



OceanoScientific
CAMPAIGN
2009 - 2010

Liz Wardley : Récit du démâtage et analyse



**Cherbourg
Octeville**

www.soloceans.com



6 place de la République
14000 Caen - France
Tel.: +33 (0)2 31 15 51 60
Fax: +33 (0)2 31 15 51 61
media@sailingone.com

Liz Wardley est ce lundi matin à 160 milles, c'est-à-dire à environ 30h00, du port de plaisance de Cascais (Lisbonne - Portugal), à 5,5 nœuds de moyenne avec des pointes à huit nœuds sous grément de fortune, à bord du *Monotype SolOceans* qu'elle ramène donc à bon port après avoir perdu son mât - qui est tombé sans se briser - en fin de nuit jeudi matin 17 décembre, à 158 milles à l'ouest de Madère et à 619 milles au sud-ouest de Lisbonne. Pendant le week-end écoulé, Liz a été malmenée par une mer forte et désordonnée. Elle a peu dormi, passant son temps en combinaison de survie avec le canot de sauvetage prêt à être mis à la mer au cas où une vague plus grosse que les autres aurait envoyé son monotype de 16 mètres au tapis. Une ambiance glauque, peu propice à lui remonter le moral. Néanmoins, Liz Wardley a pris le temps de raconter son démâtage et d'analyser les raisons les plus probables de celui-ci. Au terme de cette analyse, son constat est sans équivoque : *"J'aime ce bateau, j'aime le Monotype SolOceans et je me sens en confiance à bord. J'espère que nous pourrons remettre un mât et des voiles rapidement. Je souhaite re-naviguer très vite et me préparer pour la Route du Rhum 2010 et pour la SolOcéane 2011-2012."*

Récit du démâtage

"On était au reaching à 80° du vent avec environ 25 nœuds et des rafales à 32 nœuds. J'étais allongée sur le sol et j'essayais de dormir. J'ai remarqué que l'alarme NKE affichait : "MAITRE ABSENT", donc je savais que le pilote allait passer en mode compas pendant un certain temps. J'ai donc allumé rapidement le deuxième pilote et j'y ai branché le périphérique NMEA. J'ai mis mon casque intégral pour aller barrer. Lorsque je suis sortie dans le cockpit, le bateau a brusquement fait une sortie de route et a viré de bord.

Le bateau était alors complètement arrêté avec le mât dans l'eau. J'ai mis du temps à le remettre droit et à virer à nouveau. J'ai abattu, j'ai mis le deuxième pilote automatique en route et j'ai commencé à régler les voiles et à nettoyer le cockpit.

Alors que j'étais en train de faire tout ça, une alarme s'est déclenchée sur le deuxième pilote automatique puis s'est arrêtée. Le bateau a à nouveau fait une sortie de route violente et s'est retrouvé couché sur le flanc avec le mât dans l'eau, mais sans virer de bord cette fois-ci.

J'ai à nouveau remis le bateau droit - je me suis mise à la cape et je suis allée vérifier le deuxième pilote automatique : il indiquait une erreur entre la commande et le calculateur. J'ai mis le moteur en route pour être sûre d'avoir assez de puissance. Je suis ensuite retournée sur le pont, j'ai remis le bateau dans la bonne direction, puis j'ai remis le premier pilote automatique en route puisque l'affichage : "MAITRE ABSENT" avait disparu."

.../...

.../...

"J'ai ensuite nettoyé le bateau. Puis je me suis assise et j'ai commencé à expliquer à la caméra ce qui s'était passé et BANG - les alarmes se sont mises en marche et ça sonnait dans tous les sens.

Au moment du démâtage, le pilote automatique marchait correctement. J'ai dû l'éteindre pour utiliser la vitesse du bateau pour contourner le mât et me retrouver sous son vent afin que le bateau soit poussé loin du mât et pas vers le mât.

Le mât a commencé à couler très vite, donc ça ne servait à rien d'essayer de le sauver. J'ai réussi à placer un pare battage entre le mât et la coque.

Comme j'avais deux ris dans la GV au moment où j'ai démâté, j'ai essayé de couper la voile en deux mais avec les vagues qui venaient s'écraser sur le pont c'était trop dangereux. J'ai abandonné et je l'ai libérée au point d'amure au niveau de la bôme afin de sauver la bôme.

J'ai pris la boîte à outils pour avoir une scie à métaux, des couteaux et des pinces coupantes. A partir de la bastaque bâbord, j'ai commencé à faire un tour du bateau pour couper tout ce qui était attaché au gréement, essayant de sauver ce qu'il était possible de sauver.

Une fois arrivée au pied du mât, j'ai coupé les câblages et le pied de mât s'est soulevé et est venu cogner ma tête. J'ai vu des étoiles pendant quelques instants, mais la douleur n'est venue qu'un peu plus tard.

J'ai coupé à travers les drisses et les lazy-bags. Je n'ai pas arrêté de couper et de couper en essayant de sauver un peu de bouts, mais le mât n'arrêtait pas de disparaître sous l'eau et de réapparaître à la surface en venant cogner la coque. Je devais faire vite.

Pour couper les deux étais, j'ai utilisé trois lames de scie à métaux. Une fois ces étais largués, la seule chose qui restait était un hauban et une bastaque. J'ai réussi à couper facilement la bastaque, mais le hauban était de l'autre côté du bateau. N'ayant plus de ligne de vie, c'était très dangereux avec les vagues. J'ai donc décidé d'enlever la goupille - ce qui m'a demandé beaucoup de coups de marteau. J'ai trouvé la force et j'ai réussi à l'enlever, laissant un petit tournevis qui s'est cassé comme une brindille... Puis le silence.... Le silence absolu, à part les vagues qui venaient s'écraser sur le bateau et la pluie battante."

.../...

.../...

"Je suis ensuite rentrée à l'intérieur et j'ai fait une petite crise de nerfs. J'ai appelé mon meilleur ami pour qu'il essaye de me calmer parce que j'étais une épave et je disais n'importe quoi. Une fois qu'il a réussi à me calmer, j'ai appelé l'équipe à terre et je leur ai laissé un message.

J'ai fait ensuite un tour complet du bateau à l'intérieur pour voir s'il n'y avait pas de trous dans la coque. Tout était OK, il n'y avait pas de trou. J'ai également récupéré le deuxième radeau de survie et la combinaison TPS de survie. Je les ai ramenés vers la cellule de vie, car je savais qu'un gros grain allait arriver et j'étais alors une proie facile avec la mer démontée et pas de mât.

J'ai rappelé l'équipe à terre, que j'ai réussi à avoir cette fois et je leur ai demandé de vérifier avec Météo Strategy la meilleure route à suivre.

A ce moment-là, le soleil commençait à se lever. Je suis retournée sur le pont pour tirer sur tous les bouts, pour essayer de sauver tout ce que je pouvais. J'ai relevé les dérives pour qu'elles soient au niveau du pont. La dérive bâbord était brisée. J'ai donc dû la tirer à la main en plongeant mes bras dans la fente. Résultat, je me suis retrouvée avec plein de bris de carbone. Je l'ai ensuite amarrée. J'ai percé un trou à travers la dérive. Je l'ai accrochée pour qu'elle soit suspendue et amarrée et qu'elle n'abîme pas la coque au niveau de la fente. J'ai tout mis dans le cockpit, et j'ai vérifié une fois de plus qu'il n'y avait rien dans l'eau. J'ai vérifié ma destination et j'ai commencé à mettre le moteur en direction de Lisbonne.

Je suis rentrée dans la cabine. J'ai mis ma combinaison sèche pour commencer à enrrouler tous les bouts, plier tous les lazy-bags et ranger tout à l'intérieur tout en réfléchissant à un gréement de fortune : comment j'allais pouvoir mettre la bôme droite.... rapidement, avant que le vent ne se lève à nouveau."

Analyse des raisons du démâtage

"Le démâtage s'est produit lorsque le bateau est tombé dans une vague. Il y a eu le choc du bateau dans la vague et presque en même temps le choc du mât. Je pense que c'est le hauban bâbord qui a cassé, ou une pièce sur le mât qui tenait le hauban bâbord. Je pense que le mât est tombé d'un seul morceau. C'est-à-dire qu'il ne s'est pas cassé du tout. Or, les haubans et l'étai de trinquette ont été changés en septembre pour que je parte autour du monde en toute sécurité.

Je pense que ce démâtage est survenu en raison des contraintes accumulées lors de toutes les sorties de route. C'était très violent à chaque fois. La matière a de la mémoire. Un mât peut encaisser beaucoup d'agressions et se briser quelques jours plus tard par force 2. Pour moi c'était par force 7 avec des rafales et une grosse mer. Mais j'avais connu jusqu'à force 11 à 12 sans problème au large de Ouessant et après aussi."

.../...

.../...

"J'ai effectué deux sorties de route encore plus violentes que celles qui ont précédé le démâtage. C'était juste après le départ de Caen, dimanche 29 novembre, dans 35 à 40 nœuds de vent. C'était à chaque fois à cause de défaillances du pilote automatique.

Lors de ces sorties de route en Manche, heureusement que j'avais le mât-aile du Monotype SolOceans et non pas un mât traditionnel comme celui des IMOCA 60 par exemple, car il aurait été cassé dès la première ou la deuxième sortie de route !

Je pense que ni le mât lui-même ni sa conception ne sont en cause. Ce mât et ce gréement sont parfaitement adaptés au Monotype SolOceans. Ils rendent le bateau facile à manœuvrer. Avec les nouvelles voiles North et ce mât, le Monotype SolOceans va maintenant très vite dans tous les types de vent : dans le petit temps, dans le vent medium comme dans la forte brise.

Toutes les sorties de route se sont produites lorsque j'étais bâbord amures. C'est-à-dire que c'est toujours le hauban bâbord qui a subi les terribles efforts. C'est probablement la raison du démâtage.

En 2007-2008, entre Caen et Wellington (NZ), avec Charles (Caudrelier Benac) nous avons fait une seule sortie de route à cause du pilote automatique. Cette fois-ci, entre Caen et le démâtage, en même pas dix jours de navigation, j'ai fait cinq violentes sorties de route.

Le Monotype SolOceans est super safe. C'est la philosophie de ce monotype océanique. Actuellement c'est le pilote automatique qui est le point faible. Il faut trouver la solution pour que le pilote automatique soit aussi safe que tout le reste du bateau. C'est le challenge qu'il faut réaliser maintenant et ce sera ensuite un super bateau pour faire du solitaire autour de la Planète !"