

Mardi 5 juillet : Retour des « Sables d'Olone » aux « minimes » ; fortune de mer !

9h25 : Après une bonne nuit de repos, une course à « La Chaume » pour acheter le pain et un bon petit déjeuner, nous nous préparons, Maurice et moi, à quitter « les Sables d'Olone ». Le temps n'est toujours pas beau, le ciel est nuageux et le vent « mou » de Nord-Nord-ouest.

10h10 : le temps est calme, le vent faible et orienté juste sur notre arrière si l'on prend la route exacte au 150° qui doit nous mener sur l'entrée du « pertuis Breton ». Mais ce serait désagréable car la mer a conservé un reste de houle qui nous balloterait en tous sens, bôme, grand'voile et génois dansant la gigue, et comme nous avons la flemme d'envoyer le spi dans ces circonstances peu amènes, nous tirerons un bord de grand largue au large, pour revenir ensuite sur le pertuis toujours au grand largue, après avoir empanné. Ainsi la route sera un peu plus longue mais la navigation bien plus confortable pour nous.

10h20 : Finalement nous touchons un peu de vent : 8/10 nœuds et nous faisons route au 175° à 5 nœuds ce qui est correct. Du coup les voiles tiennent bien en place malgré la houle et notre allure au grand largue très arrivé.

10h44 : Le vent ayant refusé et la route étant devenue désastreuse, nous avons empanné pour faire un cap à 10° de la route idéale sur l'autre bord. La visibilité est bonne, nous naviguons sous pilote ce qui est assez reposant, mais le soleil est toujours « aux abonnés absents ».

11h10 : Alors que nous étions dans une douce quiétude, nous avons été brusquement surpris par un double choc sourd sur la coque ; en regardant immédiatement derrière, j'ai aperçu une bille de bois écorcée flottant entre de eaux dans notre sillage, une bille d'environ soixante-dix centimètres de diamètre sur 1.5 m de longueur. C'est évidemment l'accident imparable car l'obstacle est quasiment invisible. Je descends immédiatement voir s'il y a une fuite d'eau : apparemment les fonds restent secs. Mais il n'est pas possible d'en tirer tout de suite des conclusions rassurantes, car la coque est contre moulée et l'eau peu s'accumuler entre le contre moule et la coque. Je fais donc immédiatement un message en phonie à la VHF en envoyant au « CROSS », sur le 16, le « PANPAN » de circonstance. J'ai instantanément la réponse du « CROSS » qui entame avec moi la procédure en me posant toutes les questions réglementaires. Je donne notamment en premier notre position qui s'avérera d'ailleurs approximative car nous l'avions relevée sur la console et non pas sur la VHF, seul endroit où elle est directement visible et réactualisée en permanence. C'est un des enseignements de cet incident.

11h30 : Comme il n'y a toujours pas d'eau dans les fonds, ni visible dans les rangements sous les banquettes du carré, là où le contre moule des fonds se termine en hauteur, je pense que l'accident ne sera qu'un incident. Mais le « CROSS » qui a identifié notre vecteur sur ses radars nous tracera jusqu'à notre arrivée à destination. J'ai aussi pour mission de les appeler une fois amarrés aux « Minimes ». On se sent ainsi en sécurité et la visite très instructive que nous avons faite du sémaphore de « Chassiron » lors de « Tous à Oléron » en 2008, me permet de savoir exactement comment travaille le « CROSS » et cela est très rassurant.

Cet incident permet aussi de constater que si l'on veut être en sécurité maximum, on doit porter en toutes circonstances les harnais auto gonflant, ce qui était effectivement le cas ; j'estime en effet que n'étant que deux à bord et plus très jeunes, nous devons pouvoir nous assurer aux lignes de vie dès que le temps ou les circonstances l'exigent ou dès que l'on est seul sur le pont. Et ceci a été l'objet de la première question posée par le « CROSS » juste après le relevé de la position. On doit aussi, avant chaque départ, préparer la survie pour qu'elle soit opérationnelle dans la minute sans qu'il n'y ait de question à se poser ni même de nœud à faire pour relier sa bosse au bateau. On peut aussi penser que nous avons eu de la chance, nous marchions à 4 nœuds environ et nous avons dû heurter cette bille de champ et non de front. Mais en pleine face à 6/7 nœuds, la coque, même solide, aurait été percée sous la flottaison, du fait de la simple inertie de l'obstacle. Dans ce cas, on a sans doute très peu de temps pour lancer un « MAYDAY » automatique en « ASN » et évacuer le bateau avant qu'il ne coule.

On peut aussi penser que la probabilité de faire ce genre de rencontre reste très faible, malgré tout ce que l'on entend, et que, « la foudre ne frappant jamais deux fois au même endroit », nous sommes garantis pour l'avenir ! Quoi qu'il en soit la peur rétrospective est restée angoissante un bon moment.

12h : Toujours pas d'eau à bord mais nous n'avons pas très faim ... et un grain se prépare derrière nous à tribord, on est sur sa trajectoire.

13h45 : Le grain s'est essoufflé sans doute grâce à la pression atmosphérique en hausse. Nous avons bien déjeuné. Nous avons ensuite empanné pour nous recentrer sur la route de rentrée dans le « pertuis Breton ». Nous y sommes juste et nous voyons « les Baleines » par la hanche de tribord, la pointe « du Grouin du cou » à bâbord. Le soleil est enfin là, la mer est vert bouteille, sa couleur de beau temps, et la houle diminue avec notre progression dans le pertuis. On commence à se sentir chez nous !

14 h : Nous avons maintenant le courant de marée de l'arrière et nous marchons à bonne vitesse : entre 6 et 8 nœuds sur le fond, en route sur « les Islates ».

14h25 : Nous perdons le « phare des Baleines » et nous acquerrons le « Clocher d'Ar ». Mais « les Baleineaux » sont encore visibles.

15h : Nous avons « Les Islates » par le travers et « Saint Martin » devant nous. Notre progression est rapide.

16h : Nous passons sous le « Pont de Ré ».

17h : Nous sommes amarrés « aux Minimes ». Je téléphone au « CROSS » sur le 196 pour confirmer notre arrivée à bon port.

Distance sur le fond : 37.3 milles

Distance sur l'eau : 30.23 milles

Horodateur 167.2

Décidément cette année le navire est mis à rude épreuve et nos nerfs aussi. Il me restera à faire quelques apnées sous la coque avec mon masque pour évaluer les dégâts éventuels et la nécessité ou non de faire effectuer une sortie de l'eau pour réparations.

Extrait du Livre de bord de « l'Etoile Matutine » juillet 2016