

SOLITAIRE, VEILLE ET SOMMEIL : IMPROBABLE MÉNAGE À TROIS



En navigation solitaire, il existe un sujet résistant à l'adage « *il n'y a pas de problèmes, il n'y a que des solutions* » : dormir ! Le seul véritable souci, est de savoir comment s'y prendre pour dormir. Et si on le sait, est-on assez serein pour s'endormir vite et se réveiller sans avoir cauchemardé d'abordage en mer...

Faut-il croire Radio Ponton ou le Café du Port ?

Ma première traversée solo date de 2006, du sud des Pays-Bas au nord de l'Écosse, 470 milles en 4 jours et 3 nuits. Radio Ponton m'avait dit : il faut dormir par tranches de 15 minutes, car sur ce laps de temps, un cargo s'approche de 5 à 7,5 milles, la limite de la veille visuelle. En face de Radio Ponton, au Café du Port, le constructeur de *Thoè*, aussi coureur au large, a répondu par la boutade « *je ne dors pas* » à ma question comment fais-tu pour dormir ?

Il ne suffit pas d'avoir un bon réveil !

J'avais installé une alarme réglable de 12 à 25 minutes, avec deux niveaux sonores implémentés par un gentil buzzer et une horrible sirène de 110 dB. Quand on se prépare à de nouvelles expériences, on fait parfois des choix surprenants ! Aux premiers cycles de sommeil, j'avais le sentiment de me réveiller dès le premier « *Bzzz* » du buzzer. J'aurais pourtant dû sélectionner la puissante sirène, car au bout de 4 ou 5 périodes de 15 minutes de mauvais sommeil, je me suis endormi comme une masse, dès la première nuit. J'ignore combien de temps j'ai dormi avant d'entendre le « *Bzzz* ». Une minute, dix minutes, plus ? Je traversais le rail orienté SW-NE, au nord des Pays-Bas. Ce rail comporte une route partant vers le NW. *Thoè* se trouvait au milieu de cet aiguillage. Quand on navigue, il faut parfois avoir de la chance !

Il y a un moment où les fonctions vitales du corps prennent le pas sur toute autre considération, quitte à s'exposer à des risques. Je me souviens avoir dormi comme un loir, dans les tribunes de la ligne droite, pendant les 24 heures prototypes de Francorchamps. Une autre fois, j'ai dormi debout comme un canard, pendant un spectacle en plein air !

Regardons la situation en face

Dormir par tranches de 15 minutes ne permet pas à un homme normal de récupérer. Un professionnel peut-être.

Le risque zéro n'existant pas, même de jour en équipage, la seule stratégie envisageable est de réduire le risque à quasi zéro.

J'écris peut-être, car par exemple, Francis Joyon s'est endormi après le passage de la ligne d'arrivée de son tour du monde, et a perdu son trimaran sur les cailloux bretons. Les alarmes n'ont pas fonctionné ou il ne s'est pas réveillé, seul lui connaît la réalité.

Un amateur de soixante ans ne s'entraîne pas à modifier son rythme circadien pour naviguer de nuit quelques jours par an. Oublions la règle des 15 minutes... Si j'avais essayé de dormir par 15 minutes la seconde nuit de la traversée, la sirène n'aurait pas fait mieux que m'abîmer les tympans, sans me réveiller.

Un peu de réalisme !

Quand je ne suis pas épuisé, je dors plutôt moins que la moyenne des gens et je me réveille facilement. Une voile faseye, le pilote s'emmêle les pinceaux, le vent forçit. Le moindre événement inattendu concernant la bonne marche du bateau me réveille. Il y a cependant une condition sine qua non : je dois être dans un état de fatigue normal. Je dois donc dormir autant que possible, quitte à faire des provisions.

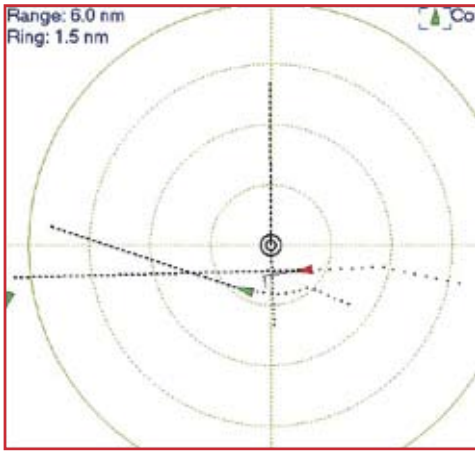
Comme pour tout à bord, il faut an-ti-ci-per. Surtout ne pas permettre à la fatigue de s'accumuler.

- 1** Ne naviguer seul de nuit que si c'est vraiment indispensable. Pourtant, c'est un vrai plaisir !
- 2** Choisir une route peu encombrée, permettant de disposer de périodes de veille peu intense.
- 3** Si la navigation ne dépasse pas 24 heures, je dors avant de partir et après être arrivé, pour devoir dormir peu en route.

- 4 S'il y a des urgences ou des dangers évidents, je ne dors pas ou je raccourcis les cycles de sommeil, quitte à mal récupérer pendant un temps limité. Il vaut mieux mal récupérer que ne pas récupérer du tout.
- 5 Vivre au ralenti. En solo, j'économise mon énergie. Il faut se concentrer uniquement sur la bonne marche du bateau et sur la bonne forme du skipper, rien que sur cela.
- 6 Je dors dès que j'en ressens le besoin, peu importe l'heure du jour ou de la nuit (yeux qui picotent, attention qui se relâche, bâillement, etc.).
- 7 Je respecte mon rythme circadien. Il est d'environ une heure, je dors donc par période d'environ une heure.
- 8 J'utilise des équipements adaptés (AIS, GPS, radar, détecteur radar).

L'indispensable transpondeur AIS

Thoè ayant croisé deux cargos, il n'y avait pas de risque, car tous deux allaient passer devant lui avec suffisamment de distance. J'ai été surpris de voir que les deux navires ont décidé de quand même passer derrière **Thoè**. Après le croisement, ils ont repris leur route précédente.



- Cela montre combien un transpondeur AIS est utile, car il informe très précisément les navires que l'on croise et déclenche une alarme chez eux.
- Cela montre aussi que les navires sont capables de changer de route de façon significative pour respecter la priorité d'un voilier.

Alterner vrai sommeil...

- J'allume l'AIS en émission et active l'alarme AIS. Il est toujours allumé quand je navigue.
- Quoique je ne l'utilise pas à cette fin, le GPS est utilisable comme alarme et/ou comme réveil. Le MLR FX312, par exemple, permet de définir 3 alarmes : arrivée à un WP, écart de route et mouillage. Cela permet d'implémenter une fonction « *je dors pendant N milles* ».
- Avec le radar, qui porte à plus de 20 milles, je vérifie s'il y a des dangers sur la zone.
- Je règle le réveil pour une période de sommeil de 1 h 15, parfois un peu moins, parfois un peu plus. Il faut l'adapter à la durée de son cycle habituel de sommeil et au risque. Si l'on se réveille avant, c'est bien, c'est que son cycle a été plus court que le temps programmé ou que l'inconscient effectue une veille attentive. J'utilise mon téléphone mobile et/ou un logiciel PC comme réveils, car ils sont faciles à régler, fiables et ils rappellent tant qu'on n'a pas désactivé la fonction.
- Je vais dormir où c'est le plus confortable et où je me sens le mieux (cockpit, cabine ou carré). En général, c'est dans le carré arrière, tout proche de la table à carte et du cockpit.
- Je me réveille en général avant que le réveil sonne, avec une dose de récupération évidente, car j'ai dormi selon un

cycle adapté aux besoins de mon organisme. Si quelque chose d'anormal se passe, je me réveillerai aussi, comme tout skipper sentant quelque chose l'appeler, à condition qu'il n'ait pas accumulé trop de fatigue.

- Je fais immédiatement un tour de veille. Il doit être lent et minutieux, car la houle cache parfois les cibles, de préférence avec des jumelles. Il est étonnant de réaliser que l'on voit plus de bateaux de nuit que de jour !
- Si tout va bien et que je ressens le besoin de dormir plus, je repars immédiatement pour un autre cycle de sommeil.
- Et ainsi de suite...

Cela permet de ne pas accumuler de fatigue et d'être prompt à gérer les problèmes éventuels. Si on lutte contre le sommeil en s'obligeant à rester éveillé, on finit par prendre nettement plus de risques qu'en dormant, car plus le temps passe, plus l'attention se relâche. Il suffit d'écouter les informations diffusées par les organismes en charge de la sécurité routière pour savoir qu'il faut se ménager des périodes de repos. En bateau, cela devrait être pareil !

... et pseudosommeil

La relaxation psychosomatique est une technique facile à acquérir, utilisable où que l'on se trouve. Elle est basée sur l'autosuggestion, voire une forme d'autohypnose, abondamment décrite dans la littérature de développement personnel. Elle est simple à acquérir et, cerise sur le gâteau, elle peut servir sur terre aussi. C'est un excellent investissement, qui a deux objectifs principaux :

- Contrôler la douleur. Elle est notamment utilisée dans les accouchements et certaines opérations chirurgicales. Elle permet de l'accepter, de l'atténuer, de la déplacer à un endroit choisi, voire de la faire disparaître. Je me souviens d'avoir demandé à un ami médecin de suturer sans anesthésie l'un de mes doigts, entaillé par une scie circulaire. Il était étonné que je ne sente rien quand il piquait !
 - Récupérer d'une manière relativement proche du niveau atteint par le sommeil, mais sans vraiment s'endormir. On plane dans un demi-sommeil lucide, mais réparateur. Il n'est pas rare (euphémisme) de voir les futures mères (ou leur conjoint) s'endormir pendant les séances préparant à l'accouchement. Ils ratent une étape !
- J'utilise ce moyen pour vivre au ralenti, éviter d'accumuler la fatigue et faire l'économie de vrai sommeil, quand je n'ai pas réellement envie de dormir ou que je ne peux pas dormir du tout à cause d'un risque lié à la navigation (traversée de rail, ferries, pêcheurs, etc.) Dans ce cas, je m'installe confortablement, généralement dans le cockpit. Par sécurité, le réveil est réglé sur une durée adaptée au risque, permettant d'effectuer une veille périodique efficace. Je somnole au cours d'une séance de relaxation maîtrisée et lucide, entre la veille et le sommeil.

Conclusion

Dans ce genre de navigation en solo de moyenne durée (disons 3 à 7 jours) la vie à bord est partagée entre vrai sommeil, pseudosommeil, veille visuelle périodique attentive et manœuvres, et si possible prendre plaisir à être seul au milieu de l'eau en flânant. Car c'est un vrai plaisir !

• Pierre Lang