

DÉMÂTAGE

LORS D'UNE TRAVERSÉE DE L'OcéAN ATLANTIQUE EN SOLITAIRE

SUITE



Dans notre numéro précédent, Gaëtan Thomas nous contait sa traversée mouvementée de l'Atlantique pour convoier en solo, « *Escale* », un Bavaria 32. Vents violents, déferlantes, panne de moteur, rien ne lui fut épargné jusqu'à son arrivée sain et sauf aux Açores.

DEUXIÈME ÉTAPE, CAP SUR LA MANCHE...

Je repars le 15 mai, toujours dans des conditions musclées avec 25 nœuds au près entre les Açores et Brest. Une petite semaine sans problème, bonne vitesse, cap sur la Manche. Et c'est là, les amis, que les sérieuses pannes ont commencé. Le pilote automatique s'est mis à déconner. Le tableau de commande avait pris de l'eau, et, même séché, il ne fonctionnait plus. Le bateau n'était pas équipé d'un régulateur d'allure. Je dois impérativement mettre à la cape pour me reposer.

Le vent est passé à 40 nœuds, belle mer...

Puis, patatras, au milieu de la nuit, le bas-hauban tribord tombe sur le pont, cassé net au niveau de la pièce qui est sertie sur le câble et qui se fixe dans le mât.

22/05/2012 : 44°30'5 N G 17°54'5 W.

APRÈS LE PILOTE, C'EST LE MÂT...

Avec le roulis, le mât qui n'est plus soutenu latéralement se plie sous l'effet des vagues, tapant violemment chaque fois qu'il vient en tension sur le bas hauban qui reste. Je frappe la drisse de spi sur le taquet avant, la balancine sur le taquet arrière, tentant d'empêcher au tangage que ce mât ne se plie en deux, tout en sachant très bien qu'il allait tomber. Quelques heures plus tard, je suis sur le pont, j'avais déjà enlevé le Solent, la grand' voile, et, au moment de virer la bôme, le mât se brise en deux sous la première barre de flèche, au niveau des fixations des bas haubans.



Pos. : L 44°47'N G 17°45'W.

Je réussis à remonter l'ensemble du gréement à bord. Plus tard, je me sépare du haut du mât duquel j'avais retiré les haubans, le réflecteur radar, bref tout ce qui était récupérable.

Le vent continue de souffler, le roulis est atroce ; la fatigue, la faim, la soif, on puise dans ses limites dans ces moments là ! Je réfléchis, calcule ma dérive, et je vois que la terre la plus proche est le nord-ouest de l'Espagne, La Corogne, 428 milles, un grand port qui sera mon cap.

L 44°26'7N G 16°31'4W.

LE CARGO SALVATEUR

Le lendemain, c'est le four à cardan qui ne tient plus, une attache se débîne, il me faut tout remettre à la force des bras. Et là, j'en ai un peu gros sur la patate, je vais sur le pont prendre l'air, j'appelle mon père, et au même moment un cargo se pointe à l'horizon. La visibilité devait être inférieure



à 2 Nm, difficile de déterminer la route du cargo. Par téléphone, mon père m'annonce qu'une deuxième dépression arrive...

La dérive était importante, le trafic allait devenir plus dense, je n'avais ni radar, ni A.I.S. et je me situais encore à plus de 400 milles de la terre la plus proche. Je pense alors évacuer le bateau. Je risquais de me mettre dans le rouge, de dériver en plein Gascogne. Je décide alors d'envoyer une fusée-parachute, spectacle fort décevant, sans effet...

Un premier essai à la VHF portable : « *pan pan* », c'est sans effet. Au bout de plusieurs tentatives, le commandant du navire *Yulia* me répond et arrive sur les lieux une heure plus tard.

Je réfléchis, et l'idée de quitter *Escale* m'est inconcevable. Je trouve alors en moi de nouvelles forces, il me faut du fuel en

suffisance pour couvrir la totalité de la route qui me sépare encore de la terre ferme, au moteur, afin de pouvoir changer de cap rapidement en cas de danger, n'étant pratiquement plus visible au radar sans mât.

Le cargo me demande de l'aborder par son milieu tribord. J'aperçois des matelots, sur le pont inférieur, encore bien hauts pour moi, au ras des vagues.

On se fait des signes pour la procédure tout en criant en anglais. Finalement, ils me jettent une touline que je me hâte d'assurer sur un taquet, bout auquel est attaché un plus gros chargé de jerricans de fuel qu'ils m'envoient depuis leur pont ; plusieurs aller-retour sont nécessaires pour hisser 9 jerricans à bord, certains d'entre eux pesant 40 kg. Il faut imaginer la scène, des jerricans dans l'eau, des bouts dans l'eau et il

ne faut ni toucher le cargo, ni se prendre un bout dans l'hélice, faire preuve de prudence pour ne pas tomber à l'eau ou me faire mal sur un pont bien encombré ! Raison pour laquelle je veille à maintenir mon bateau perpendiculaire par rapport au flan du cargo, jonglant avec la manette des gaz pour ne pas me faire happer. Tout ça dans la pluie, dans un coup de vent. Les matelots sur le pont, les officiers sur la passerelle, c'est émouvant. Je me suis personnellement engagé pour régler toute cette procédure, sous le regard vigilant et approbateur des officiers du cargo. Je suis en effet le seul à pouvoir juger de la gravité d'une telle opération : il ne faut en aucun cas que je brise mon voilier sur cette immense coque, elle-même si difficile à manœuvrer. Je reçois aussi de l'eau, de la nourriture et le capitaine s'engage à prévenir ma famille que je suis sain et que je me sauve au moteur vers l'Espagne.

Je fais bouchon encore 24 heures, dégustant du corned-beef ! Le vent se calme, et je commence à barrer de longues heures ; vu que je n'ai pas de pilote, au plus je barre au plus vite je serai sorti d'affaire. Barrant pendant 4 heures, puis une petite pause repas, café et ainsi de suite...

Au lieu de faire plein de micros sieste, je préfère garder le rythme, et me prendre 4 h par jour, mais d'affilée avec une petite alarme toutes les heures. Je n'avance qu'à 3.5 nœuds voire 4. De temps à autre, selon la direction de la houle, la barre amarrée, quand le bateau tient son cap, je me rue sur ma banquette pour piquer un petit roupillon !

Les dauphins sont présents tous les jours me remontant le moral, me donnant de l'espoir, m'aidant à garder la tête haute, à considérer qu'en fin de compte ce n'est pas grave, que cela doit s'arranger ! J'avais vu pas mal de baleines près des Açores, j'en ai gardé de bons souvenirs : devoir virer de bord à la volée, car mesdames passaient à leur aise

devant ma proue sans crier gare !

L'autre dépression finit par me tomber dessus ; mais malgré tout, entre des heures au moteur et des heures à dériver, la distance diminue. Je réussis à rester actif 20 heures par jour. Finalement, le mauvais temps fait place au bon temps, mais avec un vent très faible, de face, les dernières heures...

J'avais tout prévu pour construire un gréement de fortune, et ça m'avait pris pas mal de temps à mettre en place, en récupérant la bôme et le restant de mât utilisable, mais hélas, j'ai eu droit soit à trop de vent, soit un vent de face. Ne fût-ce que pour stabiliser le bateau, c'était déjà pas mal. Mais pour la vitesse et la manœuvrabilité, on repassera, avec ces vents pourris ! J'avais placé le réflecteur radar en bout de tangon, et saucissonné le tout verticalement,



« *Il faut imaginer la scène, des jerricans dans l'eau, des bouts dans l'eau, il ne faut ni toucher le cargo, ni se prendre un bout dans l'hélice, et de la sécurité pour ne pas tomber à l'eau ou me faire mal sur un pont bien encombré ! Raison pour laquelle je veille à maintenir mon bateau perpendiculaire par rapport au flan du cargo, jonglant avec la manette des gaz pour ne pas me faire happer.* »

TÉMOIGNAGE

DÉMÂTAGE LORS D'UNE TRAVERSÉE DE L'OcéAN ATLANTIQUE EN SOLITAIRE

>>> le plus haut possible sur le balcon arrière. Mon angoisse permanente était que d'autres avaries surviennent, du genre panne de barre, safran cassé, voie d'eau suite à un choc sur un objet flottant au ras de l'eau, comme j'en voyais souvent à l'approche des côtes. Que sais-je encore...

Je pense avoir pris la bonne décision en demandant du fuel au premier cargo qui a bien voulu me porter secours, sans cela je serais peut-être encore en mer à l'heure où j'écris ces phrases. Ou pire encore j'aurais pu subir une collision de nuit avec un de ces mastodontes naviguant à près de 20 noeuds.

TOUT EST BIEN QUI FINIT BIEN

Je garde un bon contact avec le propriétaire, ce bon marin qui a fait l'aller, par la route des alizés. Il a bien vite compris que cette pièce aurait pu casser plus tôt ou plus tard, au bon



vouloir d'Éole et d'*Escale*. Maintenant, elle est à la Corogne, dans le nord de l'Espagne, sécurisée sur un ber. La coque n'a subi aucun dégât, il lui faut un mât, revoir un peu les filières qui ont un peu souffert lors de sa chute et ce sera reparti ! Le pilote, quant à lui, ne souffre à mon avis que de

mauvaises connexions électriques, tellement mises à rude épreuve par les déferlantes de l'océan en fureur, et pas du tout conçues à l'origine pour cela par le constructeur.

J'aurai appris vraiment beaucoup de choses durant cette traversée, pas seulement au niveau de l'expérience nautique, mais sur moi-même, aussi.

Une phrase importante restera gravée dans mon esprit : « *même si loin de tout, je me sentais enfin proche de l'essentiel* ».

SENTIMENTS, ÉMOTIONS ET PROJETS...

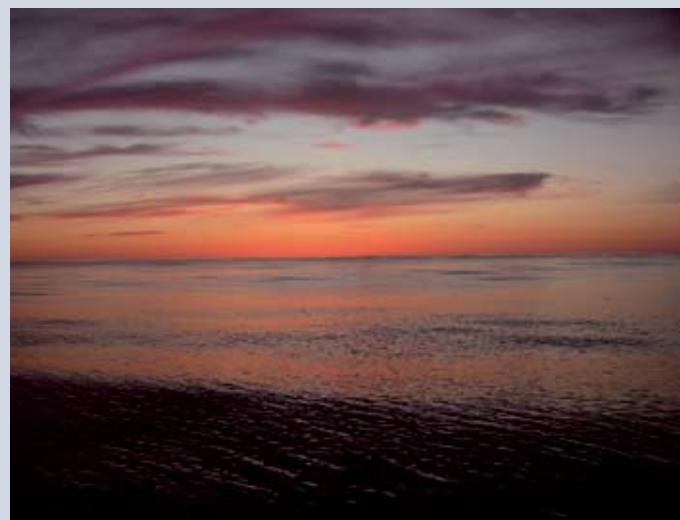
D'un point de vue professionnel, c'est clair que ce bateau n'était pas configuré pour un solitaire et que je me suis engagé de façon trop fougueuse. L'importance de bien préparer et de connaître un bateau à l'avance est capitale ; j'ai pris une bonne claque, mais je garde un super souvenir quand même et je suis impatient de repartir.

Je prépare d'ailleurs mon voilier, un sloop Jaguar 25, pour rejoindre l'Australie en passant par Panama.

Je garderai contact avec *Yachting Sud*, car ce serait en duo, avec notre ami **Dimitri Brouhns** à bord de son Muscadet tout à fait reconstruit et armé pour affronter l'océan, comme le mien. Nous avons le même rêve : le Pacifique.

Je souhaite à tout le monde de pouvoir partir au large. Moi, j'ai oublié les avaries et les coups durs, vraiment. Le large a une magie, et, plus il y a de jours en mer, au mieux c'est !

• Gaëtan Thomas



CLUB
NAUTIQUE
DU ROHU
SAINT GILDAS DE RHUYS

STAGES . LOCATIONS
PLANCHES A VOILE . FUNBOAT
CATAMARAN . J80

33 2 97 45 37 05

info@voileenmorbihan.com

www.voileenmorbihan.com

Plage du Goh Velin • Saint Gildas de Rhuy

