



Photo J.-Y. Le Cottonne

Équipier à bord de « Fragola »

A PRÈS deux premiers jours de course sans problème, « Fragola » se trouve, le lundi 13 août après-midi, un peu au-delà de Land's End quand le vent commence à fraîchir et à refuser. Nous remplaçons le spi par le génois lourd.

A 18 h 00, la BBC indique SW force 7, localement 8. On se dit qu'on va se faire secouer, sans plus... et, à 19 h (1), l'annonce par France Inter d'une force 8 à 9 ne change pas notre décision de continuer. On pense qu'ils en rajoutent sans doute un peu par rapport à la BBC et qu'on aura du 8 ! Et puis, l'équipage est solide : à une exception près, nous avons déjà tous étalé de gros coups de vent. Enfin, nous avons une grande confiance dans le bateau.

Vers 23 h 00, il y a beaucoup de vent. Nous avons dû réduire progressivement et naviguons sous grand-voile à deux ris et tourmentin.

Trois heures plus tard, le vent est devenu si fort qu'il faut affaler la grand-voile. Sous tourmentin seul, nous sommes encore bien manœuvrants et le bateau ne souffre pas du tout au passage des petites déferlantes.

Vers 3 h 00, le vent est encore plus fort, surtout dans les rafales, et le bateau a une forte tendance à partir au lof. La mer est devenue très mauvaise.

Soudain, une grosse déferlante nous prend un peu sur l'arrière du travers. « Fragola » est couché net, prenant un coup de gîte d'environ 80°. Je suis à la barre, amarré avec ma brassière-

harnais modèle Glénans. La vague me fait passer par-dessus les filières que j'agrippe au passage. Mon bout de sécurité m'arrête et je me retrouve à l'extérieur du bateau, moitié du corps dans l'eau, cramponné aux filières et maintenu contre le bateau par le bout de sécurité. Ce genre de mésaventure m'est déjà arrivé, alors je ne m'inquiète pas outre mesure. Je sais qu'à l'intérieur, Jean-Charles est le seul à être harnaché. Je l'appelle donc et il m'aide à repasser par-dessus les filières. Pendant tout ce temps-là, Patrick a pris la barre. Il était assis au fond du cockpit quand le bateau a été couché et il y est resté sans difficulté. A l'intérieur, toute la vaisselle a valsé : les trois quarts des verres et des assiettes sont cassés. A part cela, pas de dégâts, mais quel désordre !

Avec Jean-Charles, on s'interroge un moment sur la meilleure tactique à adopter. Nous n'envisageons en aucun cas de nous rapprocher d'un hypothétique abri ; faire demi-tour ne nous plaît guère : nous irons très vite au large mais avec la mer de travers, ce qui nous paraît dangereux. Mettre en fuite vers la mer d'Irlande et le Pays de Galles ne nous plaît guère : il faudra atterrir sur une côte inconnue, sans cartes de détail. Reste la cape. Nous essayons de virer de bord pour faire un essai de cape courante. Le bateau manque à virer. Le tourmentin fasseye si violemment que les deux nœuds de chaise des écoutes, pourtant bien souqués, se défont en même temps. Au point d'écoute, les coutures des renforts commencent à lâcher. Vite, nous affalons la voile et nous prenons la cape sèche, barre amarrée sous le vent.

« Fragola » capeye très bien, se dansinant de 70 à 90° du vent, dérivant

à 2 nœuds et demi environ. Certes, nous recevons la mer plus par le travers que nous le souhaiterions, mais le vent est si fort qu'il n'est pas question de renvoyer de la toile. Une voile de cape nous aurait sans doute fait loffer un peu mais l'envergure par ce temps aurait été impossible.

Nous avons pris une centaine de litres d'eau à bord, quand le bateau a été couché : par les entrées de drisses du mât (celui-ci est posé sur la quille), par la descente dont le petit panneau (25 cm de haut) n'était pas fermé et par l'aérateur avant.

Quand le bateau est couché une deuxième fois par une déferlante plus grosse que la première, on n'a pas encore remis en place ce panneau... que l'on n'a pas trouvé dans le fouillis du bord ! Cette fois, on embarque 200 litres. Ça suffit : on fait rentrer Pierre qui était resté dehors à toutes fins utiles, on trouve le panneau et on le ferme. Après avoir rangé l'essentiel et pompé, tout le monde se couche plus ou moins. Il est environ 4 h 30 du matin, nous sommes à 45 milles du Fastnet et nous dérivons donc vers le Nord-Est.

A bord, grosse impression de sécurité. Le bateau prend bien 50 à 60° de gîte au passage des plus grosses déferlantes mais il ne souffre pas du tout. Pas de chocs. Aucune impression de drame. On attend que ça se passe, c'est tout. La fin de la nuit et la matinée passent ainsi. Vers midi, la mer est encore grosse mais le vent est passé au NW et a faibli à force 7 environ. Nous remontons à trois sur le pont remettre de l'ordre dans les drisses et les écoutes et hisser le tourmentin. Tout est trempé à bord, nous sommes fatigués ; la perspective de louvoyer jusqu'au Fastnet alors qu'il y a encore un « force 8 » annoncé ne nous sourit guère. Nous décidons d'abandonner la course (nous avons alors dérivé d'une vingtaine de milles dans le NE). En route pour Land's End. Sous tourmentin seul, nous sommes sous-toilé mais tant pis, on n'est pas pressé et on s'est assez fait secouer comme ça.

La mer se calme un peu. Des déferlantes remplissent encore le cockpit deux ou trois fois mais « Fragola » est bien manœuvrant. A l'intérieur, on range...

Ce n'est que dans le courant de cette après-midi de mardi que nous réalisons, en écoutant la radio puis en apercevant des hélicoptères, que certains bateaux

(1) Toutes les heures mentionnées ici le sont en référence à l'heure anglaise.

ont eu des difficultés... et, vers 20 h une rencontre dramatique nous le confirme : un coup de corne de brume attire notre attention sur un bateau. Il est démâté, à demi-rempli d'eau. C'est « Grimalkin », le bateau de la Royal Air Force. Nous nous rapprochons. Le seul homme visible à bord nous dit que quatre autres équipiers sont partis dans le « bib » et qu'un cinquième est à l'intérieur, mort. L'équipier du « Grimalkin » a utilisé toutes ses fusées. Comme un hélicoptère n'est pas trop loin, nous tirons deux de nos propres fusées parachute (quel recul !). Un classe II, qui navigue lui aussi sous tourmentin seul s'approche, puis un hélicoptère arrive. Un sauveteur descend au bout du câble et parvient à remonter à son bord le corps et l'équipier survivant.

Dans cette mer, une telle opération est une véritable prouesse. Nous apprendrons plus tard qu'elle a été renouvelée une centaine de fois. Nous remettons en route vers Land's End, toujours sous tourmentin seul, à 6 ou 7 nœuds.

Mercredi, en fin de matinée, nous doublons Land's End. La mer est maniable. Nous renvoyons spi et grand'voile et nous arrivons à minuit à Plymouth, pressé de faire savoir à nos familles et amis que tout va bien à bord.

Le bilan des dégâts matériels est faible : trois manivelles de winch perdues, le support de girouette électronique de tête

Un peu de désordre à bord, en arrivant à plymouth...



Photo Fermingier

Le calme avant la tempête : 2 h après le départ de la course.

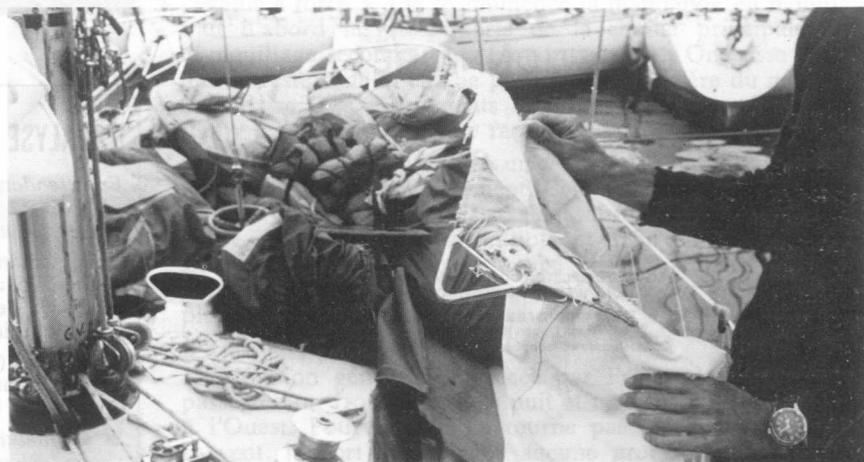


Photo J.-C. Fouché

Le point d'écoute du tourmentin n'a pas résisté.

de mâts tordus, la vaisselle cassée, le point d'écoute du tourmentin abîmé.

Certains de ces incidents auraient pu être évités : le tourmentin devrait être conçu pour tenir dans des conditions extrêmes ; la vaisselle resterait entière si elle était rangée dans des placards et non dans des équipets — et surtout si elle était incassable !

Il faut par ailleurs souligner l'importance d'une bonne fermeture intérieure des capots couliissants et panneaux de descente. Dans beaucoup de bateaux, il n'y a aucune possibilité de verrouillage intérieur : cela peut avoir de graves conséquences si les panneaux sont emportés par la mer ; or un simple bout' et un taquet suffiraient pour éviter les entrées d'eau importantes.

Pour ce qui concerne les accidents survenus à d'autres bateaux, je pense que

dans de telles circonstances, il existe certainement un facteur chance : une vague plus grosse qu'une autre, un bateau qui démâte ou non... mais il me semble aussi que certains bords ont été abandonnés prématurément à la suite d'une certaine panique ou encore — paradoxalement — en raison de la présence des secours.

Enfin, il est certain que l'expérience des équipages demeure — avec la solidité du bateau — le facteur essentiel de sécurité.

Il y avait une bouteille de champagne à bord. Elle ne s'est pas cassée. Nous l'avons bue à la santé de MM. Pichavant et Proctor !*

Bernard LE FLOUR.

* Constructeur du bateau et fabricant du mât.



Photo Fermingier