

*Retour sur un Tour du Monde en course
La « Whitbread » 1973-1974 à bord de notre PEN DUICK VI*

Deuxième étape du Cap à Sydney

Une Deuxième étape tragique mais victorieuse

Le jour du départ de la deuxième étape, nous n'avons pour ainsi dire pas l'impression d'avoir fait escale !
Le « *Marion Dufresne* », mon ancien embarquement, avait différé son départ pour nous accompagner.

Très beau temps, petite brise de Sud-Est : nous sommes au près serré avec une voile légère, le reacher sur l'avant.



Nous sommes déjà en tête devant *Great Britain II* et les autres concurrents comme *Adventure*, le voilier de la Navy anglaise vainqueur en temps compensé de la première étape.

Mais deux petites heures plus tard, le vent fraichit secteur Sud à 40 noeuds, pile dans l'axe de notre route ! Les manoeuvres s'enchainent : changement de voiles d'avant et virements de bords, hissage de la trinquette, pose d'un ris sur la grand voile.

Nous ne tardons pas à doubler le Cap de Bonne-Espérance, la mer devient grosse .

Amarrés en sécurité sur la plage avant, nous affalons la trinquette pour la changer par un foc de route plus plat.



La mer devient énorme à la jonction des courants des Aiguilles le long de l'Afrique de l'Est et de la grande houle des 40èmes .

J'étais à la manœuvre : on descendait dans des trous de 15 ou 20 mètres peut-être, plus aucun vent dans les fonds et fortes rafales sur les crêtes dans une houle déferlante longue d'une centaine de mètres !

Ça y est, nous y sommes ! Plongés dans le grand bain !



Eric décide de descendre vers les 45èmes Sud pour rejoindre la route la plus courte : la route d'arc du Grand Cercle. C'est un risque : la route est plus courte mais les vents de Nord-Est au Sud, autour des dépressions, sont contraires à notre route. Tout est question de choix tactique...

La température descend, pas plus de quatre degrés la nuit, le ciel reste couvert nous privant de toute observation astronomique.

Les voiles souffrent, Patrick s'affaire activement sur le spi lourd qui s'était déchiré récemment. Le vent de Nord-Ouest portant, favorable à notre route s'établit ensuite à 25/30 noeuds pendant plusieurs jours. On établit le spi lourd et nous sentons un semblant de calme malgré les conditions qui restent compliquées.

La mer reste grosse, la houle est longue, et nous marchons à près de 15/18 noeuds dans les surfs malgré notre poids de 32 tonnes, jusqu'à 23 noeuds dans le haut de la houle, la vague d'étrave arrivant à hauteur du grand mat. C'est impressionnant et jouissif !

Nous restons en veille radio de nos concurrents et, à la vacation journalière, j'ai pu contacter 33 *Export* et son skipper Dominique Guillet. Il nous annonça qu'un équipier du voilier Italien *Tauranga* était tombé à l'eau ; il n'a pu être récupéré.

Le lendemain, nous apprenons que Dominique lui-même, a été perdu lui aussi. Il a été un équipier de *Pen Duick III* et ami d'enfance d'Eric. Cette disparition nous touche tous, c'était un excellent ami.

Dans ces régions, un homme qui tombe à l'eau est pratiquement perdu : l'eau est si froide que le temps de survie ne dépasse pas quelques minutes, et malgré les bouées lancées on ne pourra ni le localiser ni le sauver.

A la suite de ces accidents, on parle bien évidemment des harnais de sécurité .

D'après Eric, « il est difficile d'imposer quelques chose à son équipage lorsqu'on ne donne pas soit même l'exemple... ».

Il est souvent plus efficace de manœuvrer rapidement au lieu de prendre plusieurs minutes pour s'harnacher avant d'agir ! C'est vraiment le danger principal, même par beau temps. Combien d'amis proches ou moins proches ont disparus ainsi ; des Paul Vatine, des Loïc Caradec et récemment Arnault Dhalenne au large de l'Argentine

à qui j'avais loué un bateau pour Skipper d'Islande en 2006, sans oublier bien entendu notre patron et modèle à tous.



Nous naviguons sous spi lourd ou génois tangonné suivant la force des vents pendant plusieurs jours.

C'est ainsi que lors d'un quart de nuit, le vent fraîchissant sérieusement, nous avons jugé prudent de changer le spi moyen établi depuis plusieurs heures, par le petit spi lourd : affalage de nuit. Eric sortit de sa bannette, en colère, chose rare, et nous exigea de le remplacer par le précédent ; on affale alors le spi de tempête et on renvoie l'autre difficilement, puisque la brise fraîchissait. Quelques minutes plus tard, il se déchira. Manœuvre de nouveau, on affale ce qu'il en reste et on renvoie le petit spi de tempête qui... quelques minutes plus tard éclata lui aussi !

Affalage des lambeaux de nouveau et renvoi d'un foc tangonné cette fois. Une manœuvre de trois heures sur le pont et de nuit qui laissa des traces !

Par la suite à l'escale de Sydney, tous les spis endommagés ont été renvoyés en France chez notre voilier *Tonnerre* de Lorient. Il s'est avéré que les points de drisses étaient trop faibles.

Mais malgré ces avaries, nous remontions vers la baie australienne et le détroit de Basse entre l'Australie et la Tasmanie, dans des vents violents d'Est Nord-Est, au près, avant de retrouver des brises plus légères en baie Australienne.



Un après-midi, alors que j'étais à la barre, il faisait beau, la brise était modérée. Un grain plus fort que les autres nous tomba dessus. Le vent monta rapidement à plus de 60 noeuds. Nous avions toutes les voiles : spi moyen, trinquette, grand voile avec un prise de ris, voile

d'étais et même la voile d'artimon. Malgré la barre à roue de grand diamètre, je n'ai pas pu retenir le bateau, et nous voilà partis « au plein », le mat dans l'eau !

J'ai juste eu le temps de larguer l'écoute de spi prise sur le gros winch pour redresser le bateau. L'eau avait pénétré dans la cabine par l'aérateur du pied de mat. Colère d'Eric : je n'aurai jamais dû larguer l'écoute selon lui. La colère s'est vite apaisée, on ne se fâchait jamais avec Eric ! J'avais peut-être eu tort.

Et quelques jours plus tard, nous étions dans la grande baie Australienne. Le temps anticyclonique nous envoyait un petit vent doux le long de la côte. Il nous restait un spi léger, le seul restant, utile pour atteindre Sydney à trois heures du matin.

Nous étions en tête de la flotte malgré toutes nos avaries et les faibles vents du Sud de la côte australienne.

Peu de monde à l'arrivée, seule la douane, comme il se doit, les autorités portuaires et quelques personnes de la RNSA ainsi qu'une bonne amie personnelle australienne rencontrée sur les paquebots France-Australie !

Nous étions fatigués, sales, pas rasés, le bateau en désordre, choqués et émus, mais heureux d'être en première position.

Gérard Petitpas nous a attablé au Yacht Club local avec salade et viande fraîche, et à midi, notre concurrent principal *Great Britain II* passait la ligne.

Chay Blyth avait bien fait les choses : *Great Britain II* était nickel, tout l'équipage était aligné en ordre et en tenue sur le pont, nous félicitant par coups de corne de brume !

Une tradition sportive toute britannique.

Le vainqueur en temps compensé *Sayula*, un swan 65 Mexicain est arrivé 30 heures plus tard.



Comme dit Eric : « Dans la course au large, en faisant naviguer des bateaux de toutes tailles avec handicaps, il y a une part de hasard. Le trajet est trop long et la météo trop différente entre les bateaux ». Désormais, les récentes courses autour du Monde sont toutes en temps réels, la Volvo Ocean Race par exemple.

Un repos bien mérité de trois semaines à Sydney fut un vrai réconfort.