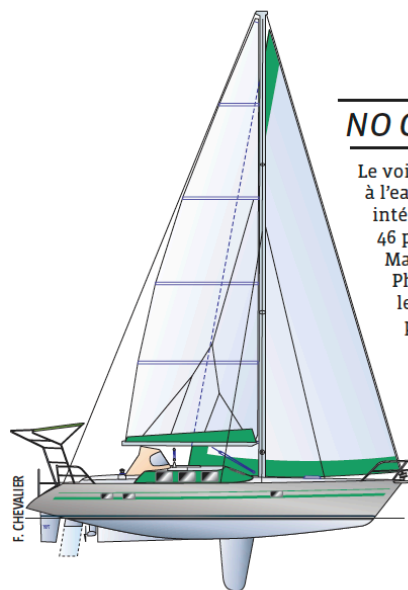




Survol aérien.
*Image désolante
d'une grande
aventure qui
se termine mal.*

et me prépare à passer une seconde nuit dans des conditions précaires. Je ne suis pas trop stressé. Depuis toujours, j'ai eu envie de vivre jusqu'à ma mort sans jamais me résigner. L'idée que je pourrais mourir ne me vient pas à l'esprit. Je l'ai recasée dans un coin de ma tête en me disant que je devrais pouvoir tenir trois ou quatre jours et qu'il serait alors temps de choisir ma façon de mourir! Je me nourris et me désaltère un peu car le froid commence à se faire ressentir malgré la combinaison de survie. Je me cale tant bien que mal sur les coussins quand soudain j'entends un bruit d'avion. Les Néo-Zélandais ont employé les grands moyens! C'est un Hercules C-130 de l'armée qui me survole, avec à son bord un militaire qui parle français! La conversation s'engage. Il m'interroge sur mes conditions dans le radeau et sur les moyens de communication embarqués. Ils leur signale que mon ASN ne dispose pas d'une grande autonomie. Ils me préviennent que le pétrolier *Lindanger* s'est déroté et qu'il compte être sur zone dans 24 heures environ. Ils vont faire trois passages pour me larguer une trousse de secours, une VHF ASN et enfin des vêtements. Les deux premiers largages sont trop loin pour que je puisse les atteindre, même en payant comme un fou.

J'arrive à récupérer les vêtements (un pantalon et une paire de gants fourrés) qui ne vont pas me servir avec ma combinaison de survie. Après coup, ils m'expliquent que, grâce à ce survol, ils peuvent faire un point très précis qui servira de base pour déterminer ma nouvelle dérive qui n'a plus rien à voir avec celle de mon voilier. Le soleil se couche et, après un dernier passage, ils repartent, non sans m'avoir demandé de maintenir ma balise allumée. Je leur réponds que, compte tenu de l'autonomie de 48 heures de la batterie, je vais l'allumer et l'éteindre régulièrement et conserver mon ASN pour le lendemain en approche du pétrolier. Ils me conseillent alors de laisser ma balise allumée au moins un quart d'heure à chaque fois, le temps nécessaire à son initialisation. Je leur demande la météo, ils me répondent qu'elle va se dégrader dans la nuit mais qu'il n'y a pas de coup de vent prévu. Mon radeau est un six places, j'ai du mal à imaginer six personnes dans si peu d'espace... La nuit me paraît longue, difficile de trouver une position pour essayer de dormir. Détail sordide mais important: je ne quitte pas ma combinaison et urine à l'intérieur. Je me repose en pointillé, en allumant et éteignant régulièrement ma balise pour économiser la batte-



NO COMMENTS

Le voilier *No Comments* a été mis à l'eau en 1985. C'est un dériveur intégral en aluminium de 46 pieds, de la série mythique des *Maracuja*, coque dessinée par Philippe Harlé, construit par les chantiers Garcia, référence professionnelle dans le domaine des bateaux de voyage. Les aménagements ont été conçus par Thierry Deroy et réalisés par le skipper avec l'aide de sa famille et d'amis. Il a été entièrement rénové en structures et équipements en 2006 avant le départ pour le Grand Sud.

rie (au pif, en comptant mentalement, car je n'ai pas de montre). Lorsque je sens l'engourdissement me gagner, je fais quelques mouvements et me sustente. Il y a environ 3 à 4 mètres de creux, mais le radeau reste stable.

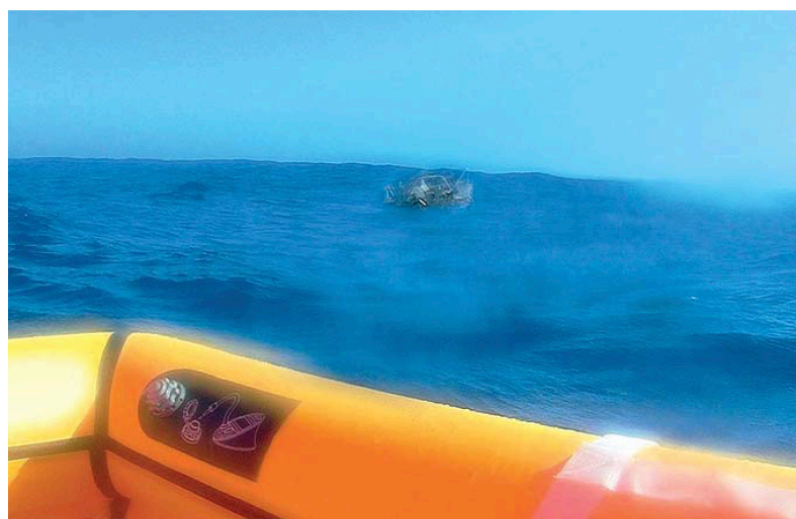
SAUVETAGE DANS LE BROUILLARD

26 février. Au lever du jour, je jette un coup d'œil à l'extérieur, un brouillard épais m'enveloppe. Lorsque le pétrolier va m'approcher, comment va-t-il pouvoir me repérer? Je suis complètement ankylosé, il y a toujours de la houle. Je me nourris et me désaltère régulièrement. N'ayant pas l'heure, je cherche à intervalles réguliers le halo du soleil au travers de l'épais brouillard. A un moment, une trouée me permet d'estimer qu'il ne doit pas être loin de midi. Je décide de rallumer mon ASN, et immédiatement je reçois un appel du pétrolier! Il m'informe qu'il m'appelle régulièrement depuis une demi-heure et qu'il est à 3 milles

de moi mais n'a pas de contact visuel à cause du brouillard. Je lui demande s'il veut que j'envoie une fusée, il me répond que ce serait inutile. C'est alors que j'ai l'idée de mettre ma couverture de survie sur le toit du radeau, il me confirme qu'il a un bon écho radar et qu'il est maintenant à moins d'un mille. Je ne vois toujours rien, il actionne sa corne de brume et je le vois émerger à environ 50 mètres de moi sous mon vent pour casser la houle et espérer que le vent me fasse dériver vers lui. Mais, compte tenu de ses dimensions, il dérive trop et ne peut maintenir sa position. J'essaie de payer pour me rapprocher, en vain. Il me prévient qu'il va changer de bord et je le vois disparaître dans la brume. Après un moment qui me paraît très long, sa corne de brume m'avertit de son retour. A vitesse réduite, il vient droit sur moi et, au dernier moment, évite pour me positionner à une vingtaine de mètres sur son tribord avant, mais, de nouveau, avec les va-



Sens dessus dessous. Le bateau revenu à l'endroit, Thierry ne peut que constater l'ampleur des dégâts à l'intérieur.



Adieu. Depuis son radeau de survie, le marin fige une toute dernière image de son bateau, au moment de le quitter pour toujours.