

# Ouragan sur les bancs de Terre-Neuve

**Dix mille milles en école de voile, en virant les Féroé, le Spitzberg, l'Islande et Terre-Neuve, tel est le périple du « Steph », un Romanée de série de 10,20 mètres un aluminium. C'est en quittant Saint-Pierre et Miquelon pour la traversée de retour que l'équipage se trouva en présence d'une dépression atteignant très vite la violence d'un ouragan. Avec chute barométrique de 38 millibars et vents de 100 nœuds. Qui coûtèrent la vie au bateau.**

Après 400 milles de route, le baromètre amorce une dégringolade spectaculaire qui ne cessera de plonger jusqu'au lendemain soir. Les vents, devenus portants depuis la sortie des bancs, se mettent à forcir avec une rapidité inouïe, tandis que la mer se creuse à la même vitesse.

A quatre heures TU du matin, le 11 septembre, le Romanée se trouve à environ 20 milles dans le sud du Bonnet Flamand, lorsque le vent refuse brusquement. Les équipiers de quart envoient le foc n° 1. Puis les rafales devant de plus en plus violentes, le foc n° 2, avec trois ris dans la grand-voile. A six heures, il n'est plus question de faire du près. Le vent souffle maintenant à 50 ou 60 nœuds, peut-être davantage.

« Nous ne sommes pas trop de trois pour affaler la grand-voile, bout au vent. Mon intention était d'envoyer le tourmentin, mais une fois le n° 2 dans son sac, je me retrouve devant le dilemme suivant : sous notre vent, c'est-à-dire plein ouest, s'étendent les bancs de Terre-Neuve, avec des fonds moyens de cinquante mètres levant paraît-il une mer excessivement dangereuse par gros temps. Donc option de fuite impossible. Se mettre à la cape sèche me paraît constituer un choix à éviter ; nous aurions lentement dérivé sous ce vent d'est en direction du même danger.

« Je décide de gréer le tourmentin et d'amarrer la barre, girouette orientée de manière à recevoir le vent par le travers. Nous dérivons ainsi vers le sud-ouest, en recevant la mer de trois quarts arrière, dans un vent qui atteint bientôt la force 11. Au milieu de l'après-midi, le vent passe au sud en grim pant encore d'un degré Beaufort. Je me demande si nous ne sommes pas entraînés de traverser un cyclone. Déjà, le tourmentin commence à se déchirer. Jamais nous ne

pourrions mettre en fuite, à cause de cette voile qui part en lambeaux, et aussi parce que les hauts-fonds du Bonnet Flamand se rapprochaient sous notre vent. Dehors, la densité des embruns nous empêche de respirer. Même tourné le dos au vent, on ressent une impression d'étouffement. L'air est saturé d'eau, comme si nous nous trouvions sous le tir d'un geyser. L'effet de dépression a même causé de vives douleurs aux oreilles de Dominique. Je n'ai jamais connu un tel cataclysme. C'est démentiel. »

« Il est hors de question, dans ces conditions, de laisser un équipier dehors. Il aurait été emporté par les vagues qui balayaient le pont sans arrêt. J'ai donc pris la décision d'enfermer tout le monde à l'intérieur du bateau. Vers 19 heures, un coin de ciel bleu apparaît soudain au-dessus de nous. Le barographe marque 974 millibars. Il a baissé de 33 millibars en huit heures.

Un rayon de soleil : nous devons être au centre de la dépression. A partir de ce moment, comme pour confirmer cette hypothèse, les vagues arrivent de deux directions opposées.

« Je me souviens très bien avoir aperçu une énorme déferlante déboulant sur l'avant. Nous nous sommes efforcés de tenir à jour notre livre de bord afin de situer notre dérive. Chaque heure, le cap et la direction du vent étaient notés. Lorsque cette vague est apparue face à l'étrave, notre cap n'avait pas varié. Il s'agissait donc d'une houle croisée dantesque qui nous prenait dans un étai.

« Là, nous avons fait un tour complet. J'ai perçu nettement la rotation de 360°, je l'ai vécue séquence par séquence. Ça a duré quatre secondes maximum. Nous avons été retournés comme un confetti, à une vitesse ahurissante. Si vite que personne n'a eu le temps d'avoir peur.

*Remontée d'un tronçon de mât après le passage de la perturbation.*  
*« Nous avons enregistré force 12, affirma le commandant du chalutier qui recueillit l'équipage du Steph. Mais nous étions plus éloignés du centre. Là où il se trouvait, le voilier a dû subir 100, peut-être même 120 nœuds de vent. »*



photos Georges Maisonneuve

« Lorsque le bateau a repris sa position verticale, nous avons immédiatement fait deux constatations. Primo : l'un d'entre nous avait été projeté avec force à travers la cabine. Touché aux reins, il gémissait. Secundo : le mât n'était plus en place. Il flottait en trois morceaux sous le vent, remorqué par les câbles du gréement. Il a d'abord fallu s'occuper du blessé, que nous avons installé sur une couchette, puis nous sommes sortis sur le pont pour couper les haubans, le mât risquant à tout moment de défoncer les hublots ou d'endommager la coque.

« Dehors, le vent avait encore forcé. La tente qui protégeait la descente avait été arrachée ; les tubes métalliques se dressaient, tordus au-dessus du capot, m'empêchant eux aussi de sortir sur le pont. J'ai dégagé tout ce fourbi avec le levier de la pompe. Mais la puissance des rafales était telle que la respiration me manquait. J'ai dû redescendre dans la cabine pour reprendre mon souffle, tandis que Dominique sortait à son tour pour couper le haubannage, ne laissant qu'un pataras pour remorquer l'esper à bonne distance à l'arrière ».

Il fallait en effet empêcher le bateau de dériver vers le Bonnet Flamand, en espérant pouvoir gréer un mât de fortune dès que les conditions météo le permettraient. Ensuite, tout le monde est resté enfermé dans le carré, allongé sur les couchettes ou sur le plancher, le plus bas possible, en attendant l'amélioration du temps. Le blessé, recroquevillé, souffrait toujours de la colonne vertébrale, au niveau des reins. Il ne pouvait plus du tout remuer ses jambes.

« J'ai pu alors inspecter l'intérieur et me rendre compte que, malgré la solidité du bateau, plusieurs épontilles avaient flambé, tordues sous le choc. Le rouf s'était affaissé de quelques centimètres

et, par la bulle, je pouvais constater que le balcon avant et plusieurs chandeliers étaient partis à la mer, arrachés.

« Par bonheur les planchers, les portes de coffres et d'équipets, saisis par des ferrures, étaient restés verrouillés, évitant au matériel stocké de se répandre dans la cabine. Les dégâts somme toute paraissaient limités, en dehors de l'équipier blessé et du gréement emporté. Nous flottions, sans faire d'eau, ce qui nous semblait déjà une chance fantastique. Grâce à l'homogénéité de la coque métallique, sans aucun doute. »

Mais l'équipage du Steph n'est pas au bout de ses peines. Une nouvelle épreuve l'attend quelques heures plus tard. Le baromètre en effet poursuit sa chute. A 22 heures, il atteint 972 millibars, après une dégringolade totale de 38 millibars. Soit une moyenne horaire de 3,16 millibars. Inutile d'être grand clerc pour imaginer la force du vent engendré par une telle perturbation. Avec la mer indomptée qui l'accompagne.

#### • 10 septembre 1978.

Il fait nuit. La veilleuse de la table à cartes diffuse une lumière timide dans le carré. Incapable de se redresser, Roland râle. Il souffre plus que jamais. Les autres, calés contre les montants des banquettes, essaient de déceler parmi les hurlements du vent le tonnerre de la déferlante qu'ils redoutent en silence. Trois heures après le retournement, elle se rue sur le bateau avec le fracas d'une locomotive lancée à plein régime.

**Emile Gaillard** : « Il y a eu un coup de gîte brutal, suivi d'un retournement assez lent. Silence et obscurité (il fait nuit), en dehors de la lampe rouge du tableau de bord. J'aperçois et entends le bouillonnement d'un torrent d'eau rentrant par la porte du cockpit. J'eus un sentiment

d'impuissance et de désespoir devant le destin. Georges dit : cette fois, c'est sûr, on est foutu. »

**Roland Viltet** (qui auparavant se pinçait les jambes pour essayer de les sentir ; elles lui semblaient immenses) : « J'ai perçu aussi l'impression de ralenti. Terrorisé au contact de l'eau qui montait sur moi (il était couché sur le plafond), je fais un violent effort et sens ma colonne craquer, une douleur fulgurante dans le ventre, dans les tripes, partout. Je me retrouve debout, et surpris de l'être. »

**Dominique Dufayard** : « En quelques secondes, je me retrouvais à quatre pattes en train de patauger. »

**Monique de Bignicourt** : « Gîte rapide, suivie d'un lent chavirage. Silence, absence de lumière. J'ai été projetée dans la cuisine. J'ai pensé que Roland allait y passer, avec un sentiment de culpabilité vis-à-vis de lui. Tout devient irréel. Le bateau gigantesque, l'espace démesuré dans la lueur rouge, comme si on avait changé de monde. Je n'avais pas ressenti immédiatement que nous étions retournés la tête en bas. »

**Hervé Fabre** : « J'ai senti le bateau y aller. Je me suis retrouvé à l'avant vers Roland, après avoir heurté l'épontille du mât. J'ai vu l'eau par terre et le bateau immense, étonné qu'il soit à l'envers. J'ai eu l'impression d'un sifflement et d'une fumée dans l'air. Monique m'a pris le bras. C'est sûr, on va y rester. »

**Georges Maisonneuve** : « Après la lenteur du retournement, la stabilité à l'envers du bateau m'a paru définitive. Quand je suis sorti de ma couchette cercueil, j'ai eu du mal à m'orienter. Dans un monde paraissant différent, les autres étant des ombres. J'ai été étonné que la lampe rouge soit encore allumée. Le bateau s'est stabilisé, quille en l'air, et cela dura de longues minutes. »

Comme lors du premier chavirage, la rotation de la coque a démarré à une vitesse foudroyante. Mais une fois retourné quille en l'air, le Romanée a stoppé brutalement sa course. Tout le monde se retrouve plaqué contre le rouf, à l'envers, plafond sous les pieds. L'obscurité est totale. Seule la petite lampe rouge de tableau permet de distinguer les ombres fantomatiques cramponnées dans l'attente du redressement. Cinq secondes, dix secondes, trente. Une éternité. La quille toujours pointée vers le ciel, le bateau reste immobile, figé dans cette position insolite.

« Le capot ! » L'équipage prend subitement conscience qu'un déluge liquide s'engouffre dans la cabine par la descente entrouverte. Le niveau atteint déjà le haut des boîtes. « En voyant entrer l'eau à cette vitesse, raconte Emile Gaillard, j'étais sidéré. J'ai pensé en moi-même « cette fois on y reste ». L'un de mes gars s'est écrié derrière moi : « Ce coup-ci, y a pas de doute, on est foutu ! »

« En un éclair, j'ai retracé mentalement les derniers instants qu'ont dû vivre Slo-cum, Al Hansen ou Van God en faisant leur trou dans l'eau. Nous coulions sans laisser aucune trace. On s'enfonçait à vue d'œil, croyez-moi, ça fait une impression sinistre. »

Emile Gaillard, aidé d'Hervé Fabre, plonge au fond du bateau.

Le panneau est enfin refermé. Mais l'eau monte toujours. Son niveau atteint déjà la taille. Et ce bateau qui ne veut pas se redresser ! Chacun songe que dans moins de cinq minutes, la cabine sera totalement engloutie. Et eux avec.

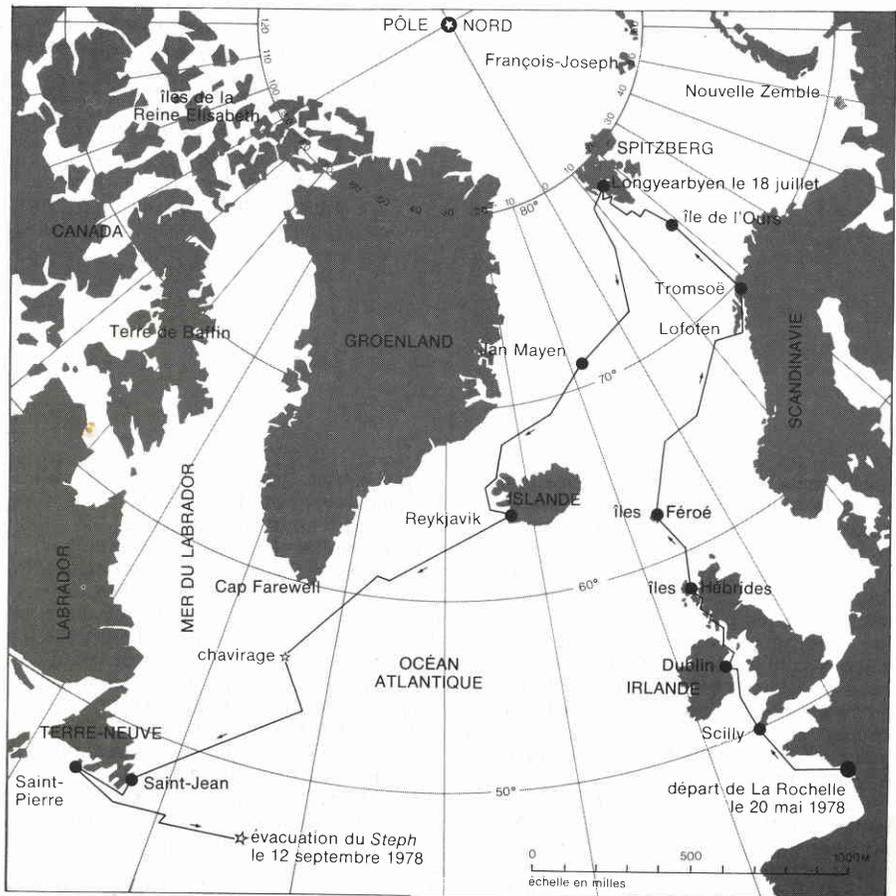


photo Georges Maisonneuve



A moins que...

Aucun doute. Ce sifflement aigu, qui ressemble au bruit émis par l'air s'échappant d'un ballon, indique qu'il y a un trou dans la coque. « L'air s'en va, s'exclame quelqu'un. C'est l'évier ! ». Les deux orifices d'écoulement, en évacuation directe à l'extérieur, n'avaient pas été bouchés, parce que dans ce gros temps, l'évier constituait l'endroit le moins inconfortable pour satisfaire les besoins naturels les plus urgents. Dès que Dominique et Georges les eurent localisés, ils les obstruèrent avec un duvet, puis avec les bouchons. Aspirés par la dépression, ils restèrent en place à l'envers sans verrouillages. Aussitôt, la mer cesse d'envahir le carré. Le matelas d'air emprisonné dans la coque agit sur le niveau de l'eau comme à l'intérieur d'une cloche de plongée.

On peut enfin souffler. Mais pour combien de temps ? Les minutes s'égrènent dans ce monde renversé où l'équipage se sent peu à peu pris au piège.

« Il faut faire quelque chose », pense Emile Gaillard. Il remarque que les mouvements du bateau entraînent les tonnes d'eau — car il y en a maintenant plusieurs mètres cubes à l'intérieur — d'un bord sur l'autre à chaque coup de roulis. Il essaie à plusieurs reprises de peser de tout son poids contre la paroi du rouf située sous le vent, pour imprimer une amplitude plus importante au balancement. Sans succès. Vraisemblablement, le fuel échappé du réservoir se répand au vent du bateau en aplatissant la mer, tandis que le safran pointé verticalement doit faire office d'artimon et placer la coque dans le lit du vent. Dans ces condi-

tions, un rétablissement paraît de moins en moins probable. Le skipper encourage les autres à accompagner le mouvement en cadence, sous le vent. Vainement. Certains, dans l'obscurité, agissent à contresens, ne sachant plus de quel côté vient le vent. Emprisonné dans cette cage mouvante, Emile Gaillard pense qu'il n'y a plus qu'à prier. Il le dit tout haut, sans s'en rendre tout à fait compte. Plusieurs essaient.

Une vague pentue incline soudain le bateau. Cette fois, l'opération semble réussir. La coque pivote, d'abord lentement, comme dans un film projeté au ralenti, puis soudain accélère son mouvement et bascule complètement.

« Au fur et à mesure que le bateau tournait sur lui-même, raconte Emile Gaillard, j'ai marché le long de la paroi, en position verticale et me suis retrouvé d'aplomb. Toujours dans l'obscurité, avec la petite lueur rouge du tableau de bord qui éclairait très peu, le bateau plein d'eau de tous les côtés. J'ai gueulé pour savoir s'il n'y avait pas de blessés. Mais il y en a deux qui ne pouvaient pas répondre, parce que, lorsque la coque s'est redressée, ils se sont trouvés coincés sous les autres, au fond du bateau. Avec des tonnes d'eau qui leur tombaient dessus. Ceux qui avaient réussi à se tenir debout ne se rendaient pas compte qu'ils les piétinaient, en les étouffant sous l'eau, parce que le plancher était couvert de débris de toutes sortes. Finalement, j'ai aperçu par miracle des cheveux qui bougeaient à la surface. J'ai pris la cagoule du ciré et j'ai tiré. Il était temps, Georges était presque noyé. Monique a vécu la même expérience. Maintenu sous l'eau par le poids d'Hervé, elle était persuadée que le bateau sombrait. »

Dehors, l'ouragan n'a pas faibli. Il se déchaîne avec une violence indescriptible. « Ils ont subi des vents de plus de 90 nœuds, peut-être 100 ou 120 nœuds », écrira plus tard le commandant du chalutier Erin Fisher, à la cape non loin de là. L'océan n'est plus qu'une projection horizontale d'écume arrachée, de montagnes blanches, abruptes, chaotiques.

« Pour s'élancer sur le pont, explique Emile Gaillard, il fallait serrer les dents. C'était hallucinant. Il faisait nuit. L'air était irrespirable. Je me rappelle que lorsque j'ouvrais le panneau avant de sortir, un nuage opaque défilait devant moi, comme si nous étions en plein ciel. On aurait cru qu'un gigantesque geysier nous arrosait au vent. »

Après une nuit d'efforts, le petit matin découvre un carré livide, dévasté, qui ressemble plus à un décor de cauchemar qu'à un intérieur de bateau. Tout ce qui vient sous la main est visqueux, mélange d'huile et de fuel échappé du moteur s'étant répandu partout. Les vivres en sont couverts, les vêtements, les coussins, les duvets en regorgent.

« Le vent a molli. A côté de ce que l'on a connu les deux jours précédents, il me paraît un doux zéphyr. Et puis, vers midi, il est descendu à 40 nœuds, accompagné d'une mer encore bien formée, mais moins agressive. On en a profité pour préparer un immense plat chaud dans la cocotte-minute récurée au Teepol. Un vrai festin, qui a rassemblé en un seul mélange tout ce que l'on a pu trouver comme conserves désarrimées. L'important, c'était de reprendre des forces pour essayer de se sortir de là. »

Deux jours plus tard, la météo annonçait une nouvelle aggravation du temps. L'équipage du Steph embarqua à bord du chalutier-usine Erin Fisher, abandonnant à contre-cœur l'épave du Romanée à la houle de l'Atlantique.

