



Dessins Daniel Forest

C'est notre premier coup de vent au grand large et je ne connais pas les limites du bateau dans cette mer énorme.

TROIS TEMPÊTES POUR UN 8 METRES

Les coureurs tiennent souvent le devant de la scène avec leurs grandes traversées océaniques, mais bien des plaisanciers, à l'échelle de leur voilier, connaissent de rudes coups de vent. Un de nos lecteurs a subi trois tempêtes dans une croisière aux Açores sur un Aquila.

Son récit, simple, sincère, avec sa part de peur légitime, ne peut qu'être utile à chacun d'entre nous.

Nous sommes partis de Granville à 11 h TU le mercredi 21 octobre 1981. La météo ne prévoyait aucune dépression sur Manche Ouest et c'est par force 2 à 3 que nous avons quitté notre port d'attache toutes voiles dehors au près serré, la gorge nouée d'une petite appréhension devant les 1200 milles qu'il nous fallait accomplir pour toucher Sao Miguel, île principale de l'archipel des Açores.

Deux heures après notre départ, nous débordions les îles Chausey éclairées entre deux grains par un soleil timide. Un premier ris fut pris et le foc n° 1 a remplacé le génois qui commençait à tremper dans l'écume. Je voulais avant tout économiser le matériel et ne pas forcer l'allure. L'Aquila gîte très vite et

demande à être soulagé dès que le vent forçait. La vitesse moyenne était de 5 nœuds, moyenne peut-être ambitieuse qu'il fallait respecter pour la traversée si nous voulions remplir notre programme. Notre première nuit à bord n'a pas été de tout repos : veille très attentive pour slalomer entre les chalu tiers, l'allure du près toujours aussi inconfortable, des vents glacés accompagnés de grains et Philippe, mon équipier, qui a fini par rendre son repas aux poissons. Quant à moi, je n'ai jamais eu le mal de mer, mais le froid me gêne pour être à mon aise à bord du bateau. Il n'était donc pas question, comme il me le demandait, de relâcher dans le premier port venu.

Au petit matin, le soleil lui a

redonné confiance et moral. Un appel VHF à sa famille et voilà la forme vite rétablie.

Le lendemain, nous n'avons pas beaucoup d'appétit mais l'amélioration de notre condition physique nous permet d'être optimistes et notre deuxième nuit devient presque routinière. Nous entamons le rythme des quarts de trois heures. La météo prévoit pour les prochaines vingt-quatre heures un courant perturbé de secteur ouest force 5-6. Notre cap étant maintenant au 240, il faudra faire du près serré. J'avais prévu de relâcher à Camaret, si besoin était, pour attendre une météo favorable pour traverser le golfe de Gascogne.

Le vendredi à midi, j'en profite pour faire le point par une droite de

hauteur à la méridienne. Cela me permettra de ne pas trop rentrer dans les calculs. Douloureuse surprise lorsque ma latitude me situera sur le sable chaud du Sahara. A trois heures, je tente une nouvelle observation qui me donnera, après avoir recommencé plusieurs fois mes calculs, quelque chose de plus cohérent. Je devrais donc être à 60 milles dans le sud-est de l'île de Sein. En prenant la météo du Conquet à 17 h 35, nous avons l'agréable surprise d'être cités en fin de bulletin: «Voilier *Rapa* en trafic.» Ce n'est certes pas grand-chose, mais lorsque l'on se trouve seul sur l'océan, cela fait du bien. Plus tard, notre première communication VHF sur canal 16 avec un supertanker, *Le Chenonceau*. Nous allons ainsi avoir notre position confirmée.

Soudain, le dimanche vers 3 heures du matin, dans un bruit de casseroles, de nombreux objets sont projetés d'un bord à l'autre. Premier coup de gîte brutal. La cocotte minute me tient désormais compagnie dans la bannette sous le vent. Je décide d'abattre de 20° pour rendre l'allure plus confortable. Cette fois-ci, la mer a pris une dimension agressive. De gros rouleaux blancs se dessinent tout autour de nous, rendus phosphorescents par les rayons de lune. Notre anémomètre est bloqué à force 7. Le cap varie entre 220 et 260°, et le bateau lofe dans les rafales.

J'ai débordé légèrement la grand-voile car le bateau me semble trop toilé. Pendant cette nuit, je n'aurai pas le courage de prendre le troisième ris. Cette erreur me sera fatale. Au petit matin, nous avons la désagréable surprise de constater que la grand-voile a été laminée sur deux mètres de la tête vers le bas. Seule la ralingue la maintient encore au mât. Heureusement, au dernier moment, j'avais fait l'achat d'une grand-voile de secours. Celle-ci fut tout de suite envoyée mais ne comportait que deux bandes de ris.

Le vent s'est encore renforcé et les grains sont devenus de plus en plus violents. Les creux atteignent maintenant 6 à 7 mètres, déferlant de deux à trois mètres sur la crête. Nous continuons notre route par le travers des vagues mais, cette fois-ci, en barrant nous-mêmes afin de négocier chaque vague. Le spectacle est fantastique et il devient grisant de nous jouer de ces énormes vagues en les dévalant.

A 16 heures, le vent passe à force 9 avec une mer plus grosse. La fatigue et le froid commencent à se

faire sentir en même temps qu'une légère angoisse. C'est notre premier coup de vent au grand large. De plus, je ne connais pas les limites du bateau dans cette mer énorme. A 17 heures, je décide de prendre la fuite. En effet, certaines déferlantes déplacent de quelques mètres le bateau qui se plante sans avoir suffisamment de vitesse pour aborder dans de bonne condition la vague suivante. La mer est devenue toute blanche et me semble maintenant dangereuse.

J'ai affalé la grand-voile afin d'éviter de partir au surf sur ces creux que j'évalue à 8-10 mètres. Notre vitesse sous tourmentin seul se stabilise à 6 nœuds. J'ai plus de 100 milles d'eau à courir devant moi avant d'atteindre le cap Finisterre. L'allure est devenue plus confortable et le bateau roule doucement d'un bord sur l'autre en escaladant avec facilité ces montagnes d'eau qui, vues de l'arrière, nous font grande impression. Aucune vague ne parvient à passer dans le cockpit, ce qui nous sécurise. A 18 h 40, la météo de France-Inter annonce 8-9 avec tempête locale sur notre route. L'angoisse, à l'écoute de ce



Le vent semble mollir un peu mais la mer reste grosse et dangereuse.

bulletin, s'est emparée de mon équipier. Il me suggère de prendre la cape sèche, car il avait en tête le récit d'Eric Tabarly qui avait fait face avec *Pen Duick III* dans cette allure à des vents de 180 km/h dans la mer de Tasmanie.

Mais l'Aquila est trop léger et trop court pour adopter une attitude statique face à des vagues de 10 mètres. Je relève Philippe de ses fonctions, car toute imprudence ou erreur de barre pourrait devenir fatale pour le bateau.

Dix heures : la nuit est noire et seul le bruit du déferlement de la mer est là pour me rappeler que ce

n'est pas le moment de s'endormir. La nuit se passera entre le rythme régulier du ronronnement des grosses vagues et la cadence pénible des quarts. A une heure du matin, le vent semble mollir un peu mais la mer reste grosse et dangereuse. Le vent repassera cependant à force 7. Nous embrayons le pilote, que Philippe a baptisé « Robert ». A l'intérieur du carré, tout semble en place. Une petite lampe à pétrole brûle doucement et rend l'atmosphère plus sympathique en nous faisant oublier l'enfer du dehors. J'écope par le biais de la pompe de cale une dizaine de litres d'eau qui ont dû s'infiltrer par le presse-étoupe et par les coffres communicant au compartiment moteur. Le matin 6 h 30, la météo du Conquet annonce 7-8 de secteur ouest pour ce soir. Mon point estimé me situe à 50 milles dans le nord-ouest de La Corogne. C'est décidé, nous allons prendre une bonne douche bien chaude au yacht club. C'est à 18 h par force 5, grand-voile plus génois, que nous entrons dans la baie où la grosse houle d'ouest blanchit les falaises en faisant monter une brume locale, et nous atteignons La

Corogne, où nous gagnons un repos bien mérité.

Lundi 2 novembre 12 h : après cinq jours et demi d'une navigation beaucoup plus clémente, il nous reste encore 460 milles pour atteindre les Açores, soit quatre petits jours. A 20 heures le lendemain, j'ai réussi à capter le radiophare de Santa Maria, l'île située la plus au sud des Açores. Une bonne bouteille de vin fut ouverte, comme le veut la tradition. Vent force 3 à 4, tout va bien.

Le mercredi 4 novembre, le baromètre enregistre une descente rapide de 1020 mb à 1015 mb. Le temps, lui, se couvre progressive-

ment par le sud. Les bulletins français n'arrivent plus jusqu'à nous, excepté France-Inter. Mais notre zone n'est pas comprise dans le secteur couvert par la météo française. Il faut donc extrapoler et jouer au météorologue. Le vent finit par faire son entrée en scène : force 7 et baromètre descendu à 1012 mb. Nous prenons deux ris appuyés par le foc 1 et nous nous préparons à affronter la mer. Nous enfilons bottes, combinaison, gilet et harnais. Le simple fait de revêtir ces vêtements de gros temps fait monter ma tension nerveuse.

Je verrouille également tous les coffres et effectue un peu de rangement dans le carré. A 23 heures, le temps est couvert et le baromètre baisse encore : 1010 mb. La mer grossit, le vent forcé 7-8. Il faut remplacer le foc n° 1 par le tourmentin.

Pendant le restant de la nuit, le vent s'est stabilisé à force 7-8 et nous avons barré manuellement. Le matin, le vent forcé, la mer est longue et régulière et commence à blanchir toute la surface de l'océan. Le baromètre n'en finit pas de descendre et est arrivé à 1005 mb. En travers du vent, le bateau file ses 5 nœuds. L'allure devient de plus en plus acrobatique en raison des déferlantes qui se font nombreuses. L'une d'entre elles est venue se briser sur notre franc-bord sans que nous ayons eu le temps de mettre le nez à la vague. Le bateau s'est dangereusement incliné à 60° environ. L'eau, dans ces conditions, finit par rentrer par le capot de descente ainsi que par l'aérateur du capot avant.

Le baromètre n'en finit pas de descendre. Six nœuds à sec de toile dans des surfs interminables.

Après cet avertissement, je décide de prendre la fuite du vent en enlevant cette fois-ci le tourmentin pour ne pas faire travailler le mât en torsion et pour éviter les secousses sèches qui s'étaient produites lors de notre dernier coup de vent dans le golfe de Gascogne.

13 h 30 : le vent de sud-est a encore augmenté (9-10 environ), et la mer est devenue toute blanche. La violence des grains arrache la crête des vagues. Les embruns par leur force nous brûlent le visage. Le bateau en fuite file ses 6 nœuds en un surf grisant sur les montagnes d'eau. Mais il est crispant de savoir que, si l'une de ces déferlantes (de 10 à 12 mètres, maintenant) mettent le bateau en travers, nous sommes sûrs d'être roulés sans avoir le temps de réagir. Cette tension perpétuelle met nos nerfs à dure épreuve.

Quatre heures plus tard, le baromètre a pratiquement atteint la barre des 1000 mb et paraît avoir trouvé là une certaine stabilité. Nous n'osons pas y croire. Au même instant, une éclaircie durable semble se diriger sur nous. Puis, en quelques minutes, le vent est presque tombé, laissant derrière lui d'énormes vagues qui ne semblent plus déferler. Nous démarrons le moteur pour éviter d'être balancés comme une bouée au gré du vent.

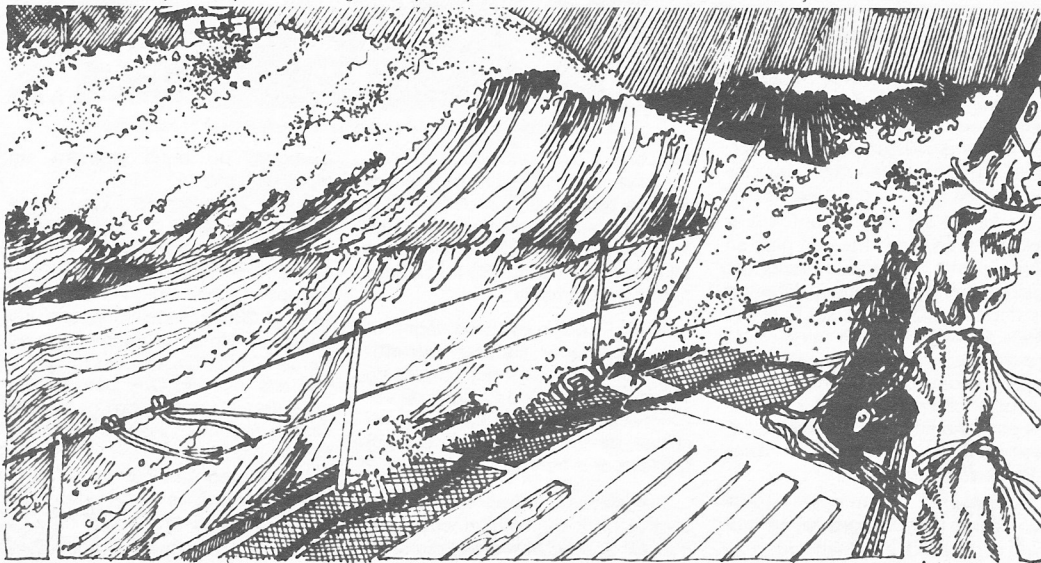
4
Cela ne fait aucun doute, nous sommes actuellement dans l'œil de la dépression. Une barrière nuageuse noire et très dense nous entoure.

Nous profitons de l'accalmie pour faire chauffer un bon cassoulet.

20 heures : les vents reprennent en quelques minutes au rythme de la tempête. Nous affalons le génois en catastrophe et laissons deux ris dans la grand-voile. Cette fois-ci, nous appuyons le bateau avec le moteur pour lui donner plus de puissance à attaquer les vagues. Nous sommes au petit large. En une heure, la lutte est devenue trop dure et trop dangereuse pour poursuivre sous cette allure. Les vents ont encore progressé dans l'échelle Beaufort. Nous ne devons pas être très loin de force 11. Leur violence incline l'aérien à 90° et il faut l'enlever rapidement sous peine de le voir se plier définitivement. Le bateau va trop vite et dévale les vagues dans des surfs interminables. Nous affalons la grand-voile. Un troisième ris ou une voile de cape nous aurait permis de maîtriser plus facilement notre cap. Pour pallier ce défaut, je donne plus d'accélération au moteur. Malgré cela, le bateau reste difficile à redresser dans ses embardées. Il faut donner des grands coups de barre pour le remettre dans l'alignement des vagues. Les plus grosses arrivent à mourir légèrement dans le cockpit. Je crains toujours d'être écrasé par l'une d'elle.

En plus de mon harnais j'ai pris la sage précaution de me ficeler autour de la taille l'écoute de

Je pensais qu'avec un tel gros temps l'Aquila allait être couché. Sa stabilité m'a toujours étonné.



général. La confiance règne. Je pensais qu'avec un tel gros temps le bateau allait être couché par les plus grosses vagues. Je dois dire que sa stabilité m'a toujours étonné.

Le lendemain à 5 heures du matin, la mer s'est un peu apaisée. Je prends le risque de mettre le bateau sous contrôle du pilote après l'avoir surveillé une bonne demi-heure. Tout semble aller. Nous avons fermé la porte du carré et dormi jusqu'à 9 heures du matin. Tant pis pour la veille.

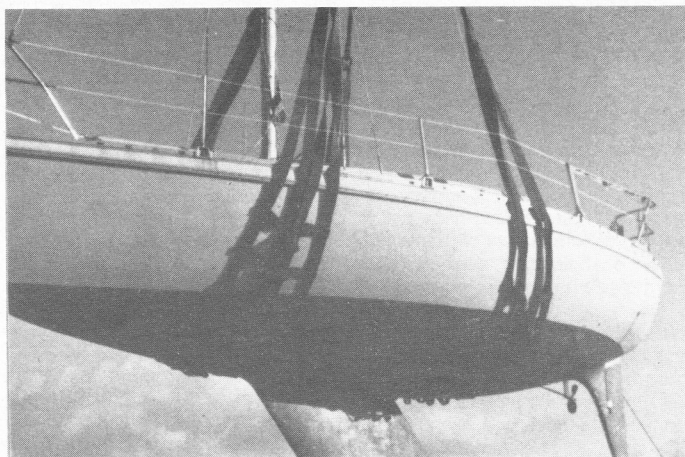
En nous réveillant, le paysage a bien changé et c'est maintenant une mer de force 5-6 qui reste. Le jour suivant, Sao Miguel sera en plein sur notre étrave et une bonne bouteille de vin sera encore débouchée pour fêter cet événement.

Ainsi le *Rapa* parvenait-il au terme d'une croisière sans encombre, au prix de quelques émotions seulement. Une journée restait encore, où notre angoisse réapparut lorsque la barre se mit à prendre un jeu de 50°. De meilleures conditions de navigation à proximité de Sao Miguel nous permirent cependant de gagner l'île.

Notre premier souci a été, bien sûr, de faire effectuer les réparations dans les meilleures conditions. En cela, notre tâche fut facilitée par Hermano, un aviateur açorien qui devait nous accompagner jusqu'à Lisbonne. La mèche avait été littéralement bloquée dans le safran, n'ayant pas pu résister aux trop nombreuses sollicitations du dernier coup de vent.

Après douze jours passés à visiter l'île de Sao Miguel, le *Rapa* met le cap sur Fayal. Nous y avons rencontré tout d'abord *Inox*, le voilier de Marcel Bardiaux, ainsi que le skipper du trimaran *Start Point*. Une visite de rigueur au Café des Sports, où nous avons offert et dédicacé le drapeau normand de Peter, le patron, conformément à l'usage.

Après une fausse sortie le 24 novembre suivie d'un retour forcé à Fayal en raison d'une barre de flèche rompue (elle était seulement retenue par le hauban), le *Rapa* appareille le 26 pour Lisbonne et gagne l'estuaire du Tage le 5 décembre. Trois jours d'escale et le voilier repart, longeant la côte pour plus de sécurité jusqu'au cap Finisterre, en évitant le rail des cargos. La météo s'étant dégradée depuis le passage du cap, nous devons chercher refuge à La Corogne le 12 décembre, où certains



Aux Açores, quelques traces de rouille seulement témoignent de la dure traversée du Rapa.

voiliers attendent depuis quinze jours un temps plus clément. Une accalmie le matin du 16 décembre semble être le signe du départ. De toute façon, il nous fallait être de retour le 22.

Le jeudi 17 décembre le *Rapa* marche bien mais une nouvelle dépression centrée par 49°5 et 15°W se déplace par le nord-est, c'est-à-dire dans notre direction. Espérons que nous passerons au travers. Le lendemain, il reste 120 milles pour atteindre l'île de Sein mais il a fallu mettre deux ris dans la grand-voile et établir le foc n° 1. Le vent semble se stabiliser à un bon force 7. Dans ces conditions, pas question d'abattre si près du but. Nous poursuivons notre route sous pilote en scrutant l'horizon tous les quarts d'heure dans la crainte des cargos.

Le baromètre n'est guère optimiste et vient de descendre en dessous des 990 mb. Nous ne devons pas être très loin du centre car la dépression annoncée est de 985 mb. Encore un peu de patience...

3 heures : le baromètre indique 987 mb. Le vent souffle maintenant à un bon 8 de nord-est. Le bateau est trop toilé et rebondit violemment dans les creux. Là encore, un troisième ris m'aurait bien arrangé. Personne n'est bien chaud pour changer le foc contre le tourmentin. Je me décide à exécuter la manœuvre en rampant sur l'avant. Je suis, bien entendu, harnaché par la ligne de vie ; une main tenant le sac du tourmentin et l'autre accrochée aux filières, l'œil en alerte, fixant les éventuels monstres blancs qui pourraient me projeter en dehors du bateau. Cinq minutes ont été

nécessaires pour venir à bout de cette toile claquant au vent.

Le bateau reste encore surtoilé. Je dévente légèrement la grand-voile en embrayant à nouveau le pilote. Cette fois-ci, j'ai décidé de ne pas prendre la fuite car celle-ci nous ferait retourner droit sur l'Espagne. Le courage me manquait et le froid aidant, j'ai laissé au pilote le soin de bien barrer. Cette imprudence pourrait pourtant me coûter cher.

Le bateau se couche. L'eau jaillit de partout. Des verres se brisent. Il fait sombre...

6 heures : la relève du quart par Philippe, toujours difficile à tirer du sommeil, se fit sans trop de grincements de dents. La mer gronde tout autour de nous, balayant fréquemment le pont et faisant rentrer l'eau par pression à travers les chicanes du capot de descente. Le pont, légèrement en pente ou en sifflet, canalise cette eau un peu partout, et notamment sur la table à cartes.

8 heures : je n'ai guère fermé l'œil avec tout ce vacarme et cette petite angoisse que mon équipier finisse par s'endormir. En effet, les quarts de barre sont trop confortables lorsque l'on est à l'intérieur. Mais pas de problème pour lui. Il remplit sagement ses grilles de mots croisés. Quelle santé !

Bonne nouvelle, le baromètre remonte ! Il fait bien jour maintenant. Le bateau marche encore trop vite et frappe durement dans la vague. Le manque de puissance à l'avant sera compensé par l'appui

du moteur, car il est stoppé dans ces grosses déferlantes, et il arrive même qu'il recule de quelques mètres.

Une chose m'inquiète maintenant. La formation de vagues pyramidales gigantesques. Nous sommes en plein sur la remontée des fonds, ce qui doit entraîner ou accentuer ce phénomène. Ces vagues se forment sur place pour se briser à angle droit avec la houle normale de la dépression.

De temps en temps, je jette encore un coup d'œil sur ces monstres blancs d'une bonne dizaine de mètres. Je viens juste d'en voir passer un au ras du tableau arrière avec un peu de sueur froide dans le dos. Nous avons juste mis le bas de la porte pour ne pas trop subir l'angoisse d'être enfermé.

L'attaque de l'étrave par rapport à la houle principale est de 45°, mais devient dangereuse par rapport à ces pyramides qui nous arrive par le travers. J'ai pensé barrer à la main pour plus de sécurité mais l'optimisme du baromètre et l'approche des côtes me donne confiance. La météo évalue la dépression à huit heures environ. Philippe écoute la radio tandis que je tue le temps en sommeillant sur la couchette sous le vent.

Soudain, l'imprévisible arrive. En quelques secondes, un grondement d'écume fracasse le bateau en le couchant brutalement sur le côté. Une pluie de conserves, de verre cassé et d'objets divers nous tombe dessus tandis que nous sommes projetés sur les équipets tribords. Le bateau continue sa course folle et ne se contente pas de rester couché à 90°. Nous recevons la couchette amovible double tandis que le réchaud a quitté son axe pour aller heurter en plein vol la porte des toilettes.

Le jour diminue progressivement et l'eau commence à jaillir dans tous les sens. Mon regard croise au même moment celui de mon équipier. Nous vivons un horrible cauchemar sans pouvoir réagir. Peut-être vivons-nous là nos dernières secondes. L'annexe placée à l'avant se trouve à un petit mètre de moi. Mais il m'est impossible de tenter quoi que ce soit pour l'instant dans de telles conditions.

L'eau glacée nous envahit peu à peu alors qu'il ne reste plus que quelques centimètres carrés de jour par l'entrée. J'appréhende la nuit et une éventuelle stabilité du bateau quille en l'air. En effet, avec la porte ouverte il ne lui faudra pas bien longtemps pour couler corps et

biens. Enfin, doucement, le jour revient, en même temps que l'inferral orchestre de gamelles, de conserves et de verre brisé. Encore quelques secondes, et le bateau retrouve sa stabilité. Il flotte, et c'est l'essentiel. Nous nous dégageons rapidement de la couchette et du fouilli qui nous entoure.

Rapa se relève... Le mât est droit.

En chaussettes et sans ciré, je me glisse dehors tout trempé. Un coup d'œil derrière moi pour constater que le mât et la grand-voile n'ont apparemment pas souffert. Le tourmentin traîne dans l'eau mais semble intact. Le capot arrière, quant à lui, a disparu en arrachant les deux verrous que j'avais fixés. Heureusement que l'annexe de survie ne s'y trouvait pas. L'aérien du pilote a un air penché ; quant au réflecteur radar, il est en bouillie. L'éolienne se trouvant en tête de mât a également disparu. J'affale immédiatement la grand-voile alors que Philippe a pris la barre en fuite du vent.

Sous l'emprise de la panique, nos manœuvres sont exécutées maladroitement. Les voyants du moteur ont fini par s'éteindre en raison de la chute de pression provoquée par le chavirage.

Nous nous sentons très vulnérables dehors sur le pont, sans harnais, ni gilet. A tout moment nous craignons d'être rejetés au tapis. Apparemment, rien n'a souffert sur le pont. Les coffres verrouillés n'ont pas bougé.

Le temps de m'habiller, je prends la barre pour permettre à mon équipier de s'équiper à son tour. Je suis harnaché à trois fixations différentes, calé à ne plus pouvoir bouger.

En même temps que Philippe me fait signe en se cramponnant aux mains courantes de descente, je vois une énorme pyramide roulant sur mon travers lancé à une vitesse folle.

Je n'ai guère le temps d'abattre que l'écume de la vague jaillit sur le pont avec un bruit d'enfer.

Le bateau est projeté de plusieurs mètres sur le travers en se bloquant au niveau du pavois et commence à riper en poursuivant la vague. Je suis cramponné à la barre en la bloquant au maximum pour essayer de remettre le bateau dans l'axe. Avec beaucoup de difficulté, il commence à entamer un surf tout en rebondissant dans le creux de la vague. Ce surf interminable finit par cesser, laissant tout autour de nous un tapis blanc d'écume.

Nous l'avons, une fois de plus, échappé belle !

Quatre heures durant le *Rapa* est en effet resté en fuite du vent à partir au planing sur les vagues. Peu à peu, nous avons repris notre sang-froid et remis le cap sur l'île d'Yeu. Philippe a vidé quelque 200 à 300 litres d'eau et jeté par-dessus bord tout ce qui était devenu inutilisable.

Le lendemain samedi, le vent a mollifié et nous tentons en vain de nous positionner. A midi, la météo est de nouveau défavorable et l'appréhension revient. Contacté par Philippe, le Cross-Etel décide de suivre l'évolution du *Rapa* heure par heure, le coup de vent s'annonçant violent. Heureusement, le premier phare de Belle-Ile est en vue et la « présence » du Cross est d'un grand réconfort. Le retour à Granville se fit sans autre difficulté, et l'équipe fut rendu en temps et en heure.

René PAITEL■

Le Rapa est rentré à Granville en ayant finalement beaucoup moins souffert de ces trois tempêtes que l'équipage.

