

“ Prenez une cathédrale
Et offrez-lui quelques mâts
Un beaupré, de vastes cales
Des haubans et hale-bas
Prenez une cathédrale
Haute en ciel et large au ventre ”

Renommée. Dès son lancement en 1960, l'Askøy II – ici encore aux mains de son premier propriétaire – fut considéré comme l'un des plus beaux yachts de Belgique.

ASKØY II

La cathédrale de JACQUES BREL

Yacht, voilier de grand voyage, bateau de pêche, transporteur de drogue... célèbre pour avoir été durant deux ans le bateau avec lequel Jacques Brel effectua un demi-tour du monde d'Anvers aux Marquises, l'Askøy II a vécu mille vies, un naufrage et l'oubli en 57 ans de navigation, avant d'être actuellement reconstruit en Belgique.

Retrouvez la vidéo sur www.voilesetvoiliers.com

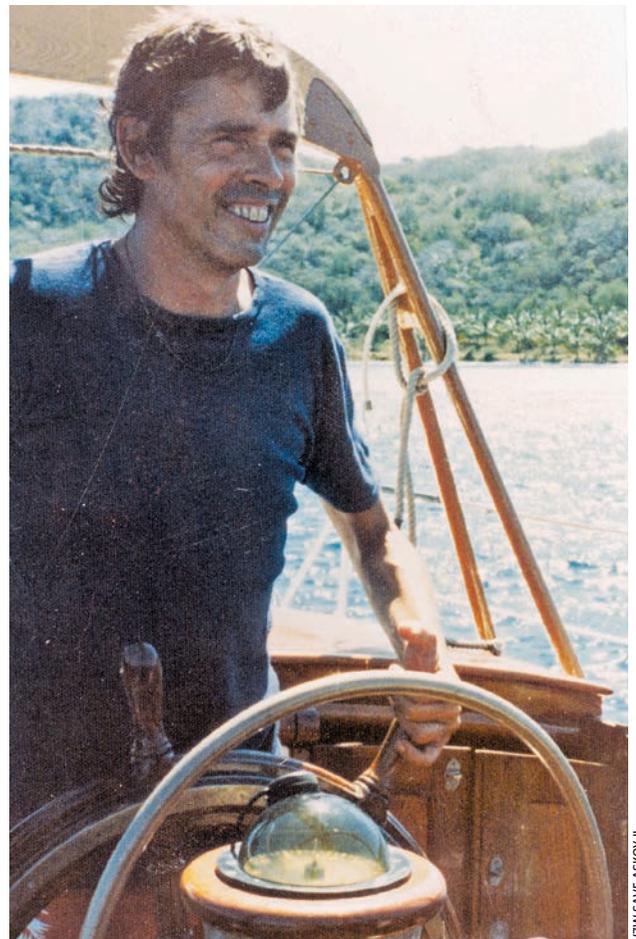
La cathédrale de Jacques Brel porte le nom d'*Askøy II*. Ce bateau lui collera aux basques, à la peau, à la maladie. Ce bateau sera sa rémission, une de ses ultimes folies, un de ses plus beaux défis.

En 1974, le chanteur a besoin d'un nouveau challenge. Il a tourné le dos à la chanson l'année précédente et si, en tant qu'acteur de cinéma, il s'est imposé, il n'y convainc pas en tant que réalisateur. Il a bien découvert l'aviation et s'y est adonné avec boulimie, mais la voile, la large, l'océan... Entouré de femmes, d'amis, de rires, de fêtes et d'escales. Vivre autant que faire se peut et vite. Alors, au début de cette année-là, après de patientes recherches, il dénêche l'*Askøy II* en cale sèche dans le port d'Anvers. Il sera le vecteur de son nouveau destin : faire le tour du monde à la voile.

C'est un solide navire que ce yawl-là. Il est alors considéré en Belgique comme l'un des plus beaux yachts existants. Mais voilà des années qu'il ne navigue plus. Son premier propriétaire est renommé. Il s'agit de l'architecte-ingénieur Hugo Van Kuyck, fils d'une bonne famille flamande d'Anvers, tellement épris de

marine et d'aviation qu'il en passe les brevets. Jeune homme, il construit de ses mains dans la maison familiale plusieurs bateaux, se passionne pour la cartographie puis s'établit pour partie aux États-Unis. En 1938, il se lance dans un tour du monde scientifique à bord de son premier *Askøy* – sublime schooner construit dans le New Jersey –, mais la guerre l'arrête à Panama. Les aléas de cette période troublée verront le Belge enrôlé par l'armée américaine dans le génie, travaillant tout autant à la mise au point de barges de débarquement comme des moyens de transmission jusqu'à la cartographie des plages normandes du D-Day... où il débarque le 6 juin 1944, sonde en main, pour vérifier ses mesures en vue de l'établissement d'installations à venir pour le matériel lourd. L'Europe en ruines est à reconstruire; il y mettra tous ses talents d'architecte, sans oublier sa passion pour la mer.

C'est ainsi qu'il fait construire l'*Askøy II* sur ses plans repris et tracés par Raymond Derkinderen au chantier anversois Van de Voorde, yawl lancé le 19 mars 1960. C'est un long et lourd bateau de 18,66 mètres pour 40 tonnes, construit en acier de 4 à 5 millimètres



VZW SAVE ASKØY II

Fierté. Jacques Brel, deuxième propriétaire de l'*Askøy*, était fier de son bateau, opulent, généreux, fort en gueule comme lui.

avec des emménagements intégralement en acajou et teck de Birmanie, et qui nécessite un équipage conséquent en plus de son aguerri capitaine. Van Kuyck aime plus que tout la mer Baltique ainsi que les côtes écossaises et norvégiennes, d'où le nom d'*Askøy*, île de Norvège que l'architecte appréciait. Sur la fin de sa vie, désolé de voir son bateau inutile, l'architecte le cède à



Vétéran. L'architecte Hugo Van Kuyck, qui imagine l'Askøy, participa activement à la Seconde Guerre mondiale au sein des forces américaines.

Jacques Brel, ravi de constater l'engouement qui habite l'artiste. Le chanteur a découvert la voile quelques années auparavant. « Cette passion lui venait de son ami Max, pilote de ligne d'Air France, explique sa fille France. Et avec Max il était copropriétaire de l'Albena (plan Cornu de 14 mètres, construit en 1957, basé alors à Menton, ndlr). Et comme Max sait tout faire, il lui délivre les rudiments. Mais pour apprendre à voyager au large, Jacques traverse l'Atlantique sur un bateau-école, le Korrig. » De ce bord-là, Brel approfondit son amour de la mer, écrivant une magnifique lettre à Lino Ventura à travers laquelle transperce cette flamme : « Tu sais Lino, nous avons 15 ans et je crains que nous n'en sortions

jamais. Au fond, je vais très bien sur ce bateau. Ça n'est pas le grand confort et c'est bien fatigant mais il y a des moments formidables. Bien sûr l'Atlantique c'est long mais avec la lune par-dessus et du vent dans les voiles, cela ressemble à une chanson d'amour. Et je ne sais encore rien de mieux que cela. [...] Je serais bien heureux de pouvoir te voir un soir. Pour ne parler de rien et juste se comprendre. A bientôt Lino, je t'embrasse de loin, il fait nuit et l'eau est à 27 degrés. »

C'est au terme de cette traversée initiatique que Brel se met en chasse, déclarant à peine de retour en Belgique à sa fille : « Je cherche un bateau mais j'aimerais savoir si tu es d'accord pour m'accompagner ensuite. » France Brel : « Nous



étions trois sœurs. Et je lui demande pour-quoi moi. Il me répond : "Ta sœur aînée a un amoureux et une vie affective, la petite est trop petite." Y'avait plus que moi en magasin. C'était un grand moment d'émotion !" (Rires) Le 28 février 1974, l'achat est scellé et la jeune femme trouve peu après dans sa chambre une photo de l'Askøy II sur laquelle est juste écrit : «C'est lui !» Signé : «Ton vieux».

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

Après un départ chaotique depuis Anvers le 24 juillet 1974, première escale de l'Askøy II aux îles Scilly dans

Découverte.
En mars 1974,
Jacques Brel fait
visiter à sa fille
France l'Askøy, alors
à terre à Anvers.

ce qui deviendra son tour du monde. A bord se trouve Brel, sa fille France, Maddly Bamy, sa maîtresse d'alors, et deux équipiers. «Il m'avait prévenu, reprend sa fille, en précisant : "il y aura certainement des dames aux escales." Maddly devait débarquer à la première et elle n'est jamais partie. Ma mère devait venir aux Canaries et elle n'est jamais venue.»

Arrivé aux Canaries, après une escale aux Açores et alors qu'il prévoit en compagnie d'un ami, Vic, une traversée de l'Atlantique à deux bateaux, Brel subit une première attaque. Il se rend à l'hôpital local, s'en enfuit, va se faire examiner à Genève, estimant que seuls les médecins suisses lui diront la vérité, puis rentre en Belgique se faire opérer de son cancer au poumon le 17 novembre. France attend aux Canaries. «Et juste avant Noël, il revient. Le 30 décembre, on finit de déjeuner, il se lève et dit : "On range, on part" !»

Ils ne sont plus que trois à bord : le chanteur, sa compagne et sa fille. Inca-



VZW SAVE ASKØY II

Equipière. Maddly Bamy, sa dernière compagne, fut aussi son équipière jusqu'aux Marquises.

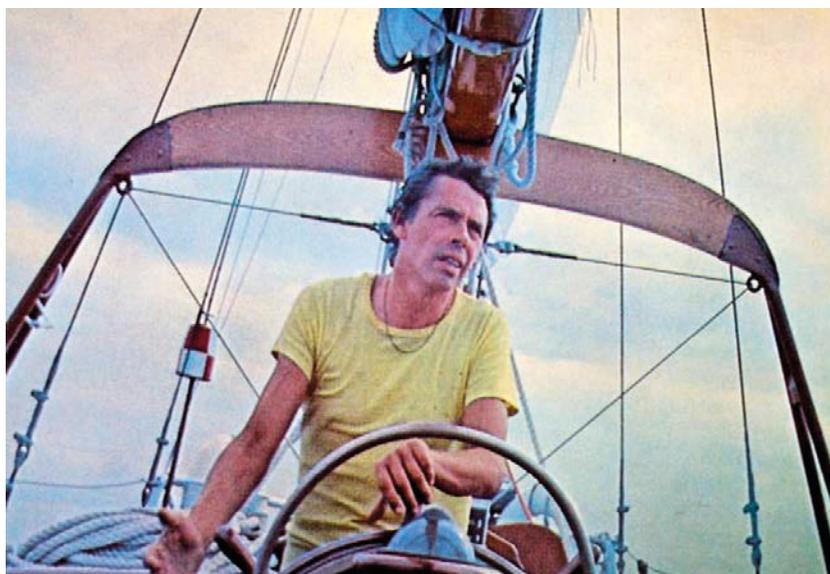
pable d'être dirigé par un pilote, l'Askøy est lourd, lent, dur à mener. Et les deux premières journées se passent à la cape dans la tempête. Contrairement à son ami Vic, Brel suit une route Nord et ne trouvera jamais les alizés, la traversée durant 27 jours. Une fois en Martinique, la rupture entre France et Maddly est consommée. «J'en avais assez, se sou-

“ Hissez la toile en riant
Et filez sur l'Angleterre
L'Angleterre est douce à voir
Du haut d'une cathédrale
Même si le thé fait pleuvoir
Quelqu'ennuis sur les escales
Les Cornouailles sont à prendre
Quand elles accouchent du jour
Et qu'on flotte entre le tendre
Entre le tendre et l'amour ”

Exploit. A la barre de l'Askøy, Jacques Brel effectua un demi-tour du monde en équipage réduit, un exploit vu son état de santé.



F.B. 1974/FONDATION JACQUES BREL D'UTILITÉ PUBLIQUE



VZW SAVE ASKØY II



VZ/W SAVE ASKØY II

vient France. En plus c'était Brel qui se résignait face à cette femme. J'étais consternée. A Fort-de-France, Jacques me dit alors: "Au début du voyage, tu riais. Tu ne ris plus. Soit tu ris, soit tu débarques!" J'ai débarqué. Je ne voulais pas tricher.»

L'Askøy reprend sa route et flâne entre Antilles françaises, Grenadines, Venezuela, Curaçao, Colombie...

Navigation. Le pont très dégagé de l'Askøy permettait de manœuvrer en sécurité mais le poste de barre central était mal protégé des embruns.

Les amis se succèdent à bord comme l'indispensable imprésario Charley Marouani ou son chirurgien. Les rencontres aux escales sont festives. Aussi bon cuisinier que grand cœur; aussi grande gueule que misogyne ou bouffeur de curé, Brel, bien que traqué par les journalistes, vit. Les équipiers embarquent puis débarquent aussi vite. Le capitaine a du caractère et ne fait confiance qu'à son ami Vic avec le bateau duquel il navigue de conserve.

Le 22 septembre 1975, l'Askøy II se lance à l'assaut du Pacifique. Toujours plus loin de «cet insupportable monde», comme le répète Brel à ses amis. Son désir évolue au gré des milles. Trouver

l'île absolue où poser son corps malade et faire rêver ses humeurs vagabondes. Ou en terminer au plus vite avec cet ambitieux tour du monde. Cap à l'Ouest en tout cas et ils ne sont plus que deux à bord sur cet infernal bateau, exigeant, bâti pour un équipage entier. Une transt en double sans pilote où Maddly assure les manœuvres et Jacques une navigation approximative. Entre le 27 et le 31 octobre, l'Askøy ne cesse de franchir l'équateur en tous sens. Brel à Vic, par radio: «Nous sommes beurrés comme des P'tits Lu. Ça fait cinq fois qu'on sable le champagne pour fêter le passage de la ligne.» Fin novembre, après 59 jours de mer, l'ancre de l'Askøy II tombe à Hiva Oa, aux Marquises. Il n'en repartira pas

Souvenirs. Maddly a tenu un livre de bord dont elle a fait suivre une copie aux frères Wittevrongel qui se chargent aujourd'hui de la reconstruction.



PHILIPPE LOUBIN



PHILIPPE LOUBIN

“ Et voici le Pacifique
Longue houle qui roule au vent
Et ronronne sa musique
Jusqu'aux îles droit devant
Puis que l'on vous veuille absoudre
Si là-bas bien plus qu'ailleurs
Vous tendez de vous dissoudre
Entre les fleurs et les fleurs ”



VZW SAVE ASKØY II

“ Putain, les Antilles sont belles
Elles vous croquent sous la dent
On se coucherait bien sur elles
Mais repartez de l'avant
Car toutes cloches en branle-bas
Votre cathédrale se voile
Transpercera le canal
Le canal de Panama ”

avec le même capitaine. Jacques Brel et sa compagne sont à bout. «*En bateau, lui confiera-t-il, il faut être heureux pour partir. Autrement il devient un château hanté de mille bruits désagréables et lancinants, et longs. Plus humide que les prisons, on vit alors dans une soupe infecte et collante, navrante. Un bateau n'est pas grand, il devient minuscule. Il n'est pas fatigant, il devient harassant, c'est le baigne.*»

Le chanteur a souffert le martyre et pourtant c'est un véritable exploit, physique, mental et de sens marin qu'il a réussi là.

CÉDÉ PAR BREL POUR 25 000 DOLLARS

«*Ce bateau est mal foutu. Et puis il est trop lourd pour nous deux. D'un autre côté je ne veux plus d'équipiers: trop cons! [...]* Le bateau, ça rend con. T'as le cerveau qui s'atrophie à force de te demander d'où vient le vent.» Brel tourne la page. Il a trouvé son île: «*claire comme un matin de Pâques*». Amoureux de ce bout de terre qui «l'interpelle», où il se débarrasse peu à peu des oripeaux du personnage

public, il finit par céder l'Askø sans remord pour 25 000 dollars – alors qu'il en avait demandé initialement 500 000, sa vraie valeur – à un couple de jeunes Américains en vadrouille, Lee Adamson et Kathy Cleveland, caricatures de hippies très seventies.

En juin 1976, l'Askø commence sa troisième vie dans le Pacifique. Les nouveaux propriétaires filent en Nouvelle-Zélande pour une refonte du bateau bien fatigué après son demi-tour du monde. Après six mois de travaux, le couple possède six ans le voilier repeint en blanc, sillonnant le grand océan avant de se séparer et, une fois à Hawaï, de le céder en 1982 à un de leur compatriote, Harlow Jones. Celui-ci a pour idée de le transformer... en bateau de pêche mais aussi en chasse-marée pour les autres pêcheurs du cru. Il équipe ses vastes soutes d'un bloc froid et fonde la Harlow's Island Packet and Trading Company, traquant le thon des îles Cook à Hawaï... activité qui se transforme en vente et transport de windsurfs à destination des complexes touristiques insulaires! Surnommé le «noble Askø» par les Américains, le yawl vit chi-

Marquises.
Une fois arrivé aux Marquises, Brel vécut quelque temps à bord de l'Askø avant d'acquiescer une maison sur l'île d'Atuona.

chement, loin de sa splendeur passée... jusqu'au jour où un Allemand, Helmut Rutten, offre une valise pleine de billets de banque sud-africains à Harlow qui le cède sans hésiter.

Rutten a une idée en tête: un yacht aussi solide et d'une si grande capacité peut devenir le meilleur moyen de transporter de la drogue... Et voilà l'Askø, cales chargées de marijuana, traversant le Pacifique entre Thaïlande et Etats-Unis. En 1992, lors du débarquement nocturne de la cargaison sur une plage proche de Santa Cruz, au Sud de San Francisco, l'équipage est arrêté. Dix tonnes de drogue sont saisies... mais Helmut Rutten a le temps de filer avant de faire escale aux Fidji où il est incarcéré.

Saisi dans le port de Suva, Askø II est abandonné, sans entretien, pillé, se détériorant inexorablement. C'est une épave à peine flottante, enchaînée à un quai que le journaliste nau-

ASKØY II



F. CHEVALIER

- Longueur HT : 18,66 m.
- Longueur flottaison : 15,40 m.
- Maître bau : 4,94 m.
- Déplacement : 42 t.
- Surface de voilure au près : 80 m².
- Tirant d'eau : 2,00-3,40 m.

- Matériaux : acier soudé et riveté.
- Moteur : Gardner 92 ch.
- Architecte : Raymond Derkinderen.
- Construit : Van de Voorde (Anvers, Belgique).
- Lancé le : 19 mars 1960.
- Pour aider à la reconstruction de l'Askø II, contactez l'association Save Askø II sur le site : www.askoyii.be



VZW SAVE ASKØY II



VZW SAVE ASKØY II

Acquéreurs. Après le chanteur, l'Askø passa aux mains des Américains Lee Adamson et Kathy Cleveland (à gauche) puis dans celles d'Harlow Jones (à droite).



A. GEIJN/FONDATION JACQUES BREL D'UTILITÉ PUBLIQUE

Emménagements. Les boiseries de l'Askøy étaient en teck et acajou, et Brel avait même installé un piano dans sa cabine arrière.

lide. J'en étais obsédé.» Au terme d'innombrables démarches, Wright l'acquiert aux enchères en 1994 pour le transformer en yacht de charter puis met le cap sur son pays. Lors du convoi solitaire, il est pris dans une méchante tempête au Nord-Ouest de l'île du Nord. L'appareil à gouverner casse.

«Ce safran grand comme une porte de grange battait inutilement contre la coque et le bateau avançait inexorablement vers la côte, lancé tel un train à pleine vapeur.» Ingouvernable, l'Askøy s'échoue sur Baylys Beach, au Nord d'Auckland, le 7 juillet, le skipper sauvant sa peau in extremis. Les tentatives pour renflouer le lourd bateau en acier échouent toutes et l'Askøy est abandonné à son triste sort, s'enfonçant lentement dans les sables de la plage... quatorze ans durant. Un Belge, Jacques Jaspers, puis un Français, Bruno Peri, tentent de le sauver, en vain.

C'est alors qu'entrent en scène les

tique néo-zélandais Lindsay Wright découvre. «J'en tombe immédiatement fou, explique-t-il. Le moteur Gardner est à moitié dans l'eau, le teck a été arraché pour en faire du bois de chauffage, l'acier rouillait. Mais il était incroyablement so-

“ Prenez une cathédrale
De Picardie ou d'Artois
Partez pêcher les étoiles
Mais ne vous réveillez pas
Cette cathédrale en pierre
Traînez-la à travers bois
Jusqu'où vient fleurir la mer
Mais ne vous réveillez pas
Mais ne vous réveillez pas ”

Epave. Pendant quatorze ans, l'Askøy a pourri sur la plage de Baylys en Nouvelle-Zélande avant d'être ressorti de son catafalque de sable en 2008.

frères Staf et Piet Wittevrongel, fils retraités d'un maître voilier de Blankenberge. «En 1974, se souvient Piet, Jacques Brel vient à la voilerie. Staf le reçoit; ils discutent. Puis, au bout de quelques minutes, il lui demande: "Mais qui êtes-vous?" Et le grand Jacques de répondre: "Je suis le Wallon que tous les Flamands aimeraient tuer!" Staf l'a re-



connu aussitôt!» Pour sauver le bateau, les deux frères remuent ciel et terre, et grâce à une obstination peu commune, parviennent à créer un engouement suffisant pour réunir les fonds nécessaires à la récupération de l'épave.

Après une expertise de la coque ensablée, des travaux titanesques sont lancés pour la sortir de son tombeau dont elle sera tirée en 2008. Le mouvement prend de l'ampleur en Belgique.

ZEEBRUGGE, LA VILLE QUI REDONNE VIE À L'ASKØY II

L'Askøy II est rapatrié gracieusement sur un porte-conteneurs jusqu'à Anvers puis Ostende, grâce cette fois au geste des remorqueurs locaux. La reconstruction connaît des hauts et des bas, avance au gré des maigres fonds soulevés et de la présence des bénévoles jusqu'en 2014 où tout s'arrête. La ville de Zeebrugge décide alors d'offrir un nouveau chantier au bateau où il se trouve depuis avril 2015, les travaux ayant repris tant bien que mal. Un nouveau moteur a

Restauration.
Les frères Staf et Piet Wittevrongel encadrent la réfection de l'Askøy qu'ils espèrent mettre à l'eau dans un an.



PHILIPPE JOUBIN

été installé fin 2016. Les boiseries extérieures sont en cours de finition, les mâts neufs en pin d'Oregon sont terminés et Staf Wittevrongel s'attellera prochainement aux voiles. «Notre idée, explique Piet, est de le remettre à l'eau

le 8 avril 2018, jour de l'anniversaire de Brel. Qu'importe si la coque est vide. L'Askøy II pourra naviguer sous voiles ! Et nous aurons gagné notre pari : redonner vie à ce bateau comme Jacques Brel nous donna ses chansons.» ■



D.R.

Duo. France Brel écoute son père en qui elle avait, en mer, une confiance absolue.

France Brel a 21 ans et une minuscule expérience de la voile lorsqu'elle accepte de partir avec son père autour du monde. Elle ne traversera «que» l'Atlantique, ne supportant pas la maîtresse de celui-ci. Mais ses souvenirs restent forts.

VV : Quel était le but de votre père avec l'Askøy ?

F. B. : Souffler, s'accorder du temps, vivre une autre aventure. Lors de sa traversée de l'Atlantique pour apprendre sur le *Korrig*, il fait escale aux Canaries et y découvre un pavillon belge. Il va voir ce bateau et y rencontre un père, Vic et sa fille Juliette. Un homme d'affaires qui en avait marre de gérer son patrimoine.

FRANCE BREL :

«BREL AVAIT DU CHARISME, CE BATEAU AUSSI»

Jacques a un flash ; cela lui plaît. Il dit juste à Vic : «Je vais acheter un bateau. On se donne rendez-vous en septembre aux Canaries et on traverse ensemble !» C'est ce qui se produit. En quelques mois il va trouver un bateau, l'Askøy II, emmener sa fille et une autre (Maddy Bamy, sa maîtresse rencontrée sur le tournage de *L'aventure c'est l'aventure*)...

VV : Quand avez-vous découvert ce bateau pour la première fois ?

F. B. : Jacques m'avait donné rendez-vous au chantier en mars 1974. Mais j'avais été le voir avant toute seule. Car il m'avait dit et écrit : «C'est ton bateau !» Et il faisait le même plan à une autre de l'autre côté (Maddy, ndlr)... J'avais un Minox et j'ai photographié ce bateau énorme, très enthousiasmée. Lors du rendez-vous avec lui, j'entends d'abord un homme avec une toux épouvantable qui résonne dans un hangar. Et je me rends compte que c'est Jacques. Cela m'a plus troublée que le bateau. Il aura sa première attaque en novembre. Nous partons en juillet au petit matin. On quitte Anvers sur l'Escart. Et on mouille au bout de trois heures dans un méandre, juste devant des vaches dans le froid et la brume. Sinistre. Il dit alors : «Je suis crevé, je dors.» Et il a dormi deux jours. C'était spécial. Cela

faisait un peu enfant gâté : «Allez on va jouer aux cow-boys et aux Indiens mais d'abord je veux mon goûter !» (Rires)

VV : Mais vous aviez peu d'expérience. L'Askøy ne vous impressionnait pas ?

F. B. : Non car je suis un peu givrée. Il était lourd, dur, sans pilote automatique... Mais quand je l'ai vu je l'ai trouvé somptueux. Je n'ai jamais eu peur car j'avais une confiance totale en mon père.

VV : Comment s'est passée cette traversée sur ce bateau si éprouvant ?

F. B. : Le plus douloureux n'était pas le bateau ou la fatigue car je suis obéissante. Quand il me dit par exemple «on fait des quarts de deux heures pour se relayer plus souvent», je tiens ces quarts. Et c'est vrai que les manœuvres sont dures, le mât gigantesque, les voiles lourdes. La barre est épouvantable. Pour garder le cap, je dois y mettre tout le poids de mon corps. On n'était pas protégé et on recevait de gros paquets de mer. Je devais nettoyer le sel dans mes yeux avec ma salive. A la fin de chaque quart, il fallait relever le loch qui traînait derrière le bateau pour remplir le livre de bord. Obligation absolue. Il fallait lâcher la barre après avoir bien calculé son coup, filer sur le pont, ramper, s'accrocher aux chandeliers lorsque le

bateau gîtait, aller à l'arrière, relever le loch, noter les milles et relâcher. Jacques prenait ses quarts, mais je suis persuadée qu'il ne relevait pas le loch ! Il était très mal peu après son opération. Il ne pouvait faire aucune manœuvre et il naviguait avec deux femmes.

VV : Aimiez-vous ce bateau ?

F. B. : Ce bateau était comme Jacques. Il n'y a pas de hasard. Il aimait ses formes. Il voulait un bateau large, généreux. Il était beau, il attirait l'œil. Brel avait du charisme ; ce bateau aussi. Tous les passants le regardaient. En le voyant, on avait envie d'une histoire sur ce bateau. Tout cela correspond à Brel. Mais il était inmanœuvrable. Comme Jacques était invivable. Au quotidien, Jacques n'était pas difficile : il suffisait d'obéir. Avec ce bateau, c'était pareil. Après les 27 jours de traversée, il ne voulait pas que nous pénétrions dans le port si le bateau n'était pas nettoyé. Entre autres, il fallait faire les cuivres... Et il y en avait beaucoup. Un souvenir peu sympathique. Avant chaque arrivée, il disait toujours : «Il nous reste un jour de mer alors on frotte et on arrive nickel.» Comme des héros. Il n'avait qu'une envie : faire la fête au port. Ce qu'il aimait c'était rencontrer des êtres humains aux escales.