

Jean-Pierre Pustienne, Laura Damiola

# Rescapés du Grand Sud

VENDÉE GLOBE, AROUND ALONE. LES SECRETS DES  
SAUVETAGES DE LÉGENDE.

Éditions  Zeraq



© 2016 Éditions Zeraq sarl  
9, rue Magnificat – 33200 Bordeaux  
contact@zeraq.fr  
www.zeraq.fr

Première édition octobre 2016  
ISBN 979-10-93860-20-6  
ISSN 2417-5102  
Dépôt légal : octobre 2016

Mise en page Emmanuela Nese  
Distribution : Pollen Diffusion  
Imprimé en Italie par Arti Grafiche La Moderna

<b>Introduction</b>	<b>7</b>
<b>Chapitre 1</b> Le lutin et le champion	11
<b>Chapitre 2</b> Le cadeau de Noël	21
<b>Chapitre 3</b> Le duo des Cinquantièmes	33
<b>Chapitre 4</b> Mots de la faim	47
<b>Chapitre 5</b> Les dents du Horn	59
<b>Appendice Technique</b>	
<b>Sécurité en croisière</b> La check list des skippers professionnels	71
<b>Équipement</b> La course, banc d'essai pour la plaisance	75
<b>Survie</b> La saga d'une seconde peau vitale	85
<b>Prévention</b> Ne pas confondre urgence et securite	91



# Introduction

*“ Il fallait que j’y aille. C’était simple, la décision avait été prise pour moi par une tradition maritime...”* Ces mots de l’Anglais Pete Goss, défiant l’apocalypse liquide des Cinquantièmes hurlants pour se porter au secours de Raphaël Dinelli, exhalent l’essence noble d’une course autour du monde en solitaire, sans escale ni assistance, se présentant comme l’Everest de la mer. Il faut prendre l’image au pied de la montagne, comprendre que le Vendée Globe se veut le plus haut sommet dans son domaine. Parce qu’au-delà la comparaison se perd dans la fumée des embruns et la brume anoxique de l’Himalaya. Au total, depuis sa création en 1989, moins de 200 marins se sont engagés dans l’épreuve consistant à boucler la boucle en solo par le Grand sud et ses trois caps, tandis que 14000 alpinistes ont entrepris l’ascension du « Toit du monde » depuis sa conquête en 1953. Sans rien ôter à d’authentiques exploits, la montagne népalaise s’inscrit elle dans un business touristique de l’extrême mondialisé. Quand le Vendée Globe et d’autres régates du même tonneau exigent des budgets millionnaires, une qualification de 1500 milles nautiques, une certification du bateau et des milliers d’heures de préparation, on peut se payer pour quelques milliers d’euros les pentes de l’Everest à dos de Sherpas ou tout comme. Conséquence, aux heures de pointe on est prié d’attendre son tour au portillon. Voilà quelques années, une quarantaine de grimpeurs ont défilé devant un himalayiste agonisant, dans une indifférence hébétée, sans esquisser le moindre geste d’assistance. La massification tue.

Le coût élevé du billet d’entrée et l’intimisme jaloux d’un cercle restreint d’initiés préservent - Encore ! Heureusement ! - la voile sportive au long cours d’une pareille dérive. Ici, une rare brebis galeuse fait figure d’exception confirmant la règle. Une longue tradition maritime de solidarité et d’assistance oblige tout marin à se porter à la rescousse d’un autre marin en détresse. Quels que soient la difficulté et les risques pour soi-même et les conséquences sur le plan de la compétition.

Cette règle est écrite dans l’ADN du Vendée Globe. Son créateur, le navigateur Philippe Jeantot est lui-même sauvé par Yvon Fauconnier dans la Transat anglaise de 1984 après le naufrage de son catamaran. Dès la première édition, celle des pionniers, en 1989, Loïck Peyron la met en oeuvre au profit de Philippe Poupon. Le britannique Pete Goss l’invoque au moment de faire demi-tour, face à une tempête monstre, malgré une blessure, pour se porter vers l’ultime position connue de Raphaël Dinelli. Elle conduit, cette tradition, Isabelle Autissier, hors course, à tenter l’impossible dans une mer de cauchemar pour sauver Gerry Roufs, en vain. Elle guide Giovanni Soldini à la rescousse d’Isabelle cette fois

prisonnière de sa coque renversée (dans *Around Alone*). Ou encore, plus récemment, elle pousse Vincent Riou à mettre en jeu son grément et son classement pour tirer Jean Le Cam d'une situation scabreuse.

Cette tradition est au cœur de quatre des cinq récits qui composent cet ouvrage. Au yeux du public contemporain elle a valeur d'antidote miraculeux à l'individualisme triomphal. La cinquième histoire, celle d'Yves Parlier, tend à prouver qu'un marin peut aussi venir à bout d'une certaine adversité sans aide (matérielle) extérieure. Cette dernière n'est contradictoire qu'en apparence : solidarité bien ordonnée commence par soi-même.

Nous avons pris le parti de reconstituer ces cinq fortunes de mer et leurs dénouements du double point de vue juxtaposé du rescapé et de son sauveur, à partir d'interviews en tête à tête. L'idée consiste à dépouiller les événements du pathos inhérent aux codes de la narration médiatique sans écarter l'émotion, l'affect ou la tension qui jouent leur rôle dans tout drame humain, sur mer comme à terre. Un rapport de mer purement "scientifique" passerait selon nous à côté de l'essentiel.

Sous cette perspective, ces cinq retours d'expérience du Grand Sud fourmillent d'enseignements ou de leçons explicites comme implicites touchant à la sécurité, aux situations d'urgence et à la survie, trois domaines que l'on doit distinguer impérativement. On en trouvera les principaux points résumés sous forme d'une check list dressée par ces experts que sont Isabelle Autissier, Yves Parlier, Giovanni Soldini et Loïck Peyron, à l'intention de tous ceux qui s'écartent des côtes à plus de 6 milles.

Aucun livre ou manuel ne remplacent la mer et un bateau pour apprendre à naviguer de manière sécurisée. Des écoles, Glénans ou Caprera, sont mieux indiquées et le métier de coach se développe. Les stages de sécurité et survie agréés World Sailing (ex ISAF ou Fédération internationale de voile) sont obligatoires (à renouveler tous les cinq ans) pour les coureurs océaniques. Même les plus chevronnés, tel un Loïck Peyron et ses cinquante transatlantiques, n'y coupent pas. Ces mêmes stages sont ouverts à tous. Le Web vous signalera le centre habilité à la dispenser qui vous convient. S'en priver relève déjà de l'erreur. Rien ne vaut la formation et l'expérience. Pour autant, un peu de culture marine n'est pas contre indiquée. Au contraire. Elle stimule la réflexion, ouvre les horizons, sachant qu'aucune situation n'est duplicable, que les bateaux diffèrent autant que les marins qui vont dessus. Il n'existe pas de recette toute faite, de marche à suivre, de programme tracé en dehors de procédures d'urgence à appliquer à la lettre. "La recette c'est toi", comme dit Giovanni Soldini.

En filigrane du déroulé de ces cinq histoires particulières survenues entre Quarantièmes et Cinquantièmes, on suit l'évolution de la notion de sécurité par le prisme d'une classe spécifique de monocoques voués à la performance, dits Open dans la mesure où il ne s'agit pas de stricts monotypes. La démarche est globalement celle de l'essai-erreur, de l'empirisme des débuts aux simulations de la conception assistée par ordinateur, du positionnement des ballasts, centrés ou latéraux, à l'adoption des quilles basculantes ou pendulaires, des dérives latérales supplémentaires à l'apparition de foils sous formes de drôles de moustache à la Dali dotées de plans porteurs. L'humain est faillible et sa technologie le prouve chaque jour. Globalement un bateau sur deux au départ du Vendée Globe casse nécessitant une assistance éliminatoire.

Vous vous dites que ces planches de surf géantes de 18, 28 m dont le poids (entre 7 et 8 tonnes) s'abaisse inexorablement sans entamer une incroyable raideur à la toile sous 600 m<sup>2</sup> de voilure (au portant), ne vous concernent pas en tant que voileux moyen. Observez alors la tendance à l'élargissement et au recul du maître bau des croiseurs contemporains, le retour des bouchains, la banalisation des doubles safrans ou encore l'ergonomie de cockpits où reviennent la plupart des manoeuvres évitant de s'aventurer sur la plage avant. Vous verrez que l'influence du Vendée Globe, certes parfois cosmétique, n'est pas si négligeable. A de notables exceptions près, il ne manque à ces croiseurs contemporains que des cloisons structurelles dignes de ce nom et réellement étanches pour prétendre au plus haut niveau de sécurité. On convient que les mers australes n'entrent pas dans le programme de navigation de leurs propriétaires.

Nigel Burgess, Mike Plant et Gerry Roufs, trois marins inscrits au Vendée Globe ont péri en mer, victimes de leur passion. C'est trop et c'est peu à la fois, comparé aux nombres de victimes d'épreuves ouvertes aux amateurs tels le Fasnet tragique de 1979, la Sydney Hobart 1998 voire la Transat des Alizés 1995 et ses dix morts dont six membres du yacht italien Parsifal. Le Grand Sud n'a pas le monopole des coups de chien, des ouragans et des vagues scélérates ou anormales. Même s'il les cumule.

Une certaine chance sert de fil conducteur à ces cinq histoires du Grand Sud qui finissent bien. Mais pas seulement, vous verrez.





# Chapitre 1

Philippe Poupon – Loïck Peyron  
Vendée Globe 1989-1990

## Le lutin et le champion

Frénétique comme un lutin hyperactif sevré de Ritalin, il exhibe des gadgets insolites sous l'œil de la caméra embarquée. Il pianote sur un synthétiseur, écoute à fond Aretha Franklin, la reine de la soul music, imite un joueur de trombone. Loïck Peyron fête en mer son trentième anniversaire. Il n'en n'a pas l'air comme ça, mais c'est l'un des 13 « candidats au suicide », tels que la presse les qualifie, qui ont pris le départ du premier Vendée Globe (1989-1990). Ses « jouets », son synthé, sa musique, il en a peuplé son carré dans le cas où l'aventure tournerait court par la faute d'une avarie ou d'une casse quelconque. A priori, Loïck n'est pas du genre contemplatif.

Des courses à la voile autour du monde, en équipage ou en solitaire, on en a déjà vues. Mais la Withbread, ancêtre de l'actuelle Volvo Ocean Race, ou le Boc Challenge, futur Around Alone puis Velux 5 Oceans, sont parsemés d'escales permettant aux hommes de souffler ou de faire des réparations. Le Vendée Globe suit la même route que les précédentes passant sous les trois caps les plus au sud de la planète, dans l'ordre Bonne Espérance, Leeuwin et Horn, à l'écart des routes maritimes fréquentées et de la terre des hommes, là où les vagues et les courants n'ont plus aucun continent pour les freiner, bref les Quarantièmes rugissants et les Cinquantièmes hurlants... Mais histoire de corser le défi, la nouvelle course renoue avec l'esprit sans concession des origines, celui du mythique Golden Globe Challenge de 1968, remportée par Sir Knox-Johnston, l'unique marin à franchir la ligne sur les neuf du départ dont un certain Moitessier... C'est à dire qu'il n'y aura, comme en 68, ni escale ni assistance. La route sera longue et semée d'embûches.

On attribue l'idée de cette renaissance à Titouan Lamazou, le futur vainqueur du premier Vendée Globe. L'organisateur s'appelle Philippe Jeantot qui a déjà remporté deux fois le Boc Challenge. Comme Lamazou, Jeantot s'aligne au départ d'une aventure taillée sur mesure pour eux.

Parmi les inscrits, on trouve deux catégories de candidats à l'aventure maritime ultime qui méritera le surnom d' « Everest de la mer ». Il y a les « cap-horniers » et les autres.

Outre Lamazou et Jeantot, Patrice Carpentier, Jean-Yves Terlain, Jean-François Coste, Jean-Luc Van den Heede, Mike Plant se sont déjà frottés, à divers degrés, au Grand Sud où se rencontrent l'Atlantique, l'Indien et le Pacifique. Une véritable machine à fabriquer des tempêtes, en vérité, qui s'enroule autour du continent antarctique et ses icebergs. Soulevez un globe terrestre, regardez par en dessous, vous verrez le Vendée Globe, c'est renversant.

Au sommet de la hiérarchie des marins expérimentés, Philippe Poupon a deux Whitbread à son loch, a gagné trois Solitaires du Figaro et remporté Transat anglaise et Route du Rhum. Une sorte de Grand Chelem dans son genre. Poupon est le numéro Un de la voile à l'époque. Et avec Jeantot l'un des grands favoris sur la ligne de départ.

Dans la seconde catégorie, il y a les « débutants », les « bleus » ou « bizuts » qui n'ont jamais vu un growler de leurs yeux, dont les oreilles n'ont jamais entendu le rugissement des Quarantièmes ni les hurlements des Cinquantièmes. Ils ne connaissent les latitudes extrêmes, où les systèmes météo et les vents sont à l'unisson, que par leurs lectures. C'est le cas des deux « jeunots » français. Alain Gautier, 27 ans, se définit lui-même comme un « branleur » même s'il remportera l'édition suivante. Loïck Peyron surnommé « le lutin » a lui tout de même deux victoires en Transat à son actif. Il est le fils d'un capitaine de la marine marchande et le frère de deux autres personnalités de la voile, Bruno, son aîné, et Stéphane, le benjamin, ainsi que le neveu de Jean-Yves Terlain.

Même s'il sont à des années lumière de l'imaginer, le « Lutin » Peyron et le champion Poupon ont un rendez-vous à mille milles de toutes terres habitées. L'événement sera intégralement filmé par Loïck Peyron dont le 60 pieds Lada Poch est équipé de deux « paluches », d'une mini caméra H8 et d'un caméscope. Bienvenue dans l'univers de la voile spectacle. En avance de 26 ans sur Facebook et YouTube, Loïck, fan de nouvelles technologies, a eu l'idée de raconter son journal de bord en images. Avant lui, son tonton Terlain a fixé sur la pellicule son propre naufrage dans l'Ostar, la Transat anglaise, en 1976.

*- Vers 1980, j'ai vu son film à Beaubourg, à Paris et il m'a inspiré, dit Loïck.*

Le second des Peyron était et reste ce que l'on appelle un Geek. Il a embarqué dans le Vendée Globe le premier Mac portable jamais importé en France que lui avait confié l'importateur français.

*- Je l'ai toujours, avoue Loïck. Il pèse 6 kilos, son écran minuscule est en noir et blanc. Je recevais là-dessus des documents transmis par BLU ou Standard C. Les lettres s'affichaient une à une et recevoir un simple bulletin météo local prenait trois heures. Mais, hormis la vitesse et la couleur, c'était déjà comme aujourd'hui. En tout cas, c'était la première fois qu'un Mac portable faisait le tour du monde.*

Une première parmi d'autres, se souvient Loïck.

*- Il n'y a que des premières dans cette histoire. C'était la première fois que je franchissais la ligne symbolique de l'Equateur, la première fois que je croisais un growler et mon premier enfant a vu le jour au moment où je passais par le sud des Kerguelen, dans l'Indien.*

Mais avant cet heureux événement, un total imprévu l'attendait du côté de Bonne Espérance: devenir le premier solitaire du Vendée Globe à se porter au secours d'un autre coureur.

- A l'époque, pas de transmission satellite. Nous recevons la radio sur la BLU, ce qui implique des vacances à heures fixes chaque jour. J'ai horreur de ce genre de contraintes. Aujourd'hui encore, je suis un des rares marins à couper mon téléphone : je n'aime pas être dérangé à tout moment. Cela tue la liberté et le mystère... Le 28 décembre 1989, un peu plus d'un mois après le départ de la course, je sèche la vacation du matin. Dans la soirée, j'allume la BLU, un peu en retard d'ailleurs. C'était génial cette BLU, tu entendais en même temps toutes les conversations, comme une sorte de forum cacophonique. Ça n'existe plus depuis 20 ans, dommage. Du coin de l'oreille, je capte quelques bribes... Philou... Chavirage... Philou ? Poupon. Je sais que je suis le plus proche de lui. Loin devant, Titouan Lamazou en tête de la course a déjà pris le virage à gauche en direction de l'Océan Indien. Je me dis « Merde » et j'interviens sur les ondes. « Qu'est-ce qui se passe, les gars ? ». Réponse : « On te cherche depuis ce matin, Poupon demande des secours et tu dois te dérouter... » Je me trouve concrètement à 24 heures de navigation de sa position, à 200-250 milles au nord. Poupon a pris l'option sud tandis que Lamazou fait route directe pour virer Bonne-Espérance. Je m'apprête moi-même à imiter Titouan. Dans mon plan, il ne reste qu'à abattre en profitant d'une dépression. Et voilà qu'au lieu de ça, je dois au contraire lofer avec en perspective 24 heures de près sur tribord. Sur ma tête, c'est le baston. Mais la solidarité maritime ne se discute pas...

La nuit précédente, Philippe Poupon a inauguré malgré lui la série de chavirages qui vont écrire, d'éditions en éditions, l'histoire du Vendée Globe.

- Inaugurer ? Je ne sais pas si c'est le mot qui convient, rectifie Philippe Poupon. Ce qui est vrai c'est que mon bateau a « presque » chaviré. Il s'est couché sur le flanc, mât et voiles dans l'eau, sans se retourner totalement, ce qui m'a sans doute sauvé la vie. Au large de l'Afrique du Sud, je régates avec Lamazou. Nous sommes sans doute « excités ». Mon bateau surfe dans la nuit toutes voiles dehors, génois tangonné. Quand ça arrive, je suis en train de consulter mon baromètre qui annonce une amélioration. Je sens le bateau partir au lof. La mer est formée mais pas excessivement difficile. Ce genre d'embarquée fait partie des choses qui arrivent. Le voilier se couche, mais ce qui est plus rare c'est qu'il reste dans la position. Quand je choque en grand la GV et détangonne le génois, il doit se redresser. Or, pas du tout, il reste sur le flanc.

Face à la situation, je ne déclenche pas aussitôt ma balise. Je me dis que vais trouver une solution. Bien sûr, je suis angoissé. J'ai peur que Fleury Michon se retourne tout à fait. Il fait eau et commence à couler. Je cherche l'origine des voies d'eau et les aveugle un peu plus tard : il s'agissait des aérations. En réfléchissant, j'ai pensé que, dans la mesure où la quille et le bulbe sont en place, le fardage de la carène, large à l'arrière, empêche le voilier de se redresser à l'image de ce qui arrive en dériveur. J'ai beaucoup pratiqué le dériveur. Par analogie, je me figure que si la pression du vent diminue sur la surface de la coque, mon 60 pieds retombera à l'endroit. Je m'accroche à cette idée comme à un espoir. J'ai chaviré au maximum d'intensité de la dépression et celle-ci va forcément se calmer. Mais je ne veux pas rester passif, ce n'est pas indiqué dans ce genre de situation. Je calcule que si je mouille une ancre flottante du côté de l'étrave, celle-ci s'orientera logiquement face au vent, réduisant le fardage. C'est que l'on fait en dériveur, on les positionne bout au

*vent pour les resaler. Pour réaliser l'opération, j'ai enfilé ma combinaison de plongée qui me paraît adaptée à des travaux semi sous-marins. En progressant à cheval sur le bordé, je lance mon ancre à l'avant. Pas de résultat. Quand le jour se lève, j'ignore combien de temps durera l'attente des secours. J'ai entre-temps déclenché mon signal de détresse. Fleury Michon semble parfaitement stabilisé dans sa position incongrue. J'ai vérifié que mon lest est en place : c'est le cas. Pas de raison, donc, pour que Fleury Michon se retourne totalement.*

*A l'intérieur, les parois verticales sont désormais horizontales, c'est presque « confortable ». Conserver son sang-froid et, pour mieux lutter contre le risque d'hypothermie, garder l'espoir. A travers la brume, j'aperçois un bateau de pêche soviétique. La preuve que certains se risquent dans les Quarantièmes rugissants. Alors, je me dis qu'un autre pêcheur me verra peut-être et se portera à mon secours. Je n'ai pas renoncé à chercher des solutions. Et aussi, mon éducation chrétienne refaisant surface, j'adresse une prière à Dieu pour qu'il me sauve...*

La nuit qui suit n'est pas tendre pour le naufragé. Pas plus que pour Loïck Peyron taillant sa route au près dans des vagues qui cognent dur. De plus, Peyron n'a aucune certitude sur la position du naufragé, seulement une zone de recherches autour de l'ultime position connue. Chemin faisant il reçoit une nouvelle estimation tenant compte de la dérive du bateau chaviré.

*- A cause du bas débit informatique, la balise n'émet pas chaque seconde mais toutes les 12 heures. Le GPS ne sera opérationnel que six ans plus tard. Le matin, je suis sous trois ris-trinquette. Tout à coup, vu du pont j'ai l'impression que les deux haubans sous le vent ont lâché. Si c'est le cas, le mât finira par tomber. Alors j'abats dans le sens des vagues pour calmer le jeu et je grimpe dans les barres de flèche. Heureusement, plus de peur que de mal. Quelques écrous à resserrer, une affaire de gréement mal révisé. Je bricole. Quand, soudain, à plusieurs milles, sous un nuage, j'aperçois un éclair métallique. On dirait le Surfeur d'argent, le super héros des Quatre Fantastiques.*

A bord de Fleury Michon, sur le flanc pour la seconde journée, Philippe Poupon a reçu la réponse du ciel qu'il espère. Elle prend la forme d'un avion de reconnaissance sud-africain, l'équivalent d'un Bréguet Atlantique, qui le survole.

*- Je suis ému. C'est le premier signe que la chaîne des secours a fonctionné et que ma balise a donc rempli sa mission. Je n'ai pas de contact radio avec l'équipage de l'avion, mais il prend des photos et communique à terre que mon bateau flotte encore. Et que je suis vivant. Suivant leur procédure, ils me larguent des containers de survie liés deux par deux de façon à parvenir à portée du naufragé. Ils ne sont pas arrivés jusqu'à moi, de toute façon ils n'auraient servi à rien.*

A des milles de là, Loïck a bien repéré « quelque chose » : heureusement que sa vue est perçante et que, par hasard, il se trouve à ce moment-là dans son mât.