



**Gros temps.** La tempête fait rage depuis plusieurs heures, avec des rafales à 50 nœuds, lorsqu'une vague plus haute que les autres fait chavirer le bateau.



**Hautes latitudes.** Le mauvais temps s'invite souvent dans le Grand Sud. Ici, juste avant l'arrivée aux Kerguelen.



**Solitaire.** Le skipper à la manœuvre, le 31 décembre 2019 par 43 degrés Sud.

nelle. La nuit commence à tomber. En pataugeant, j'arrive à obturer le hublot arrière brisé et regroupe au maximum ce que je peux. Le niveau de l'eau à l'intérieur reste stable, mais il est inenvisageable de la vider. Après avoir eu confirmation par mon contact que ma balise a été identifiée et que les secours de Nouvelle-Zélande sont alertés, je me nourris un peu. Mon crâne ne saigne plus mais mon dos est très douloureux. Pour passer la nuit, je me recroqueville sur le siège de table à cartes, seul endroit sec où je peux me poser. Je vérifie régulièrement le niveau de l'eau qui semble stable. Les mouvements du bateau se sont calmés et le bruit régulier du mât qui cogne sur la coque en alu ne m'inquiète pas trop. La mé-

té semble conforme à ce qui était annoncé, une accalmie se profile.

#### SURVOL AÉRIEN

Le 25 février au matin, les conditions sont correctes, il y a même du soleil. Je retire ma combinaison de survie et monte sur le pont pour libérer le mât qui est planté à la verticale sur bâbord. Désolidarisée du mât, la bôme est bloquée sur le pont par l'arche au-dessus de la descente. Je m'occupe d'abord du mât. Ayant depuis toujours pris la précaution de ne pas ouvrir complètement les goupilles de sécurité des axes de ridoirs pris sur les cadènes, j'arrive facilement à libérer une grande partie des câbles. Je dois en cisailer malgré tout trois qui, sous tension, m'em-

pêchent de retirer les axes. Je suis en train de m'évertuer à libérer la bôme quand un bruit de moteur attire mon attention: un avion de sauveteurs de Nouvelle-Zélande me survole. Par VHF, je lui fais un point de mon état et de celui du bateau, il me prévient ensuite qu'un navire se déroute et qu'il sera là dans un peu plus de 40 heures. Il effectue plusieurs passages à basse altitude, j'utilise ma VHF ASN et l'on peut ainsi vérifier l'exactitude de ma position. Je l'interroge sur les prévisions météo, il m'indique que les conditions vont se dégrader en fin de journée ainsi que le lendemain.

En début d'après-midi, je m'aperçois que le niveau de l'eau monte, sans pouvoir en déterminer l'origine. Il me faut prendre une décision. J'ai deux options: soit rester à bord dans l'attente du navire en espérant que le niveau d'eau ne montera pas ou peu et, dans le cas contraire, si je dois abandonner mon bateau, espérer que la météo qui doit se dégrader me permette malgré tout d'embarquer dans le radeau sans

problème; soit embarquer maintenant car les conditions sont encore bonnes, avec les risques et les difficultés à passer au moins 24 heures dans le radeau avec un vent et une mer mitigés. Je fais le second choix, celui de quitter mon bateau avant que la situation n'empire, en prévenant par téléphone satellite mon contact à terre et en lui faisant part de ma décision, pour qu'il prévienne les sauveteurs. Je lui précise que je le rappellerai quand je quitterai le bateau. J'ai renfilé ma combinaison de survie, j'essaie d'embarquer le maximum de choses utiles et récupérables. Je prends donc les quatre bidons étanches préparés dès mon départ sur la base de trois semaines: un avec des rations de survie, un avec des rations d'eau, le troisième avec des fusées de détresse, la pharmacie et trois couvertures de survie, et dans le quatrième, cerf-volant, matériel de pêche, cartes, bloc-notes avec crayons à papier, trois bouquins. Je prends également des plats cuisinés sous vide, de l'huile d'olive, un cubi de vin, un cubi de rhum, et, bien sûr la balise de détresse, mon téléphone Iridium, ma caméra GoPro, mes deux VHF portables - l'ASN (malheureusement au tiers de sa charge) dans une poche étanche. Dans une autre poche étanche, j'emporte les papiers du bateau, mon passeport, l'ordinateur de secours, des cordages, deux lampes torches. Je prends aussi les deux coussins de cockpit pour m'isoler du fond et donner un peu de rigidité. Je dépose le tout dans le cockpit et libère le radeau sans difficultés, le fais glisser jusqu'au cockpit et le charge. Il est plein!

#### A BORD DU RADEAU

Je jette un dernier regard à l'intérieur, laisse le panneau de descente ouvert pour ne pas prolonger l'agonie et, le cœur serré, j'embarque dans le radeau. Nouvelle décision à prendre: rester amarré au bateau pendant 24 heures au moins, ou larguer le bout qui me retient. Je ne suis pas long à me décider! Alors que les conditions météo sont assez bonnes, les coups de rappel entre le voilier et le radeau me font craindre que l'enveloppe ne soit arrachée et que le radeau coule. Je rappelle mon contact et lui signale que je largue le radeau, je lui indique ma position. Couper le lien qui m'unit à mon voilier, tant au sens propre qu'au sens figuré, est chargé d'émotions. J'adresse en retenant mes larmes un ultime message à mon fidèle «compagnon d'âme», plus de 200 000 milles parcourus sur tous les océans, 35 ans de vie «comme une» et indivisible. Je suis étonné de la vitesse à laquelle je m'éloigne de lui, je fixe ces images à jamais dans ma mémoire... Je mets à l'eau l'ancre flottante. J'essaie de disposer au mieux toutes les affaires embarquées

«COUPER LE LIEN QUI M'UNIT À MON FIDÈLE COMPAGNON EST CHARGÉ D'ÉMOTIONS...»