

## YVES LANG

Retraité de 72 ans, Yves navigue régulièrement en famille en Méditerranée. Il a effectué plusieurs croisières entre Corse, Sardaigne, Baléares et Tunisie à bord de *Dreamer 2*, un Océanis 46 de 2009, son troisième voilier.

PAR YVES LANG, PROPOS  
RECUEILLIS PAR DELPHINE FLEURY.

MÉDITERRANÉE

# «Je suis tombé à l'eau j'étais seul sur le pont»



*Ce sont les derniers jours d'une croisière de trois semaines entre Gruissan et l'Italie qu'Yves, propriétaire d'un Océanis 46, a entrepris avec son petit-fils de seize ans. Au large de Fréjus, alors que le jeune homme se repose dans sa cabine, le skipper tombe à l'eau en voulant remplir un seau. Le voilier file à 7 nœuds sous pilote automatique...*

**M**on petit-fils et moi rentrons d'une croisière de trois semaines. Nous sommes partis de Gruissan le 12 juin 2016 à bord de *Dreamer 2*, mon Océanis 46. Après deux semaines de cabotage jusqu'en Italie, nous rebroussons chemin, cap à l'Ouest vers mon port d'attache de l'Aude. Paul a 16 ans. Il a déjà navigué avec moi et il a effectué un stage à l'école des Glénans il y a deux ans, mais c'est la première fois que nous ne partons que tous les deux. Ce

mardi 28 juin, nous quittons notre mouillage (anse de la Scaletta) et en début d'après-midi, nous nous trouvons à la hauteur du sémaphore du Dramont, non loin de la baie de Fréjus. Nous avons prévu de mouiller pour la nuit dans la baie de Cavalaire. Nous venons de faire le point ensemble, il nous reste environ deux heures de navigation. Nous sommes sous voiles et pilote automatique, le temps est beau avec un vent d'une quinzaine de nœuds, nous marchons à 7 nœuds et demi. Je démarre le moteur, au ra-



**Bien équipé. Avec sa grand-voile sur enrouleur et ses winches électriques, cet Oceanis 46 de 2009 peut facilement être mené en équipage réduit ou en solitaire – ce qui se révélera un atout précieux.**

## «ME VOILÀ À L'EAU, LE BATEAU SOUS PILOTE ET MON PETIT-FILS À L'INTÉRIEUR.»

lenti, pour recharger les batteries. Mon petit-fils me dit: «Papi, je vais faire une petite sieste» et il descend dans sa cabine, à l'arrière tribord. Je décide d'en profiter pour passer un coup d'eau sur la plage arrière. Je sors le seau du coffre et puisque l'annexe est à poste sur ses bossoirs – une annexe de trois mètres avec fond dur en alu –, je me contente de caler mon épaule dessus. Alors que je balance le seau à l'eau, je suis immédiatement aspiré sous l'annexe. J'avais fait l'er-

reur stupide de passer un nœud coulant autour de mon poignet pour ne pas perdre le seau: je n'ai pas pu le lâcher. Me voilà à l'eau, mon bateau poursuivant sa route sous pilote, avec mon petit-fils seul à l'intérieur. Je crie comme un fou mais le petit ne peut pas m'entendre, et en quelques secondes le voilier est déjà loin.

### MON SEAU EN GUISE DE BOUÉE

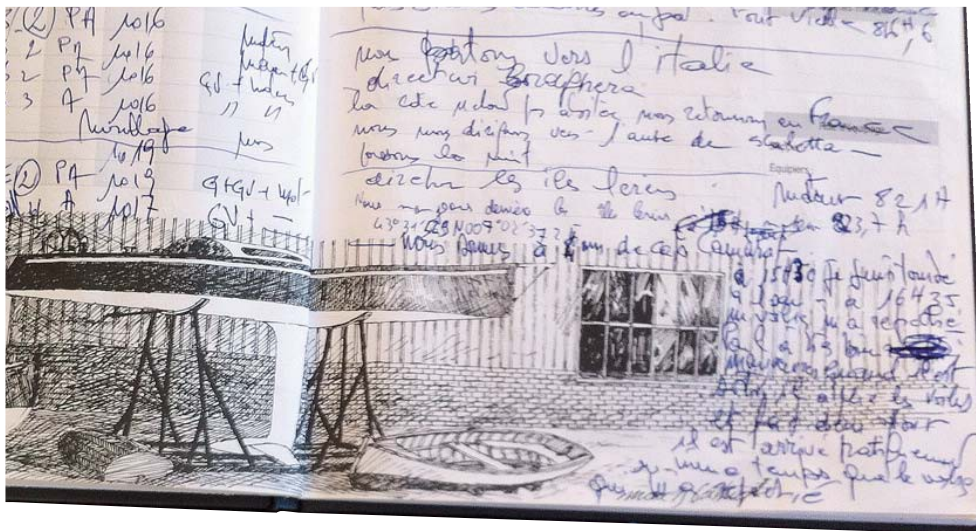
Il est environ 15 heures 30. Je suis en maillot de bain et je porte un tee-

shirt, j'ai toujours mon seau amarré à mon poignet. Dans les premiers instants, je me dis que je suis perdu. Tant pis pour moi, mais mon petit-fils! Je suis très inquiet pour lui. Et puis assez vite, je constate que l'eau n'est pas trop froide, elle doit être aux alentours de 20 degrés. Si je retourne mon seau – il est de couleur orange, la précision est importante –, je peux m'en servir de bouée. La côte est assez loin mais je la vois bien. Je me dis qu'en y allant doucement, je finirai bien par la rejoindre. J'ai 72 ans, mais j'ai une très bonne condition physique, j'ai fait pas mal de plongée, en bouteille et apnée, et je suis un bon nageur. Je nage tant que je peux, et lorsque je suis essoufflé je m'appuie sur mon seau. Il y a une bonne visibi-

lité, un tout petit clapot, je ne souffre pas du froid. A un moment donné, un hélicoptère passe au-dessus de moi et j'agite mon seau orange. Mais ce n'est pas un hélicoptère de sécurité, on n'est pas loin de la baie de Saint-Tropez et je pense que c'est un hélico de tourisme qui se dirige vers Cannes. Il ne me voit pas.

Je continue à nager. Je pense surtout au petit – pourvu qu'il ne lui arrive rien. Je pense aussi à Florence Arthaud qui était toute seule quand il lui est arrivé la même chose, et qui a appelé sa mère. Si seulement j'avais mon téléphone sur moi!

Quelques heures avant ma chute, nous avions doublé deux bateaux: un qui est parti au large, et un autre qui, environ trois quarts d'heure



**Journal.** Dans ce carnet de bord où Yves reportait ses points et ses observations, le skipper relatera brièvement son «incident de parcours».



après ma chute, m'arrive carrément dessus! Il est sous pilote. J'agite le seau frénétiquement et je constate qu'il ne m'a pas vu et qu'il va presque me heurter! Je crie mais personne ne semble m'entendre. Finalement, c'est mon «*au secours!*» qui fait se retourner la compagne du skipper. Ça y est, elle m'a vu! Quand je les vois enrouler le génois, je comprends que c'est bon, qu'ils m'ont repéré! Le voilier fait demi-tour, il affale sa grand-voile et s'approche pour me lancer

**Pour sa première croisière en double avec son grand-père, le jeune homme, confronté à la pire des situations, a réagi avec sang-froid.**

un bout. Mais avant même d'essayer de l'attraper je leur dis : «*Appelez tout de suite le CROSS et dites-leur que mon bateau part en direction de Cavalaire et qu'avant deux heures il risque de s'écraser sur les rochers.*» Le skipper appelle le CROSS, les deux autres équipiers me lancent le bout et descendent l'échelle de bains.

**SAUVÉ ET RASSURÉ!**

Je me retrouve sur la plage arrière de leur voilier et je vois un bateau – mon bateau! – toutes voiles affalées. Il arrive droit sur nous. C'est mon petit-fils qui a plié la grand-voile, roulé le génois, fait demi-tour et qui est en train d'installer les pare-battage! En fait, au lieu de dormir – je l'ai su après –, il avait mis son casque pour écouter de la musique. Mais une demi-heure après être descendu dans sa cabine, n'entendant plus rien sur le pont, il est monté, m'a appelé : pas de papi. Il est allé voir dans la cabine avant, les toilettes, la cabine arrière tribord, l'autre cabinet de toilette, personne. Sur le pont, personne. Il a vu le banc qui était ouvert et a compris que j'étais tombé à l'eau.

Il a immédiatement appelé le CROSS, a donné le nom du bateau, sa position. On lui a demandé si j'étais en bonne condition. Il a répondu que oui, si je ne m'étais pas assommé en tombant, je tiendrais le coup. Il leur a dit qu'il faisait demi-tour et qu'il allait me retrouver. On venait de faire le point ensemble, il sait très bien le faire, on le faisait à tour de rôle. Il a affalé les voiles, enroulé le génois (sans peine pour la première fois du voyage, l'adrénaline décuplant ses forces) et fait route au moteur dans ma direction. Le CROSS l'informe sans plus de précisions qu'un homme a été

**LE RÉCIT DU SAUVETEUR**

**«Une tête dans l'eau qui agitait le bras»**

Jean-Louis Dupont naviguait avec ses équipiers à bord d'un Dufour 40 de location lorsque sa route a croisé celle du naufragé. Il raconte.

«L'après-midi du 30 juin, vers 15 heures, j'étais en train de regarder ma route sur mon iPad à l'intérieur du bateau, j'avais laissé mes équipiers dehors lorsque j'ai entendu de l'agitation. J'entends dire «*Il y a quelqu'un dans l'eau*», et j'en déduis qu'il y en a un qui est tombé par-dessus bord, si bien que lorsque je sors du bateau et que je les vois tous sur le pont je leur dis «*c'est malin!*», persuadé qu'ils m'avaient fait une mauvaise blague. Mais ils poursuivent : «*Non, il y a quelqu'un dans l'eau, regarde!*» Effectivement à une centaine de mètres, on voyait une tête dans l'eau qui agitait le bras. On était environ à 5-6 milles au large, en

face de Fréjus/Saint-Raphaël. Je navigue depuis une trentaine d'années sans avoir fait de grande traversée, que du cabotage, et j'avais réfléchi longtemps à ce qui se passerait si un jour je tombais sur un cas analogue. C'est assez étonnant comme on réagit vite : affaler les voiles, démarrer le moteur, faire tout le nécessaire pour venir sur la personne. En même temps j'ai lancé un «*mayday*» – j'avais ma VHF sous la main. L'officier de permanence commence par me demander des tas de renseignements, je me rappelle lui avoir dit : «*Vous ne croyez pas qu'il faut d'abord que je récupère la personne qui est dans l'eau?*» C'est un bateau que j'avais loué à Marseille (un Dufour 40) et je n'avais pas de répéteur de lecteur de cartes à la barre, donc je ne pouvais pas lui donner mes latitude et longitude. J'ai senti son étonnement mais il a quand

même convenu qu'il valait mieux récupérer le naufragé! Je me suis placé au vent de lui, et quand on l'a sorti de l'eau il était terrorisé à l'idée que son petit-fils était seul à bord de son bateau, qui était quand même un Bénéteau de 46 pieds – une belle bête! – et qu'il allait se fracasser sur les rochers. C'est son seau qui l'a sauvé : si on l'a repéré c'est parce qu'il agitait un seau orange. Sans cela, on ne l'aurait pas vu. Ce qui me fait tout drôle, c'est que j'avais préparé cette navigation-là trois mois à l'avance, que j'avais fait ma route et que le destin a voulu que cette route passe à 100 mètres de quelqu'un qui était sans doute condamné à mourir – car il n'y avait pas beaucoup de monde sur l'eau ce jour-là. Le petit-fils revenait mais aurait-il vu son grand-père dans l'eau? J'en ai été retourné pendant plusieurs semaines.»

repêché vers Fréjus. Paul ne sachant pas s'il s'agit bien de moi leur dit qu'il préfère continuer les recherches de son côté. A bord du voilier qui m'a récupéré, le skipper prévient le CROSS, qui lui répond : «*On vous envoie une vedette de police, ne bougez pas, ne faites pas le transfert, on arrive.*» Lorsque les officiers de la police maritime arrivent, ils veulent me prendre la tension, m'emmener à terre mais je leur dis que je suis en forme, que je suis très content que mon petit-fils soit là et que tout va bien. Ils acceptent de me transborder à mon bord. Passé la joie des retrouvailles, on se partage un gros bout de chocolat, on se trouve un superbe mouillage pour la nuit dans la baie de Pampelonne, et nous qui avons l'habitude de rester discuter assez tard, pour une fois nous ne veillons pas longtemps! Je suis tout de même un peu sous le choc. Comme nous sommes mardi et que nous n'avons prévu de rejoindre Gruissan que le samedi, d'un commun accord avec mon petit-fils, nous décidons de ne rien dire à la famille avant d'arriver, pour qu'ils ne se fassent pas de souci. Pendant les trois jours suivants, je suis aphone. J'ai tellement crié pour qu'on me repère!



**Pile et face.** Si ce seau est «coupable» d'avoir jeté son propriétaire à la mer, sa couleur orange fluo a été un élément déterminant du sauvetage.

## Les leçons que j'en tire

**Cela peut arriver à n'importe qui.** Personne n'a ri sur le ponton quand j'ai raconté ma mésaventure, parce qu'effectivement les gens sont conscients que l'on peut tomber à n'importe quel moment. Si cela était arrivé lorsque l'on est parti de Gruissan, début juin, l'eau était à 12 degrés, je n'aurais pas tenu trois quarts d'heure. Ma survie était engagée.

**J'ai pourtant à bord** une balise EPIRB, obligatoire pour les traversées, un téléphone Iridium, tout ce qu'il faut – mais je n'avais rien sur moi. Depuis cette mésaventure, ma belle-fille m'a offert une sacoche étanche orange pour mettre au bras le téléphone, ce qui me permettra de le garder toujours sur moi. Et je vais m'équiper d'une balise personnelle. Quand je suis reparti naviguer en septembre avec mon gendre, on a décidé de s'attacher.

**Je suis très fier** de mon petit-fils, je n'ai rien à lui apprendre sur le bateau. Il a très bien réagi. Après coup on en plaisantait, il me disait avoir hésité entre aller me chercher ou garder le bateau!

**Je m'étais bêtement** passé un nœud coulant à la main droite, je n'ai pas pu lâcher le seau. Il ne faut surtout pas avoir un point fixe quand vous prenez de l'eau comme ça. Si au moins j'avais tenu le petit bout qui fait le tour de l'annexe, j'aurais peut-être pu me retenir, là j'ai été littéralement happé.

**Quand on navigue** un peu loin des côtes, on ne devrait jamais être seul dans le cockpit. Et si on doit se déplacer hors du cockpit, il faut impérativement être attaché. C'est pour cela que pour une traversée, l'idéal est d'être trois : un qui se repose à l'intérieur, un qui peut sommeiller dans le cockpit. S'il avait sommeillé sur le banc, mon petit-fils m'aurait entendu crier.

## L'ANALYSE DE VOILES ET VOILIERS

### Homme à la mer : quand on relâche sa vigilance

C'est bien connu, les accidents tels que la chute à la mer arrivent le plus souvent dans les moments où la vigilance se relâche. Les conditions sont maniables, l'équipage bien amariné, on s'autorise à faire quelques entorses aux règles de sécurité auxquelles on s'était astreint jusqu'ici. Les gilets, harnais et longes restent à l'intérieur et on prend la liberté de faire nos besoins naturels depuis le balcon arrière, de s'asseoir sur la plage arrière les pieds dans l'eau, on circule librement sur le pont sans même garder une main pour le bateau. C'est bien normal, et pour peu que le skipper veille au grain, cela reste sans conséquence. Mais lorsque l'on navigue en équipage réduit, en solitaire, avec des équipiers non autonomes, ou quand tout le reste de l'équipage est à l'intérieur ou endormi, la prudence impose de continuer à respecter exactement les mêmes règles de sécurité que par mauvais temps.

**- Porter un gilet.** En navigation, tout l'équipage devrait porter un gilet gonflable, et ne le quitter qu'au mouillage et au port. Ce conseil doit se lire à l'impératif et dans toutes les conditions de mer et de vent, pour toutes les personnes qui naviguent seules, qui sont seules sur le pont, et pour les enfants.

**- S'attacher.** Pour les quarts de nuit, une manœuvre à l'avant et lorsqu'on reste seul dans le cockpit, même

de jour, on devrait toujours s'amarrer au bateau avec une longe. Cela reste, de loin, le meilleur moyen d'éviter la chute à la mer.

**- Ne pas faire ses besoins par-dessus bord.** Il se dit que la plupart des naufragés sont retrouvés la braguette ouverte et ce n'est pas une légende. Si l'on est seul à bord ou seul sur le pont, on utilise les toilettes du bord ou le seau. Un point c'est tout!

**- Eviter les acrobaties.** Se pencher sous les filières pour attraper quelque chose, descendre sur la plage arrière, enlever des algues dans le safran, prendre de l'eau au seau ou bricoler à l'étrave : autant de petites actions anodines par beau temps qui peuvent vous faire basculer par-dessus bord. A ne faire qu'avec le harnais et/ou sous la surveillance d'un équipier capable d'intervenir en cas de problème.

**- Ne jamais amarrer le bout du seau à son poignet.** Cela peut paraître vraiment idiot, mais Yves n'est ni le premier ni le seul à avoir fait cette erreur. Même un tour mort autour de la main est à proscrire : mieux vaut perdre le seau que passer par-dessus bord. Et penser à réduire sa vitesse. Au-dessus de 5 ou 6 nœuds, le seau qui se remplit d'eau exerce une très forte résistance, de façon si brutale qu'elle ne demande qu'à vous emporter. **D. F.**



J.-M. LOTT/DPPI/SODEBO

Pilote de Sodebo

# Quelle source d'énergie ?

*J'ai lu votre article concernant les développements liés au pilote automatique sur le trimaran Sodebo. Ma question concerne la gestion de l'énergie : comment faire fonctionner ce pilote automatique et les autres équipements électroniques du bord ?*

**Alain Bousquet, par @**

**VOILES** Fin novembre, lors d'une vacation avec la terre et alors qu'il filait à 30 nœuds au Sud de l'Australie, Thomas Coville précisait que depuis son départ de Brest il n'avait quasiment pas eu besoin d'utiliser une autre source d'énergie que son hydrogénérateur : seulement une heure de gé-

nérateur en tout et pour tout ! Dans notre dossier spécial Vendée Globe (VV n° 549), nous précisions aussi quelles étaient les sources d'énergie disponibles sur les monocoques 60 pieds qui participent à cette course. En fait, beaucoup de concurrents, surtout parmi les favoris, n'embarquent ni éolienne, ni panneaux solaire, ni groupe électrogène, seulement un ou deux hydrogénérateur(s) Watt&Sea Racing. Quelques bateaux sont tout de même équipés de

panneaux solaires ou d'éoliennes, mais ils ont aussi un hydrogénérateur... En fait, dès le moment où l'on a un voilier rapide, l'hydrogénérateur produit bien plus d'énergie que nécessaire. D'après la courbe de production que l'on trouve sur le site de Watt&Sea, on arrive à 150 watts dès 8,5 nœuds, ce qui suffit plus ou moins à couvrir la consommation d'un voilier de course en solitaire. Ensuite, on passe à 250 watts à 9 nœuds et à 500 watts à 12 nœuds...

## Croisière Belle pêche au large des Baléares

*Une navigation entre Sóller, au Nord-Ouest de Majorque, et Arenys de Mar à l'Est de Barcelone. Nous naviguons sous grand-voile et moteur sur une mer plate, à 6 nœuds. Comme à chacune de nos traversées, nous posons notre canne à pêche avec un leurre de 9 centimètres. A 15 milles des côtes de Majorque, la ligne se déroule. Nous remontons alors un énorme poisson, magnifique, bleu et jaune, que nous hissons avec difficulté sur le pont. C'est une dorade coryphène, rare dans ces eaux. Elle mesure 1,30 mètre et a une tête carrée de 30 centimètres de côté. J'ai lu par la suite que cette dorade, appelée aux Antilles «poisson caméléon» (elle est capable de changer de couleur, ndlr), était un mâle car elle n'avait pas d'arête dorsale. Nous nous sommes régalés.*

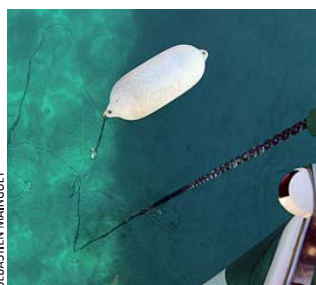
**Pierre et Béatrice, par @**



GNU

**VOILES** Bravo pour cette belle prise et merci pour ce témoignage. D'après la base de données FishBase ([www.fishbase.se](http://www.fishbase.se)), la dorade coryphène (*Coryphaena hippurus*, du grec κορυφαίνα, «qui porte un casque», un poisson aussi appelé «mahi-mahi») est en fait assez commune en Méditerranée occidentale, mais pas en Méditerranée orientale, bien qu'on la trouve surtout dans les zones tropicales et subtropicales. A noter que l'on peut aussi la rencontrer dans l'Atlantique Nord jusqu'à la latitude de Bordeaux.

## Mouillage Un orin sous-marin, discret et efficace



SÉBASTIEN MANGUET

*Frapper un petit flotteur sur son ancre permet de la localiser mais cela présente quelques contraintes pratiques : il faut bien calculer la hauteur d'eau pour limiter le risque d'avoir un autre bateau qui prend son hélice dans le bout, et il faut même se méfier des étourdis qui prennent l'orin pour un corps-mort et s'y amarrent. Du coup, j'ai changé ma façon de faire. J'ai trois*

*orins de différentes longueurs : 1,50 mètre pour une profondeur de 3 mètres, 3,50 mètres pour 5 mètres et 5 mètres pour un 7 mètres. J'ai un petit flotteur qui reste à environ 1,50 mètre ou 2 mètres au-dessous de la surface de l'eau. Et juste au-dessus de ce flotteur, une grande boucle permettant de connecter un autre bout pour ramener l'orin à bord – voire ajouter de la chaîne ou empenneler sans avoir à relever le mouillage quand on a passé des amarres à terre. Ainsi l'orin est-il repérable depuis l'annexe, à la nage ou en plongeant, même si l'ancre est enfouie dans le sable. Et il demeure toujours à une distance raisonnable des hélices des autres bateaux.*

**Eric Hansjörg Hennemann, Francfort-sur-le-Main (Allemagne)**

**VOILES** Pourquoi pas, en effet. Daniel Allisy, notre ancien rédacteur en chef, utilise une méthode similaire quand il sillonne la Méditerranée. «La première des précautions à prendre, note-t-il, consiste à toujours laisser à poste une manille ou une boucle sur le point d'oringage de l'ancre, afin de pouvoir y fixer rapidement une ligne d'orin. Je mets un orin constitué d'un bout flottant, d'un petit flotteur et d'une boucle, et je fais en sorte que le flotteur se trouve à deux ou trois mètres sous l'eau. Bien sûr, il faudra plonger ! Mon bout flottant est assez solide pour désengager l'ancre mais pas pour assurer l'empennage. Néanmoins, je trouve que sur ce dernier point, l'idée de notre lecteur va dans le bon sens.»

### VOTRE COURRIER, VOS RÉACTIONS, VOS ASTUCES

Écrivez-nous à : Voiles et Voiliers au 13, rue du Breil, CS 46305 - 35063 Rennes Cedex ou par mail : [courrier@voilesavoiliers.com](mailto:courrier@voilesavoiliers.com) (Texte maxi : 250 mots. Photos bienvenues.)