

ERIC DE BISSCHOP ⁽¹⁾

PRÉCURSEUR DU CATAMARAN HAUTURIER

Aventurier radical, Eric de Bisschop fit de sa vie un roman picaresque. Il y a tout juste 75 ans, ralliant Cannes depuis Honolulu à bord du catamaran Kaimiloa, il créa le premier multicoque hauturier de l'ère moderne, performance oubliée d'un navigateur rejeté dans l'ombre.

L'invention d'un genre.

Premier catamaran de l'ère moderne, Kaimiloa restait, dans ses profils de coques, très inspirée des jonques auxquelles le navigateur s'était accoutumé depuis dix ans.

Eric de Bisschop est un personnage du dix-septième siècle : âme de corsaire, esprit enflammé, la main vive sur la garde de l'épée. Dans un visage osseux, son regard bleu clair impressionne et ajoute, du haut de son mètre soixante-neuf, à l'air d'autorité que lui confère sa stature droite, presque rigide. D'ascendance flamande, le jeune Eric est très tôt attiré par une carrière de marin et entame des études d'hydrographie. Pilotin à bord du quatre-mâts *Dunkerk* en route pour le Chili, il franchit

le cap Horn dès l'adolescence. Lors de la Première Guerre mondiale, lieutenant à bord d'un vapeur des Messageries Maritimes, il est mobilisé pour combattre en mer du Nord, patrouilleur sur les bancs de Flandres.

LE JEUNE ENSEIGNE DE VAISSEAU JUGÉ

«*actif mais un peu irréflecti*» lance un projet de construction de vedette rapide équipée d'un lance-torpilles avec laquelle, groupant un commando de cinq hommes, il se propose de faire sauter les écluses de Zeebrugge. Son initiative écartée, le voilà dans les airs, pilote d'hydravion à la base de Saint-Mandrier. Un jour de mauvais temps de juin 1917, son appareil désamarré s'abat d'une altitude de 800 mètres. Son coéquipier disparaît, Eric de Bisschop, 26 ans, s'en tire miraculeusement avec de multiples fractures. Le général en chef des armées, Philippe Pétain, s'enquiert de l'état du blessé. Faute d'une biographie documentée, on ignore l'origine exacte des relations avec Pétain dont il a été suggéré qu'il aurait pu être le parrain d'Eric.

L'armistice venu, le jeune officier, marié, est envoyé au Moyen-Orient pour y attendre sa démobilisation. Envisageant de créer un comptoir de commerce à Beyrouth, il anticipe étourdiement et fait transporter des marchandises à bord de navires de guerre français, incartade sanctionnée par une révocation de son grade. L'affaire non ébruitée, Eric de Bisschop acquiert vers 1919 avec son épouse un trois-mâts de commerce avec lequel, capitaine-armateur d'un autre temps, il effectue du transport entre l'Afrique et l'Europe. Mais en route pour le Salvador, le voilier victime d'une voie d'eau doit être abandonné en plein

Atlantique, l'équipage récupéré par une goélette portugaise.

Suivent alors des années à terre, où Eric de Bisschop tente en vain de faire prospérer non loin d'Antibes un vaste domaine horticole. Mais ni sa femme Simone ni sa fille Françoise ne suffisent à l'attacher à une existence de gentleman-farmer : «*Je cherchais quelque chose qui pourrait remplir entièrement ma vie et la rendre à mes yeux digne d'être vécue.*» Ses affaires sombrent, sa famille se disloque. En 1928, Eric de Bisschop, divorcé, 37 ans, débarque seul sur les quais de Shanghai avec 150 francs en poche. On le retrouve tour à tour capitaine d'un bateau sur le Yang Tsé Kiang, officier de police dans la concession française de Hankou, conseiller militaire auprès du général commandant la 14^e armée chinoise. «*Qu'elle fut étrange ma vie en Chine, vie en partie double ou triple au milieu de mes seuls amis chinois, vie mi-officielle mi-secrète... avec toujours le but lancinant, le seul but : réunir assez de dollars pour pouvoir réaliser mon rêve : partir à la conquête du Pacifique et de ses mystères.*»

EN 1930, L'AVENTURIER FAIT CONSTRUIRE

Fou Po, jonque de 40 tonneaux. Baroudeur fuyant la vieille Europe, comme Henry de Monfreid, Eric de Bisschop devient un personnage de roman. Après quelques voyages de commerce sur le Yang Tsé, il appareille pour la mer de Chine mais, pris dans un typhon, *Fou Po* fait naufrage et finit pillée sur la côte Nord de Formose. De retour à Shanghai, *Fou Po II*, petite jonque de 12 tonneaux, est construite en trois mois. A bord, avec le Breton Joseph Tatibouët - dit «Tati» - originaire de La Trinité et ancien de la police de Hankou, Bisschop appareille de





Rusticité exemplaire.

Chaque coque bâtie à l'endroit sur une charpente massive disposait de fonds compartimentés par des cloisons... en principe étanches.

Chantier en plein air.

Sur une plage, vivant sous la tente, les deux hommes engendraient l'incrédulité. Le consul de France passait visiter le bateau avec ces mots : «comment vont les deux cercueils ?»

nouveau. Il brandit une mission de la Société de géographie et part sur son bateau dérisoire étudier le contre-courant équatorial censé avoir favorisé les migrations polynésiennes venues du Sud-Est asiatique. S'ensuivent d'interminables bords tirés de long en large. La petite jonque carresse des bancs de sable, s'échoue sur des récifs, est démantée par un coup de vent et se met gravement à la côte en Nouvelle-Guinée. Eric de Bisschop évoque «des heures de rêve à étudier le contre-courant équatorial, à rectifier des positions d'îlots mal portées sur les cartes, à rechercher ces terres autrefois aperçues, aujourd'hui disparues...» Aux Marshall, sous occupation japonaise, les relevés hydrographiques du bord sont pris pour une activité d'espionnage au profit des Etats-Unis : prison et quinze jours d'interrogatoire avant que les deux hommes soient remis à leur bord et sommés de lever l'ancre. Hélas, les Japonais ont ouvert toutes les boîtes

Texte Eric Vibart.
Images collection de Bisschop-Goddio et DR.
Dessins François Chevalier.

Marin charismatique.
Eric de Bisschop exprimait
une autorité naturelle, une
énergie très persuasive qui
lui permettait de rebondir
sans cesse pour monter
des projets inattendus.



250 jours de mer.

Précurseur du catamaran hauturier, Eric de Bisschop est aussi l'un des premiers avocats occidentaux de la voile de jonque. Outre quelques ruptures de haubans, le demi-tour du monde se déroula sans grandes avaries... à la vitesse d'un monocoque.



carrés (pour approximativement 11 tonnes en charge et 10,60 mètres de long !) se compose d'une grand-voile envoyée sur le grand mât et d'une curieuse voile, sorte de fisherman chinois, envoyée sur le mât de misaine qui porte également un foc.

LES PREMIERS ESSAIS DU CATAMARAN

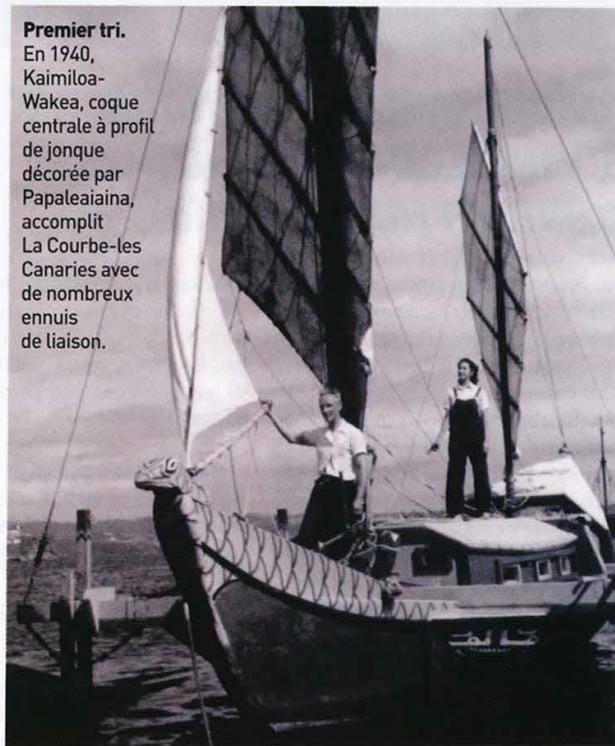
baptisé *Kaimiloa* ont lieu en octobre 1936 par petit temps : «*Brave petit bateau... il poursuit sa route sans la moindre embardée... La lame devient dure, courte, hachée... les poutres de liaison se mettent à jouer, les ressorts travaillent, les coques encaissent, mais tout se passe sans heurts, sans brutalité, avec harmonie !*» Une seconde sortie, réalisée début novembre dans des conditions plus difficiles, met le bateau en difficulté. La liaison de la poutre avant, non étanche, laisse entrer beaucoup d'eau qui s'accumule dans les compartiments avant des coques. «*On navigue le nez dans l'eau... si ça ne pète pas maintenant, ça ne pétera jamais !*» s'exclame Bisschop. Pour alléger le bateau, Tatibouët, tenu par les pieds par son capitaine, perce des trous à l'avant,

au-dessus de la flottaison pour que l'eau embarquée s'écoule comme par les dalots d'une baille à mouillage...

L'attente du départ dure cinq mois, motivée par la rencontre d'Eric avec une femme qui apparaît dans son récit sous le nom polynésien de Papaleaiaina – de son vrai nom Constance Constable. Bien avant Alain Colas, Bisschop saura tirer parti de l'image exotique d'une compagne polynésienne... Abandonnant le projet de reprendre des recherches sur le contre-courant équatorial, Eric de Bisschop et Tatibouët appareillent le 7 mars 1937, en route pour Futuna.

Les voies d'eau reprennent. Bisschop perce de nouveaux trous dans ses coques et s'en trouve bien. Au large, le bateau file 7 nœuds, tout dessus, les barres non couplées manœuvrées par des palans et leurs réglages laissés souples au moyen de brides taillées dans des chambres à air. Avantage considérable : *Kaimiloa* garde son cap, barres amarées. Bisschop, premier apôtre du catamaran de croisière, l'est aussi du gréement de jonque : «*9 avril. Cette nuit, un*

Premier tri.
En 1940, *Kaimiloa-Wakea*, coque centrale à profil de jonque décorée par Papaleaiaina, accomplit *La Courbe-les-Canaries* avec de nombreux ennuis de liaison.





- Je ne peux pas en avoir. Personne n'en a depuis 500 ans.»

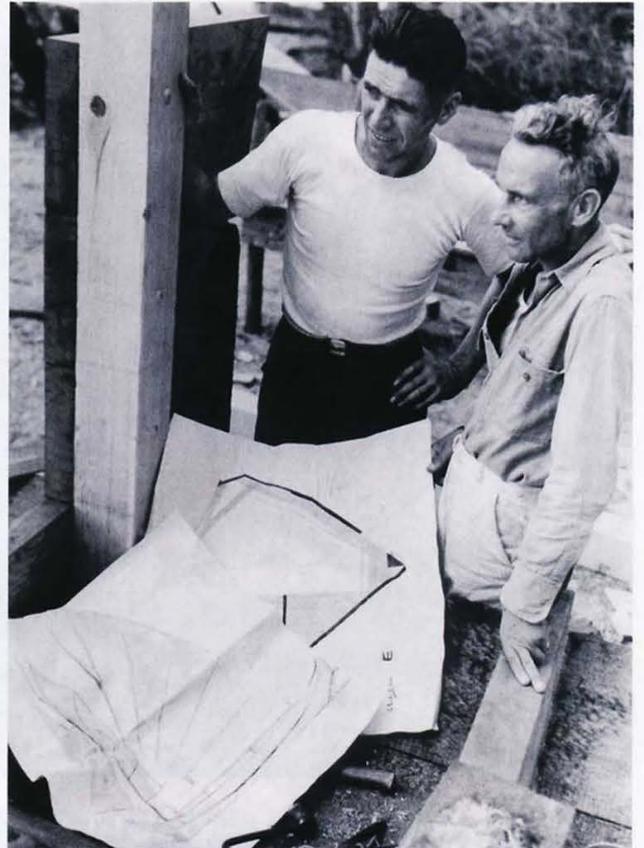
A Honolulu, Eric de Bisschop explore les rares archives disponibles sur les grandes pirogues doubles polynésiennes... et écarte la quasi-totalité des documents jugés insuffisamment utiles. Dans son cahier des charges, il met son sens marin, son habileté de constructeur de jonques, l'élan vital du pragmatisme chinois. Il perçoit que les principales difficultés résideront dans la liaison des coques entre elles, puis dans le dessin des lignes de carène, dans le maintien d'un mât au centre de la plate-forme et enfin dans un système de barre cohérent. Pour la voilure, aucune hésitation : la voile de jonque dont il a l'expérience depuis des années est élue d'emblée.

«**IL FAUT À MON AVIS QUE COQUES** et plate-forme fassent une unité, un tout. Mais si ce tout doit avoir suffisamment de résistance pour supporter les différentes poussées de la mer, il doit avoir aussi assez de souplesse pour les supporter avec harmonie : il ne sera donc pas rigide.» L'idée est simplement géniale. Bisschop imagine remplacer les amarres végétaux des pirogues traditionnelles par, entre coques et plate-forme, des arcs-boutants en chaînes d'acier munies de ressorts travaillant en compression. «Je dénicher dans un cimetière de tramways un amas de pièces rouillées et, parmi elles, une douzaine de ressorts en assez bon état. Je dessine un moyen de les rendre compressifs et fais exécuter le travail par un artisan.» Pour les lignes de coque, Bisschop suit son instinct : «Je trace mes courbes, les imagine réalisées et modifie... à vue de nez ! Rien de mathématique là-dedans... je calcule aussi, pour

le centre d'attraction de l'île, au point que Bisschop, sans cesse interrompu par les commentaires des visiteurs, finit par afficher un panneau : «*Nous savons que nous sommes cinglés, inutile de venir nous le dire.*»

En août 1936, les coques aux fonds doublés de cuivre sont mises à l'eau, puis assemblées par d'énormes traverses en poutres équarries. Chacune, d'un maître bau de 2,44 mètres au liston, est surmontée d'un rouf volumi-

Sans aucun précédent. Contraints de tout inventer, Tati et Eric bâtirent quasiment seuls leur catamaran, l'intuition et l'habileté manuelle suppléant aux données scientifiques.



«NOUS SAVONS QUE NOUS SOMMES CINGLÉS, INUTILE DE VENIR NOUS LE DIRE.»

de conserve et la cambuse est bientôt vide. A Hawaï, on récupère deux hommes cadavériques, carencés, demi-inconscients. Hospitalisés, ils apprennent qu'au premier coup de vent, leur jonque abandonnée au mouillage a dérapé et s'est fracassée à la côte.

Eric de Bisschop, selon la belle expression de Bernard Moitessier, possède une «*âme en bouchon de liège*» : aucun revers ne l'atteint durablement. «*Nous allons construire un double canot polynésien*» déclare-t-il avant même de quitter son lit :

- Mais, les plans ?

- Je les ferai moi-même.

- Avez-vous l'expérience de ce genre de construction ?

ces chaînes à ressort qui brideront la plate-forme aux deux coques, des points d'attache différents de façon que les chaînes, forçant l'une après l'autre, les coups de mer soient encaissés progressivement, harmonieusement.»

RASSEMBLANT UN ULTIME PÉCULE, les deux hommes, établis sous une tente réformée de l'armée, se mettent au travail sur une plage d'Oahu, aidés par un charpentier-couvreur. La section des carènes, en triangle isocèle, est construite sur la base d'une solide poutre d'où s'élèvent cloisons et bordés. Les fonds sont compartimentés et chaque coque de 35 pieds pèse des tonnes. Le chantier en plein air devient



neux qui forme comme deux demi-carapaces séparées par une plate-forme totalement dégagée. Le récit d'Eric de Bisschop manque de détails techniques : pas de plans, pas de caractéristiques exactes, pas d'échantillonnages ni de détails d'emménagement intérieur. Le grément de jonque est volontairement bas et de surface réduite, la voilure que l'on peut estimer à 33 mètres

Beaché. Janvier 1933, Fou Po II, sur une plage de Broome (Nord-Ouest australien) après une avarie de gouvernail. Escalre tirée au sort en brûlant deux bâtonnets d'encens.

grain me tombe dessus à l'improviste... Je me précipite à la drisse de grand-voile et dans une trombe d'eau qui me fouette le sang, file "en bande". Quelques mètres d'écoute à embraquer et "paré" je ressaute dans la cabine. Toute la manœuvre n'a pris qu'une minute. Si l'on connaissait pour la grande croisière les avantages de la voilure chinoise, on ne verrait que des voiles à bambous sur les mers.»

LE BUT DU VOYAGE EST DE RENTRER EN FRANCE le plus vite possible. Les escales, peu nombreuses sont abrégées. Après onze jours d'escale à Futuna, le cap est mis vers le détroit de Torres où les deux

Accueil en fanfare.

Accueilli avec les honneurs après 12 ans d'absence, Eric de Bisschop gagna avant-guerre une célébrité d'aventurier des mers. Vendu rapidement à deux Américains, Kaimilooa aurait ensuite traversé l'Atlantique jusqu'à Panama.

sous-toilé, le catamaran n'a pas été construit pour la vitesse mais pour ne pas se rompre. On ne sait rien de son angle de remontée au près qu'on n'imagine pas inférieur à 50 degrés, rien de sa dérive qui devait être monstrueuse. La traversée, monotone, demande 59 jours, ponctuée de périodes de gros temps. «Qu'y a-t-il à faire ? Rien n'est-ce pas ? La voilure est amenée, il n'y a plus qu'à attendre que ça finisse... Si le bateau pète dans un de ces sales coups de mer, eh bien ! nous sommes foutus, pas vrai ?» Le 28 août, Kaimilooa, après s'être fait secouer comme il convient avant Bonne-Espérance, rallie Cape Town.

Tage, le bateau est refoulé par des vents de terre et, ne pouvant remonter au près, se détourne vers Tanger où les hommes parviennent, épuisés, affamés, après 100 jours de mer.

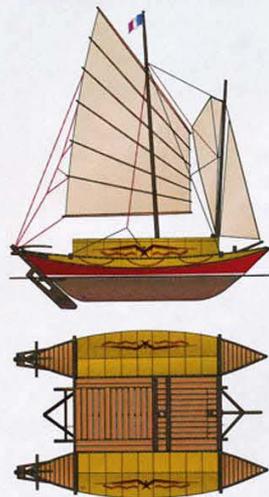
CETTE FOIS, L'ESCALE DURE QUATRE MOIS : Bisschop prend le temps d'y écrire le récit de sa croisière, Tati rédige en collaboration l'histoire des aventures des jonques Fou Po I et II, et Papaleaiaina vient retrouver son héros. Au mois de mai, les deux hommes lèvent l'ancre pour Gibraltar et le port de Cannes où Kaimilooa fait son entrée le 22 mai 1938 sous les caméras d'actualité. «Ce voyage de retour en France n'avait pour moi que peu d'intérêt scientifique ; il ne fut qu'un raid, sans but utile.» Il n'empêche : ce demi-tour du monde réalisé à la vitesse d'un monocoque reste la première croisière hauturière d'un catamaran de croisière de l'ère moderne. Le voyage de Kaimilooa a ouvert une voie nouvelle. Découvrant le récit d'Eric de Bisschop en 1944, le jeune James Wharram y trouve matière à réfléchir. En 1955, alors qu'Eric de Bisschop est parti pour d'autres aventures, Wharram et ses deux compagnes quittent l'Angleterre pour les Antilles à bord d'un multicoque de 7,15 mètres et lance le mouvement du catamaran d'aventure «fait à la maison». L'aristocrate atypique a inspiré l'architecte libertaire.

Marié à la fin de l'année 1938 avec sa «princesse hawaïenne» - le maréchal Pétain pour témoin du marié -, Eric de Bisschop repart en couple en



hommes s'engagent sans carte, naviguant à vue, raclant les récifs et manquant se perdre. Même après deux naufrages et des milliers de milles parcourus, ce qui unit Eric de Bisschop - le baron Eric de Bisschop - et son équipier n'a rien d'une complicité de vieux camarades. Se vouvoyant mutuellement, Tatibouët appelle Bisschop «capitaine» et leurs relations s'apparentent à celle de maître à serviteur du grand siècle. Tati est le Planchet de d'Artaignan, le Sancho de Don Quichotte. «Tati n'a jamais été mon ami, ne pourra jamais l'être, je ne serai jamais le sien... Pourquoi ? Nous vivons toujours l'un et l'autre sur des plans différents... nous n'avons pas les mêmes buts, nous "sentons" différemment... Nous souffrirons toujours l'un par l'autre... en nous souhaitant cependant tout le bien du monde !»

Après quelques jours à Surabaya passés à nettoyer les coques, s'engage le plus long parcours du voyage, 6 000 milles d'océan jusqu'à Bonne-Espérance pendant lesquels Kaimilooa établit un record : 165 milles en 24 heures, 6,8 nœuds de moyenne. Char d'assaut



Kaimilooa

Lancement : 1936.
Caractéristiques estimées :
long. : 10,66 m ; long. flot. : 8,52 m ; larg. totale : 7,10 m ; larg. coque : 2,44 m ; SV : 33 m² ; poids : 9,23 t (léger), 11 t (en charge).

«ON NAVIGUE LE NEZ DANS L'EAU. SI ÇA NE PÈTE PAS MAINTENANT, ÇA NE PÉTERA JAMAIS !»

Salués comme les deux «french catamaranists», Bisschop et Tatibouët repartent pour l'Europe, après quinze jours d'escale. Après un début de remontée de l'Atlantique Sud mené tambour battant, Kaimilooa se retrouve pris dans des calmes interminables qui mettent à mal l'ambiance du bord. Passant en vue de Sainte-Hélène, d'Ascension et du Cap-Vert, l'équipage ne relâche nulle part et aura sans doute à le regretter. «Depuis le 20 décembre, nous n'avons pour vivres que cinq paquets de biscuits de mer, du riz et une bouteille d'huile !» Une averse de grêle est une bénédiction pour obtenir un peu d'eau douce et Bisschop en est réduit à fumer du thé roulé dans du papier journal. Se présentant vers l'entrée du

juin 1940 à bord d'un trimaran, Kaimilooa-Wakea, construit de ses mains. Flotteurs courts, coque centrale encombrée de roufs imposants ne permettant guère de circuler sur le pont, on ne sait pas grand-chose de son comportement. Le bateau qui touche Gijón, La Corogne, Lisbonne est abordé par un chalutier espagnol aux Canaries et coule corps et biens. Papaleaiaina maintient Eric à flot le temps que l'abordeur les secoure. Rentré en France après trois mois à Las Palmas, Eric de Bisschop finira par repartir pour le Pacifique. Mais ceci est une autre histoire. E.V.●

Prochain article : Eric de Bisschop (2) : d'un radeau l'autre.