



Sauvetage. Le cargo doit s'y reprendre à plusieurs fois pour intercepter le radeau – il y parviendra à l'aide d'un lance-amarre.

EQUIPAGE LINDANGER

queron arrière pour y stocker matériel de rechange et jerricans de gazole en complément du réservoir, soit un total de 750 litres. Remplacer les plaques d'antidérapant, changer tous les filets de protection autour du bateau, acheter un radeau de survie six places, installer un nouveau panneau solaire, une nouvelle éolienne et le radar sur le portique arrière, un régulateur d'allure et un hydrogénérateur sur la jupe arrière. Changer les profilés de l'enrouleur du génois et deux galhaubans, remettre en place les bastaques, acheter une grand-voile et un génois en Hydranet, installer un lazy-bag. Acheter un dessalinisateur manuel, deux batteries neuves de 170 ampères en complément de trois autres batteries (total 700 ampères), trois VHF: fixe AIS, portable ASN, portable ordinaire. Un Iridium Go et Iridium standard en complément de la BLU et Pactor, une balise de détresse EPIRB.

NAUFRAGE EN PLEINE TEMPÊTE

Deux mois plus tard, jour pour jour, le 24 février 2020, je me trouve par 53° 30' Sud. A 17 heures (heure locale), alors que depuis plus de 20 heures souffle une tempête avec

des vents de 50 nœuds et rafales à 60, des vagues de 10 à 12 mètres, le bateau est à sec de toile et surfe parfois à plus de 12 nœuds. Je bouquine «tranquillement» dans le carré, les prévisions météo m'annoncent un affaiblissement des conditions, je me prépare à passer une nuit un peu plus calme que les précédentes. Soudain, un grand bruit de choc. Je fais un roulé-boulé, le bateau se retrouve sur le toit avec de l'eau qui envahit l'intérieur. Après cinq minutes, la carène liquide aidant, il se redresse. J'ai de l'eau jusqu'en haut des cuisses et plein de choses arrachées flottent autour de moi. Je saigne un peu de la tête et ressens une douleur dans le dos, conséquence de la galipette au moment du chavirage. Je sors sur le pont: plus de mât, portique arrière arraché, le radeau de survie est toujours en place. J'enclenche ma balise de détresse et enfile ma combinaison de survie avant d'inspecter l'intérieur. C'est par le hublot arrière, brisé par un moignon du portique, que l'eau s'est engouffrée avec un débit impressionnant. Par la descente, qui était fermée, l'eau suinte simplement. A

l'intérieur, c'est le chaos. Certaines fixations de planchers et de coffres ont lâché, bizarrement ce ne sont pas les plus sollicitées. Les portes fermées qui donnaient sur la coursière et la grande cabine ont été arrachées également. La gazinière est

déboîtée mais pas arrachée, je coupe immédiatement l'arrivée de gaz. J'appelle mon contact à terre pour le prévenir de la situation, lui donner ma position GPS et lui demande de contacter le CROSS pour s'assurer que ma balise est bien opération-



Au long cours. Patagonie, Antarctique, Pacifique, Antilles... Thierry a parcouru des milliers de milles à bord de ce Maracuja.