

# GREEUR

A l'âge du Spectra, Vectran et autres Dyneema, le geste précis du mateloteur – toujours armé de son couteau et de son jeu d'aiguilles – reste la condition sine qua none d'un gréement performant. Mais aux techniques classiques de travail du cordage s'ajoute aujourd'hui un impératif de connaissance rigoureuse des diverses fibres présentes sur le marché.

tique du cordage... et c'est aussi parce que l'on a cette sensibilité que l'on en vient à faire ce métier." Certes, lorsque l'on a pour mission de réaliser l'intégralité du gréement courant du 60' Virbac – un chantier facturé 20 000 Euros - en vue du Vendée Globe, ou lorsque l'on doit mateloter les drosses de barre du géant Orange II, l'objectif n'est pas de jouer dans le registre du décoratif. Et pourtant, d'après Vincent, "high-tech ou pas cela ne change rien au fait qu'il s'agisse d'un travail manuel et que cela implique un certain regard critique de la part de celui qui l'exécute". L'art du matelotage ne s'enseigne pas à l'école, et comme le souligne Gildas Gikel qui travaille avec Vincent dans son atelier lorientais, "il existe bien sûr des manuels d'épissure, parfois édités par les fabricants de cordages eux-mêmes, mais cela ne constitue qu'une base vraiment peu étoffée. Il reste pas mal d'empirisme, et le métier s'acquiert au fil des missions, et on s'aperçoit que chacun développe ses petits trucs". Au terme d'une formation d'Agent de Maintenance en Marine de Plaisance (dispensée par l'AFPA de Rochefort-sur-Mer), Gildas s'est dirigé vers une spécialisation dans le domaine du gré-

ment, en suivant notamment l'initiation au matelotage que propose Vincent Le Roux. "Peu de gens connaissent le métier, explique celui-ci, et il m'a semblé important de le faire découvrir par le biais de petites sessions de travail d'une semaine, où les participants se familiarisent avec les techniques de base du matelotage."

## Les "ficelles" du métier

Les techniques de base, mais aussi les matériaux, car Vincent poursuit : "Notre boulot consiste à s'adapter à ce que les autres ont fait en amont. On sait par exemple que certains types de winches ou de bloqueurs réclament un certain matériau... Pour les écoutes sur les trimarans de 60' par exemple, le choix de la fibre est conditionné par la température de fusion liée au frottement sur la poupée de winches lorsque l'on choqe rapidement." L'œil expert du gréeur doit alors, pour chaque projet, "spécifier" l'ensemble du navire qu'il doit

équiper, c'est-à-dire trouver pour chaque manœuvre (drisse, écoute, bosse de ris etc.) quel type de fibre et quelle mise en œuvre sera la plus adaptée. "On prend en compte un cahier des charges qui comprend les critères de résistance à la rupture, de tenue à l'abrasion, et aussi de poids. On est tout de même encore dans une approche expérimentale au niveau des prototypes de course (Blew Stoub intervient également sur les grands yachts et les unités classiques, ndlr). Par exemple sur Groupama 1, nous avons réalisé une écoute de Solent dotée d'une gaine en PBO mariée avec du polyester : c'était très résistant à l'abrasion, mais le PBO résiste mal aux UV et au bout de 3 mois à l'air libre, il perd 50% de ses propriétés. Il vaudrait mieux utiliser du Vectran, mais son grip sur les winches est trop important (moralité, la plupart des équipes changent leur PBO souvent). Bon nombre des informations dont nous disposons proviennent des cordiers eux-mêmes, et petit à petit nous constituons une base de données qui nous permet de faire un usage très ciblé des diverses fibres. Cela a été crucial dans le cas des drosses de barre d'Orange II, que nous avons eu à réaliser : un subtil mariage entre du Dyneema et du Vectran a permis de conserver les avantages de chaque matériau, en palliant les défauts de chacun. En effet, le Dyneema est polyvalent mais a tendance à fluer (le fluage est l'allongement d'une fibre sur la durée, et non comme on le mesure généralement, c'est-à-dire en charge et au bout d'un effort d'une heure, ndlr), ce qui à terme aurait généré un jeu désagréable et nuisible à la précision de barre. Le Vectran n'a pas ce problème, mais en revanche il s'avère moins résistant à l'abrasion... un cocktail de ces deux fibres a donc été réalisé. Sur Mari-Cha IV, on nous a demandé de réaliser les estropes de hook pour les grands spis et les gennakers : l'équipe voulait du PBO, et souhaitait que le bout soit garanti pour une charge de 40

tonnes... Sur le papier, il n'y avait pas de souci, et pourtant ça a cassé car on s'est aperçu que le matériau n'avait pas apprécié le rayon de courbure auquel il était soumis ! C'est typiquement le genre de situation que l'on ne peut simuler au préalable, et c'est un des soucis de notre métier, où il n'y a pas de budgets pour la recherche." Car si les fabricants de fibres mènent leurs campagnes de tests, ils répercutent peu l'information au milieu nautique, qui reste pour eux un marché marginal à côté des grosses pointures comme l'armement ou l'industrie...

## Épissures autour du monde

Lors de notre visite, l'équipe de Blew Stoub s'appretait à se scinder en deux, une partie se rendant aux Sables d'Olonne afin d'effectuer les derniers ajustements sur les monocoques dont l'entreprise a la charge (Virbac, ProForm, Ecover, Roxy, et Benefic). Il s'agit en effet de prendre des mesures in situ, de discuter avec le skipper, de visualiser le trajet précis de la manœuvre courante afin d'en déterminer les besoins... "Il n'y a rien de standard, explique Vincent, et certains bateaux ont des gréements courants nettement plus complexes que d'autres. Mike Golding est par exemple très pointilleux sur le poids, et nous a commandé une drisse qui ne

pèse que 2,5 kilos pour une longueur totale de 60 mètres ! Ce genre de course à la légèreté entraîne parfois pour nous de nombreuses diminutions, qui reviennent à avoir une manœuvre dont le diamètre varie par endroits en fonction des efforts qu'elle subit : au niveau du travail en lui-même, cela implique de soigner les surliures pour qu'il n'y ait ni faiblesse ni 'point dur', notamment aux passages dans les réas et les bloqueurs." Mais pour une épreuve marathon comme le Vendée Globe, la fiabilité est un facteur essentiel et la capacité du skipper à effectuer son propre matelotage en mer conditionne naturellement le degré de sophistication de son gréement. "Ceux qui ont été préparateurs avant de se lancer comme skippers sont naturellement mieux lotis que les autres à ce niveau-là. Ceux qui manquent de bagage peuvent nous demander conseil et nous leur dispensons une petite formation basique de maintenance du cordage : cela englobe la réparation de gaine, les épissures de fortune mais aussi les surliures", termine Vincent qui avoue, à l'instar de ses collaborateurs, vivre sous tension lorsque ses diverses réalisations prennent le large... "Il arrive que les navigateurs m'appellent pour savoir comment réparer tel ou tel bout, alors je les guide à distance – et on a beau avoir confiance dans le travail que l'on a fait, globalement le Vendée ça va être pour nous trois mois de stress."

Jocelyn Blériot

## DÉVELOPPEMENTS EN VUE

Blew Stoub, qui travaille en étroite collaboration avec la corderie Lancelin, effectue actuellement des tests sur des traitements photoluminescents, facilitant la prise de ris de nuit, le

repérage des lignes de vie, ou le marquage de repères de drisse. La solution évitera alors de "manœuvrer à la frontale", ou de sortir la lampe torche à chaque intervention... Par ailleurs, on sait

également qu'une nouvelle famille de Kevlar est en développement, et montre des caractéristiques particulièrement intéressantes dans le cadre d'un emploi en tant que matériau de gaine. A suivre...