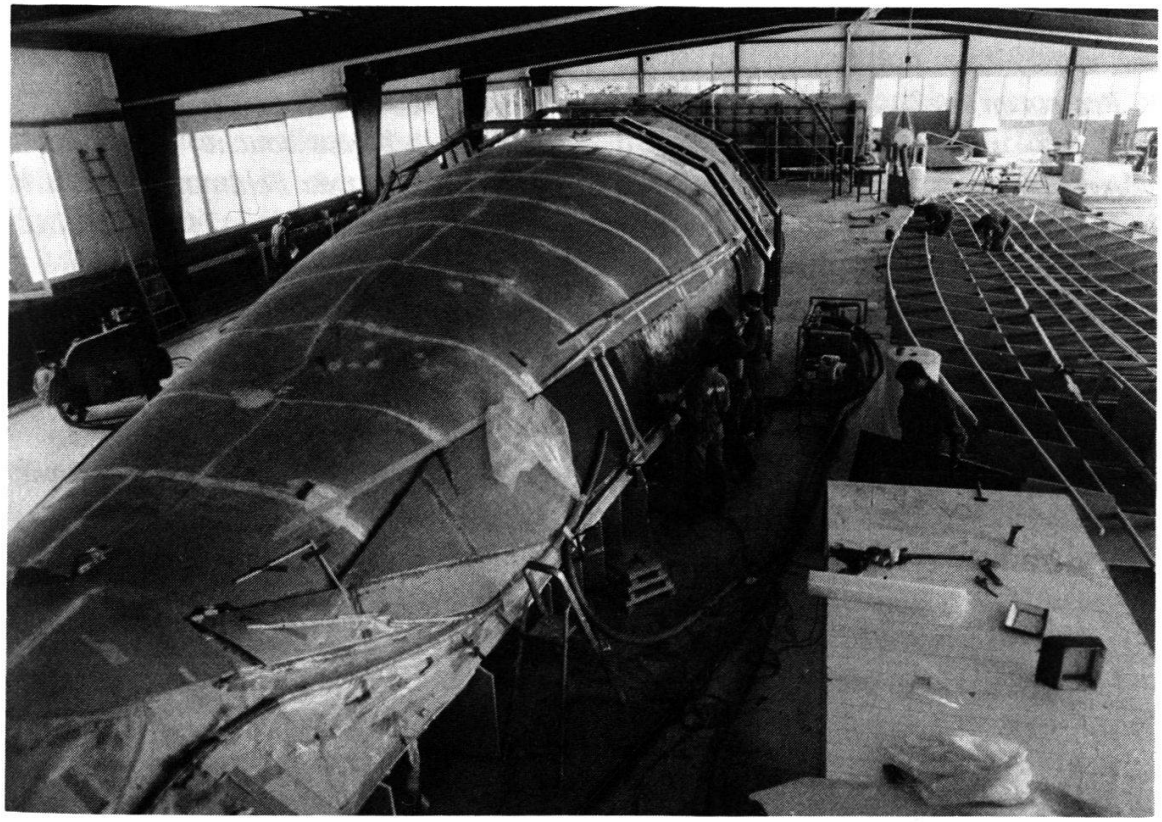
dent, sont trop élevés. Etre à bout dans une des étapes du sud amène à casser du matériel ou à blesser des équipiers, donc à perdre du temps. C'est une situation qu'il faut absolument éviter. Après les tempêtes, quand l'équipage est très fatigué, il faut remettre de la toile assez vite pour ne pas perdre des milles, mais pas trop de toile car les réflexes sont émoussés par la fatigue.

Lorsque vous faites relâche, quel rôle jouez-vous pour l'équipage?

Toute la préparation de base de l'étape est faite par l'équipe de soutien en Suisse, et la répartition du travail d'entretien entre les équipiers est faite à bord pendant la dernière semaine de course.

A terre, mon travail se résume à m'occuper des relations extérieures (comité de course, représentants des autorités locales, consuls et ambassadeurs de Suisse, discussion des prix avec les fournisseurs locaux, presse suisse, locale et spécialisée) et à superviser l'avancement et la qualité du travail des équipiers.

La coordination générale des travaux est également importante, car il est impossible de tout prévoir quand treize bateaux veulent faire simultané-



Switzerland prend forme.

ment les mêmes opérations d'entretien, mise à terre, carénage, démâtage, etc.

Vis-à-vis de l'équipage, j'exige une tenue impeccable, car nous représentons la Suisse et le sponsor.

Il est clair que nous devons nous décontracter, mais cela peut se faire dignement, même si les tartes à la crème volent de temps à autre au dessert.

J'exige aussi que les équipiers déposent 2000 francs avant le départ de la course. Cette somme leur est restituée à raison de 500 francs à chaque étape, comme argent de poche. Il est en effet très désagréable de voir certains équipiers vivre aux crochets des autres bateaux, faute de moyens.

Projets en vue?

Actuellement, nous sommes en train de contruire en Suisse *Switzerland*, un bateau de 24 m, pour participer à la prochaine course autour du monde. Le financement, la recherche d'entreprises suisses susceptibles de participer à la promotion de cette opération nationale, la supervision de la construction, la coordination du tout m'occupent à plein temps, et la mise à l'eau est prévue pour la fin de cette année.

La course commence fin septembre 1985 et se terminera en mai 1986. Les étapes prévues sont:
- Portsmouth (Angleterre)
- Cape Town (Afrique du Sud)
- Auckland (Nouvelle-Zélande)
- Punta Del Este (Uruguay)
- Portsmouth (Angleterre)

Le but est de gagner, mais il semble que ce soit le même choisi par les vingt-cinq équipages, représentant une dizaine de pays maritimes, qui seront au départ.

La RMS et ses lecteurs vous remercient de vous être prêté à cet entretien alors que vos préparatifs battent leur plein. Bonne course et bonne chance à Switzerland*!*

Pour la bonne bouche, rappelons le récent résultat de Fehlmann lors de la Transat Québec–Saint-Malo sur Meccarillos II*:*

— *1er de sa catégorie*

— *2e des monocoques*

— *1er au classement général en temps compensé IOR.*

Histoire de garder la forme en vue du tour du globe!

■