



EQUIPAGE LINDANGER



EQUIPAGE LINDANGER



EQUIPAGE LINDANGER



EQUIPAGE LINDANGER



EQUIPAGE LINDANGER

Solidarité. Tout l'équipage du Lindanger est sur le pont pour récupérer le naufragé, et le prendre en charge.

L'ANALYSE DE VOILES ET VOILIERS

Quitter le navire : en dernière extrémité, vraiment ?

Les sauveteurs le rappellent souvent, et avec raison : lors d'un naufrage ou en cas d'avarie majeure, il faut rester à bord de son bateau aussi longtemps que possible, et ne le quitter qu'en cas d'extrême nécessité. Car il est toujours plus facile, pour les équipes de sauvetage, de repérer un voilier, même à demi immergé, qu'un minuscule radeau de survie – ou pire, un homme à la mer. Cela est vrai dans la plupart des cas, mais il est des circonstances qui imposent de procéder différemment, et le naufrage de *No Comments* en est une illustration convaincante. Les images de ce grand voilier en aluminium, privé de son mât et proche de sombrer, ont déjà été publiées dans nos pages (*VV n° 590*), mais le récit détaillé que Thierry a bien voulu partager avec les lecteurs de *Voiles et Voiliers* permet de mieux comprendre comment les décisions à prendre vont parfois à l'encontre des idées

reçues. Car même en sachant qu'il serait secouru, et qu'un navire était déjà en train de faire route vers sa position, le skipper s'est trouvé devant un choix crucial : rester à bord de son bateau, encore à flot mais dont le niveau d'eau recommençait à monter, et risquer d'être contraint à le quitter dans la précipitation – peut-être en pleine nuit, ou dans une mer plus agitée – ou prendre les devants et organiser calmement son embarquement dans le radeau de survie. En optant pour la deuxième solution, Thierry a dû faire abstraction de tout ce qui le retenait à son bateau, qui était son compagnon de vie depuis 35 ans, mais il se garantissait ainsi les meilleures chances de le quitter dans des conditions de sécurité optimales, en embarquant avec lui tout le matériel nécessaire, et d'être récupéré sans mettre en danger ses sauveteurs. Bien lui en a pris.

Delphine Fleury

gues créées par son étrave, la houle et le vent, je m'éloigne de lui ! Les boulines qu'ils me lancent n'arrivent pas jusqu'à moi. J'essaie en vain de m'en approcher tandis que je dérive de plus en plus vers l'arrière du bateau. La muraille que je longe est impressionnante... C'est alors qu'ils ont l'idée d'envoyer pour couper ma trajectoire, une fusée lance-amarre qui porte à 300 mètres et, là, je réussis à la saisir et me rapprocher progressivement du bateau. Phase critique lorsque je me trouve sur le flanc du navire avec des mouvements qui peuvent me faire passer sous la coque ! Ils ont mis en place l'échelle de pilote, impossible à saisir et à gravir engoncé dans ma combinaison de survie ! Puis ils m'envoient un harnais : même difficulté pour l'enfiler et le boucler. Ils ont alors l'idée de descendre la chaise de calfat qu'ils utilisent pour les travaux extérieurs sur la coque du bateau. Avant de monter sur cette « balancoire », je leur fais hisser le sac contenant mon passeport, les papiers du bateau, l'ordinateur de secours. Le radeau a tendance avec la houle à passer sous la coque et je m'arc-boute à chaque fois pour l'écarter. Je saisis la chaise de calfat et m'installe en m'agrippant du mieux possible. Au moment où ils commencent à me hisser, le filin, en se tendant, me fait prendre un bain dont je me serais bien passé ! J'arrive sur le pont, soutenu par deux hommes d'équipage, ils me conduisent immédiatement à la salle d'infirmerie

et après m'avoir déshabillé (bonjour l'odeur !) mesurent ma température : elle est descendue en dessous de 35° C. Ils me plongent alors pendant une demi-heure environ dans une baignoire à 37,5° C. Ma tension est correcte, ils me pèsent : j'ai perdu encore sept kilos qui s'ajoutent aux sept perdus pendant la phase des préparatifs ! Moi qui ne craignais pas le froid, je vais devoir faire attention maintenant. Je reste dans l'infirmerie, ils viennent régulièrement vérifier tension et température... Au bout de trois heures, tout est rentré dans l'ordre.

EPILOGUE

Une nouvelle fois, le hasard s'est transformé en chance dans mon malheur, comme j'ai pu le vérifier dans d'autres péripéties de ma vie de navigateur. Le *Lindanger* qui partait pour Punta Arenas était le seul navire dans cette immense zone déserte, hors de toute route maritime, et avait quitté la Nouvelle-Zélande avec trois jours de retard sur son timing prévu. Il n'était donc qu'à deux jours de ma position lors de mon naufrage et a rebroussé chemin en mettant le cap au Sud-Ouest. C'est une véritable performance qu'ils ont accomplie pour retrouver ce grain de poussière dans ce désert liquide alors que de la passerelle, ils distinguaient à peine l'avant de leur navire.

Sous pavillon norvégien, le *Lindanger* est un tanker de 186 mètres de long mis à l'eau en 2016. Il fait partie de la