

ALAIN
BOMBARD



**NAUFRAGÉ
VOLONTAIRE**

RÉCIT

Tom Bee

ARTHAUD

ALAIN BOMBARD

NAUFRAGÉ VOLONTAIRE

RÉCIT

En 1952, passionné de navigation et médecin à l'Institut océanographique de Monaco, Alain Bombard met au point une méthode révolutionnaire de survie en mer et décide à 28 ans d'en faire lui-même la démonstration.

En solitaire, il traverse l'Atlantique sur *L'Hérétique* dans les pires conditions où risquent de se trouver les naufragés, vivant exclusivement des produits de la mer et démontrant qu'un homme, même démuné de toute ressource autre que celles de la nature, peut survivre sur un engin pneumatique. Cette expérience inédite apporta une solution décisive aux problèmes si discutés de la survie en mer.

Alain Bombard fait revivre intensément la vie étrange et parfois tragique qu'il mena sur l'océan, à l'épreuve des bêtes, des orages, de la solitude et du désespoir. Son récit, enrichi d'extraits du journal de bord, constitue un témoignage unique sur la condition humaine, dont celle du naufragé est un cas extrême...

© Collection famille Bombard



ARTHAUD

Naufragé volontaire

Alain Bombard

Naufragé volontaire
Sans vivres sur l'Atlantique

ARTHAUD

© B. Arthaud, Paris, 1970
© Flammarion, Paris, 2015
87, quai Panhard-et-Levassor
75647 Paris Cedex 13
Tous droits réservés
ISBN : 978-2-0813-3930-9

Ce livre est dédié à

*Trois hommes
Docteur Furnestin
Amiral Sol
Capitaine Carter*

*Trois femmes
Ma Femme
Ma Mère
Casablanca*

Fluctuat nec mergitur

Ce livre a été écrit en 1953, il y a 17 ans. Il était tentant d'améliorer son texte en le republiant. Je n'en ai pas le droit, c'est le jaillissement d'une conviction, plus près de la vérité que ce que j'écrirais maintenant. Ce que j'ai à dire depuis 17 ans, je le ferai en fin de volume, lorsque l'homme redevenu « homme de terre » prendra la parole.

Tel quel, j'ai voulu ce texte en 1953, tel quel je vous le donne à nouveau, lecteur, convaincu aujourd'hui par les résultats, car depuis mon expérience, on ne compte plus les hommes qui doivent la vie à leur « Bombard ».

Il y a aussi, et j'en suis fier, ceux que mon exemple a sauvés.

ALAIN BOMBARD
1970

AVANT-PROPOS

Boulogne-sur-Mer un matin de printemps 1951. Je dors encore dans ma chambre, à l'internat, quand retentit le téléphone :

- « L'interne de garde s.v.p. ?
- Qu'est-ce que c'est ?
- Un naufrage sur la digue Carnot.
- J'arrive. »

Sans soupçonner la gravité de l'accident, pestant, je m'habille en hâte et me précipite vers la salle d'urgence. Il n'y a encore rien. J'interroge le concierge qui me raconte qu'un chalutier, le *Notre-Dame-de-Peyragues*, de la petite plage d'Equihem, trompé par la brume, vient de se jeter sur l'extrémité de la digue Carnot. Il fait froid, mais la mer est très calme et je ne m'inquiète pas outre mesure. Cette digue est l'ouvrage avancé du port ; très dangereuse par grand vent, on peut la gravir facilement par mer plate, des échelles étant disposées face au large tous les vingt mètres.

Un klaxon retentit : c'est la voiture des pompiers. La porte s'ouvre à double battant et, très fier de mon importance, je m'avance... Jamais je n'oublierai le spectacle de ces quarante-trois hommes entassés les uns sur les autres, dans des attitudes

Naufragé volontaire

de pantins disloqués, pieds nus, et tous munis de leur ceinture de sauvetage. Malgré tous nos efforts, ce jour-là, aucun ne put être ranimé. Bilan d'une minute d'erreur : 43 morts, 78 orphelins.

Je crois que c'est de cet instant que je pris conscience du grand drame du naufrage, et que ce fut là le germe de ce qui devait devenir l'expédition de *L'Hérétique*.

Naufrage ! Ce mot devint pour moi l'expression même de la misère humaine. Il était synonyme de désespoir, de faim, de soif. Boulogne perdait chaque année en mer 100 à 150 de ses enfants, et j'appris que, en temps de paix, 200 000 hommes environ mouraient ainsi par le monde, tous les ans. Si un quart des victimes, en moyenne, survivent au naufrage grâce aux embarcations de sauvetage, elles meurent peu après dans d'atroces agonies.

Je m'étais intéressé depuis longtemps à l'étude de la résistance maximum de l'organisme humain aux privations, et j'avais acquis la conviction qu'un individu pouvait parfois survivre au-delà des limites généralement assignées par la physiologie.

J'avais longuement étudié le cas des déportés, des prisonniers et des populations sous-alimentées, et avec cette déformation, ou cette formation du médecin, pour qui la science reste lettre morte tant qu'elle n'est pas suivie d'une application pratique, je conclusais souvent mes recherches théoriques par cette question : « À quoi cela sert-il ? »

Le problème du naufragé s'ajoutait maintenant aux autres. Il avait ceci de particulier, que les conditions extérieures qui contribuent à la misère humaine ne dépendaient plus, comme dans le cas des prisonniers, du caprice des hommes, contre lequel on ne peut rien, ni, comme dans les famines hindoues, d'une sécheresse soudaine contre laquelle on ne peut guère

Avant-propos

plus, mais d'un milieu naturel, sans doute dangereux, mais riche¹ malgré tout, riche de ce qu'il faut pour VIVRE, ou du moins pour SURVIVRE jusqu'à la venue des secours, ou jusqu'à l'approche de la terre.

En un mot, je réfléchissais que la mer constitue bien pour le naufragé un danger perpétuel, mais elle n'est pas haineuse, et surtout elle n'est pas stérile. Vaincre la peur et trouver sa nourriture ne sont donc pas des difficultés insurmontables.

Tel fut mon point de départ en ce qui concerne le milieu. En ce qui concerne l'organisme humain appelé à survivre dans ce milieu, à la fois PAR et CONTRE lui, j'avais acquis la conviction en étudiant les cas célèbres de survie prolongée dans les pires conditions, que les physiologistes ne tenaient souvent pas compte de la puissance de l'esprit et de son influence sur les réactions du corps, influence pourtant attestée par les jeûnes de Gandhi, le voyage du capitaine Bligh², les expéditions polaires de Scott et d'Amundsen. Il y avait un malentendu. Il ne fallait pas dire : « Dans telles conditions physiques, on peut survivre », mais, pour employer la formule chère aux mathématiciens, il fallait seulement dire que, « toutes choses égales d'ailleurs (ce qui réserve le rôle de l'esprit, j'entends par là le courage, l'espérance de vivre), il est possible de survivre si telles et telles conditions physiques sont réalisées. »

1. Il y a deux cents fois plus de vie dans 1 mètre carré d'eau que dans la même mesure de terre.

2. Le capitaine Bligh a tenu la mer pendant plus de quarante jours, avec huit jours de vivres seulement, soutenu par sa haine de l'équipage mutiné, qui l'avait abandonné en pleine mer dans une barque et dans l'espoir de faire pendre les mutins du *Bounty*. Ce qui fut fait par ailleurs.

Nafragé volontaire

De là, je revenais aux statistiques :

Ces 50 000 personnes qui meurent par an DANS des bateaux de sauvetage, ne pouvait-on tenter quelque chose pour les sauver ? Mais tenter quoi ?

Les grands récits légendaires que je me pris alors à parcourir semblaient rendre dérisoire, illusoire, toute lutte, toute espérance.

La frégate *La Méduse* s'échouait le 2 juillet 1816 sur un banc de sable à 180 kilomètres de la côte d'Afrique. Cent quarante-neuf personnes, passagers, soldats et quelques officiers, prenaient place sur un radeau de fortune, remorqué par des chaloupes. La remorque s'étant rompue dans des circonstances mystérieuses, le radeau abandonné dériva en plein Atlantique. Six barriques de vin et deux d'eau douce se trouvaient à bord. C'est seulement DOUZE jours plus tard que le radeau fut retrouvé. Les survivants étaient au nombre de 15. Dix étaient mourants, et moururent en effet à peine les eut-on recueillis.

Le 14 avril 1912, le paquebot *Titanic* heurtait un iceberg. Il coulait en quelques heures. Lorsque les premiers secours arrivèrent, trois heures après la disparition complète du navire, il y avait déjà des morts et des fous dans les embarcations de sauvetage. Fait significatif, aucun enfant au-dessous de dix ans ne se trouvait parmi ceux qui avaient payé leur affolement par la folie, et leur folie par la mort. Ils avaient encore l'âge de raison.

Ces exemples venaient confirmer le sentiment où j'étais de l'importance prépondérante du moral. Les statistiques qui établissent que 90 % des victimes meurent dans les 3 jours qui suivent le naufrage, s'éclairaient étrangement, car il faut plus de temps pour mourir de faim ou de soif.

Lorsque son navire sombre, l'homme croit que l'univers sombre avec lui, et parce que deux planches lui manquent sous les pieds, tout courage, toute raison, lui manquent en même

Avant-propos

temps. S'il trouve en cet instant un canot de sauvetage, il n'est pas sauvé pour autant ; car il y reste sans mouvements, dans la contemplation de sa misère. Il ne vit déjà plus.

Pris par la nuit, transi par l'eau et par le vent, effrayé par le creux, par le bruit, par le silence, il lui suffit de trois jours pour achever de périr.

Naufragés des légendes, victimes raides et hâtives, je sais que vous n'êtes pas morts de la mer, que vous n'êtes pas morts de la faim, que vous n'êtes pas morts de la soif, car, ballottés sous le cri des mouettes, vous êtes morts d'épouvante.

Ainsi ce fut bientôt pour moi une certitude : beaucoup de naufragés meurent bien avant que les conditions physiques ou physiologiques ne soient devenues, par elles-mêmes, mortelles. Comment combattre le désespoir, meurtrier plus efficace et plus rapide que n'importe quel facteur physique ?

I

PRÉPARATION

Laboratoire – Matériel

« En matière de sauvetage toute vérité est bonne à dire. »

Henry Apel

Fin septembre 1951, l'un de mes concurrents de la traversée de la Manche à la nage, Jan Van Hemsbergen, me téléphone et me propose de faire une balade en mer. Il fait les essais d'un nouveau type de bateau de sauvetage. À peine ma garde terminée à l'internat, je le retrouve sur la plage où il me montre un canot type dinghy, comme sera plus tard *L'Hérétique*, mais plus petit. C'est un boudin pneumatique en forme de fer à cheval, fermé à sa partie postérieure par un tableau de bois. Nous partons vers 16 heures, pour un essai au moteur.

Le temps était beau. – « Si nous allions à Folkestone ? » me proposa mon ami. J'acquiesce, et, cap nord-nord-ouest, nous nous dirigeons sur le phare de South Foreland dont le feu, dans la nuit tombée, nous éclaire régulièrement. Le vent se lève

Préparation

alors, la mer grossit. Le *Hitch Hiker*¹ (ainsi avait-il été baptisé) se comporte admirablement, et à 23 heures nous entrons dans le port anglais. Je n'ai pas de passeport, mais les autorités m'offrent toutes les facilités.

Le temps s'est franchement gâté et une de ces bonnes tempêtes de mer du Nord commence à se lever. Malgré la confiance que nous avons en l'esquif, nous décidons d'attendre une accalmie pour rentrer. Un essai, que nous tentons le lundi, nous semble pure folie. Nous renonçons.

Cependant, le mauvais temps persiste. À l'hôpital on doit commencer à s'inquiéter sérieusement sur mon compte. J'ai bien envoyé un télégramme, mais il faut que je rentre prendre mon service, car mon internat ne se termine que le 1^{er} octobre.

Enfin, le mardi, malgré l'avis de nos amis, nous quittons à 9 heures le port de Folkestone par une mer déchaînée. Franchir la jetée du port est tellement difficile que nous hésitons à poursuivre, mais l'expérience est tentante. Au fond, les naufragés ne choisissent pas leur temps et, dans les trois quarts des cas, ne s'agira-t-il pas justement d'une mer déchaînée quand il faudra utiliser les frêles embarcations ?

Nous sommes le nez dans la vague et craignons à tout moment de voir le moteur submergé. Mais non, tout résiste à merveille. Le *Hitch Hiker* tient magnifiquement la mer, absolument vide. Le Pas de Calais, ce carrefour habituellement animé d'une intense circulation, est aujourd'hui désert. Après avoir risqué plusieurs fois d'être engloutis, nous débarquons sur la plage de Wissant, vers 18 heures.

La performance avait réussi. Un homme nous attendait à terre, qui allait devenir pour un temps mon mécène.

1. En français : auto-stoppeur.

Laboratoire – Matériel

Hollandais, spécialiste connu du sauvetage, 1,80 mètres, 152 kilos, un beau regard clair et loyal, une grande puissance de persuasion, une grande piété. Tel du moins m'apparut-il alors.

Ce jour-là, nous nous enflammons tous deux et il me propose une bourse d'études qui me permette de faire l'expérimentation en laboratoire de ma théorie naissante sur la survie du naufragé.

J'établirais scientifiquement les chances alimentaires de survie, puis nous partirions tous trois en mer, pour faire la démonstration humaine qui, seule, pouvait guérir les futurs naufragés du désespoir. J'étudierai le trajet de notre voyage. Notre mécène devait s'occuper de sa réalisation matérielle. Nous fixâmes alors le Musée océanographique de Monaco comme centre de recherches. Notre départ devait avoir lieu à la fin de l'année.

Le sort, une fois de plus, allait précipiter les choses et j'allais commencer mon expérimentation en étant comme tout le monde, naufragé involontaire.

*

* *

Avant de gagner Monaco, nous devions, Van Hemsbergen et moi, aller en Angleterre pour assister au mariage d'une de nos amies. Le mercredi 3 octobre, alors que nous faisons l'essai sur notre dinghy d'un nouveau moteur devant la plage de Wissant, une panne se produit à 3 milles au nord-nord-ouest du cap Gris-Nez et nous nous mettons à dériver. Étant partis pour un bref essai, nous n'avions à bord ni voile, ni moyens de propulsion. Poussés par un vent régulier de nord-nord-est, nous allions ainsi voguer pendant deux jours et trois nuits,

Préparation

sans pouvoir nous rapprocher de la terre. Après s'être dérobée devant nous, la côte française devait s'incliner vers l'ouest, à partir de l'embouchure de la Somme, et nous ne nous inquiétions pas outre mesure. Quoique nous ne le voyons pas, nous savons que nous suivons une route parallèle. Nous finirons bien par atterrir entre Saint-Valéry et Dieppe. Enfin, le vendredi, vers 9 heures du matin, nous apercevons un chalutier, le *Notre-Dame du Clergé*, vers lequel nous nous dirigeons en nous servant en guise de voile, de la toile de notre canot pneumatique. On se tire de grandes difficultés sans grands moyens. Cette leçon ne sera pas perdue. Depuis deux jours Van Hemsbergen n'avait rien bu. Moi, au contraire, j'avais absorbé de l'eau de mer en petite quantité pour étancher ma soif, sachant que de telles proportions ne me faisaient rien risquer. En guise de nourriture, nous ne disposions que d'une livre de beurre, qui se trouvait par hasard à bord, et ce n'était pas fait pour apaiser notre soif.

Sitôt sur le chalutier, mon camarade vide un grand pot d'eau et moi, persuadé que j'ai soif, je m'apprête à faire de même. À la deuxième gorgée, je m'arrête, car, au fond, je n'ai pas soif. Tout simplement je le croyais. Grâce à mon régime, en effet, je ne m'étais pas déshydraté, et je n'avais pas besoin d'eau. Constatons une fois de plus combien le psychisme influence l'organisme, au point de lui faire croire à des besoins qu'il n'a pas.

Trois jours après, je lisais dans un journal : « Alain Bombard ramassé mort de faim près de Saint-Valéry. » On commençait déjà à romancer mon histoire. Pourtant les deux hommes qui, à peine à terre, se précipitaient pour prendre l'avion du Touquet afin de ne pas manquer un

mariage en Angleterre, n'avaient pas l'air de cadavres. Cependant les autorités maritimes s'émeuvent. C'est alors que commence à se dérouler un scénario qui, chaque fois, de façon inattendue, allait, au cours de mon voyage, constituer les épisodes de ce que j'ai appelé, ô Courteline ! *l'intermède comique* :

Le premier acte se passe dans un bureau aux tables surchargées de papiers. Derrière l'une d'elles, un officier à cinq galons pleins (un *cap de veau*¹), donne de la voix. Je suis assis, en face de lui, pareil à un écolier coupable, qui ne reconnaît pas sa culpabilité.

« Savez-vous que vous êtes passible des tribunaux maritimes pour avoir quitté les eaux territoriales sans permis de navigation ?

— Mais il existe une tolérance pour des bateaux de petite taille.

— Certes, mais ils sont qualifiés « engins de plage » ; il n'est pas spécifié qu'ils peuvent sortir des eaux territoriales.

— Leur est-il interdit d'entrer dans les eaux maritimes ?

— Cela n'est pas spécifié.

— Alors ?

Et l'officier termine en me disant :

— Tout de même, il n'est pas possible de laisser passer ainsi vos débordements successifs.

— Le fait que je ne sois que passager et que le propriétaire était à bord ne vous intéresse pas ?

— Je n'ai pas à vous répondre ; vous saurez ma décision plus tard. »

1. Un capitaine de vaisseau est appelé un *cap de veau*, un capitaine de frégate, un *frégaton*, et un capitaine de corvette, un *corvettard*.

Préparation

Là-dessus, nous nous séparons non réconciliés et, comme chaque fois, le sort au cours de ces intermèdes devait me favoriser ; je rencontre dans l'antichambre un officier de même grade, mais un marin de mer celui-là, le commandant de Maupéou, qui m'ouvre ses bras et me dit :

« Félicitations, mon cher. »

Préparation scientifique

J'arrivai à Monaco le 19 octobre et me présentai au Musée océanographique pour demander à être inscrit parmi les chercheurs disposant d'un laboratoire.

Reçu par le sous-directeur, M. Belloc, qui ne devait pas se départir d'un intérêt suivi pour mon expérience et d'une constante amitié à mon égard, j'obtins le jour même toutes les facilités pour y poursuivre mes recherches. Je me mis aussitôt d'arrache-pied à mes travaux.

Il faut résumer brièvement ici ce que l'on savait, et ce que l'on croyait savoir en matière de naufrage, au moment où je me mettais au travail.

Il existe deux grandes sortes de naufrages : le naufrage « à terre » (à la côte), et le naufrage en haute mer. Sur les 200 000 morts annuelles par catastrophes maritimes, un peu plus de la moitié se produisent en touchant la côte. Le sauvetage de ces naufragés est du ressort des admirables sauveteurs de la Société de Secours aux Naufragés.

En haute mer, il n'en est pas de même, et si 50 000 hommes se noient tous les ans immédiatement après la catastrophe, qu'advient-il des 50 000 qui réussissent à se maintenir sur une des embarcations de sauvetage ? Là encore, deux cas se présentent.

Je distinguai deux catégories de navires : ceux qui sont en contact radio *permanent* avec la terre, qui parlent tout le long de leur croisière. C'est le cas des paquebots et des grands navires de guerre. Si l'un de ces navires sombre, le monde entier sait à quelques milles près où la catastrophe s'est produite, et les secours arrivent très rapidement. C'est le cas du *Titanic*. Il suffira de donner aux rescapés l'« injection de moral » qui leur permettra d'attendre avec confiance les secours, mais le problème d'une survie prolongée ne se présente pas.

Il existe une autre catégorie de navires, ceux qui n'ont que des *rendez-vous* radio avec la terre, rendez-vous plus ou moins espacés, toutes les 6, 12, parfois même 24 heures. Depuis la dernière fois qu'ils ont été entendus, ils ont parcouru un très long chemin. On ne sait pas où la catastrophe s'est produite. On ne retrouvera pas les rescapés. C'est le cas des navires dits « vagabonds » : grands chalutiers, grands cargos, bateaux de pêche en général.

C'est à ces naufragés-là que mon expérience allait surtout pouvoir donner une aide efficace. Or, que fait-on pour eux à l'heure actuelle ? Je fus atterré de constater que ce sont des hommes considérés comme déjà perdus. Au maximum et dans les cas les plus favorables, des recherches vont être entreprises pendant dix jours. Elles seront pratiquement toujours vaines du fait de l'impossibilité du repérage en mer. Au bout de dix jours, certaines « normes » de notre civilisation font que les recherches ne peuvent plus être poursuivies. Il est estimé, en tout cas, qu'après dix jours en haute mer, plus aucun espoir ne subsiste de retrouver vivants les rescapés. Les explications données sont que ni l'homme ni le matériel ne peuvent, dans ces conditions, tenir plus longtemps. Il fallait rendre à ces malheureux leur chance de retrouver la terre. Quelques milliers de

Préparation

veuves de moins par an est un objectif qui vaut bien que l'on risque une vie.

*
* *

Je me mis à réunir une bibliographie complète sur :

- a) les naufrages antérieurs et leur enseignement,
- b) la survie des naufragés,
- c) le poisson et sa composition,
- d) la façon de le pêcher,
- e) les vents et les courants favorables.

En même temps, j'allais tenter sur moi-même, au laboratoire, des essais de nourriture par ces procédés anormaux, tandis que Van Hemsbergen, qui était venu me rejoindre, préparait les essais des divers types d'embarcations.

Tous les domaines devaient être étudiés. Pendant six mois, j'allais passer de l'analyse chimique de l'eau de mer à l'étude des variétés de plancton, en passant par les tables de composition du poisson. Je devais baser ma démonstration sur le fait qu'un canot de sauvetage n'est muni que théoriquement d'une foule d'objets indispensables au sauvetage et qu'en fait, tout ce qui peut quitter le bord a disparu le jour où l'on en a besoin.

*
* *

Dès le premier jour, j'allai trouver ma caution scientifique dans le *Bulletin des Amis du Musée Océanographique* qui venait

de paraître. C'était une communication¹ faite à l'Académie des sciences le 17 décembre 1888 par le prince Albert I^{er} de Monaco, fondateur du Musée océanographique même.

Il ressort de ces faits que le personnel d'une embarcation abandonnée sans vivres sur l'Atlantique Nord, et probablement sur un point quelconque des mers tempérées et chaudes, pourrait éviter la mort par inanition s'il possédait, au moins en partie, le matériel suivant :

1. Un ou plusieurs filets en étamine, de un à deux mètres d'ouverture, avec vingt mètres de ligne pour recueillir la faune pélagique libre, ou tamiser les touffes de sargasses ;

2. Quelques lignes de cinquante mètres, terminées chacune par trois brasses de fil de laiton recuit, sur lequel est fixé un gros hameçon, avec amorce artificielle pour les thons ;

3. Une petite foëne, pour harponner les mérours des épaves et quelques hameçons brillants auxquels ceux-ci se prennent, parfois même sans amorce ;

4. Un harpon, pour les plus grands animaux qui suivent les épaves.

Les faits que je viens de signaler sont capables, dans bien des circonstances, de prolonger, jusqu'à la rencontre d'un secours éventuel, l'existence de navigateurs qui ont vu sombrer leur navire.

Il fallait donc établir une ration alimentaire nécessaire et suffisante, et montrer que dans tous les cas la mer la fournissait.

1. Voir l'Annexe à la fin du volume.

Préparation

Or, quels sont les produits que l'on peut toujours tirer de la mer ? L'eau de mer, le poisson et le plancton¹. L'eau de mer a une composition moyenne qui est la suivante² :

Composition de l'eau de mer	
CINa	27,3 g
MgCl ²	3,4 g
SO ⁴ Mg	2 g
SO ⁴ Ca	1,3 g
KCl	0,6 g
CO ³ Ca	0,1 g
H ² O	965,3 g

Le poisson donne, à l'analyse, pour les trois corps principaux qui le constituent et pour les espèces que j'allais rencontrer au cours de mon voyage, les chiffres suivants³ :

Noms	Humidité (%)	Protides (%)	Lipides (%)
Raie	82,2-76,8	24,2-18,2	1,6-0,1
Pèlerin	68	15,2	16

1. Le plancton est constitué par les millions de petits êtres presque microscopiques qui se trouvent en suspension dans toutes les eaux salées ou douces. Il se divise en deux grands groupes : le zooplancton, qui comprend les micro-organismes animaux, et les œufs de poissons, le phytoplancton, qui comprend des petites algues minuscules ; c'est le plancton végétal. L'importance biologique de ce plancton est énorme, ne serait-ce que parce que c'est la seule nourriture de la baleine, le plus grand mammifère actuellement existant.

2. Jean ROUCH, *Traité d'océanographie physique*, Flammarion.

3. CREAC'H, *Les protides liquides du poisson*.

Laboratoire – Matériel

Dorade	78,89-77	19-17,25	3,31-1
Brama raii	78,9	18,42	0,34
Sardine	78,34	21-16,3	12-2
Anchois	76,19	21,92	1,11
Bonite	69,17-67,5	24-18,52	12,46-7
Bar	79,94-77	19,96-18,53	2,5-0,84
Mulet	75,6	19,5	3,9
Maquereau	74,27-68,84	23,1-17,59	8,36-5,14
Thon	58,5	27	13
Œufs de poisson	de 48,8 à 78,31	de 11,5 à 45,9	de 1,16 à 16,2

Quant au plancton, sa composition est évidemment beaucoup plus variable et beaucoup moins connue ; c'était sur lui que j'allais me rabattre pour essayer de trouver les éléments qui me manqueraient encore.

Je me trouvais dans la situation d'un homme à qui l'on fournit des matériaux en nombre limité et à qui l'on dit : « Avec cela, il faut que vous me construisiez une maison. » Je construisis.

Tout d'abord, il fallait boire ; chacun sait que boire est plus important que manger ; si une dizaine de jours de diète totale sans eau conduit invariablement à la mort, il est possible de subsister une trentaine de jours sans manger.

Où trouver de l'eau douce ? J'arrivai rapidement à la conviction que le poisson allait me la fournir en quantité largement suffisante. La table de composition citée plus haut montre que le poisson contient 50 % à 80 % de son poids en eau : c'était ce liquide qui allait me sauver de la soif, car il s'agit là d'eau douce.

Cet ouvrage a été mis en page par IGS-CP
à L'Isle-d'Espagnac (16)