

Safety First



MOB – EINE EXTREMSITUATION



Einleitung von Jean Gabathuler, Vice Commodore
Sicherheit auf See, zum Artikel von Christian Lüps:

Als um 6 Uhr morgens am Ankerplatz vor den Exumas (Bahamas) das Telefon unter meinem Kopfkissen zu vibrieren beginnt und Christians Name auf dem Display erscheint, vermute ich sofort etwas Schlimmes. Mit vor Aufregung gepresster Stimme teilt er mir mit, dass seine Partnerin seit 2 Uhr morgens von Bord verschwunden und die Suche nach ihr erfolglos geblieben sei. Trotz zahlreicher Versuche über UKW und Mobiltelefon hat er die Rettungskräfte bisher nicht erreichen können. Da ich acht Meilen weiter südöstlich vor Anker liege, bittet er mich, seine Hilferufe weiterzuleiten. Ich springe von meiner Koje auf und eile zur Navigationsstation. Über UKW höre ich die entfernten «Mayday»-Rufe von Christians Crewmitglied Rachel. Ich setze sofort mehrere «Mayday relay»-Rufe ab, die aber alle unbeantwortet bleiben. Anschliessend gehe ich die Liste mit den Notrufnummern durch, die ich vor dem Törn vorbereitet habe. Mein erster Anruf richtet sich an den Rettungsdienst, der in allen örtlichen Wassersportführern beworben wird, eine verschlafene Stimme antwortet mir, dass es sich um eine Einrichtung von Freiwilligen handelt, die nichts für mich tun kann... Um 6 Uhr 10 rufe ich schliesslich die bahamaische Marine an; ein stilvoller Offizier nimmt den Anruf entgegen. Ich erzähle ihm kurz von unserem Notfall und gebe ihm Christians Nummer. Es vergehen viele Minuten. Als ich das VHF weiter abhöre, stelle ich jedoch fest, dass Rachels «Mayday» nicht aufhört; daraus schliesse ich, dass das Militär keinen Kontakt herstellen konnte. Als ich versuche, sie zurückzurufen, erhalte ich eine Nachricht von Swisscom, dass mein Datenvorrat aufgebraucht und die Verbindung unterbrochen sei... Zum Glück hatten wir eine lokale SIM-Karte

für das Boot gekauft, über diese und per SMS rufe ich den Marineoffizier zurück, der mir bestätigt, dass die von mir angegebene Nummer nicht antwortet. Ich gebe ihm die Nummer von Rachel und leite die Nummer des Marineoffiziers an Christian weiter. Schliesslich wird um 7 Uhr 15 ein Kontakt zwischen Christians Boot und den Rettungskräften hergestellt. Um 7 Uhr 40 wird der Fall von der Polizei in George Town übernommen, welche die Fischer aus der Nachbarschaft in die Suche einbezieht.

Christian erzählt euch nun im Folgenden, wie dieser Zwischenfall weiterging und welche Lehren er daraus zog. Sein Bericht wurde in der Zeitschrift Voiles et Voiliers (Nr. 641, Juli 2024) unter der Rubrik «Das ist Ihnen passiert» veröffentlicht. Wir geben hier die wichtigsten Elemente mit seiner Genehmigung und derjenigen der Zeitung wieder.

Mein Name ist Christian Lüps, ich bin 70 Jahre alt, Schiffsbauer am Genfersee und Mitglied des CCS. Mit meiner Partnerin France, einer Architektin, geniessen wir unseren Ruhestand, indem wir mehrere Monate im Jahr auf unserem 48-Fuss-Kutter im Mittelmeer und manchmal auch anderswo segeln.

Alles begann mit einem schönen Abenteuer im Herbst 2023, das Rachel, die Präsidentin des Wassersportclubs von Hermance, einem kleinen Ort an der französisch-schweizerischen Grenze in der Nähe von Genf, organisiert hat: Anlässlich des 40-jährigen Bestehens des Clubs soll ein Törn in den Bahamas unternommen werden. Wir sind insgesamt neunzehn Personen. Die Wahl fällt auf zwei Katamarane von 48 und 46 Fuss Länge, die von Palm Cay in Nassau aus starten sollen. Die Rückgabe der Boote erfolgt zwanzig Tage später in Emerald Bay, in der Nähe von George Town. Jean Gabathuler wird Skipper für das eine Boot sein und ich Skipper für das andere. Wir sind beide schon auf den Bahamas gesegelt.

Am 4. November verlassen wir Genf und fliegen über London nach Nassau. Jeans Crew besteht aus vier Paaren, ich gehe mit zehn weiteren Personen, darunter eine Familie mit zwei kleinen Mädchen, auf den anderen Katamaran. Am übernächsten Tag verlassen wir die Marina und nehmen Kurs auf Eleuthera. Das andere Boot, das wegen technischer Probleme aufgehalten wurde, wird später zu

CRUISING: Rubrik Safety First

Liebe CCS-Mitglieder! Die Rubrik Safety First ist eine Plattform, auf der ein aktiver Austausch zum Thema Sicherheit auf unseren Yachten erwünscht ist. Haben Sie eine Situation erlebt, die Sie gerne thematisieren möchten oder wünschen Sie einen bestimmten Artikel zum Thema Sicherheit? Schicken Sie Ihren Vorschlag per Mail an: safetyfirst@crusingclub.ch

uns stossen. Ein Stopp folgt dem anderen, Spanish Wells, Hatchet Bay, Rock Sound Harbor, in einem durchsichtigen Wasser, das es ermöglicht, ständig auf die Tiefe zu achten. Das Wetter ist nicht so schön, schwache Winde und Regen. Dann verlassen wir Eleuthera und nehmen Kurs auf die Exumas mit ihren unverzichtbaren Ankerplätzen, Highborne Rocks und Allan's Cay mit den Leguanen. Normans Cay, Warderick Wells Cay und sein Naturschutzgebiet, Compass Cay, Staniel Cay und die schwimmenden Schweine, Farmers Cay.

DER HORROR BEGINNT

Unser letzter Ankerplatz ist schliesslich Lee Stocking Island. Wir ankern etwa 300 m vom Ufer entfernt. Die Insel ist etwas mehr als fünf Kilometer lang und zwischen 180 und 900 m breit. Wie immer sind wir allein, kein einziges Boot ist zu sehen. Der letzte Abend wird mit Aperitif, Essen und den üblichen Arbeiten verbracht. Am nächsten Tag werden wir die letzte Etappe unserer Reise in Richtung Emerald Bay antreten. Wir wollen gerade zu Bett gehen, als France aus der Kabine (die auf die Rückseite des Cockpits auf der Backbordseite blickt) rausgeht, um eine Zigarette zu rauchen, danach aber in die Kabine zurückkehrt. Wie jeden Abend kontrolliere ich, ob die Relingdrähte hinten an jedem Schwimmer geschlossen sind, ob die Badeleiter hochgeklappt ist, kontrolliere den Ankerplatz und Hahnepot sowie das Ankerlicht.

Kurz nach zwei Uhr wache ich auf, um ein natürliches Bedürfnis zu befriedigen, und werfe wie üblich einen Blick nach draussen. Ich bemerke, dass France nicht im Bett ist, und vermute einmal, dass sie wieder eine Zigarette raucht. Ich gehe ins Cockpit hinten und sehe sie nicht. Ich gehe eine Runde: vorderes Cockpit, Oberdeck, niemand. Ich habe Schwierigkeiten, das alles zu begreifen und beginne meine Suche mit einer Taschenlampe in der Hand erneut: Vorderdeck, Oberdeck, ohne viel Lärm zu machen erkunde ich die fünf Toiletten, um das Boot herum, nichts! Was mich stutzig macht, ist, dass die Nachtwäsche von France in der Koje liegt, die Relingdrähte geschlossen sind und die Badeleiter hochgeklappt ist. Ich stelle aber fest, dass France nicht mehr an Bord ist und das lässt mir das Blut in den Adern gefrieren. Ich weiss nicht, was ich tun soll, ausser Rachel und ihren Mann Alain zu wecken – es ist etwa drei Uhr. Die Suche beginnt erneut und weckt nach und nach den Rest der Crew auf. Alles wird noch einmal durchsucht, die Kofferräume, die Laderäume, alle Kabinen, die grossen Schränke. Nichts!

Rachel startet den ersten «Mayday»-Ruf. Es folgen 18 weitere Rufe in 10-Minuten-Intervallen. Als keine Antwort kommt, versuche ich es mit dem «distress» des AIS: «function not valid»! Wir rufen die im Reiseführer angegebenen Notrufnummern an, doch der erste Gesprächspartner fühlt sich nicht zuständig, die Küstenwache wird ohne die Aufforderung der Seepolizei keine Suche einleiten. Ausserdem ist es noch dunkel, der Mond ist kaum sichtbar.

Mein Gehirn ist wie Brei und ich versuche zu begreifen, was passiert ist. Wenn France ins Wasser gefallen ist, müsste sie je nach Gezeiten und der Strömung, die derzeit etwa drei Knoten beträgt, in Richtung Südosten getrieben werden. Das Niedrigwasser war gegen 23 Uhr und das Hochwasser wird kurz vor 5 Uhr sein. Ich nehme meine Berechnungen mehrmals auf, um die Suche zu optimieren. Aber in der Nacht ist nichts zu erwarten. Gegen 6 Uhr, als ich die Rettungskräfte immer noch nicht erreichen kann, rufe ich Jean auf seinem Handy an. Er liegt ein paar Meilen weiter südlich vor Anker. Ich schildere ihm die Situation und bitte ihn, meine Hilferufe weiterzuleiten. Inzwischen ist es endlich hell geworden, das Beiboot wird zu Wasser gelassen, die Strömung ist noch spürbar. Alain und Antonio legen ab und fahren an der Küste der Insel entlang, nach Nordwesten und wieder zurück nach Südosten. Es ist nicht einfach, sich dem Ufer zu nähern, da der Meeresboden dies nicht immer zulässt. Sie suchen den Sand nach Fussspuren ab, die jedoch durch die Flut sicherlich verwischt wurden. Die Küste wird von felsigen Abschnitten und kleinen Stränden gesäumt. Es ist uns nicht möglich, mit dem Katamaran weiter südöstlich zu suchen, da der Wasserstand dies nicht zulässt. Kevin, der Vater der Mädchen, bereitet seine Drohne vor, um die Küste zu erkunden.

INTENSIVIERTE SUCHE

In der Zwischenzeit haben wir Kontakt mit der Seepolizei aufnehmen können, die eine Suche einleitet, indem sie Fischer und andere Boote in der Gegend anfordert, uns aber verbietet, den Ankerplatz zu verlassen, bevor sie kommen. Wir müssen lange warten. Ich rufe Arnaud, den Sohn von France, in Genf an. Er beschliesst, das erste Flugzeug zu nehmen und uns am nächsten Abend in Emerald Bay zu treffen. Die Zeit ist entsetzlich lang. Im Beiboot setzt das Duo seine Suche fort. Wir hören auf jede Nachricht und jeden Anruf. Jean, der sich auf dem anderen Katamaran befindet und uns hören kann, sendet von seinem Ankerplatz in der Nähe des Yachthafens «Mayday relay», aber dies bleibt ohne Ergebnis. Ich muss auch die Sachen von France zusammensuchen und ihre Tasche packen, wir müssen ja bald von Bord. Es ist nicht leicht, sich eine solche Rückkehr vorzustellen! Lebt sie noch, ist sie ertrunken oder hat sie einen Haiangriff erlitten? Alles geht mir durch den Kopf.

Am späten Vormittag trifft die Seepolizei ein. Ein grosses, etwa zwölf Meter langes RIB entert uns. Drei Offiziere kommen an Bord. Kontrolle der Bootspapiere, Versicherung, Mietvertrag, Identitäten der Besatzung. Dann folgt ein fast dreistündiges Verhör über den «Tathergang», den Alkoholkonsum der Besatzung am Vorabend, meine seemännischen Fähigkeiten, die Gesundheit der vermissten Person, ihre medizinischen Behandlungen, ihr Eigentum und Vermögen, ihre Lebensversicherung. Das wird langsam belastend! Ich werde gebeten, in Emerald zu

bleiben. Ich bestätige, dass dies meine Absicht war, bis der Sohn aus Frankreich eintrifft. Die Schlussfolgerungen des Beamten sind radikal: Entweder war es ein Unfall, ein Selbstmord oder ein Mord! Das ist ein Albtraum! Schliesslich gehen die Offiziere von Bord und nehmen Kurs nach Nordwesten, woraufhin das Schiff hinter der Insel verschwindet.

ENDLICH, DIE RETTUNG!

Es ist fast 14 Uhr und wir müssen weiterfahren. Ich kann die Crew nicht länger aufhalten, denn die Flüge für die Rückreise sind für den nächsten Tag im Morgengrauen angesetzt. Ich lasse die Maschinen anlaufen. Antonio und Pascal bereiten im Steuerstand die Ankerwinde vor und ich will gerade gemeinsam mit der Besatzung am Ankerplatz manövrieren, als ich plötzlich Schreie höre. Alain sagt zu mir: «Die Seepolizei kommt zurück, sie machen aufgeregte Zeichen». Tatsächlich sehe ich in der Ferne das RIB, das mit hoher Geschwindigkeit auf uns zukommt. Wir stoppen alle Manöver. Das Boot kommt näher, alle drängen sich nach hinten und ich höre «Schau, France ist da!». Dann sehe ich sie endlich, hinten, im Badeanzug, zwischen zwei Offizieren sitzend, eine Flasche mit Wasser auf dem Schoss. Ich traue meinen Augen nicht! Was für eine Erleichterung, was für ein Wunder! Sofort rufe ich Arnaud, ihren Sohn, und Jean, den Skipper des anderen Katamarans, an. Das Freibord ist so hoch, dass es unmöglich ist, France an Bord zu nehmen. Schliesslich geht sie gestützt an Bord, da sie nicht gut auf ihren Beinen stehen kann. Sie ist dehydriert und von der Sonne verbrannt und wir duschen sie ausgiebig. An ihren Beinen, Füssen und Armen zeigen sich zahlreiche kleine Wunden und Kratzer. Etwas verwirrt realisiert sie (wie wir alle) das Ende des Albtraums, den sie gerade erlebt hat. Es gibt viele Fragen, die Antworten sind verwirrend. Die Offiziere berichten uns, dass France zwei Meilen weit getrieben ist, bevor sie den Strand erreicht hat, und dass sie dann die Insel überquert hat, so dass sie von den Fischern entdeckt werden konnte. Nachdem sie sich vergewissert haben, dass alles wieder in Ordnung und France in guten Händen ist, verlässt uns die Seepolizei. Danke, meine Herren!

AUS SICHT VON FRANCE

France kann nicht sagen, warum sie im Meer war. Sie erinnert sich daran, dass sie sich im Wasser befand und an die Angst, die sie überkam, als sie merkte, dass die Strömung sie mitriss und sie den Katamaran aus den Augen verlor. Dank des schwachen Mondlichts konnte sie zu einem Strand schwimmen, an dem sie den Rest der Nacht verbrachte. Sie trug nur einen Badeanzug und litt unter der Kälte und dem Durst. Als der Tag anbrach und sie einige Boote vorbeifahren sah, gab sie ihnen Zeichen, die jedoch unbeantwortet blieben. Als der Morgen fortschritt und es wärmer wurde, machte sie sich mühsam durch Gestrüpp und über Felsen auf den Weg zur Atlantik-

seite der Insel, in der Hoffnung, dort von den Rettungskräften besser entdeckt zu werden. Nach langem Warten in der Sonne am frühen Nachmittag war es dann tatsächlich so weit. Ein Fischerboot, das von der Polizei über das Verschwinden von France informiert worden war, entdeckte sie und konnte sie bergen, allerdings nicht ohne Mühe in den Riffen und bei hohen Wellen. Die Fischer riefen daraufhin die Polizei, die France an Bord nahm und sie zum Katamaran zurückbrachte, wo sie mit Jubel und allgemeiner Erleichterung empfangen wurde.

LEHREN

1. Das Verschwinden eines Besatzungsmitglieds von Bord, vor allem in der Nacht, ist eine grosse Herausforderung und verunsichert die Crew sehr. In diesem Fall waren die Ruhe und die Solidarität der Besatzung ein entscheidender Vorteil für die Bewältigung der weiteren Ereignisse.
2. Die fehlende Reaktion auf «Maydays» auf UKW, der Ausfall der DSC-Anlage sowie ein sehr lückenhaftes Mobilfunknetz machten die Hilferufe wirkungslos; nur dank des Eingreifens des zweiten Schiffs, das einige Meilen weiter vor Anker lag, konnte alles mehrere Stunden später eingeleitet werden.
3. Trotz der Vorsichtsmassnahmen, die der Skipper ergriffen hatte, um zu verhindern, dass jemand von der Crew am Ankerplatz über Bord geht, geschah dennoch das Udenkbare. Man muss sich dessen bewusst sein.

EMPFEHLUNGEN

4. Wer in abgelegenen Gebieten navigiert, sollte Vorsicht walten lassen und über zuverlässige Kommunikationsmittel verfügen. Das Vorhandensein eines Satellitentelephons kann einen grossen Unterschied machen.
5. Bei der Übernahme eines Bootes ist ein Test des UKW-Geräts und des DSC (Funktion «Test» im Menü) unerlässlich, um sicherzustellen, dass sie einwandfrei funktionieren.
6. Am Ankerplatz ist bei Einbruch der Dunkelheit eine Kontrolle der Spieren, Bullaugen, des Ankerplatzes und der Umgebung die Regel.
7. Man entfernt sich nie allein vom Schiff, ohne ein Besatzungsmitglied zu benachrichtigen und ein Kommunikationsmittel mitzunehmen.
8. Wenn man in einer Gruppe fährt, sollte man in Kommunikationsreichweite zwischen den Schiffen bleiben.

Christian Lüps

Safety First



MOB – UNE SITUATION EXTRÊME



Introduction de Jean Gabathuler, vice commodore sécurité en mer, à l'article de Christian Lüps:

Lorsqu'à 6 h, en fin de nuit, au mouillage aux Exumas, le téléphone se met à vibrer sous mon oreiller et que le nom de Christian apparaît sur l'écran, je suspecte immédiatement un événement grave. D'une voix serrée par l'émotion, il m'annonce que sa compagne a disparu du bateau depuis 2 heures du matin et que les recherches restent vaines. De plus, malgré de nombreuses tentatives par VHF et téléphone cellulaire, il n'a pas pu atteindre les secours. Étant au mouillage à 8 milles plus au sud-est que lui, il me demande de relayer ses appels à l'aide. Je bondis de ma couchette et me précipite vers le poste de navigation. À l'écoute de la VHF, j'entends les «mayday» lointains de Rachel, l'équipière de Christian. Je lance immédiatement plusieurs «mayday relay», qui resteront sans réponse. Dans la foulée, je parcours la liste des numéros d'urgence que j'avais préparée avant la croisière. Mon premier appel s'adresse aux secours dont on trouve la publicité dans tous les guides nautiques locaux; une voix endormie me répond qu'il s'agit d'une institution de volontaires qui ne peut rien pour moi... À 6 h 10, j'appelle finalement la marine bahamienne; c'est un officier très stylé qui me répond. Je lui raconte brièvement notre urgence et lui donne le numéro de Christian. De longues minutes passent. En restant à l'écoute de la VHF, je constate cependant que les «mayday» de Rachel ne cessent pas; j'en déduis que les militaires n'ont pas pu créer le contact. En essayant de les rappeler, je reçois un message de Swisscom me signalant que j'avais épuisé mon stock de data et que la commu-

nication était coupée... Par chance, nous avons acheté une carte SIM locale pour le bateau; c'est par ce biais, et par SMS, que je rappelle l'officier de marine qui me confirme que le numéro que j'avais donné ne répondait pas. Je lui fournis le numéro de Rachel et transmets celui de la marine à Christian. Enfin, à 7 h 15, un contact est établi entre le bateau de Christian et les secours. À 7 h 40, les opérations sont prises en charge par la police de George Town, qui intègre les pêcheurs du voisinage dans les recherches.

La suite de cette aventure, et les leçons qu'il en tire, vous sont racontées par Christian. Son récit a été publié dans le magazine Voiles et Voiliers (no 641, juillet 2024) dans la rubrique «Ça vous est arrivé». Nous en reproduisons ici les éléments principaux avec son autorisation et celle du journal.

MA COMPAGNE A DISPARU DU BORD!

Je m'appelle Christian Lüps, j'ai 70 ans, je suis constructeur naval au bord du Léman et membre du CCS. Avec ma compagne France, architecte, nous profitons de notre retraite en naviguant plusieurs mois par année en Méditerranée, et parfois ailleurs, sur notre cotre de 48 pieds. Tout commence par une belle aventure organisée par Rachel, présidente du club nautique d'Hermance, petite bourgade à la frontière franco-suisse, proche de Genève. À l'occasion des 40 ans du club, le projet est d'effectuer une croisière aux Bahamas à l'automne 2023. Nous sommes dix-neuf inscrits. Le choix se porte sur deux catamarans de 48 et 46 pieds au départ de Palm Cay à Nassau. La restitution des bateaux se fera à Emerald Bay, proche de George Town, vingt jours plus tard. Jean sera skipper pour un bateau et moi pour l'autre. Nous avons, tous deux, déjà navigué aux Bahamas.

Nous quittons Genève à destination de Nassau via Londres le 4 novembre. Jean embarque avec son équipage (4 couples) sur un bateau et moi sur l'autre catamaran avec dix autres personnes, dont une famille avec deux fillettes.

Avitaillement, prise en main et briefing effectués, le surlendemain nous quittons la marina, cap sur Eleuthera. L'autre bateau, retenu par des problèmes techniques, nous rejoindra plus tard. Les escales s'enchaînent, Spanish Wells, Hatchet Bay, Rock Sound Harbor, dans une

CRUISING: Rubrique Safety First

Chers membres, la rubrique Safety First est une plateforme d'échange vous permettant de contribuer à l'amélioration de la sécurité sur les bateaux du CCS par le témoignage d'une expérience vécue ou par toute autre forme de contribution ayant trait à la culture de la sécurité dans le Club. Veuillez faire parvenir vos commentaires et propositions d'article à safetyfirst@cruisingclub.ch

eau translucide qui permet de veiller à la profondeur en permanence. La météo n'est pas à notre avantage, faibles vents et pluie. Puis nous quittons Eleuthera, cap sur les Exumas et ses mouillages incontournables: Highborne Rocks et Allan's Cay et les iguanes, Norman's Cay, Warderick Wells Cay et sa réserve naturelle, Compass Cay, Staniel Cay et les cochons nageurs, Farmer's Cay.

L'HORREUR COMMENCE

Notre dernier mouillage sera Lee Stocking Island. Nous mouillons à environ 300 mètres du rivage, l'île mesure un peu plus de 5 kilomètres de long pour une largeur variant entre 180 et 900 mètres. Comme toujours, nous sommes seuls, pas le moindre bateau à l'horizon. La dernière soirée s'organise, apéritif, repas et se termine par les corvées usuelles. Le lendemain, nous entamerons la dernière étape de notre périple en direction d'Emerald Bay. Nous allons nous coucher lorsque France, qui avait déjà pris un peu d'avance sur l'oreiller, sort de la cabine (qui donne sur l'arrière du cockpit à bâbord) pour fumer une cigarette, puis retourne en cabine. Auparavant, comme chaque soir, je vérifie la fermeture des filières à l'arrière de chaque flotteur, que l'échelle de bain soit relevée, je contrôle le mouillage et la patte d'oie ainsi que le feu de mouillage.

Peu après deux heures, je me réveille pour assouvir un besoin naturel et, comme d'habitude, je jette un regard sur l'extérieur. Je remarque que France n'est pas au lit et la soupçonne encore une fois «d'en griller une». Je suis dans le cockpit, à l'arrière, et ne la vois pas. Je fais le tour du bateau, cockpit avant, pont supérieur, personne. J'ai de la peine à comprendre et recommence ma recherche, lampe torche à la main: pont avant, pont supérieur, sans faire trop de bruit, j'explore les cinq cabinets de toilette, autour du bateau, sous la nacelle, rien! Ce qui m'intrigue est que ses vêtements de nuit sont sur la couchette, les filières sont fermées et l'échelle de bain relevée. Je me rends à l'évidence que France n'est plus à bord, ça me glace le sang! Je ne sais que faire sinon réveiller Rachel et son mari Alain – il est environ trois heures. Les recherches commencent et réveillent peu à peu le reste de l'équipage. Tout est à nouveau fouillé, les coffres, les cales moteurs, toutes les cabines, les grandes armoires. Rien!

Rachel lance le premier «mayday» que j'avais écrit au préalable, il sera suivi de 18 autres appels, à intervalles de 10 minutes. Pas de réponse, je tente à deux reprises le «distress» de l'ALS: «function not valid!» Nous appelons les numéros d'urgence relevés dans le guide, le premier interlocuteur ne se sent pas concerné; les «coast guards» ne lanceront pas de recherche sans la sollicitation de la police maritime. De plus, il fait encore nuit, la lune s'est couchée. J'ai le cerveau en bouillie et j'essaie de réaliser ce qui s'est passé. Si elle est tombée à l'eau, en fonction de la marée et du courant actuellement de 3 nœuds environ, ce dernier devrait l'emporter vers le sud-est. La basse mer était vers

23 heures, et la haute mer sera peu avant 5 heures. Je reprends mes calculs à plusieurs reprises pour optimiser les recherches. Mais rien ne peut être envisagé de nuit. Vers 6 heures, ne pouvant atteindre les secours, j'appelle Jean sur son portable. Il est au mouillage, à quelques milles plus au sud. Je lui décris la situation et lui demande de relayer mes appels à l'aide. Entre-temps, le jour se lève enfin, l'annexe est mise à l'eau, le courant est encore sensible. Alain et Antonio partent et longent la côte de l'île, vers le nord-ouest et retournent au sud-est. L'approche du rivage n'est pas aisée, car les fonds ne le permettent pas toujours. Ils recherchent des traces de pas sur le sable, mais la marée haute les a certainement effacées. Le littoral est bordé de parties rocheuses et de petites plages. Il ne nous est pas possible de poursuivre les recherches plus au sud-est avec le catamaran, car la hauteur d'eau ne le permet pas. Kevin, le papa des fillettes, prépare son drone afin d'explorer le littoral; la végétation n'est pas élevée mais dense, et l'autonomie de l'appareil reste restreinte.

DES RECHERCHES INTENSIVES

Dans l'intervalle, nous avons pu entrer en contact avec la police maritime, qui a mis en place des recherches en sollicitant des pêcheurs et d'autres bateaux dans le secteur, mais nous interdit de quitter le mouillage avant leur venue; une longue attente s'installe. J'appelle Arnaud, le fils de France, à Genève. Il décide de prendre le premier avion et de nous rejoindre à Emerald Bay le lendemain au soir. Le temps est horriblement long. Dans l'annexe, le duo poursuit ses recherches. Nous restons à l'écoute des moindres messages ou appels. Jean, sur l'autre catamaran et qui nous entend, envoie des «mayday relay» depuis son mouillage proche de la marina, mais ils restent sans résultat. Mais je dois aussi rassembler les effets de France et boucler son sac, pas facile d'imaginer un retour pareil! Est-elle encore en vie, s'est-elle noyée ou a-t-elle subi une attaque de requin? Tout me traverse l'esprit.

En fin de matinée, la police maritime arrive. Un grand semi-rigide d'une douzaine de mètres nous aborde. À son bord, trois officiers de la police et quatre militaires en tenue kaki. Les trois officiers montent à bord. Contrôle des papiers du bateau, assurance, contrat de location, identités de l'équipage. Puis s'ensuit un interrogatoire de près de 3 heures sur le déroulement des faits, la consommation d'alcool de l'équipage la veille, mes compétences maritimes, la santé de la personne disparue, ses traitements médicaux, ses biens et sa fortune, son assurance-vie. Ça devient pesant! On me demande de rester à Emerald, je confirme que c'était mon intention en attendant l'arrivée du fils de France. Les conclusions de l'officier sont radicales: soit c'est un accident, soit c'est un suicide, soit c'est un homicide! C'est cauchemardesque! Finalement, les officiers quittent le bord et mettent le cap vers le nord-ouest, puis le bateau disparaît derrière l'île.

ENFIN, LE SALUT!

Il est près de 14 heures, il nous faut faire route. Je ne peux plus retenir l'équipage, car les vols du voyage de retour sont prévus à l'aube le lendemain. La mort dans l'âme, je mets les moteurs en route. Antonio et Pascal préparent le guindeau et je m'apprête à manœuvrer de concert avec l'équipage au mouillage quand, tout à coup, j'entends des cris. Alain me dit: «La police maritime revient, ils font des grands signes». Effectivement, je vois au loin le semi-rigide qui revient à grande vitesse sur nous.

Nous stoppons toutes manœuvres. Le bateau s'approche, tous se pressent à l'arrière et j'entends: «Regarde, France est là». Je ne la vois pas tout de suite et, enfin, je l'aperçois, à l'arrière, en maillot de bain assise entre deux officiers, une nourrice d'eau sur les genoux. Je n'en crois pas mes yeux! Quel soulagement, que miracle! Immédiatement, j'appelle Arnaud, son fils, et Jean, le skipper de l'autre catamaran. La hauteur du franc-bord est telle qu'il est impossible de l'embarquer; finalement, elle monte à bord, soutenue, car elle ne tient pas bien sur ses jambes. Déshydratée, brûlée par le soleil, nous la douchons abondamment. Un bon nombre de petites plaies, égratignures, apparaissent sur les jambes, les pieds et les bras. Quelque peu embêtée, elle réalise (comme nous tous) le dénouement de l'aventure qu'elle vient de vivre. Les questions fusent, les réponses sont confuses. Les officiers nous informent que France a dérivé sur 2 milles avant d'arriver sur la plage et que, par la suite, elle a entrepris la traversée de l'île, ce qui lui a permis d'être repérée par les pêcheurs. S'assurant que tout est rentré dans l'ordre et que France est entre de bonnes mains, la police maritime nous quitte, merci messieurs.

TÉMOIGNAGE DE FRANCE (RÉSUMÉ DE SON RÉCIT)

France ne parvient pas à dire pourquoi elle s'est retrouvée à la mer. Elle se souvient de s'être retrouvée à l'eau et de l'angoisse qui l'a prise quand elle a réalisé que le courant l'emportait et qu'elle perdait de vue le catamaran. La lumière de la lune lui a permis de nager vers une plage où elle a passé le reste de la nuit. Elle était en maillot de bain et souffrait du froid et de la soif. Au lever du jour, voyant passer quelques bateaux, elle leur fit des signes qui restèrent sans réponse. Alors que la matinée avançait, qu'il commençait à faire chaud, elle se mit péniblement en route au travers des broussailles et des rochers pour rejoindre le versant atlantique de l'île, espérant y être mieux repérée par les secours. Après une longue attente sous le soleil, en début d'après-midi, c'est effectivement ce qui s'est produit. Un bateau de pêche, averti par la police de la disparition de France, la découvrit et put la récupérer, non sans peine, dans les récifs et de fortes vagues. Les pêcheurs appelèrent ensuite la police, qui embarqua France et la ramena vers le catamaran où elle fut accueillie dans la liesse et le soulagement général.



ENSEIGNEMENTS:

1. La disparition d'un équipier du bord, d'autant plus de nuit, est une épreuve redoutable et très déstabilisante pour l'équipage. Dans le cas relaté, le calme et la solidarité de l'équipage ont été un atout déterminant pour une bonne gestion de la suite des événements.
2. L'absence de réponse aux «mayday» sur la VHF, la panne de l'ASN ainsi qu'un réseau cellulaire très lacunaire ont rendu les appels au secours inopérants; ce n'est que grâce à l'intervention du second navire, au mouillage quelques milles plus loin, que ces derniers ont pu être mis en œuvre plusieurs heures plus tard.
3. Malgré les précautions prises par le skipper pour éviter la chute d'un équipier à la mer au mouillage, l'impensable s'est néanmoins produit. Il faut en être conscient.

RECOMMANDATIONS:

4. Lors d'une navigation dans des contrées isolées, la prudence est d'autant plus de rigueur et il faut disposer de moyens de communication fiables. La présence d'un téléphone satellitaire peut faire toute la différence.
5. Lors de la prise en main d'un bateau, un test de la VHF et de l'ASN (fonction «test» sur le menu) est indispensable pour s'assurer de leur bon fonctionnement.
6. Au mouillage, à la tombée de la nuit, un contrôle des filières, des hublots, du mouillage et des alentours est de règle.
7. On ne s'éloigne jamais du bateau seul sans avoir averti un membre de l'équipage et sans emporter un moyen de communication.
8. Si l'on navigue en groupe, rester à portée de communication entre navires.

Christian Lüps