

RECIT du NAUFRAGE de TAO le 15 mai 2014 à 600 Mn de HORTA

Nous faisons route des Bermudes vers les Açores que nous avons quittées le jeudi 8 mai.

Nous sommes 3 hommes à bord de TAO, un Alliage 44 dériveur intégral de 10 ans d'âge en parfait état. Deux d'entre nous ont une très grande expérience de navigation, Jean Desquesses (diplôme patron plaisance voile, avec 17 transats a son actif) et moi-même (1 transat+ une dizaine de navigation dans le golfe de Gascogne jusqu'à La Corogne et 6/7 navigation en Bretagne Sud jusqu'à Brest, ainsi que toute la navigation hauturière décrite plus loin). Le 3^e équipier Bernard Haramboure (3 ans d'UCPA et 5 ans sur un Folie Douce personnel) a été 5 fois équipier sur plusieurs bateaux de 12 à 20 mètres.

Nous avons quitté ensemble la Floride le 27 avril, fait une première halte aux Bahamas dans les Abacos, le 29 avril à Little Harbour et le 30 avril à Marsh Harbour, que nous quittons le 1 mai après 250 Mn de navigation, et une seconde halte aux Bermudes à St Georges où nous arrivons le 6 mai après 750 Mn de navigation.

Le bateau marche bien, la navigation se fait pour l'essentiel au 3/4 arrière depuis notre départ.

Avec l'Iridium nous prenons quotidiennement la météo US Zygrib avec une prévision pour les 8 jours suivants.

Depuis 3 jours nous avons connaissance d'une forte dépression qui passe au sud de notre route et qui la traverse le jeudi 15 mai. Mais compte tenu de la vitesse du bateau et de notre position nous devons être sortis de la zone le 14 mai.

Nous vérifions nos prévisions avec la météo du 14 au matin où le vent reste faible 6/8 nœuds (ce qui nous contraint à faire du moteur), et reprend du souffle l'après-midi avec une prévision de 15 nœuds de WSW.

En réalité, nous apprendrons plus tard du Capitaine du chalutier le Robero, que les prévisions de Zygrib étaient erronées ainsi que celles de 2 autres météo US. Mais qu'une météo Anglaise indiquait la montée de la dépression le mercredi 14.

Le 14 après-midi vers 16 h UTC nous préparons le spi que nous ne hisserons pas, car au dernier moment Bernard resté au pilote nous signale la montée du vent à 20 nœuds. On décide donc de continuer la navigation avec GV et Génois. Vers 19h UTC le vent monte, on prend 1 ris dans la GV et on remplace le génois par la trinquette.

Peu avant le début de la nuit, le vent monte à 30 nœuds en s'orientant nord, on prend alors un 2^e ris dans la GV et on roule la trinquette à 50/60%, la mer devenant plus forte.

Toute la nuit nous avons des vents de 35/40 nœuds de N (nous abattons notre route du cap 83° au cap 120°) et des vagues importantes. Mais vers la fin de la nuit le vent monte à 55 nœuds. Le bateau avance moyennement nous descendons le cap au 140°, avec la dérive descendue à son maximum et bloquée.

Vers 9 h TU, malgré la pluie et les vagues certainement de 8/10 mètres, je me glisse au pied du mat pour aider Jean à prendre un 3° ris dans la grand-voile. On s'apercevra alors de la perte de l'antenne BLU et rapidement après, 4 pâles de l'éolienne sont rompues.

Pour faire l'opération de prise de ris, Jean souhaite avoir le moteur en marche, celui-ci refuse de démarrer ; on décide alors de prendre le 3° ris sans le moteur, et Jean réduit la trinquette à 30/40%.

Jean fera une visite d'entretien mécanique ensuite, et le moteur redémarrera après avoir changé l'impeller (qui était en état), et réamorcé le circuit gasoil défaillant.

Tout fonctionne normalement alors. Jean sort dans le cockpit pour mettre la manette des gaz au point mort et c'est à cet instant, vers 10H, qu'une vague scélérate fait chavirer le bateau. Jean qui est à l'entrée de la descente est renvoyé dans le carré avec Bernard et moi - même.

Une fois retourné par le côté tribord (nous recevions le vent par le bâbord), après une rotation de 180° dans le sens des aiguilles d'une montre, le mât se dés emboite, le gasoil se répand dans l'eau, les affaires flottent, on nage dans le carré.

Je recommande alors de sortir du carré pour gagner la surface de l'eau, afin de ne pas risquer nous trouver prisonniers dans une coque retournée, susceptible de couler. Ce que je fais, traversant la descente sous l'eau et plongeant pour déborder les superstructures du cockpit.

Je me retrouve à la surface de l'eau, je m'accroche. Et, en un rien de temps, le bateau, certainement libéré du poids du mât, fait une nouvelle rotation de 180° dans le sens des aiguilles d'une montre et revient dans sa position naturelle. Jean et Bernard qui étaient en train de vouloir me suivre (Jean avait été retardé car gêné par son gilet de sauvetage gonflé) se retrouvent dans le cockpit.

Je suis, je ne sais comment, agrippé à l'arrière de la filière tribord. En l'état, il m'est impossible de remonter seul sur le bateau. J'appelle Jean, je me glisse sur le flanc arrière tribord de la jupe, j'attrape le balcon arrière, je me hisse d'un coup de rein et Jean m'empoigne et me fait basculer à l'intérieur du cockpit.

Le bateau est maintenant sans le mât qui est maintenu par les haubans et les 2 étais sur le côté bâbord (faisant giter le bateau), sans le bimini, sans les panneaux solaires et la capote qui sont en partie désintégrés, sans l'éolienne dont il ne reste que le mât tordu et avec une colonne de barre rompue. C'est dire la puissance de la vague. L'annexe qui était suspendue sur le portique arrière est toujours là, maintenue par les différentes sangles qui la soutenaient. Mais surtout, l'intérieur du bateau est plein d'eau, tout flotte à l'intérieur.

Sous l'effet de puissantes vagues l'eau rentre dans le bateau déjà rempli d'eau suite au retournement et en raison de la gite bâbord provoquée par le mat.

Je récupère le baril de survie qui flotte à l'intérieur du carré, pour en extraire la balise de détresse Mac Murdo que nous actionnons vers 10h30, ainsi que le coffret des fusées.

Dans le fatras flottant je ne retrouve pas la VHF portable. A tout hasard je lance 2 mayday sur la VHF fixe, qui ne fonctionnait sûrement déjà plus, privée de ses deux antennes.

Je commence alors à récupérer les choses importantes : Bouteilles d'eau, Nourriture, papiers officiels..., pendant que Jean et Bernard s'affairent pour gonfler le radeau de survie et libérer l'annexe de toutes les sangles et bouts qui la soutenaient.

Une fois la survie et l'annexe prêtes et amarrées sur les pieds du balcon arrière, on s'organise pour vider le bateau de tout ce qui fait du poids, et pour vider l'eau avec la pompe manuelle de cockpit et un seau.

Malgré nos efforts, le bateau continue de se remplir d'eau et s'incline progressivement vers l'avant à cause des fortes vagues (qui arrivent de face) et du gréement (qui nous fait giter sur l'avant bâbord).

Nous sommes alors à 600 Mn de Horta à la position qui nous a été communiquée ultérieurement de 38° 06'N 44° 08'W.

Le temps d'attente est long, mais la balise de détresse fonctionne. On pompe, on casse l'intérieur du bateau pour jeter à la mer tout ce qui fait du poids, mais le bateau gîte de plus en plus vers l'avant et le niveau d'eau augmente.

Jean essaiera vainement de couper les haubans pour nous dégager du mât flottant sur notre bâbord. Il cisailera seulement les 2 haubans tribord, et le bas étais tribord, libérera les pataras (en enlevant la goupille), ainsi que toutes les drisses et écoutes. La gîte et les vagues ne lui permettant pas de faire ni le côté bâbord, ni les 2 étais.

C'est alors que, sortant du carré et regardant l'arrière du bateau, j'aperçois notre radeau de survie à la dérive.

Alors que le bout du radeau était fixé à l'intérieur du coffre de la survie et avec une reprise sur un pied du balcon arrière, on constate que le bout s'est rompu.

Que s'est-il passé ? Nous ne le saurons jamais.

Enfin, vers 14 h on aperçoit un avion qui nous survole. On lance une fusée pour nous signaler. Mais il s'éloigne. On ne sait pas alors, que nous sommes repérés par un avion des Coast Guard US de la base de St John au Canada, qui se trouvait, au déclenchement de la balise, à 441 Mn de nous.

Il reviendra nous survoler peu de temps après, on le verra faire 3 rotations autour de nous, confirmant ainsi qu'il nous avait repérés, lancer une fumigène pour bien nous localiser, larguer par parachute un container (on apprendra plus tard qu'il contenait une pompe manuelle pour vider l'eau) qui se posera trop loin et que nous ne pourrons récupérer, et larguer un deuxième container, qui tombera à environ 80/100 mètres du bateau.

On ne connaît pas son contenu, on découvrira après qu'il contient une VHF.

Je décide de tenter à la nage la récupération du container. Je me jette à l'eau tout habillé, avec mon gilet de sauvetage, et accroché à un bout assuré depuis le bateau par Jean et Bernard, et devant faciliter ma récupération pour le cas où je ne pourrais atteindre mon but.

Les grosses vagues tantôt me rapprochent et tantôt m'éloignent du bout qui flotte derrière le container. Je l'attrape enfin et fais signe à mes équipiers de me ramener au bateau.

Ramené à bord, on découvre la VHF qui va nous permettre de rentrer en contact avec l'avion des Coast Guard, qui pendant tout ce temps a survolé l'opération de récupération et largué 2 radeaux de survie.

On apprend ainsi qu'un chalutier espagnol se dirige vers notre position, estimée à 1H30 de route.

Entre temps, le bateau s'enfoncé de plus en plus et menace de couler.

Je décide alors qu'il faut abandonner le bateau. On se prépare pour rejoindre le radeau de survie le plus proche par l'intermédiaire de l'annexe. On fait le dernier tri dans les affaires à emporter, les réduisant à leur plus simple expression et y ajoutant le gonfleur de l'annexe.

Il est environ 16h30, le transfert du bateau à l'annexe ne se passe pas trop mal, malgré les vagues qui nous transportent par à-coups sur les safrans et l'hélice du bateau, tellement la gîte est importante. (petite anecdote , je monte le premier dans l'annexe avec une écope pour la vider du trop-plein d'eau qu'elle contient, et je m'aperçois au bout d'un moment , alors que le niveau d'eau ne baisse pas, que le bouchon du nable n'avait pas pu se remettre en place tout seul , et qu'au fur et à mesure que j'écope, le bateau continue de se remplir)

Avec de vigoureux coups de pagaie on rejoint la survie, éloignée de 200/300 mètres, on effectue le transfert sans difficulté et on abandonne l'annexe.

Peu de temps après on verra disparaître TAO dans les profondeurs de la mer, il est environ 17h30. Vision triste d'un beau bateau avec lequel nous avons, ma femme et moi partagé de grands moments pendant les 7 années de grande croisière que nous avons effectuées : D'abord de La Rochelle en Méditerranée avec famille et amis , ensuite avec le Rallye des Iles du Soleil, de Madère à la sortie de l'Amazone (via Les Canaries, le Sénégal, le Cap Vert, le Brésil avec Salvador de Bahia, l'Amazone), et enfin, avec des bateaux amis, de la Sortie de l'Amazone à la Floride (via la Guyane Française, Trinidad et Tobago, les Caraïbes, Porto Rico, la République Dominicaine, Cuba et les Bahamas).

Tous ces souvenirs remontent dans ma mémoire, les yeux me brûlent.

Quand le chalutier le ROBERO arrive, il est environ 17H45 (Bernard avait aperçu ses superstructures quelques instants plus tôt) TAO n'existe plus, nous sommes à la position 38°04'N 44°07'W communiquée par le Robero. On est frigorifiés, mais on sait déjà que nous avons eu énormément de chance.

Il est environ 18 h, les mariners se sont affairés dans un élan de grande solidarité pour nous hisser à bord, nous fournir des vêtements secs, sécher nos vêtements de mer et papiers

officiels que nous avons pu emporter avec nous, nous faire participer à leur repas et nous prêter leurs bannettes pour dormir.

Je tiens ici à remercier tout particulièrement l'équipage de l'avion des Coast Guard US qui a pu maintenir sa présence au-dessus de nous pendant environ 4 h , restant en contact radio avec nous pour nous livrer régulièrement l'avancée de la position du Robero avec ces quelques mots en Français « Je suis l'avion des Coast Guard US, est-ce que tout va bien, le bateau espagnol est à xxx Mn de vous... »

A bord du Robero un chalutier espagnol de 30 mètres avec 10 personnes à bord immatriculé à VIGO en Galice, et dont le port d'attache est la GUARDIA-PONTEVEDRA, nous découvrirons ensuite la pêche en mer de : requins, thons, ...pêche à la ligne d'une longueur pouvant atteindre 80 Mn, montée avec 1200 hameçons, le découpage, le stockage et la surgélation du poisson frais. Nous toucherons de près la dure vie des pêcheurs, leurs périodes de travail avec la remontée des lignes, et de repos, avec les nombreuses cigarettes pour passer le temps, les repas toujours bien copieux préparés par le cuisinier du bord toujours prêt à rendre service.

Je tiens à remercier ici tout particulièrement le Capitaine du Robero, Gabriel Gonzalez Alonso, Daniel le mécanicien, et Gonzalez le cuisinier ainsi que tout le reste de l'équipage, pour s'être dévoués afin de nous secourir, pendant ainsi plus de 24 heures de pêche, et de nous avoir accueillis à bord avec amabilité , simplicité et chaleur.

Nous quittons le Robero le vendredi 16 mai vers 16 h pour rejoindre le bateau hôpital ESPERANZA Del MAR, un bateau Espagnol, immatriculé à Las Palmas aux Canaries son port d'attache.

C'est un bateau en charge des secours en mer, de 100 mètres de long avec une trentaine de personnes à bord, qui effectue des rotations dans les zones de pêche à l'intérieur d'un périmètre allant de la côte W de l'Espagne du sud, jusqu'à la Gambie au S et jusqu'à l'W des Açores.

C'est un véritable hôpital flottant disposant d'une équipe médicale de 4 personnes, susceptible de traiter les blessures sans chirurgie importante, en liaison vidéo conférence selon nécessité avec un spécialiste dans un grand hôpital de Madrid qui guide les interventions plus complexes (hameçon dans l'œil, omoplate démise, etc....)

Il dispose également d'une équipe de 7 plongeurs, capables d'intervenir techniquement sur un chalutier (dégagement de l'hélice bloquée par un filet de pêche,.....) et d'effectuer les transbordements de bateau à bateau.

Le transfert du Robero s'effectue par l'intermédiaire d'un bateau de secours bien motorisé, encadré par 3 plongeurs. A notre arrivée, après mise à disposition d'une cabine individuelle, de vêtements et de nécessaire de toilettes...nous bénéficions d'un examen médical complet, qui confirmera notre parfait état physique et psychologique, nonobstant l'existence de quelques gros bleus, coupures et douleurs mineures diverses.

Je tiens à remercier ici tout particulièrement le commandant du navire , Roberto Gonzalez Diaz et son équipage et plus particulièrement toute l'équipe médicale Esther et Javier les médecins, Alberto l'infirmier et Vicente le responsable de service de pont .

Nous quitterons le bateau le 31 mai à 10h30 (retardé d'environ 2h30 par un vent et une forte mer pendant toute la nuit), trop tard pour prendre les avions que nous avions retenus.

Heureusement, nous avons pu reporter nos billets au 1 juin.

A la descente du bateau, après avoir remercié tout l'équipage de l'Esperanza Del Mar avec qui nous venions de partager 15 jours de vie commune, nous sommes reçus très aimablement par Mme Maria Dominguez REQUEJO, Agent Consulaire de France à Las Palmas, qui nous conduira à l'hôtel Casa Del Mar, où des chambres nous ont été réservées.

Je tiens également à remercier MAAF Assistance pour l'aide efficace apportée à mon rapatriement.

Encore un grand merci à toutes et tous ceux qui ont contribué à notre retour sur terre.

JJ DUPOUY Capitaine de TAO 68 Rue Stehelin 33200 BORDEAUX France 0033607196967, le 4 juin 2014.