

# Voile magazine

## LES CROISIÈRES DE L'ÉTÉ

LA SARDAIGNE COMME DANS UN RÊVE  
LA BRETAGNE NORD, AVEC OU SANS SOLEIL  
LES PERTUIS ROCHELAIS EN FIN DE SAISON

**SUPER ARLEQUIN**

**FORTUNE DE MER !**



**100 MILLES À BORD**

**LES BELLES PROMESSES  
DE L'OCEANIS 37.1**

**6,99 € - N°334 - OCTOBRE 2023**

BEL/LUX : 7,70 € - DOM S : 8 € - ESP/PORT CONT/IT/GRECE/ANDORRE :  
8 € - POL S : 1200 CFP - CAL S : 1100 CFP - CANADA : 11,99 \$CAD -  
TUNISIE : 25 TND - MAROC : 84 MAD - SUISSE : 11,60 CHF

Editions  
Larivière

L 19898 - 334 - F: 6,99 € - RD



# GAGNEZ UN RM 1080 POUR PARTIR UN AN !

**JEU CONCOURS**





# SUPER ARLEQUIN



EPISODE 14

# Le choc !





Un coup de fil, 5 mn de vélo, et nous découvrons notre Super Arlequin en fâcheuse posture sur la grève de Locmariaquer. Argh...

Après la mise à l'eau sous haute tension, l'envasement rocambolique, voici l'échouement dans les cailloux, suite à la rupture d'un corps-mort. On aimerait bien vous raconter des navigations sans histoire, et ça viendra sans doute, mais pour l'instant... on est dans le dur.

Texte et photos : F.-X. de Crécy.





**A VOILE MAG**, on n'est pas spécialement superstitieux. Nous n'avons donc prévu aucun exorcisme, sollicité aucun marabout africain pour éloigner le mauvais œil de notre cher Super Arlequin. On serait pourtant fondés à le faire, tant la guigne semble s'acharner sur lui. Sans conséquences définitives, fort heureusement, mais le coup n'est pas passé loin. Et la façon dont les choses se sont déroulées mêle mystérieusement bonne et mauvaise fortune.

Après une Rubi's Cup haute en couleur et un Morbihan Challenge avorté pour cause d'échouement dans la vase du Blavet, le Super Arlequin Voile Mag, *Saudade* de son nom de baptême, a rejoint Le Bono – un port d'attache d'adoption où il se trouve bien. Puis il a été emmené à La Trinité par nos amis de Passe-Coque pour un événement autour des projets écolo-nautiques locaux.

## LA TEMPÊTE PATRICIA EST PASSEE PAR LA

À l'issue de ce sympathique rendez-vous trinitain, le Super Arlequin a été mis à l'un des mouillages proposés par la mairie de Saint-Philibert dans la rivière éponyme. Des mouillages utilisés depuis longtemps par l'association Passe-Coque, sans problème particulier. Oui mais voilà, une certaine Patricia s'invite en ce début de mois d'août humide et venté à souhait. D'une façon ou d'une autre, à la faveur de ce coup de vent, le cordage (et non la chaîne) placé en bas de mouillage rague sur un objet quelconque. Pour une raison ou pour une autre, ce cordage ne rompt pas pendant la tempête mais dans le calme revenu au petit matin. Et voilà notre Super Arlequin qui part gentiment à la dérive dans un vent désormais très léger, et vient s'échouer en douceur sur les cailloux de la rive opposée, à Locmariaquer. Les gens de la mairie de Saint-Philibert, constatant qu'il s'est fait la malle, appellent Pierre-Jean Jannin, le président de l'association Passe-Coque. Qui m'appelle. Or il se trouve qu'à l'issue d'une croisière malouine (marquée par le même mauvais temps, voir par ailleurs), je viens d'arriver avec famille, armes et bagages, dans une maison amie située... à Locmariaquer. Mieux : à 200 m du lit de granit où *Saudade* gît dans une posture singulière, le tableau arrière tourné vers le ciel. Alors évidemment, ce n'est qu'un demi-hasard : je venais dans la région pour embarquer sur le Super Arlequin et l'emmener dans le Golfe. Mais la concordance de temps et de lieu est quand même troublante ! Et favorable, puisqu'aussitôt sur place, je suis en mesure de prendre part au sauvetage. En cinq minutes de vélo, nous sommes sur les lieux du crime. C'est le choc : le bateau est là, au bout du chemin sablonneux. Dans quel état est-il ? La canine de granit sur laquelle il semble posé a-t-elle percé le bordé ? Difficile à dire, mais ça fait mal au ventre. Et quoi qu'il



Le Super Arlequin reposait principalement sur une crête de granit, juste en dessous de la flottaison. Impossible d'évaluer les dégâts sur le coup, c'est après le grutage qu'on découvre les bobos au point de contact (ci-contre) et sur le lest, qui est entièrement stratifié (ci-dessous). Des accros finalement superficiels, la stratification (épaisse de 3,8 cm) est à peine entamée. C'est du costaud ! On peut se demander si un bateau en polyester récent aurait aussi bien résisté.



À dix mètres près, il était sur le sable... Ici, on voit le mouillage connecté à la drisse de spi à marée basse. L'autre mouillage, à l'arrière, est déjà recouvert par la marée. ▼





# QUELLES LEÇONS EN TIRER ?

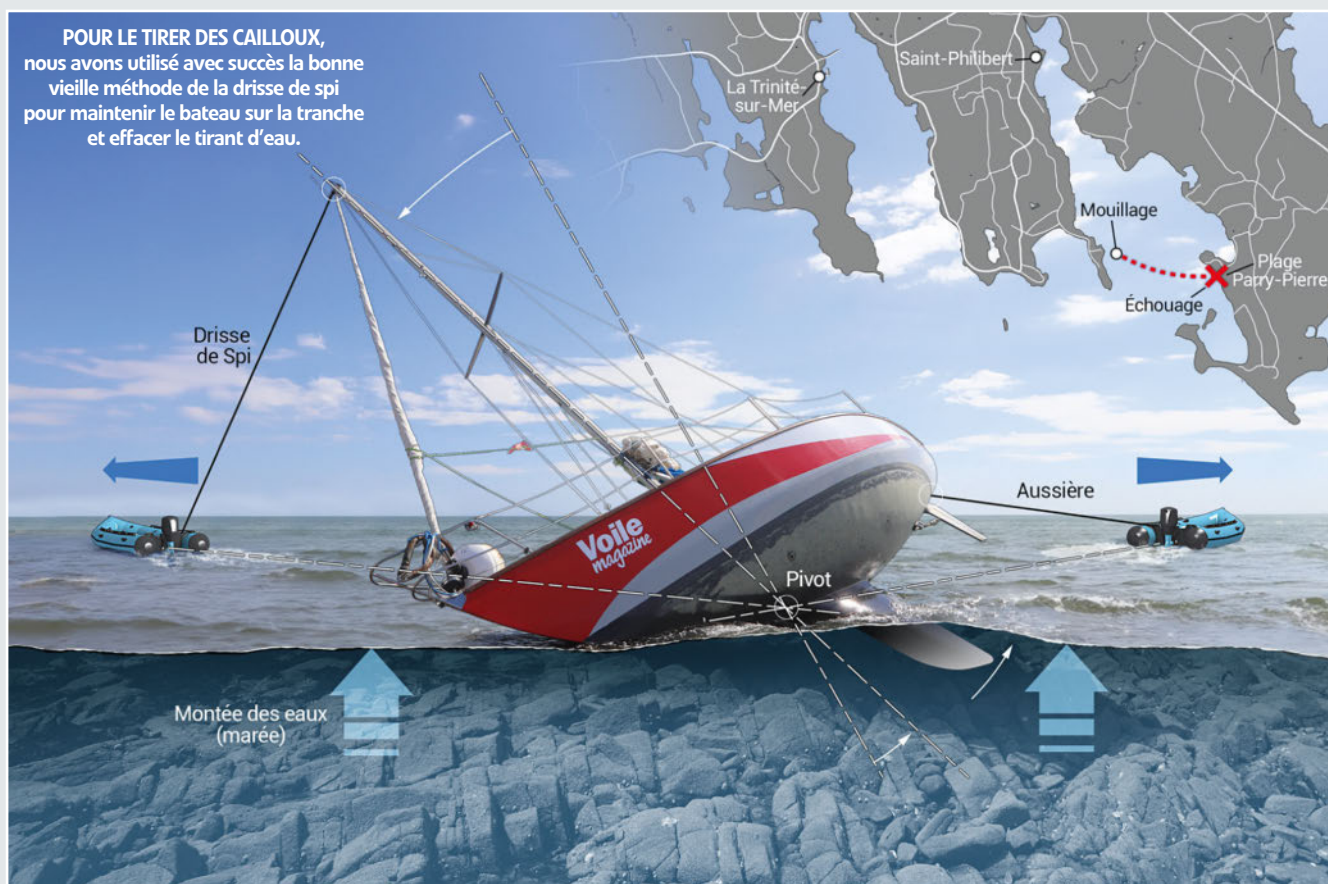
Toute fortune de mer a ses enseignements. Dans le cas présent, c'est surtout la partie sauvetage qui nous concerne. Nous avons tout simplement appliqué la manœuvre de désenclouement telle qu'elle est décrite dans les manuels (voir infographie), par exemple dans celui des Glénans. Et ça marche ! Quelque part, c'est rassurant. Concernant l'avarie du mouillage, c'est plus délicat et surtout plus mystérieux. Le cordage est coupé à 3 m de la bouée. Soit il a ragué sur un objet immergé à marée basse, mais selon notre expert la coupe devrait être moins nette, soit il a été sectionné par une hélice, soit il a été coupé par malveillance (?). Ce qui est certain, c'est que de nombreuses municipalités ont remplacé la chaîne par des cordages textiles, et que tous les mouillages n'ont pas tenu. L'intention est bonne : il s'agit d'épargner les végétaux des fonds qui servent souvent de frayères à poissons. Mais encore faut-il que le mouillage assure sa fonction première... Côté assurance, les choses ont suivi leur cours sans problème avec la MAIF, il faut juste un



▲ Le cordage a été sectionné net à trois mètres de la bouée. Mystère...

peu de rigueur (bien tracer tous les éléments du sinistre) et de patience et les choses se font, dès lors que les responsabilités sont clairement établies. Dans un second temps, il est possible que la MAIF se retourne vers l'assureur de la mairie de Saint-Philibert... mais ce n'est plus notre affaire.

POUR LE TIRER DES CAILLOUX, nous avons utilisé avec succès la bonne vieille méthode de la drisse de spi pour maintenir le bateau sur la tranche et effacer le tirant d'eau.



▲ La mer est déjà bien montée, le bateau tape : le plus tôt on le sort de là, mieux c'est. On voit au loin le semi-rigide qui prépare l'aussière arrière.



▲ Ça y est il flotte ! Le semi-rigide de l'école de voile de Saint-Philibert commence le remorquage entre les parcs à huîtres. Gros soulagement...





Victoire ! Le Super Arlequin est en sécurité à La Trinité, et ses fonds sont parfaitement secs.

en soit, pas question qu'il passe une deuxième marée dans les cailloux. Pierre-Jean, accompagné de son épouse Catherine et de l'ami Alain Hahusseau, a déjà posé un long mouillage à l'arrière, et un autre sur le bord sur lequel est frappée la drisse de spi. Le bateau est plus ou moins couché sur le côté tribord, et il faut qu'il le reste pour flotter le plus vite possible. La mer monte vite, et la brise de mer lève à présent un petit clapot hargneux : il faudra faire vite. Nous essayons de protéger la coque avec des pare-battage, mais la mer les chasse. Déjà l'arrière et l'avant flottent alternativement, le bateau oscille sur sa pointe de roche. Je grimpe par l'avant tant que je le peux encore, gagne tant bien que mal le cockpit penché à 45°. Tourne le mouillage arrière sur le winch et le mets en tension pour que le bateau, qui a le cul tourné vers le large, n'avance pas avec la mer. J'essaie d'inspecter le bordé de l'intérieur : il ne semble pas percé. Mais le bateau cogne encore, à l'avant puis à l'arrière, et je ne peux rien y faire : il faut attendre encore. Attendre la marée, et la cavalerie qui arrive enfin au grand galop sur deux semi-rigides. Le premier, monté par Alain Hahusseau, est le plus puissant : il se connecte au câblot du mouillage arrière. Ce dernier a en effet atteint ses limites, en le hâlant davantage au winch je le fais dérapier. Le deuxième semi-rigide, avec Stéphane Menuet aux commandes, a le rôle crucial de haler sur la drisse de spi au bon moment. Alain tente une première traction : la quille semble nous retenir dans un trou de roche. Et le semi-rigide remorqueur tend à tomber sous le vent, il faut bientôt mettre fin à cette première tentative pour le repositionner, en prenant bien garde de ne pas prendre le câblot dans l'hélice.

Garder la tête froide ! Et laisser la mer monter encore un peu... Revenu à la position initiale, voire un peu plus au vent, Alain remet les chevaux. La main sur le câblot, je le sens se tendre à bloc. Une vague arrive. Stéphane, sur l'autre semi-rigide, semble avoir senti le momentum et donne un coup de gaz pour provoquer le coup de gîte supplémentaire... Bien vu : *Saudade* s'extrait enfin du piège de granit.

## DEUXIEME TENTATIVE... IL FLOTTE !

Il flotte ! Emporté par son élan, toujours en traction arrière, il demande à être gouverné pour ne pas se retrouver perpendiculaire au remorqueur. Mais rapidement, Alain coupe les gaz. A mon tour de garder la tête froide, de passer la remorque de l'arrière à l'avant, de récupérer la drisse de spi sans la laisser partir dans le mât. En fait, c'est d'abord Stéphane qui prend en charge la remorque tandis qu'Alain récupère le mouillage. Je le suis machinalement, comme un gamin en Optimist derrière la prame du moniteur. Quitte la barre un instant pour soulever les planchers : les fonds sont secs, c'est déjà ça. Alain prend le relais et m'emmène à La Trinité, dont le personnel me propose immédiatement le ponton technique, au plus près de la grue en cas de voie d'eau. Une fois amarré, j'inspecte plus avant et suis entièrement rassuré. On grutera au matin pour évaluer l'état des œuvres vives, mais on sait déjà qu'on a évité le pire. Cela se confirme le lendemain au-delà de nos espérances : la stratification de la coque n'est même pas entamée. Seul l'enduit

## REMERCIEMENTS

**Toute notre gratitude à nos amis de Passe-Coque, Alain Hahusseau, Pierre-Jean Jannin et son épouse Catherine qui se sont investis à fond dans ce sauvetage, ainsi qu'à Stéphane Menuet, de l'Ecole de Voile de Saint-Philibert, dont l'intervention sur la drisse de spi fut décisive. Merci également au port de La Trinité-sur-Mer qui a réagi avec efficacité pour sécuriser le bateau.**

qui la recouvre a été arasé au principal point de contact, ainsi que le lest (qui est lui-même stratifié) à plusieurs endroits. Costaud, l'engin ! Il est vrai que sous la flottaison, on a presque 4 cm de stratifié de verre... On vérifie bien que le voile de quille n'a pas poinçonné, ni à l'avant ni à l'arrière, ça va. La structure n'a pas bougé d'un iota. Il y a une grosse journée de travail pour réparer ces petits bobos. Alors, on se retrouve les manches et on part naviguer ? Pas si vite ! Car même dans un cas aussi simple de rupture du mouillage indépendant de notre volonté, il s'agit de bien border le dossier pour l'assurance. Bien sûr, on a pris toutes les photos qu'il fallait, y compris celle du cordage sectionné. Nous n'avons pas touché au double amarrage reliant la bouée au bateau, embarqué ladite bouée sur le pont. Demandé un devis à un professionnel. Mais pas question de commencer les travaux sans l'accord de l'assureur du bateau, la MAIF en l'occurrence, qui finit par nous envoyer un expert pour constater l'évidence trois semaines après le sinistre. Pas de navigations estivales donc, mais on reste dans les starting-blocks pour le Grand Pavois. Il y a des exorcistes, au Grand Pavois ? ■