

ATLANTIC RALLYE FOR CRUISERS

Fin de transat sous gréement de fortune!



Nous vous avons présenté *Pollux* au départ de l'Arc (VM n°215). Après une belle traversée, le plus petit bateau de la flotte a démâté à moins de 200 milles de l'arrivée. Antoine Gloahec, qui disputait l'épreuve en double avec Chloé Gautier, revient sur cette fortune de mer.

Propos recueillis par Marie-Joë Métayer. Photos : Antoine Gloahec.

Vous avez démâté à 180 milles de l'arrivée.

Comment cela s'est-il passé ?

Le démâtage s'est produit le 12 décembre vers 21 H UTC. Nous étions enfin sous régime d'alizés depuis trois jours. Nous avions eu une avarie de barre la veille, nous avions donc décidé d'assurer notre position (4°) et de finir sans forcer. C'était une belle journée, la visibilité était bonne, le vent faiblissant entre 17 et 19 nœuds dans le 75. Nous avons eu plusieurs petits grains dans la journée, sans modification du vent lors de leur passage. Notre cap était 230, en route directe sur Sainte-Lucie, au portant avec un angle de 155° du vent réel et notre vitesse moyenne était de 7,5 nœuds. Puis un grain beaucoup plus viril est arrivé. Nous étions sur le pont tous les deux, mais la violence du vent ne nous a pas laissé beaucoup de chance. On est partis au lof sous spi, on a choqué sous le vent, remis le bateau sur la route et décidé direct l'affalage une fois le bateau plein vent arrière. On a fait notre manœuvre classique, c'est-à-dire qu'on a choqué le bras au vent pour récupérer le spi sous le vent. A ce moment-là, une nouvelle

rafale estimée à plus de 50 nœuds nous a fait repartir au lof et a couché le bateau. J'ai vu de l'eau arriver jusqu'au winch sous le vent. Sur un Pogo 8.50, ce n'est pas classique ! Quand j'ai demandé à Chloé de larguer la drisse de spi, c'était déjà trop tard, le mât était brisé !

A votre avis, pourquoi le mât a-t-il cédé ?

Je pense qu'une fois le bateau couché en travers du vent, le spi s'est regonflé en butée sur les boucles de sécurité au bout des bras de spi. Le mât a cédé au milieu, entre les deux étages de barres de flèche et à environ 1,50 mètre sous le point d'ancrage de l'étau largable et des bastaques de gros temps, donc a priori un endroit pas sous contraintes régulières...

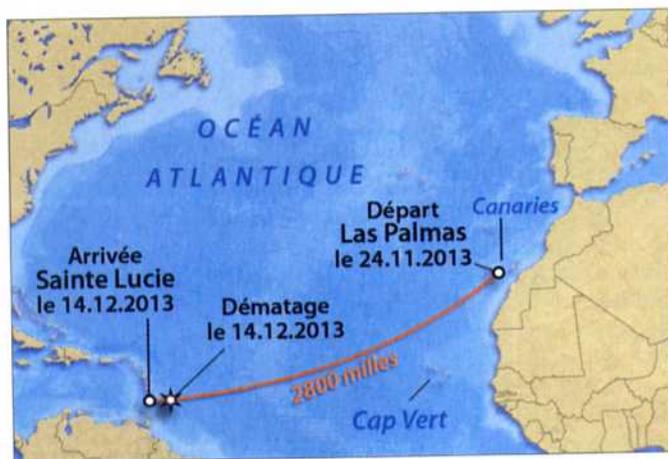
Qu'avez-vous fait alors ?

Chloé m'a obligé à me mettre à l'abri dans la descente le temps que le vent se calme. C'était le déluge, la mer étant blanche, le vent soufflait encore à 40 nœuds... Le spi chalutait et faisait gîter dangereusement le bateau qui était poussé

encore assez rapidement par la GV pliée en deux. On a largué le spi, le bateau s'est remis droit.

Une fois le grain fini, la nuit allait vite tomber, donc on a sécurisé le bateau au plus vite. Chloé a ouvert les filières arrière pour ramener la tête de mât sur le pont. On a dégoupillé l'étau puis on a coupé les drisses et câbles d'électronique passant dans le mât pour arriver à descendre sa partie supérieure. Celle-ci était entièrement cassée, je n'ai pas eu besoin de monter pour la couper. La voile étant sur ralingue, la descente (GV et partie haute du mât) a été progressive. Nous avons sorti par le haut la GV encore endraillée dans la partie basse du mât. On a réussi à poser la bôme d'un côté du rouf et le haut du mât avec la GV de l'autre et à les fixer fermement avec une grosse sangle à cliquet qui était dans notre caisse de sécurité. Ensuite on a fait le tour du bateau et mis des rabans sur tout ce qui était volant et mobile.

Après avoir vérifié qu'il ne restait rien à traîner à l'eau, nous avons redémarré le moteur à 23h30 UTC, prévenu le CROSS Antilles Guyane et les organisateurs de l'ARC de notre situation. Nous ne demandions pas d'assistance, car nous étions



▲ Ce qui reste de notre mât une fois arrivé aux Antilles. Il est tenu par ses bas-haubans et par l'étau de fortune que nous avons gréé.



▲ Vision d'horreur : le mât a cassé net, entre les deux barres de flèche.



▲ La cassure est franche. La gorge est amochée : nous avons joué du tournevis pour libérer la GV.

certains de pouvoir faire un gréement de fortune avec le demi-mât emplanté sur la quille qui tenait par les bas-haubans. Nous avons encore assez de gasoil pour recharger les batteries, ainsi que de l'eau et à manger en bonne quantité.

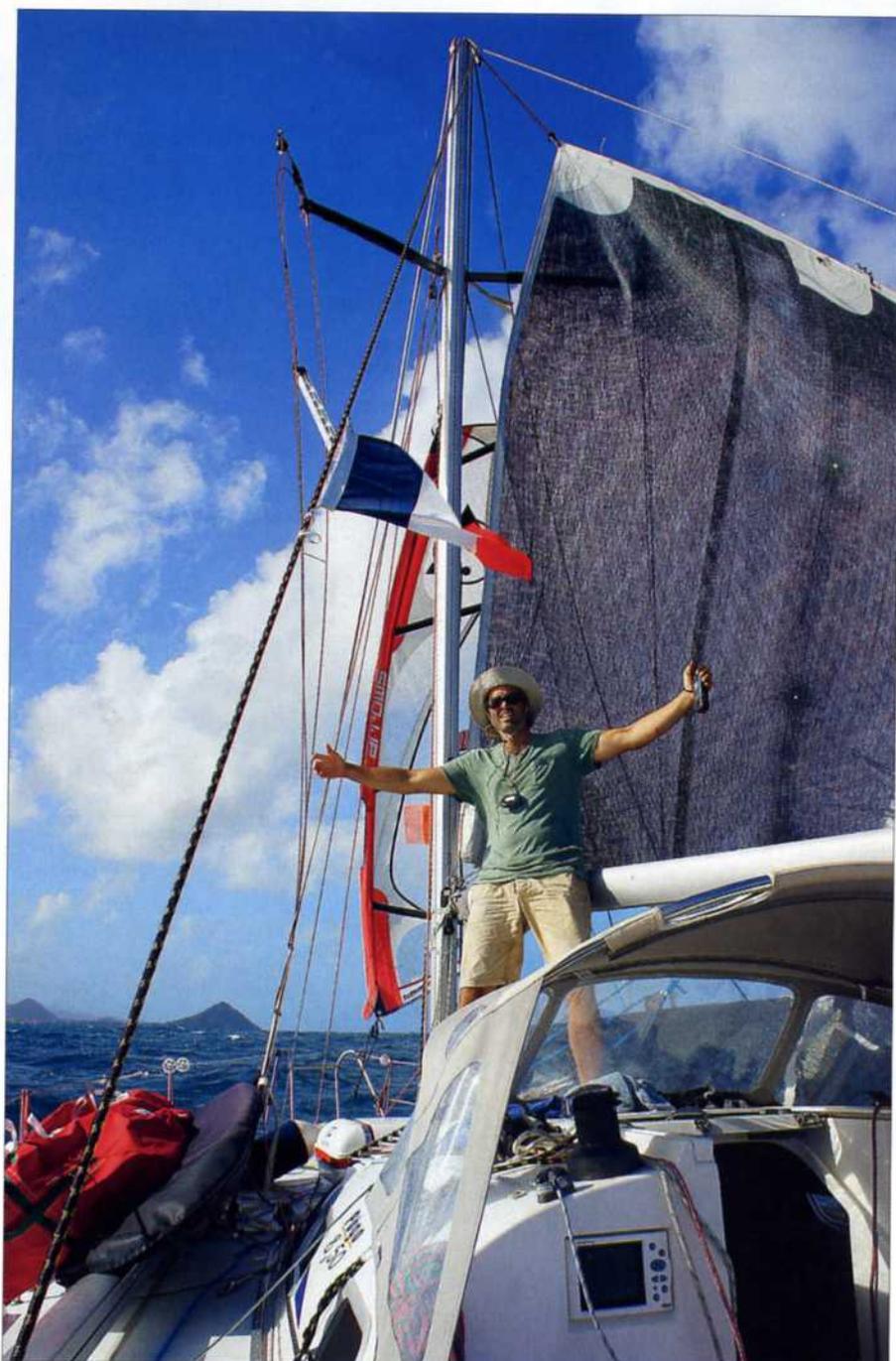
Nous avons aussi dû remettre des feux de nav de secours, d'autant que l'AIS n'ayant plus d'antenne, on était invisibles pour les autres bateaux...

Comment avez-vous installé le gréement de fortune ?

La première étape consistait à sortir la GV déchirée et coincée dans le mât au voisinage de la cassure dans la partie haute. Il a fallu pas mal de patience et un gros tournevis pour forcer la gorge du mât et dégager la GV.

Ensuite on s'est servi des bouts de drisse encore en place dans le reste de mât pour installer des poulies en « tête » du reste de mât dans lesquelles j'ai passé des vieilles drisses. Comme ça on avait un système fiable et facile à affaler pour le gréement de fortune. Une drisse récupérée dans le mât servant de bastaque et une autre d'étau.

Puis on a fait une première tentative en mettant le haut de la voile dans la portion de mât resté en place, mais la taille de la voile était ridicule. Là, nous avons connu un petit coup de mou avec la fatigue, mais très vite on a trouvé l'astuce en envoyant la bordure en tête. On a utilisé une voile de windsurf en guise de foc et cette GV inversée. Un petit bricolage au niveau des œilletons de ris et on obtenait une « GV » avec laquelle on pouvait jouer sur le creux, notamment sur le dernier bord de près pour couper la ligne d'arrivée !



▲ Sainte-Lucie devant l'étrave, l'arrivée est proche ! Antoine et Chloé peuvent se féliciter d'avoir ramené leur bateau à bon port sans assistance. Remarquez la voile de planche grée en foc.

Comment avez-vous réagi face à cette avarie ?

Plutôt bien, on avait déjà eu une belle galère la veille avec les safrans. Sur le coup, on a essayé de se rassurer en se disant qu'on allait finir à la cool et qu'on aurait le temps de pêcher ! Si c'était arrivé à mi-parcours et avec un mât plus court, on n'aurait pas pris les choses de la même façon.

Dans l'urgence, le temps passe très vite car ce sont des actions qui sortent de nos habitudes et de nos automatismes. On se demande si le mât va descendre, on ne veut pas couper trop vite de peur qu'il tombe sur l'un de nous... La fatigue aidant, on a parfois des doutes.

Une fois le gréement opérationnel, ça a été un vrai soulagement de voir le bateau filer au portant, bien calé entre 5 et 6 nœuds. On a même fait une

pointe à 8,4 nœuds dans un surf ! Du coup, on a finalement coupé la ligne d'arrivée, après 180 milles sous gréement de fortune, le samedi 14 décembre, en gardant une belle 6^e place !

Quels enseignements en tirez-vous ?

Il faut faire très attention aux grains dans les alizés ! Enlever les nœuds en bout de drisse et ne pas faire de boucle de sécurité sur les bras me semble plus sérieux sur ce genre de navigation, même si c'est un peu contraire à mes habitudes. L'autre solution serait aussi de rallonger fortement les bras et les drisses de spi pour laisser filer largement si besoin.

Chloé a bien assuré la sécurité de l'équipage, je ne suis pas assez vigilant sur ce point-là ! ■