

FORT HARBOUR - FORCE 4

par Bernard Cordier



Jusqu'alors, mon seul repère historique était 1515. J'en aurai un autre désormais.

J'ai un bateau à moteur et la saison avait commencé normalement. Mise à l'eau au début du mois d'avril, deux ou trois passages à bord pour l'équiper et le nettoyer et il ne restait plus qu'à attendre le beau temps.

Mais il n'arrivait pas. Le mois d'avril s'est terminé, médiocre. Le mois de mai a été venteux à peu près tous les jours. À un moment j'en ai eu marre, il me fallait ma dose et j'ai décidé de sortir malgré les conditions météo.

Le vent était nord, au moins de force quatre, peut-être un peu plus mais j'ai décidé d'aller faire tourner le moteur et manger mon sandwich à Fort Harbour.

Le départ s'est passé sans difficulté, l'arrivée à Fort Harbour également. Mouillage dans de bonnes conditions dans la petite crique orientée à l'ouest. Le pique-nique s'est passé correctement et, à un moment, la marée étant descendante, il a fallu envisager de partir.

Je lance mon moteur, j'engage la manœuvre habituelle (remontée progressive de l'ancre en deux temps, d'abord au poste de pilotage puis, lorsque l'ancre est décrochée du fond et partiellement remontée, finition de la remontée en étant à l'avant du bateau avec un contrôle visuel direct et hissage de l'ancre à bord à la main.).

Le début de la manœuvre s'est déroulé normalement. C'est ensuite que ça s'est gâté.

Arrivé à l'avant de mon bateau, je commence ma manœuvre habituelle mais je m'aperçois très vite que, poussé par le vent, je suis en train d'aller droit en direction des rochers de la pointe sud de la crique. Les habitués comprendront.

Et là, tout s'est passé très vite. Retour au poste de pilotage en urgence, avec en quelques secondes au plus, trois idées qui me passent par la tête :

- **faire redescendre l'ancre** pour éviter la dérive, pas le temps ;
- **relancer le moteur pour m'écarter** de la roche, j'étais trop près et je risquais d'abîmer mon hélice voire mon embase ;



- **me laisser dériver** la mort dans l'âme et drosser contre les rochers. J'ai retenu cette troisième solution en remontant le moteur pour lui éviter de toucher et je suis arrivé très rapidement sur la roche. Une dernière tentative a consisté à essayer de faire levier avec ma gaffe pour décoincer le bateau de la roche. Peine perdue, la gaffe s'est pliée, seule victime véritable de l'aventure.

Nous étions à mi-marée, l'eau descendait donc très vite et je me suis retrouvé rapidement posé sur la roche, le bateau heureusement à peu près horizontal, reposant sur la zone de l'étrave et les deux extrémités du tableau arrière. Le moteur était dans l'air, entre deux appuis rocheux.

Ma première action a été de faire le tour de ce que je pouvais voir de la coque pour essayer de détecter d'éventuels dégâts. À première vue, il n'y avait rien d'important.

Ma seconde idée a été de répondre à la question : est-ce que je gère l'affaire tout seul, en toute discrétion, ou est-ce que je préviens les systèmes de surveillance. Toute honte bue, j'ai décidé de choisir cette deuxième option et j'ai appelé le sémaphore de Saint Cast qui m'a confirmé qu'il me voyait en visuel

et qui, je ne me rappelle plus très bien, soit m'a transféré au CROSS CORSEN, soit m'a demandé de les appeler. Quoi qu'il en soit, je me suis retrouvé en contact avec le CROSS qui a pris les informations utiles, longueur du bateau, nombre de personnes à bord, gilets de sauvetage... et m'a confirmé que, compte tenu de l'horaire de la marée, je pouvais espérer retrouver de l'eau vers 19h15. L'échouage s'était produit entre 14 heures et 14h15.

Et puis soudain, plus de contact avec le CROSS. La batterie de ma VHF portable était vide. Relai avec mon téléphone et nous avons pu finir la conversation.

Il me restait à tuer cinq heures.

Après un nouveau tour d'inspection, pas plus productif que le premier, un bavardage avec un pompier de Saint Malo venu dans son zodiac, j'ai épuisé les ressources de l'émission « Les grosses têtes » qui m'a emmené jusqu'à 18 heures.

À ce moment, il était temps de préparer la suite. J'ai sorti la totalité de ma ligne de mouillage, 15 m de chaîne et 15 m de cordage que j'ai déployée sur toute sa longueur, approximativement dans l'axe du vent de façon que le bateau soit bloqué par le mouillage dès qu'il se remettrait à flotter.



Miracle de la régularité des marées, l'eau est revenue comme prévu, vers 19 heures 19h15. Je me suis installé à l'avant du bateau, avec prise de la ligne de mouillage pour pouvoir la mettre en tension maximum dès que le bateau flotterait. Après quelques nouveaux chocs lors de la mise à flot, tout d'un coup, il n'y eut plus que le bruit habituel du vent et de la mer contre la coque, le bateau a pivoté légèrement pour se mettre dans le lit du vent, je l'ai hâlé de quelques mètres avec mes petits bras pour être sûr d'avoir assez d'eau et je suis retourné au poste de pilotage.

La manœuvre habituelle de relevage de l'ancre a repris. Évidemment pendant cette manœuvre le

téléphone a sonné.

C'était l'homme de quart du CROSS qui appelait pour savoir dans quelle situation je me trouvais. Bien que sympathique, sa démarche ma cueilli en pleine manœuvre et je l'ai expédié d'un « Je suis entre pleine manœuvre, je vous rappelle » pour pouvoir finir ma manœuvre tranquillement. Cette fois, lorsque l'ancre a été décrochée du fonds, j'ai effectué un très large écart pour m'éloigner de la crique, me retrouver en pleine eau et pouvoir finir manuellement ma remontée d'ancre, toujours poussé par un vent fort vers la côte mais cette fois sans danger.

De retour au poste de pilotage, j'ai rappelé le CROSS pour lui confirmer que tout semblait normal et que j'étais en train de rentrer à Dinard. Il m'a demandé de le rappeler lorsque je serais arrivé à Dinard. La suite ne présente pas un d'intérêt : arrivée à Dinard, accostage au ponton car il était 21 heures et les navettes étaient au repos. Mon bateau a passé la nuit au ponton. Je l'ai récupéré le lendemain pour le ramener à son mouillage et l'aventure était finie.

Après inspection plus fine avec le chantier naval, il s'avère qu'il existe quelques éclats de gelcoat qui seront repris sans difficulté.

Moralité de cette histoire :

1. Une banalité : ne sortez pas si vous n'y êtes pas obligé lorsque les conditions de mer ne sont pas satisfaisantes. La drogue est mauvaise conseillère.

2. Pour ceux qui n'ont pas de VHF inboard, partez avec une VHF et un smartphone chargés au maximum.

Bonne mer à tous pour 2024 et surtout, pas trop de vent.

Bernard CORDIER.