

## CHAVIRAGES EN SÉRIE SUR LE FASTNET 1979

**Jacques Caraës**

*Marin, coureur et équipier hors pair, il est deux fois détenteur du Trophée Jules Verne (sur Orange 2 et Groupama 3). Entre deux tours du monde, il navigue aussi en croisière et en famille, dans ses abers du Finistère Nord et sur la côte Sud de l'Angleterre.*



C'était pendant la course du Fastnet 1979, édition où une dépression assez creuse a fait pas mal de dégâts. A l'époque, on était le plus jeune équipage du RORC, on courait en catégorie trois-quarts ton sur un bateau qui s'appelait *Alvena*, avec Bertrand Cudennec de la voilerie Incidences, notre skipper, et quelques copains brestois. Il y a eu au plus fort de ce système dépressionnaire des vagues déferlantes, à l'approche du Fastnet, et alors qu'on était en cape sèche, une vague plus forte nous a fait faire un tour complet et a démâté le bateau. Le mât étant posé sur la quille, ça a fait un peu «ouvre-boîtes» et causé une entrée d'eau conséquente sur le pont. On s'est séparé du mât, on a vidé l'eau en partie lorsqu'une deuxième déferlante nous a coiffés. Et là on a eu une très grosse frayeur : Bertrand Cudennec, qui était pourtant amarré, est passé au bouillon. N'ayant plus de propulsion (le moteur était noyé), on ne pouvait rien faire pour le récupérer mais, heureusement, il a eu ce réflexe de survie de nager très fort et de revenir vers le bateau qui n'avait pratiquement plus de franc-bord, tellement il était rempli d'eau. Ensuite, comme on ne pouvait plus évacuer cette masse liquide, on a décidé de mettre le radeau de survie à l'eau. Au début, on est resté amarré au bateau qui flottait encore entre deux eaux, puis on a décidé de couper la longe et on est parti dans les déferlantes. Malheureusement, elles étaient encore assez puissantes et on s'est fait retourner à deux reprises. Etant amarrés, on est parvenu à chaque fois à retourner le bib et à remonter dedans, mais les bâches orange étaient complètement disloquées et on s'est retrouvé très exposé. On a eu la chance de trouver sur notre route un autre trois-quarts ton anglais, *Moonstone*, qui nous a aperçus et qui a réussi, après deux tentatives, à nous lancer une longe très longue avec une bouée couronne au bout. Nous nous sommes déhalés vers lui, il nous a récupérés à bord et nous a ramenés jusqu'aux Scilly. Ce furent une douzaine d'heures plutôt difficiles.

**Leçon.** Même bien préparé, sportif, avec un bateau costaud réputé de très bonne construction (un Contention 33), on se rend compte qu'on est tout petit et que les éléments peuvent rapidement mettre en péril une forteresse. Même si les réflexes ont été bons, on aurait pu perdre un équipier. Il faut avoir beaucoup d'humilité devant la météo et devant la mer.

# NOUS AVONS PERDU NOTRE ÉTRAVE AU MILIEU DE L'ATLANTIQUE

**Julien Girardot**

*Photographe de mer, il navigue depuis toujours, faisait partie de l'équipage de Tara comme cuisinier, et vient d'achever un tour du monde.*



**A**u matin du huitième jour de convoyage Antilles-Bretagne à bord de l'ex-Explorer de Bruno Peyron, cata de 27 mètres, le vent tourne et nous sommes désormais au portant sous le soleil. Quel bonheur ! Glissade atlantique sur une houle qui ne cesse de grossir tout au long de la journée. Nous nous «battons» pour barrer tellement l'excitation est grande. Mais le vent ne cesse de monter. En fin de journée, les rafales atteignent 50 nœuds, ça fume ! Nous enfournons alors dans une vague plus grosse que les autres qui ébranle et met à rude épreuve la structure du bateau. Sacré paksif, comme diraient les anciens de la marine à voile ! Un bref coup d'œil entre nous en dit plus long que des mots. Il faut calmer le jeu. Nous affalons l'ORC et naviguons à présent avec trois ris dans la grand-voile. Peu avant la nuit, un surf incontrôlable nous emporte dans une seconde vague énorme. L'étrave tribord enfourne la première. Nous sommes touchés ! Elle ressort raccourcie d'un bon mètre carré ! Nous nous mettons immédiatement à la cape, affalons la grand-voile et bloquons l'arthur du mât-aile dans l'axe. Le bout d'étrave endommagé pendouille sur le côté, retenu par quelques résidus de fibre. La «crash box» est indemne et nous assure la flottaison, chose non négligeable dans cette mer démontée... Ça tombe bien car l'envie de mettre un canot de survie à l'eau ne nous motivait pas. Après une nuit à la cape, nous confectionnons avec le sac de la grand-voile une espèce de boudin bardé de rabans bien serrés. Après une lutte de quelques heures, un semblant de moignon est en place et nous tentons de reprendre notre route. Nous effectuons quelques essais d'allure et, après étude de la chose, nous décidons de la vitesse à ne pas dépasser. Ce sera 6 nœuds maximum... Sur un bateau de cette trempe, conçu pour battre des records, c'est la loose !



*En mer, lorsqu'une avarie arrive, le sang-froid et l'autonomie garantissent souvent la sécurité de l'équipage.*

## LA NUIT, PLANTÉS SUR UN CAILLOU



### Luc Alphand

Vainqueur de la Coupe du monde de ski alpin et du Paris-Dakar. S'est reconverti en 2011 dans la course à la voile, d'abord aux côtés de Marc Thiercelin, puis à bord de l'Hydroptère.

C'était l'année du bac, nous étions cinq jeunes skieurs de dix-sept ans, et nous avions la chance de naviguer sur une goélette de 17 mètres prêtée par le grand-père de l'un d'entre nous. C'était un beau bateau, fin, racé, avec un pont en bois. Nous sommes partis de Porquerolles par mistral, et nous avons pris tellement cher qu'en début de nuit nous avons cherché un abri, mais nous n'étions pas des as de la cartographie et, en essayant de rentrer à Cannes, nous sommes montés sur un caillou près des îles de Lérins. Nous voulions nous en sortir seuls, alors nous n'avons pas lancé d'appel sur le 16, mais au matin il a bien fallu sortir de là, une pilotine nous a pris une drisse pour nous faire gîter et nous dégager. La quille était quand même bien mâchée.

**Leçon.** Depuis, j'ai appris qu'en mer il faut garder beaucoup d'humilité, et qu'on ne se lance pas comme cela par mauvais temps sans savoir où l'on va atterrir ni prévoir d'itinéraire de repli.

## 36 HEURES EN FUITE



### Patrick Roséo

Designer, il a notamment signé les intérieurs des croiseurs de la gamme Dufour, des Pogo, des Grand Soleil et des Feeling. Il boucle actuellement un tour de l'Atlantique en croisière à bord de son Pogo 10,50.

C'était en 1973 dans le cadre d'un stage aux Glénans à bord de la *Sereine*, entre les îles Féroé et l'Ecosse. En revenant des Féroé, on a eu du mauvais temps, le barreur a fait une erreur et le bateau est retombé de tout son poids dans le creux d'une vague. Le choc a été si violent qu'une dizaine de petites membrures ont cassé, les cloisons intérieures ont explosé et la quille a bougé, créant une importante voie d'eau. Il nous a fallu partir en fuite, à sec de toile, pour que la *Sereine* ne fatigue pas trop dans la mer. Heureusement, on était dix et on a mis en place toute une organisation. On pompait régulièrement et on prenait les contreplaqués des couchettes pour consolider les cloisons qui étaient cassées dans les angles. On était prêts à débarquer si le bateau coulait, mais on a quand même tenu. Après 36 heures de fuite, on a atterri aux Shetland. Le bateau a été réparé sur place et, quinze jours après, il revenait avec un autre équipage.