

# LE CANARD-VAPEUR

BULLETIN DE L'ASSOCIATION DES CAP-HORNIERS DE PLAISANCE

Siège : J. Rey,  
Villa Costecalde, Impasse Massilia  
83120 Sainte-Maxime  
Tel : 06.12.61.67.72



<http://www.caphorniers-de-plaisance.com>



Numéro 59 - juin 2016

## HELLO LES CAP-HORNIERS DE PLAISANCE !

Ce premier semestre 2016 a été très passionnant sur plusieurs points.

Tout d'abord, la navigation de *Faïaoahé*, cotre de 65 pieds, skipé par notre ami Rémy Gerin depuis la Polynésie jusqu'au Horn, franchi le 12 janvier 2016, et son démâtage le long des côtes argentines, puis son atterrissage à Punta del Este en Uruguay sous grément de fortune, a retenu toute notre attention. Vous lirez ci-dessous leur récit.

Ensuite, nous avons accueilli de nouveaux membres : Gérard Rastello, Édith et Marc Frilet, dont les parcours sont atypiques. Gérard a franchi le Horn le 15 février 2015 sur *Paradise* d'Arnaud Dhallenne, ancien équipier d'Éric Tabarly et Morgane Ursault Poupon, fille du célèbre navigateur. Gérard a un parcours qui force l'admiration ; sans être « voileux » à proprement parler, il est sportif de haut niveau, rugbyman, pentathlète. Une sortie de route à grande vitesse a stoppé brutalement nombre de ses activités ; il a mis dix ans pour se remettre de ce très grave accident : son projet, « aller de Panama à Ushuaïa et au Cap Horn », lui a permis de tenir mentalement. Il est le bienvenu dans notre association. Édith et Marc Frilet ont passé le Horn en 1990 sur *Ksar*, un *Joshua* « bien marin et bien équipé en chauffage... ». Ils viennent de reconstruire le voilier de leurs arrière-grands-parents, *Alcyon*, qui a remporté de nombreuses régates dans les années 1870. Allez voir cette vidéo exceptionnelle : <http://www.voilesetvoiliers.com/les-videos/renaissance-dun-houari-marseillais-alcyon-le-bateau-qui-exagere>

Comme toujours, j'ai de bonnes nouvelles de Patrick et Marie Tabarly. Leur voilier *Éclipse* est actuellement aux Antilles, ils rentreront fin août. *Chipie*, de Daniel Andurand, va bientôt partir des îles Fidji pour la Nouvelle-Calédonie. Un projet ambitieux est en gestation avec notre ami Bernard Illien. Corinne Viltrové et Alain Kalita – Prix Albatros pour *Elle rêve avec moi* – étaient sur leur voilier, *Naila*, en janvier du côté de Puerto Montt. Arrivés aux îles Marquises après 17 jours passés sur l'île Robinson Crusoe suivis de 38 jours de traversée, ils repartiront sur Tahiti avant de revenir en France à l'automne.

Pour conclure, je vous rappelle qu'en avril 2017, nos amis chiliens organisent le dernier meeting international pour commémorer le quatre centième anniversaire de la découverte par les Hollandais Schouten et Lemaire du cap qu'ils nommeront Horn.

In the spirit of...

JACQUES REY

## COIN-COIN

Par un samedi d'inondations, de grèves, d'état d'urgence, bravant obstacles, difficultés et mauvais gré, une douzaine de cap-horniers ont démontré que le Spirit du Horn au mois de juin survivait allègrement doré au planteur pendant la charmante accalmie organisée par Guy et Annie à Vauresson. Rhum en juin, décembre en pisco ! le 4 ou le 11 décembre, une surprise se prépare.

LA CANETTE VAPOREUSE

## FAÏAOAHÉ

*Faïaoahé* est un esprit de tradition gréé en cotre, mis à l'eau en 2006 sur plans Ribadeau Dumas, et ayant pour port d'attache La Trinité-sur-Mer. *Faïaoahé* a participé à la première Transat Classique en 2008, est remonté sur New York après l'hiver aux Antilles, et retour par la route Nord l'été 2009, enregistrant sur ce mois de juillet quatre dépressions sévères. Après cinq saisons en

Méditerranée (circuit classique et, chaque année, un triathlon voile-vtt-ski hivernal), *Faïaoahé* a décidé de rendre hommage à Bernard Moitessier en réalisant la route de *Joshua* un demi-siècle après celui-ci ; donc départ de Cannes en octobre 2014, puis Canaries, Antilles (dans le cadre de la Transat Classique Panerai), Panama, Galapagos, Marquises, Tuamotu, Société et Horn, où *Faïaoahé* s'est présenté le 13 janvier 2016, soit cinquante ans et deux jours après le passage de Françoise et Bernard Moitessier. Le *Faïaoahé* est un bateau de famille et de copains, qui s'organisent pour être au moins cinq à sept à bord, et naviguer ainsi autour du monde. Le bateau doit quitter Ushuaïa début mars pour remonter sur Rio, il est attendu à La Trinité pour le 15 août.

RÉMY GERIN

### POURQUOI LE HORN A LE MELON ?

12 décembre, 18.34, Papeete

Pour le Journal de Bord de *Faïaoahé* sur la « longue route »

Mon cher Ramon, je suis assis dans le Dog House, la petite pièce réservée à la navigation et au navigateur. Ça fait environ 1,5 m<sup>2</sup> au sol. Même pas certifié Carrez. Ce petit abri est cosy, confortable et lumineux. L'agence dirait qu'il y a vue sur mer de tous les côtés. Pour une fois, c'est vrai. La couchette du navigateur est bien moelleuse. Elle est juste au pied de la descente à gauche et, quand le temps se gâte, on s'y vautre volontiers avec la grâce d'un délicat lion de mer mouillé.

Mais là on est encore à la Marina de Papeete, ça bouge pas et il fait bien chaud. Didier est à la table du navigateur devant moi et nous commentons la carte aux abords du Cap Horn. Pour nous, c'est encore un fantasme, alors on y va de nos commentaires, tant qu'il est à distance, on peut le toiser et lui tirer sa barbichette de cailloux mal taillés.

Il a toutes les raisons d'avoir la grosse tête, ce Horn. Rien que quand on parle du fond de l'eau, ça fout les jetons. Vise un peu, Ramon : le Pacifique est à -4000 m tout autour de l'Antarctique, c'est bien profond et il n'y a aucun obstacle en dessous. Sauf... au Cap Horn. Imagines la masse liquide qui tourne sans cesse, sa puissance titanesque qui depuis des millions d'années ne s'est jamais arrêtée, n'a jamais faibli. Il n'y a même pas de mots pour décrire cette merveille fascinante, arrière-arrière-grand-mère du Jurassique.

Au Cap Horn le fond remonte, remonte et remonte encore. Lorsqu'on est au nord de Diego Ramirez, c'est en moins de 100 nautiques qu'il passe de -4000 à -50 mètres. Si l'on vient par le sud-ouest de Diego, il est encore plus crâneur. Sous notre quille exactement, là où nous passerons dans 25 jours, c'est comme la première montée du « grand huit » à la Fête des Loges. Accroche-toi au wagonnet, Josiane, ça grimpe fort ! -4245, -3883, -2213, -219, -46 mètres. Juste en dessous de nous, l'océan vient buter contre une gigantesque marche, haute comme le Mont-Blanc. Alors il faut bien que ça passe quelque part. Et ça passe par-dessus, forcément.

Notre bateau, 20 mètres. La marche à passer, 4200 mètres. Tu vois le tableau ? Maintenant, imagine qu'Éole s'en mêle. Il tourne et tourne et quand il arrive vers le Horn, ça se rétrécit. Ben oui, regarde la carte, Ramon ! À gauche, tu as la Cordillère des Andes, haute comme une pièce montée couverte de sucre glace et en bas, tu as le gros doigt au cul que fait l'Antarctique à l'incontinent Sud-Américain. Le Drake fait comme un entonnoir dans lequel la pression monte et le vent accélère. T'as appris ça à l'école, l'effet Venturi ? Venturi, c'est ce brave type dont on ne connaît même pas le prénom, qui passait son temps à souffler dans des entonnoirs. On ne savait pas s'il fallait le mettre à l'asile ou au Nobel, du coup on lui a sucré son prénom. Mais je dérive, alors je résume. En dessous de la quille l'eau monte par-dessus le Mont-Blanc, et au-dessus le vent presse dans l'entonnoir de Venturi. Cool !

Je suis certain qu'un météorologue et un géologue me jetteraient des tomates, mais c'est en gros ce qui se passe vers le Horn. Donc, mer et vent fâchés par là-bas, ça donne une légende, un mythe : le Cabo de Hornos, chien de garde enragé du passage.

Je ne peux pas finir ce petit mot sans te confirmer des choses importantes de la vie, Ramon : non, ton sexe n'est pas un os, mais oui, le Horn est bien une île, ce qu'ignore (je parle pour le Horn) 95 % de la population mondiale. Comme quoi, on peut être célèbre et bien garder son jardin secret.

JEAN-MARIE LEBEC

## T'AS VOULU VOIR LE HORN ?

2<sup>e</sup> passage du Horn, journal de bord de *Faïaoahé*

T'as voulu voir le Horn ? Et bien, dans la journée, tu as vu le Horn et Lemaire, tous deux très énervés par cet automne austral d'année Niño. Retour sur quelques images de ce jeudi 10 mars.

Descente du Beagle de nuit, quelques bateaux croisés, canal bien balisé de feux conformes aux instructions, dîner à bord très réussi (Mélanie et Christophe) de bœuf argentin et de patates chiliennes.

Premier réveil en fin de nuit, venturi entre les îles Navarino et Picton, puisque nous terminons ce défilé sous demi-trinquette, plein vent arrière, oscillant, à tenter d'éviter les empannages. Traversée de Baia Nassau plutôt agréable, lever de soleil et belles couleurs sur l'archipel des Wollaston, même s'il doit faire moins de 5° C sur le plan d'eau. Archipel qui soudain s'embrume d'un gris peu avenant, mais tout aurolé d'un arc-en-ciel sur 180° qui nous fait penser que le meilleur était au-dessus de nous, donc à venir. Nous poursuivons notre route plein Sud, entre les îles Reycinet et Deceit, le Horn en mire. En trois minutes, la mer tourne au chaudron infréquentable, l'écume fume à l'horizontale, cingle le visage lorsque nous tentons de la regarder. Bateau difficilement tenable, surtout en vue du goulet entre Herschel et Deceit, qui doit faire moins de 300 m de large à hauteur de Punta Merino. Décision est alors rapidement prise de contourner l'île Deceit par son Est et de descendre à son abri pour aller reconnaître le Horn ; que nous retrouverons effectivement plus au sud. Magnifique spectacle que ce caillou tout noir, révélé sur son Est par un pâle soleil d'automne, sous houle australe nous faisant revivre les émotions qui ont fait notre joie début janvier. Tomates, mozzarella, nouilles sautées (ah ! ah !) pour fêter cela, et grosse sieste pour celles et ceux qui avaient peu dormi jusque-là.

La case cochée, route vers l'Atlantique. Très joli bord de largue tout l'après-midi, sous trinquette solo, le vent WSW oscillant entre 20 et 40 kn, un peu plus sous les rafales. En début de nuit, accueil très froid de Monsieur et Madame Lemaire, qui nous envoient rapidement grains violents et déferlantes. Intérieur du bateau trempé, équipiers de quart essorés (Olivia et Jordan aux plus durs moments). Avec une petite faveur néanmoins, merci les Lemaire, un courant de 2 à 3 kn favorable à cette heure-là.

Au petit matin, l'île des États et son phare du bout du monde sont derrière nous ; c'est Nicolas et moi qui saluons la sortie du Lemaire et l'entrée définitive (en tout cas pour un temps) en Atlantique. Belle journée à vous tous que nous embrassons. Sommes un peu sonnés de ce début de partie, mais bon moral. Sommes à 10 h locales par 54°02S/64°12W.

RÉMI GERIN

## DÉMÂTAGE PARFAIT

Ce fût un démâtage parfait, ce lundi 21 mars. Un peu comme ceux que nous apprenons à gérer lors des stages Isaf. Merci, Thierry Dubois, de m'avoir en 2008 préparé à cela lors de ce fameux enseignement à l'École Nationale de Voile à Saint-Pierre-de-Quiberon.

Le déjeuner venait d'être servi par 34°21S et 49°36W, il était 12h45, heure du bord. Vent 20 à 25 kn, bateau navigant sous GV 3 ris + trinquette + 1/3 Yankee dans une mer formée, sans plus, mais courte et hachée. Navigation au près, à 50° du vent apparent, route sur Rio, équipage dans le cockpit, pâle soleil, bonne fenêtre météo sur les 72 heures.

Un claquement sec en tête de mât, le pataras qui se défile immédiatement et, dans les 5 à 7 secondes, avant même d'avoir pu chercher à alléger la tension, le mât qui casse net au-dessus des premières barres de flèche, puis doucement s'inverse sous le vent, le segment blessé retenu par les seules drisses courant à l'intérieur du mât, formant ainsi cathédrale avec nos deux voiles d'avant éventrées et désormais baissant dans cet Atlantique Sud qui se réchauffe.

Aucun équipier touché, pas de voie d'eau, pas de percussion sur le pont. Vont s'enchaîner 5 heures de manœuvres exemplaires de la part de l'ensemble de l'équipage pour sécuriser le bateau et pouvoir décider de faire route par nos propres moyens vers la terre la plus proche, distante de 280 miles environ.

Sectionner les deux voiles d'avant au-dessus des deux enrouleurs, pour les laisser partir à l'eau et alléger toute la tension. Hâler bas la barre de flèche babord et le radar qui, suspendus à 10 m au-dessus du pont et maintenus par de maigres connexions électriques, menaçaient l'équipage et le pont, en ayant protégé la claire-voie avant par le spi dans son sac et différentes défenses alignées, pour éviter la percussion en cas de chute verticale de cet espar de Damoclès. Sectionner tous les haubans à l'aide de la scie à métaux, la pince coupante se révélant totalement inefficace pour ce faire ; remercier les cieux que tout ceci se passe de jour ; placer d'autres défenses sous le vent pour protéger le bordé babord de ce mât qui frappe la coque et mâche la lisse à mesure de la houle ; vérifier encore et toujours l'absence d'entrée d'eau ; expliquer à tous le sens des manœuvres et les objectifs recherchés ; interpeller à la VHF portable un cargo qui passe à 300 m et qui ne répond pas ; tenter de maintenir le bateau dans le bon sens pour permettre aux équipiers de travailler dans cette mer formée sans motoriser, ne sachant pas à ce stade ce qui flotte encore sous la quille. Dégréer tout ce qui peut être sauvé et ce qui retiendrait le mât lors de son immersion à venir (drisses et balancines, notamment) ; maintenir tout le monde concentré sur l'objectif et la nécessité de tout gérer avant la tombée de la nuit (et un mémorable « Mélanie, avale, on verra ensuite ») ; boire ; penser à rester systématiquement sanglé sur une ligne de vie ou quelque chose que l'on sait réellement arrimé, alors que le bateau roule fortement et que chaque geste constitue une prouesse d'équilibre.

Vers 17 h, c'est l'opération la plus délicate : le mât, à 170° de sa posture théorique, est donc toujours suspendu par les deux câbles du guignol et par les drisses de yankee et trinquette qui, évidemment, menacent de se couper sur la section tranchante. La manœuvre consistant, dans une houle qui s'est formée et les grains qui se succèdent, à faire en sorte que, dans le plongeon inéluctable du mât, le guignol et les barres de flèche supérieures (qui sont maintenant à 3 m au-dessus du pont) ne viennent arracher filières et chandeliers dans leur chute et/ou blesser un équipier. Très belle manœuvre collective, à l'aide d'une série de filins astucieusement grésés, et réussite totale, l'ensemble s'enfonçant lentement vers les 3300 m de fonds. La question posée sur le moment, dans un silence presque religieux, relevant évidemment de l'estime du temps qu'il faut à un mât, freiné dans sa chute liquide par un yankee dédrillé et tout un tas de bazar arrimé, pour atteindre la profondeur annoncée et demeurer ici pour l'éternité, loin de tout souvenir de la route logique de *Faïaoahé*.

À 18h30 le bateau est sécurisé, nous motorisons et faisons route vers l'Uruguay, sous fort roulis. Nous tenterons d'établir au petit jour un grément de fortune car nous n'avons vraisemblablement pas assez de gazole pour rallier la terre au moteur, ce qu'il nous faudrait faire avant jeudi matin, car les vents y revirent à l'Ouest, sur un régime soutenu, et nous renverraient au large.

Retour dans le carré, besoin de se parler. Et de rire aussi. Félicitations à l'équipage pour le sang-froid, la coordination et l'engagement. Et merci à Yves Lagarne de m'avoir rappelé il y a quelques mois, entre Canaries et Antilles, la nécessité d'expliquer et de détailler chaque manœuvre à l'avance. Coup de fil à terre pour informer et rassurer, merci Marie-Pierre et Patrick pour la coordination. Puis relâche alors que la nuit s'invite et que notre cap s'inscrit dorénavant plein Ouest ou presque. Bompay-schweppes du Micalvi (a)gité, confit de canard pommes sarladaises, vins espagnols et marocains (le Tandem, déniché à Ouarzazate il y a deux ans), et Don Papa sur requête collective. La nuit s'organise par tours de veille en solo, 90 à 120 mn chacun, sous moteur et pilote automatique. Grains et fortes pluies. Besoin de dormir et d'oublier cette petite pièce d'inox qui, en tête de mât, a fait basculer notre joli projet, déjà très riche de joies et de découvertes, mais donc inabouti, en décidant de rompre inopinément quelque part dans cet Atlantique Sud auquel nous nous attachions.

Soyez heureux, vivez...

6/F77 vous embrassent et vont bien.

RÉMI GERIN

P.S. pour Jacques : J'ai sauvé le pavillon de l'ACHP avant que tout ne soit englouti.

