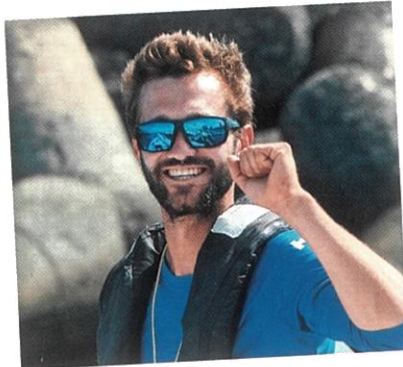


ÇA VOUS EST ARRIVÉ...



MARIN AVRAM

THOMAS GASCHIGNARD

Thomas Gaschignard, 27 ans, entrepreneur en région parisienne, navigue à la voile depuis tout petit. Après une préparation de deux ans au pôle d'entraînement de La Turballe, il s'est engagé sur la Mini-Transat 2019 avec un Pogo 2, le numéro 539 baptisé *Ban Heole-Esprimm*.

RÉCIT THOMAS GASCHIGNARD, AVEC DELPHINE FLEURY.

ATLANTIQUE

«J'ai abandonné mon mini en mer... puis je l'ai récupéré»

Concurrent de la Mini-Transat 2019 en série, Thomas subit au milieu de la traversée de l'Atlantique une série d'avaries touchant le gouvernail de son Pogo 2. Malgré plusieurs tentatives de réparation, il se voit contraint d'abandonner son bateau. Il le récupérera 42 jours plus tard au large de la Guadeloupe.



F. CHEVALIER

La première étape de la Mini-Transat, de La Rochelle à Las Palmas, s'est bien déroulée. Hormis un problème d'énergie et deux ou trois pépins, je me suis classé 35^e sur 65 participants en série, sur un bateau d'ancienne génération. Le départ de la deuxième étape est donné le samedi 2 novembre 2019 à 15 heures 33. Deux options ont été étudiées : une route Nord plus courte dans du vent moins soutenu, ou une route Sud qui s'éloigne de l'orthodro-

mie mais qui devrait faire du gain en raison du vent fort. Pour plusieurs raisons, j'ai décidé de prendre la route Nord. Au bout de cinq jours, je me rends compte que mon option s'avère perdante. Mais il reste encore beaucoup à jouer sur la dizaine de jours restants. Je trouve peu à peu mon rythme et je me sens bien, *Ban Heole* également. Au dixième jour de course, je fais un beau départ à l'abattée. Après avoir redressé le bateau, je constate que ma barre tribord s'est désolidarisée

du safran. Je répare une première fois en effectuant une stratification autour de la barre carbone. Après un énième vrac dans du vent soutenu, la réparation lâche. J'inverse alors le sens de ma barre tribord en sciant 20 centimètres sur le haut pour que la barre de liaison soit à bonne hauteur, je renforce avec du Dyneema autour de la tige carbone, j'enduis de résine époxy, recolle la barre au safran, puis renforce avec des Sandows et d'anciennes lattes de grand-voile. Quelques heures après, je m'aperçois que mon safran tribord est fissuré sur la ferrure basse. La fissure est structurelle mais je décide de continuer la course en vérifiant régulièrement le safran, espérant ne rien avoir à modifier avant l'arrivée au Marin. Deux jours après, l'inspection révèle que la fissure s'est agrandie sur trois centimètres et que le safran est en train de s'ouvrir en deux sur le bord de fuite. J'ai à bord un safran de rechange. J'affale tout pour commencer une nouvelle réparation. Après avoir démonté les deux ferrures de l'ancien safran, je commence à remonter le nouveau. Je n'ai embarqué qu'un jeu de clé Allen. Coup de chaud au moment où la clé de taille 4,5 m'échappe des mains



Demande d'assistance. Épuisé et dans l'impossibilité de réparer son avarie de safran, Thomas est rejoint par un bateau accompagnateur de la Mini-Transat.

PASCAL CHOMBART

et que je la vois couler. Finalement, je réussis à visser les ferrures avec une pince et des écrous à ailes. Le changement de safran a duré environ 1 heure 30. Je suis très fatigué mais content de ne pas avoir perdu trop de temps. Il faut rapidement renvoyer de la toile. A 20 nœuds établis et de la mer, j'envoie un code 5, le solent et un ris dans la grand-voile.

Je ne suis pas totalement rassuré. Au moment du changement du safran, la mer était bien formée, environ 2 à 3 mètres de houle. J'avais la tête sous l'eau la moitié du temps pour fixer la ferrure basse. Il m'a fallu 15 minutes pour glisser l'axe entre la ferrure du safran et la ferrure du tableau arrière, j'ai dépensé beaucoup d'énergie. Une fois inséré, l'axe ne peut pas descendre car la tête de l'axe est plus large, mais

une goupille l'empêche de remonter. Or je n'ai pas réussi à fixer cette goupille. J'ai donc glissé dans le trou du bas de l'axe un lashing en Dyneema pour le fixer autour de la ferrure. Après une demi-heure de navigation, le lashing est sectionné par l'inox de la ferrure à cause des mouvements de safran. A 10-12 nœuds de vitesse, n'étant plus attaché par la ferrure basse, le safran fait effet de levier sur la ferrure du haut en l'arrachant avec une partie du tableau arrière. Et sur le Pogo 2, la ferrure haute tribord relie le safran au tableau, mais également au vérin du pilote automatique. Cette avarie me prive donc d'un safran et de mon pilote, double sanction... Ayant une voie d'eau dans le bateau, je commence par la colmater avec une pâte très compacte, le Stay Afloat. Puis je signale mon problème

au comité de course pour rassurer mes proches. Je branche ensuite mon vérin de secours qui ne tient pas dans ces conditions (20-25 nœuds établis, 2-3 mètres de houle, au portant). A chaud, je vois deux issues possibles. Continuer, en me mettant à la cape de temps en temps pour me reposer. Il me

reste environ 1000 milles à parcourir. A une vitesse moyenne de 5-6 nœuds, en barrant 16 heures sur 24, je pourrais couvrir 80 milles par jour, ce qui prendrait environ quinze jours pour rallier la Martinique. Ou appeler un bateau accompagnateur pour tenter de réparer. Avec une personne supplé-

«CETTE AVARIE DE FERRURE ME PRIVE D'UN SAFRAN ET DE MON PILOTE... ET JE CONSTATE AUSSI UNE VOIE D'EAU !»



PASCAL CHOMBART

Difficile abandon. Après avoir passé sept heures à tenter de réparer, en vain, Thomas et l'équipier venu l'aider rejoignent le navire accompagnateur.

mentaire, je pourrais peut-être déboulonner les écrous freins de ma ferrure haute tribord et tenter de retrouver la forme d'origine de ma ferrure de safran (pièce que je n'ai pas prise en secours). Je choisis la première option : continuer et aviser jour après jour. Le parcours fait 4050 milles, j'ai déjà fait les trois quarts, allez go ! Pas évident quand on se voyait déjà dans cinq à six jours en Martinique avec sa famille et ses amis, de voir ce temps s'allonger à plus de quinze jours. Il faut également oublier la course et le classement.

LA LISTE S'ALLONGE

Dans une mer calme, au portant, le bateau est stable, à plat, ce qui signifie qu'avec un safran, il est possible de continuer à faire route. Mais la réalité est tout autre dans une mer agitée et des rafales. *Ban Heole* remonte au vent lors des rafales, virant parfois de bord. Il me faut donc revirer, régler les voiles, le tout sans pilote. L'autre inquiétude provient des vivres et de l'eau. Les routages du départ estimaient une traversée d'environ quinze jours. J'ai pris du rab, environ vingt jours, mais à condition de me rationner, je ne vois pas comment les stocks pourraient tenir cinq jours de plus. Idem pour l'eau. La nuit suivante, lors d'un grain, le bateau remonte au vent et vire. La bôme prise dans la bastaque couche *Ban Heole*. Deux spis étaient matossés au vent pour mettre du poids sur bâbord. Ils sont solidement attachés mais lors de ce grain, le mât se retrouve à l'horizontale. Mon réflexe est de border ma bastaque au vent pour sécuriser le mât, puis libérer ma bastaque sous le vent et récupérer mes spis. Mon code 5 commence à traîner dans l'eau. Je livre un combat de dix minutes pour le récupérer, chalutant derrière *Ban Heole*. Pour le spi médium c'est trop tard, il n'y

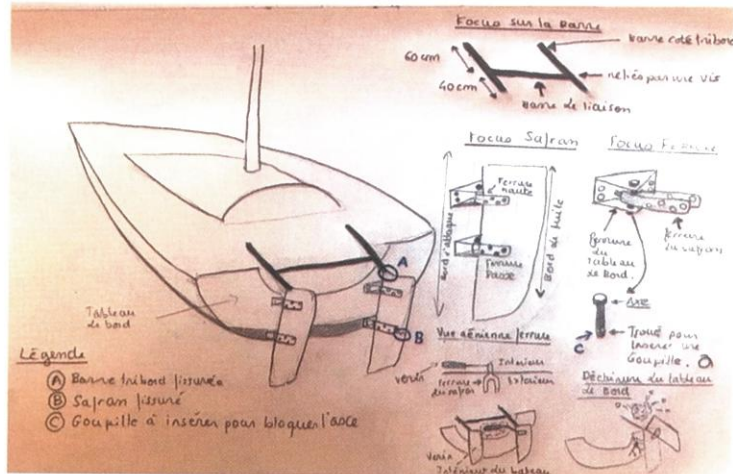


Schéma de fixation des safrans sur le Pogo 2. Le détail des différentes pièces permet de visualiser ce qui a lâché ou menacé de le faire, et ce que Thomas a dû réparer.

a plus rien dans le sac. J'ai également perdu ma chaise pour barrer (qui était pourtant attachée), une manivelle de winch, mon mug de café... Je me suis fait peur. Il faisait nuit noire, dans du vent à 35-40 nœuds. Au moment où le bateau s'est couché à 90 degrés, j'ai glissé dans les filières, les deux jambes intégralement dans l'eau. Heureusement, j'étais attaché avec ma longe à mon bateau et je portais mon gilet. J'ai dépensé à nouveau beaucoup d'énergie dans ce vrac et je n'ai dormi qu'une heure depuis les 24 dernières heures. Je sais qu'il va falloir dormir plus si je veux finir. Mais pour le moment, je veux avancer. J'essaie à nouveau de mettre mon pilote de secours. *Ban Heole* ne tient toujours pas dans cette mer, il me faut affaler ma grand-voile si je veux que le pilote encaisse. Je commence la manœuvre mais fatigué, je choque trop de drisse et la grand-voile descend d'un seul coup

sur quatre mètres. La ralingue coince et déchire la voile sur le bord d'attaque sur environ un mètre. Je répare l'avarie avec de l'Insignia. Les emmerdes volent toujours en escadrille.

Le bilan commence à être lourd en 24 heures. Un premier safran, puis un deuxième, une voie d'eau, mon pilote automatique, le pilote de secours qui ne tient pas dans ces conditions, perte du spi médium, déchirure de la grand-voile. *Ban Heole* commence à souffrir et moi aussi. Je décide de contacter le comité de course, avec le tracker : «*Besoin d'assistance pour réparer.*» Je sais les conséquences d'une communication avec l'organisation : disqualification. Tant pis, au point où en sont les choses, je ne vois pas d'autre moyen si je veux finir de traverser cet Atlantique qui me pose tant de problèmes depuis quelques jours. Un bateau accompagnateur est dans le coin, je dois les rejoindre dans le Sud-

Ouest. Je barre une dizaine d'heures et finis par retrouver *Yemanja*, un JPK 38 avec à son bord quatre personnes, dont Pascal, ancien ministre. Je suis rassuré, il comprend ma situation, je suis sûr que nous allons réussir à réparer tous les deux. Allez, on va la finir, cette Mini-Transat ! Après m'avoir envoyé un bout de 50 mètres pour qu'une annexe rejoigne *Ban Heole*, on s'aperçoit que les conditions sont trop grosses pour tenter un ralliement. Un créneau météo pourrait s'ouvrir le lendemain matin. Nous reprenons donc la route, direction Le Marin. Il reste 850 milles jusqu'à la Martinique. Je mets deux heures à la cape la nuit pour dormir. Je suis très fatigué au matin, plein d'hématomes, mais j'y crois, nous allons réussir à remettre *Ban Heole* sur pattes. La mer s'est calmée. L'annexe est mise à l'eau, avec Pascal en combinaison de survie, attaché au bout. Une heure plus tard, nous commençons la réparation. Ça fait bizarre d'avoir quelqu'un dans le bateau !

DIFFICILE DÉCISION

Après 7 heures de tentatives de réparation, il faut se rendre à l'évidence : nous n'y arriverons pas. Nous avons tout essayé. *Yemanja* doit reprendre sa route et je dois prendre une décision rapidement. Me mettre en sécurité en quittant le bateau ou continuer. Je ne veux pas abandonner mon Pogo 2. Nous avons commencé ensemble ce projet depuis deux ans, vécu de belles galères, je veux finir avec lui et le revoir en France. Mais je suis fatigué, très fatigué. Et il me reste encore beaucoup de route. D'autant plus que ma deuxième barre, à force d'être sollicitée, est en train de se fissurer. *Yemanja* est le dernier bateau accompagnateur à m'attendre. En cas d'avarie majeure, il me faudra activer ma balise de dé-

LAURE CHASSAING

L'ANALYSE DE VOILES ET VOILIERS

La balise de géolocalisation : un outil qui rend bien des services

A ne pas confondre avec les balises EPIRB, qui sont reliées au système mondial de détresse SMDSM, les balises de géolocalisation (ou «tracking») en anglais n'ont pas vocation à déclencher des opérations de sauvetage, mais elles peuvent rendre bien d'autres services, que l'on soit coureur au large, navigateur au long cours ou simple plaisancier. C'est d'abord dans le domaine de la compétition qu'elles se sont fait connaître, en équipant les bateaux de course au large et de régates. Ces boîtiers embarqués envoient à un serveur, à intervalles réguliers, la position de chaque bateau, sa vitesse, son cap. Ces données sont reproduites sur une carte interactive qui permet de suivre la route des concurrents, en temps réel ou presque. Les balises de tracking émettent via un signal GSM (utilisable uniquement en côtier) ou via les réseaux

satellitaires Iridium ou Globalstar. Elles peuvent comporter une variété d'options (compter entre 150 et 700 euros selon les modèles et les marques) mais pour l'essentiel, il s'agit de transmettre la position GPS à des intervalles prédéfinis, de quelques secondes à une fois par 24 heures, et d'envoyer des messages texte courts, format SMS ou email, vers des utilisateurs choisis (cette fonctionnalité peut être restreinte à des messages adressés à la direction de course). C'est ce boîtier, qui reliait le bateau de Thomas à la direction de course sans interférer avec les organismes de sauvetage en mer, qui lui a permis de localiser, de suivre puis de récupérer son Pogo 2. Mais cet outil de communication trouve aussi des applications dans la navigation de plaisance, et il a alors d'autres avantages, en particulier sur le plan

de la sécurité et du confort moral. En effet, il permet aux personnes restées à terre de suivre la route de l'équipage à distance. Les proches sont ainsi rassurés, même si l'on manque de temps ou de moyens pour donner des nouvelles, et à l'inverse, ils pourront s'alerter – et au besoin alerter les secours – si la vitesse ou la route du bateau paraissent suspectes. A l'escale, en l'absence de l'équipage, la balise peut aussi servir d'antivol ou d'alerte au mouillage : un message automatique est envoyé si le bateau sort d'une zone prédéfinie, et puisque l'on continue à recevoir la position, on ne perd pas sa trace. La plupart de ces balises sont aussi équipées d'un bouton «SOS» qui envoie un signal de détresse vers un organisme prédéfini, mais on le rappelle, elles ne remplacent pas la balise EPIRB.

Delphine Fleury



VINCENT LANCEN

Mélange. A l'intérieur du Pogo, quelques litres d'eau se sont mélangés à un sachet de fluorescéine qui s'est ouvert, composant une écœurante soupe.

tresse. Ce qui signifie dérouter un voilier, un cargo, ou pire, faire intervenir la Marine française. Et je ne veux pas faire cela. La décision est terrible à prendre, mais je dois quitter *Ban Heole*. Dans la houle, l'annexe qui était à côté du bateau s'est percée. Pour évacuer, nous devons donc sortir le radeau de survie. Nous enfions nos TPS, je prends avec moi le strict minimum ainsi que ma balise EPIRB et nous nous décrochons de *Ban Heole*. Moment terrible, de regarder son bateau s'éloigner au loin. *Yemanja* manœuvre pour nous récupérer et je me retrouve à bord. L'équipage prendra bien soin de moi. Merci Hervé, Pascal, Stéphane, Christian. Nous mettrons six jours à rejoindre Le Marin en Martinique, où je suis accueilli par les coureurs, mes amis, ma famille et ma récente fiancée depuis les Canaries. Le plus dur a été d'accepter que ma décision d'abandonner mon bateau était la bonne. Je suis heureux de retrouver mes proches, mais triste d'avoir abandonné *Ban Heole*, triste de ne pas finir ma Mini-Transat, triste d'avoir à assumer des conséquences financières importantes.

J'ai quitté mon Pogo à 850 milles des côtes antillaises. En arrivant en Martinique, six jours après, il pointe à 700 milles des côtes. Il suit une moyenne d'un nœud, soit environ 24 milles par jour. Ce qui me laisse espérer pouvoir le récupérer au bout de dix à quinze jours, en tentant une interception à plusieurs centaines de milles de la côte. C'est sans compter sur les dépressions qui font remonter *Ban Heole* au Nord-Nord-Est. Et je ne trouve personne qui accepte de partir à plus de 100 ou 200 milles. Je décide de rentrer en métropole, devant reprendre mon travail, en espérant que *Ban Heole* avance sur une route Ouest-Sud-Ouest. Suite à mon abandon, nous avons décidé avec le comité de course de réduire l'émission du tracker à une fois toutes les 24 heures (elle émet tous les quarts d'heure en course) pour économiser la batterie. Si elle tombe en panne, je peux dire adieu à mon bateau. Quel stress, tous les matins, en consultant la cartographie! Mais je garde espoir, en multipliant les coups de téléphone. Un immense merci à l'ensemble des coureurs et amis de la

Les leçons que j'en tire

Quelle que soit la navigation, il est important de se mettre en situation avant le départ, surtout pour les grosses avaries possibles (démâtage, voie d'eau, problème électronique...) qui sont celles qui peuvent faire perdre son sang-froid.

Chaque avarie nécessite du matériel particulier. Impossible en course d'emporter tout en double. J'avais pris beaucoup de matériel de rechange (drisse, safran, bout-dehors, poulies, câblage etc.) mais il aurait été préférable d'embarquer également des ferrures de rechange. Idem pour les clés Allen que j'aurais dû avoir en double. Et un bon pilote de secours en solo.

Pour une récupération, s'entourer des bonnes personnes et rien ne laisser au hasard.

Pour les messages d'urgence qui s'oublent rapidement, j'avais plastifié un fiche dans le bateau avec les différentes procédures à suivre

Suite à un abandon de bateau, contacter rapidement son assurance.

L'aventure de la Mini-Transat a été la plus belle expérience de ma vie. Intense, dure, belle, avec de magnifiques rencontres. Je souhaite remercier mes partenaires, *Esprimm*, la ville de Boulogne-Billancourt et Rue des Plantes pour leur soutien tout au long de mon aventure. Merci évidemment à toute la classe Mini, particulièrement Vincent, Kiki, Olivier et Hervé. Et merci à ma famille et amis pour leur aide.

classe Mini qui ont relayé l'information et partagé les contacts.

OPÉRATION RÉCUPÉRATION

Le 18 décembre, trente-cinq jours après mon abandon, tout se précipite. *Ban Heole* a bien avancé et se situe à 400 milles au Nord-Nord-Est de la Guadeloupe. Il faut tenter une récupération la semaine suivante car plusieurs trains dépressionnaires vont définitivement l'éloigner des côtes. La classe Mini va encore prouver sa loyauté. J'appelle Vincent, un ami de La Turballe qui était en proto sur la Mini, il accepte de m'accompagner. Christophe, ami également coureur sur cette édition, idem. Le dernier équipier de la bande s'appelle Olivier. Nous ne le connaissons pas, mais il est recommandé par Hervé notre entraîneur, il connaît par cœur la zone de navigation, il a un chantier naval en Guadeloupe, bref c'est l'homme de la situation. Nous partons dans deux jours et il reste beaucoup à faire. Nous trouvons un catamaran, *Ti Blé*, au départ de Pointe-à-Pitre. Au moins, la navigation sera confortable. Nous essayons de prévoir chaque scénario pour ne pas oublier du matériel qui empêcherait de récupérer le bateau (batterie, pompe, matériel de réparation, outils...) Samedi 21 décembre: décollage de Paris à 10 heures, atterrissage en Guadeloupe à 18 heures. Trois heures après, nous voilà partis grâce à Olivier qui a tout préparé en amont. Il a été convenu avec le comité de course d'actualiser le tracker toutes les 3 heures à partir de lundi, puis toutes les heures le mardi 24 décembre quand nous serons sur zone. Plusieurs référents à terre

nous transmettrons le coordonné de *Ban Heole* sur le téléphone iridid de *Ti Blé*. A 350 milles plein Nord, routages estiment deux jours et de de navigation, au près, d'un bord. Je n'aurais pu rêver plus beau de Noël: le mardi 24 décembre à 06 heures 30, nous distinguons un mât à un demi-mille, puis nous distinguons une coque. YES! Quelle émotion de retrouver mon bateau 42 jours après l'avoir abandonné, avec trois amis, 24 décembre, sur l'Atlantique. Nous enfions nos gilets avec Kiki Vincent et embarquons dans l'axe direction *Ban Heole*. J'ouvre descente. Il y a environ 50 centimètres d'eau à l'intérieur. C'est mineur par rapport à ce que l'on pensait. Nous économisons pendant deux heures. Plus rapidement nous décidons de le remorquer. Il ne faut pas traîner dans la zone, une dépression est annoncée le lendemain avec 40 nœuds. Nous le remorquons avec un bout de 100 mètres, en patte-d'oie sur le catamaran pris sur les winches et sur *Ban Heole* par le mât en double. Nous mettons des trainards derrière pour qu'il reste dans l'axe du cats. Le retour passe très bien: trois jours de descente à nouveau au près, des rafales un peu sport à 35 nœuds, une escale à Saint-Martin pour faire de l'essence et un super ambiance à bord de *Ti Blé*. Le 539 est un bateau immortel. Il vie de boucler sa 5^e transat. Et il en fera j'espère encore beaucoup d'autres.



OLIVIER VICOUREUX

Délestage. L'équipage débarque le maximum de matériel possible avant de prendre le Pogo en remorque jusqu'en Guadeloupe.

Le film de la récupération: <https://www.youtube.com/watch?v=nULXgXENz9o>