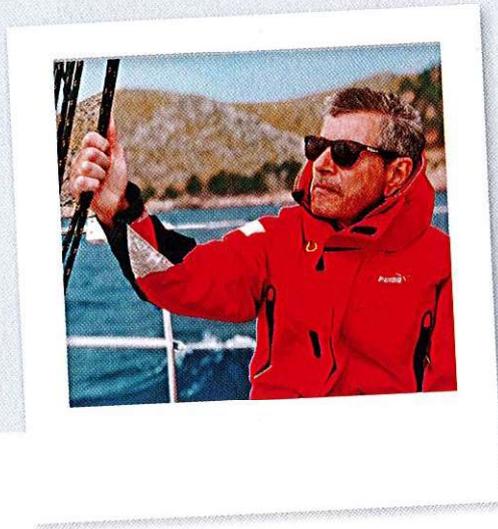


## ÇA VOUS EST ARRIVÉ...



### FERNANDO ECHEGARAY

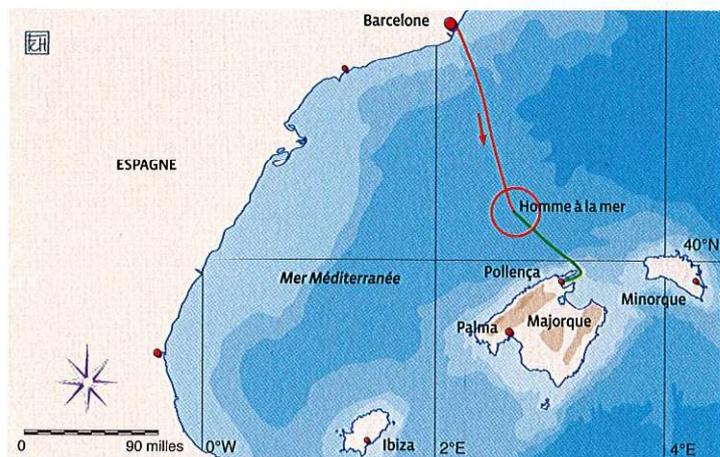
navigre depuis plus de cinquante ans, en croisière et en régate, en Atlantique, Baltique et mer du Nord comme en Méditerranée. Il travaille à Paris mais part chaque été en famille aux îles Baléares à bord de son First 36.7 *Sayula* basé à Barcelone.

RÉCIT PAR FERNANDO ECHEGARAY, AVEC DELPHINE FLEURY. PHOTOS FAMILLE ECHEGARAY.

## MÉDITERRANÉE

# «Je suis passé à l'eau en pleine nuit dans la brise»

*Fernando navigue avec ses deux fils entre Barcelone et l'île de Majorque, en août 2021, lorsqu'une violente et subite rafale orageuse s'abat sur le voilier. Le skipper est brutalement éjecté du bord par l'écoute de grand-voile et se retrouve à la mer, dans la nuit, à 30 milles du cap Formentor.*



F. CHEVALIER

**A**près une année de pandémie et de travail intense, je suis impatient de partir avec mes deux fils. Depuis de nombreuses années, au mois d'août, nous allons à Majorque d'où nous faisons de petites escapades à Minorque et sur la côte Nord de Majorque, et nous en profitons pour voir la famille et les amis. Cet été est très spécial pour nous, après tant de mois de confinement et tous les

proches que nous n'avons pas vus depuis plus d'un an. Notre bateau *Sayula* (baptisé ainsi en l'honneur de *Sayula II*, vainqueur de la première Whitbread) est un First 36.7, qui est un excellent compromis entre un bateau de croisière et de régate. Il est amarré à Barcelone, à Port Ginesta. Pour la traversée de Barcelone à Puerto de Pollença à Majorque, nous sommes trois. Je pars avec deux de mes fils : Ferran, 29 ans, qui travaille

à Barcelone, et Max, 13 ans, qui vit à Paris avec ma femme Sara et moi. Mon fils aîné travaille au Danemark, et ne pourra pas se joindre à nous. Sara, qui nous accompagne habituellement, traversera en ferry, car cette année nous prendrons notre voiture en raison de la rareté des véhicules de location à Majorque et de leur coût élevé.

Cela fait une semaine que je regarde la météo, et la prévision d'un coup de tramontane à 25 nœuds est toujours d'actualité pour l'heure de notre arrivée prévue au cap Formentor - 03 heures le 1<sup>er</sup> août. Donc si nous allons vite, nous serons à l'abri dans la baie de Pollença avant que le vent ne soit trop fort. Je navigue dans toutes sortes de conditions depuis plus de 50 ans, en mer du Nord, en mer Baltique, en Atlantique, dans les eaux de la Méditerranée et aussi sur des régates comme la Copa del Rey, la Giraglia ou la Mare Nostrum en solitaire.

### PRÉPARATIFS ET BRIEFING

Comme le bateau est à Barcelone et que nous vivons à Paris, il est difficile d'anticiper les préparatifs et tous les éléments nécessaires



*L'équipage. De gauche à droite, Max, Fernando et Ferran Echegaray. Photo prise à la sortie de l'hôpital et au retour sur Sayula après cinq jours en soins intensifs.*

pour l'été. A chaque fois, il y a une effervescence et un certain stress lors de la préparation du bateau pour trois semaines de convivialité pour toute la famille. Cette année, nous incluons un nouveau panneau solaire pour avoir de l'énergie pendant les mouillages forains prévus à Formentor et Minorque. Le Zodiac, le moteur auxiliaire, les tauds de soleil ou le matériel de plongée ont été ajoutés à la liste des choses à charger à bord de *Sayula*. La révision du moteur, la vérification des voiles et le contrôle des équipements de sécurité sont également nécessaires. Une fois *Sayula* prêt à partir, j'ai l'habitude de faire un briefing de sécurité, durant lequel j'explique à l'équipage où se trouve le matériel de sécurité et ce qu'il faut faire en cas d'homme à la mer ou de naufrage. J'explique également la procédure pour enregistrer la position sur le traceur en cas de MOB avec les deux touches simultanées sur notre traceur B & G à la table à cartes. A chaque fois, j'explique que si quelqu'un tombe par-dessus bord, la première chose à faire est de lancer la bouée de sauvetage avec sa

lumière associée et de jeter à l'eau tout ce qui est à portée de main et qui flotte, comme les défenses ou des tapis, pour aider le naufragé à survivre et avoir des repères sur l'endroit où il est tombé. Bien que ce soit quelque chose que nous devons garder à l'esprit, le fait est qu'en 50 ans de navigation, je n'ai jamais eu à faire face à cet accident, et encore moins à la première personne. Dans ce briefing auquel je m'astreins indistinctement en famille ou simplement entre amis, j'explique aussi ce qu'il faut faire en cas de naufrage imminent du bateau, où se trouve le radeau et comment l'activer, où sont les fusées de détresse, la radio de secours, la balise 121,5 MHz.

#### L'ACCIDENT

Nous larguons les amarres le 31 juillet à 12 heures 15, avec la joie de commencer nos vacances mais en sachant que cela va être une navigation ventée et qu'il faudra être attentif aux manœuvres de prises de ris dans la grand-voile et de réduction de la voile d'avant.

La traversée commence très bien avec un vent de face de 15 nœuds.

*Sayula* marche à la bonne vitesse. L'ambiance à bord est bonne et la journée file si vite que déjà, le soleil se couche. Nous répartissons les gilets entre les trois membres d'équipage, nous nous attachons à la ligne de vie et affalons la grand-voile

lorsque le vent commence à monter à 25 nœuds. Nous continuons à naviguer tranquillement sous foc seul, jusqu'à ce qu'une masse noire avec des éclairs et des coups de tonnerre commence à se former sous notre vent. Vers 22 heures 30, comme le



*Pas si loin. Peu de temps avant la rafale qui a tout fait basculer, l'équipage profitait du spectacle de l'orage, sous génois seul.*



**A double tranchant.** Ce beau chariot de grand-voile au centre du cockpit est parfait pour la performance, mais moins pratique en croisière – où il peut même s'avérer dangereux.

vent de Nord-Est diminue considérablement, nous décidons de mettre le moteur en marche. En 10 minutes, la situation a changé du tout au tout: nous naviguons avec 25 nœuds de vent et nous voilà dans un calme total avec à peine 5 nœuds de vent. Je profite de cette accalmie pour aller à la table à cartes et relever la position en vérifiant le cap et la distance jusqu'au cap Formentor. Nous ne sommes plus qu'à 32 milles, mais nous devons rectifier le cap à 135 degrés.

Soudain, sans prévenir, un vent très fort nous arrive en sens inverse, qui prend le foc à contre. Je sors d'un bond sur le pont pour libérer l'écoute de foc et voyant que le vent monte à

40 nœuds et qu'il commence à pleuvoir fortement, je dis à mon petit Max de rentrer dans la cabine pour se protéger. Ferran et moi restons sur le pont et dans un mouvement malheureux, l'écoute de grand-voile traverse tout le cockpit (le chariot n'était pas fixé), heurtant violemment ma poitrine. Le choc est d'une telle violence que tout mon corps est projeté contre le winch bâbord. Au même moment, des rafales de 40 ou 50 nœuds couchent *Sayula* sur bâbord. Le déséquilibre m'envoie à l'eau en moins d'une seconde, avec un gros coup sur la tête.

En sortant brusquement de la cabine pour la manœuvre, je n'ai pas

pensé à crocher la ligne de vie et ce n'est qu'en tombant à l'eau et en voyant mon bateau s'éloigner que je me rends compte que je ne suis pas attaché. Derrière un grand rideau d'eau de pluie et de grêle, j'ai pu voir mon fils me lancer rapidement la bouée de sauvetage avec son feu à retournement. Mais le fait est que même si la manœuvre de lancement est très rapide, le bateau s'éloigne et il n'est pas facile pour un naufragé d'arriver à attraper ladite bouée.

Une fois à l'eau, je pense immédiatement à toutes les histoires d'homme à la mer, comme lors du Fastnet 1979, ou aux chutes de marins célèbres, et surtout aux faibles chances de les retrouver vivants. Je me souviens de mon frère aîné qui insistait pour que nous soyons toujours attachés, ainsi que de mon père qui était intraitable sur les questions de sécurité. Je ressens une immense solitude au milieu de la nuit, comme je ne l'ai jamais ressentie auparavant. Je pense à mes enfants à bord et à la façon dont ils vont gérer cette situation compliquée. Je vois les feux de *Sayula* s'éloigner au milieu de la tempête et je me demande s'ils pourront revenir me secourir. Je ne sais pas si je remonterai un jour sur mon voilier. Un instant, je pense que ce pourrait bien être la fin pour moi, mais dans un réflexe de survie je me dis que ça ne peut pas s'arrêter là, qu'il n'est pas

possible que toute ma vie et tout le bonheur avec ma famille s'évanouissent en une seconde. Je ne vois aucune lumière ni aucun tunnel, mais je visualise clairement la fine ligne qui sépare la vie de la mort.

#### **NAGER DE TOUTES MES FORCES**

Je porte mon gilet, mais il ne s'est pas gonflé. Je ne saurais dire si finalement je l'ai gonflé avec la bouche ou s'il a fini par se percuter seul, mais toujours est-il que je flotte au milieu de la nuit sans la certitude d'être jamais secouru. Soudain, j'aperçois au loin la lampe flottante Plastimo de la bouée de sauvetage et je nage de toutes mes forces pour l'atteindre. Mais la tempête continue et plus je nage, plus la lumière qui est entraînée par les vagues et le vent fort s'éloigne, pour finalement disparaître de mon champ de vision. Après environ 20 minutes de nage effrénée, dans la direction que j'espère être la bonne, et convaincu que cette lumière pourrait être mon salut, soudain quelque chose d'inattendu se produit: la tempête s'arrête et je vois clairement le feu à retournement à quelques centaines de mètres de moi. Je nage de toutes mes forces – sans savoir que j'ai une côte cassée et un pneumothorax qui laisse mon poumon gauche inactif. Je nage et nage, ce qui me semble le plus grand effort de ma vie, et

**«JE RESSENS UNE IMMENSE SOLITUDE ET JE VOIS LES FEUX DE SAYULA S'ÉLOIGNER AU MILIEU DE LA TEMPÊTE.»**

## **L'ANALYSE DE VOILES ET VOILIERS**

### **Des précautions qui sauvent**

Concernant l'importance de la préparation de l'équipage et du briefing sécurité avant le départ, nul besoin d'en rajouter: ce témoignage est une démonstration éloquente du caractère essentiel de ces précautions et une preuve de leur utilité. Il a toutefois manqué quelques éléments à l'équipement de *Sayula*, qui auraient pu changer le cours des événements.

Un point d'ancrage pour le harnais, accessible immédiatement depuis la descente (un pontet en fond de cockpit, par exemple, ou une main courante sur le côté), aurait évité au skipper de tomber à l'eau. Cela supposait aussi qu'il prenne le temps d'y crocher son mousqueton de harnais avant de

se précipiter à l'extérieur, et dans l'urgence, cette étape est bien souvent oubliée. Or les témoignages montrent que nombre d'accidents et de chutes à la mer ont lieu précisément au moment de ce passage entre intérieur et cockpit. C'est là que le marin est le plus vulnérable, parce qu'il est désorienté par le changement de conditions et de lumière, et que ses gestes sont moins assurés.

Un signal lumineux. S'il n'avait pas réussi à rejoindre la bouée de sauvetage et son feu à retournement, au prix d'une nage douloureuse vu son état, le skipper n'aurait peut-être pas pu être sauvé, faute de pouvoir être repéré. Lorsqu'on navigue régulièrement de nuit, il ne faut pas hésiter à

équiper son gilet d'une lampe flash (il en existe de nombreux modèles, qui s'adaptent facilement sur un gilet, et dont certaines se déclenchent automatiquement en cas de contact avec l'eau). Pour des sorties occasionnelles ou un budget plus limité, on peut juste glisser dans la poche de son ciré ou dans son gilet un bâton de cyalume (1 à 2 euros pièce), qui émet une lumière vive pendant douze heures.

Enfin, pour un équipage qui effectue chaque année des traversées d'une centaine de milles, le moment est peut-être venu d'envisager l'achat de balises de détresse personnelles (PLB) ou de balises AIS...

**Delphine Fleury**



soit nécessaire de me hisser avec une drisse, ce qui pourrait compliquer grandement l'opération. Une fois à l'intérieur, je constate qu'ils ont non seulement maîtrisé la manœuvre à bord mais qu'ils ont indiqué la position du MOB sur le traceur et ont contacté la surveillance côtière par radio. Après nous être étreints comme nous ne l'avions jamais fait auparavant, je me sens épuisé, comme si toute l'énergie et les forces déployées pour survivre s'étaient évanouies d'un coup. Mon fils Max contacte les garde-côtes pour les informer de l'issue heureuse, et ces derniers nous demandent si nous avons besoin d'une évacuation par hélicoptère, offre que nous déclinons, trop heureux de nous retrouver tous les trois à bord. Le reste de la nuit est long, avec un vent à 25 nœuds et une mer agitée, mais mes fils, Ferran et Max, ramènent le bateau à bon port sans autre incident, je suis vraiment fier d'eux.

#### EPILOGUE

A notre arrivée au port, mon fils Ferran appelle une ambulance pour m'emmener à l'hôpital le plus proche où je suis admis en soins intensifs pendant cinq jours. Le reste des vacances sera fait de repos et de peu de navigation, mais cela nous aura permis de bien explorer le Nord de Majorque par voie terrestre. Nous sommes quand même sortis naviguer pendant deux jours dans la baie de Pollença et cela m'a aidé à retrouver confiance en moi et dans mon bateau. On dit que psychologiquement il est très important de naviguer à nouveau après un incident comme celui-ci, et ce fut le cas pour moi. Nous avons pu ramener Sayula à Port Ginesta à Barcelone avec

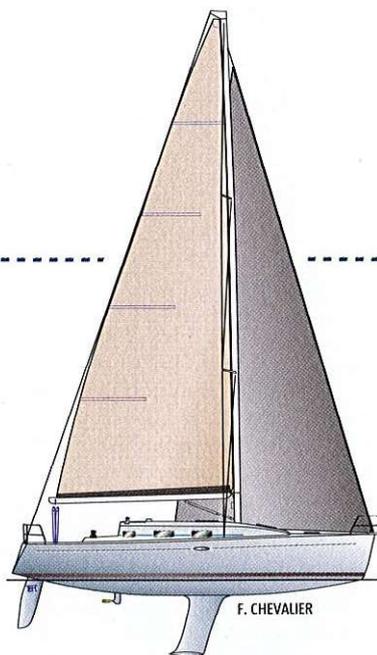
**Programme mixte.** Sayula offre un bel équilibre entre performance et confort pour la croisière.

comme un mirage je vois la lumière devant moi. Je peux enfin atteindre la bouée de sauvetage et le feu! Je me sens en sécurité!

Je la soulève avec mon bras droit et avec toute l'énergie possible, je l'agite au-dessus de moi, en faisant des signes aussi larges que possible et enfin le miracle a lieu! Mes enfants arrivent à mon secours parce qu'ils ont vu la lumière à l'horizon. Ils sont revenus rapidement pour sauver leur père. Lorsqu'ils s'approchent de moi avec Sayula, je parviens à monter à bord seul, sans qu'il

## Sayula

- Modèle : First 36.7.
- Longueur : 10,90 m.
- Maître bau : 3,45 m.
- Tirant d'eau : 2,20 m.
- Déplacement : 5 870 t.
- Surface de voile : 78,50 m<sup>2</sup>.
- Chantier : Bénéteau.
- Architecte : Bruce Farr.



l'aide de Max et de mon neveu Alfonso que je considère comme mon quatrième enfant. La traversée s'est déroulée dans un vent de 10 nœuds, ce qui a été d'un excellent réconfort pour l'esprit et le corps de chacun d'entre nous. De retour à Paris, j'écris cet article afin de raconter notre expé-

rience et ses enseignements. Dans ma tête, la séquence de ma chute se répète encore et encore, comme si je pouvais revenir à quelque chose qui s'est passé et qui n'aurait pas dû arriver. Je garde l'envie de continuer à naviguer mais j'espère aussi que ce récit pourra aider d'autres marins à avoir une navigation plus sûre. ■

## Les leçons que j'en tire

● **Humilité.** C'est la première leçon, apprise après la chute à la mer de notre héros Eric Tabarly ainsi que d'autres marins de grande expérience : tout membre de l'équipage peut tomber par-dessus bord, quelles que soient son expérience et les circonstances. Il faut toujours garder à l'esprit qu'à tout moment, un homme à la mer est quelque chose qui peut arriver, même lorsqu'il fait beau.

● **Briefing de sécurité.** Il est important de revoir les différentes procédures quel que soit l'incident : homme à la mer, naufrage, panne, accident à bord, etc. Entraînez-vous avec la radio à donner votre position aux sauveteurs.

● **Matériel de sécurité.** Il est indispensable de vérifier tous les équipements de sécurité, gilets de sauvetage, bouée de sauvetage, feu de repérage, électronique, radio, radeau de survie. Tout doit être en parfait état. Je recommande qu'avant chaque navigation longue, les gilets soient contrôlés, gonflés et que l'on vérifie qu'ils maintiennent la pression pendant un temps raisonnable. Vérifiez que le voyant sur le gilet fonctionne bien et que tout l'équipage plie correctement son gilet après ce contrôle. La lampe de la bouée est aussi essentielle, dans mon cas cela a été la clé, je ne sais pas ce qui se serait passé si elle n'avait pas fonctionné.

● **Ligne de vie.** Nous avons toujours les lignes de vie placées sur bâbord et sur tribord. Mais quand je suis rentré à la table à cartes et que je suis ressorti précipitamment, je n'ai pas eu le temps de m'attacher, ce qui était une grosse erreur.

Ma recommandation est, en plus d'être toujours relié à la ligne de vie lorsqu'on est à l'extérieur, de trouver un moyen d'être relié au mousqueton en entrant dans la cabine et bien sûr avant de sortir de la cabine. Nous devons également disposer de deux mousquetons pour garantir que nous sommes toujours liés à la ligne de vie.

● **First 36.7.** Le First 36.7 est un grand bateau, rapide et robuste. Sa barre d'écoute est magnifique, puisqu'elle passe d'un côté à l'autre du cockpit et permet de régler parfaitement la grand-voile. Cependant, en croisière, cette barre d'écoute peut devenir un danger pour quiconque se met en travers de son chemin. C'est ce qui m'est arrivé, l'écoute est passée violemment d'un côté à l'autre, heurtant ma poitrine et me projetant à l'eau en une seconde. Cet accident était dû au fait que le chariot n'était pas bloqué ou s'est détaché pour une raison inconnue. Je recommande de le centrer au milieu et de le fixer des deux côtés, évitant ainsi les mouvements brusques dans les deux sens.

● **Pression.** Je ne remercierai jamais assez mes enfants pour l'excellente manœuvre de sauvetage qu'ils ont effectuée. Nous savons tous que la probabilité de sauver un homme à la mer vivant est vraiment faible. Je ne peux pas imaginer la pression qu'ils ont dû ressentir face à la responsabilité de retrouver et de sauver leur père. Je pense qu'il est essentiel de former l'équipage à ce genre de circonstances, car cela augmente les chances de succès. Je suis extrêmement fier d'eux.

## Le témoignage de Ferran

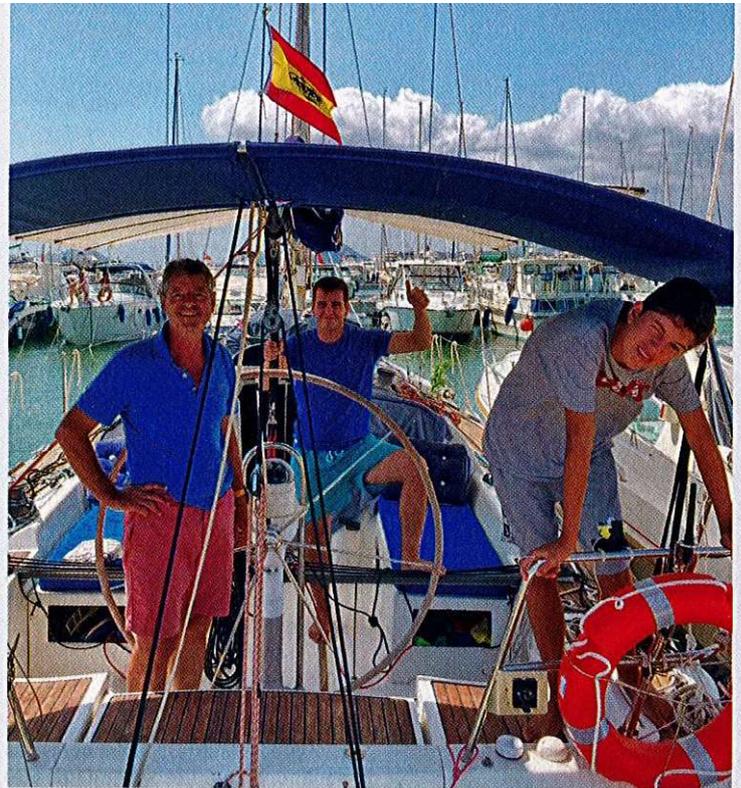
# «Je revoyais tout le briefing dans ma tête.»

Lorsque la tornade nous a assaillis, j'ai immédiatement changé le mousqueton de mon harnais pour le nouveau bord au vent, dans un mouvement réflexe. Et l'accident s'est produit pendant le bref instant que dure un tel mouvement. Quand je me suis retourné, j'ai seulement eu le temps de voir les jambes de mon père glisser sous la filière. Et de me répéter : «*Cela ne peut pas être, cela ne peut pas être.*» En regardant vers l'arrière, je me suis rendu compte que nous ne traînions pas mon père, une idée qui me semblait également terrifiante, surtout à la vitesse où nous allions et avec la possibilité qu'il soit inconscient. Mais c'était vrai, il était tombé par-dessus bord et il fallait que j'agisse.

### L'INDISPENSABLE BRIEFING DE SÉCURITÉ

Dieu merci, dans des moments comme celui-ci, l'instinct aiguise votre capacité d'exécution et, mieux encore, j'avais le briefing de sécurité de mon père encore frais dans ma tête (l'ayant écouté tant de fois, j'aurais pu l'ignorer comme j'ignore les briefings dans les avions). «*La première chose à faire, les gars, c'est de jeter la bouée de sauvetage et tout ce qui peut flotter.*»

Cela semble facile, mais je vous recommande de l'essayer un jour. En lançant la bouée, un câble s'est coincé dans le support métallique, et je savais que les secondes qu'il fallait pour le décrocher importaient. Je l'ai jeté à l'eau et dès que j'ai vu la lumière de la balise s'allumer, j'ai su que c'était notre espoir de retrouver mon père. Il fallait maintenant qu'il soit conscient et qu'il puisse l'attraper. «*Que s'est-il passé?*» Max, qui s'était endormi, avait l'air choqué de m'avoir vu lancer la bouée. «*Papa est tombé à l'eau!*» Le rideau de pluie était maintenant si épais et le vent si intense que nous devions crier à pleins poumons pour nous entendre à un peu plus d'un mètre cinquante. «*Sur le GPS, on déclenche l'homme à la mer en appuyant sur ces deux boutons en même temps. Vous les voyez? Ceux où il est écrit MOB – Man Over Board.*» Je lui ai crié de le déclencher. J'avais confiance, mon frère saurait comment faire et, à ma grande fierté, il a su mener à bien l'ensemble de l'opération avec GPS et communication radio mieux que je ne l'aurais su. «*Lorsque vous avez lancé la bouée, vous jetez tout ce qui peut flotter. Pare-battage, tapis... tout ce à quoi on peut s'accrocher.*» J'ai sorti une paire de pare-battage que nous avions dans le coffre arrière. Je ne me suis pas demandé



**Procédure.** Le rébarbatif briefing sécurité que Fernando s'efforce de faire avant chaque traversée, même avec ses enfants, s'est avéré salvateur.

si cela allait vraiment être utile. C'était le protocole. «*Ensuite vous devez appeler les secours et donner les coordonnées qui s'affichent. De toute façon, ils peuvent le voir avec l'AIS. Et sinon leur donner la direction et l'heure à laquelle nous sommes partis.*» Après avoir entendu par les haut-parleurs derrière mon frère donner les coordonnées, je l'ai vu sortir la tête. Les éclairs ressemblaient à des lumières stroboscopiques tout autour de nous. «*Reste à l'intérieur et ne sors pas!*» A travers la pluie, je pouvais à peine voir le visage de mon frère qui, pour ajouter au drame, saignait du nez. Il y a une heure, nous observions l'orage au loin et plaisantions sur l'Apocalypse, le Triangle des Bermudes et les Univers parallèles...

### GARDER SON SANG-FROID

«*Donc ce que vous devez faire, c'est affaler les voiles. Vous lâchez la drisse, faites descendre toute la toile et démarrez le moteur. Pour y aller tranquillement.*» Mais le concept de tranquillité est très loin dans une situation aussi extrême. Nous avançons si vite que j'étais persuadé que nous étions toujours sous grand-voile, alors que nous ne portions qu'un petit bout de foc. J'ai lâché l'écoute et j'ai essayé de l'enrouler, avec tant de force que j'ai explosé le piano à travers lequel passait la bosse d'enrouleur. Même ainsi, sans voiles et avec le moteur, je n'avais aucun contrôle du bateau. La tornade nous était tombée

dessus, nous poussait, nous tirait, et, pour couronner le tout, la grêle nous frappait et nous faisait mal. «*Puis vous faites demi-tour.*» Heureusement, le vent, la pluie et la grêle se sont calmés après un certain temps. Le bateau est redevenu manœuvrant et j'ai mis le cap à 300 degrés, car juste avant l'accident, nous étions au cap 120. «*Ici dans le GPS, si vous appuyez sur l'homme qui apparaît – ce qui est assez marrant, car il agite les bras – cela vous donne le cap direct où l'homme à la mer est censé être.*» Cependant, comme nous sortions tout juste de l'orage, notre électronique venait de se réinitialiser et nous avions perdu les coordonnées. C'était la pire chose qui pouvait nous arriver. De plus, entre les changements de direction du vent, la situation critique et le manque total de visibilité que nous avions eu, nous étions désorientés. «*Ensuite, là vous avez une VHF étanche, les fusées de détresse...*» J'ai continué à me repasser tout le briefing dans ma tête. J'ai demandé à mon frère de sortir la lampe de poche, la radio et même les fusées éclairantes. Balayant l'eau avec la lampe torche et soulagé de savoir que mon frère avait pu joindre les sauveteurs, qui tenaient un hélicoptère prêt à partir, nous avons aperçu la lumière au loin. En nous rapprochant un peu, nous avons vu qu'effectivement, mon père commençait à agiter son feu de détresse. Il n'est pas nécessaire de commenter le soulagement provoqué en le voyant vivant!



First 36.7. Un course-croisière fiable et marin dessiné par Bruce Farr.