

Avant-propos

J'ai découvert le monde de la voile et de la course au large en 1997, à une époque où les présentateurs n'étaient pas légion dans les villages départ. À l'occasion de la Transat Jacques-Vabre en 2001, j'étais de nouveau sur le pont pour dynamiser ce grand rendez-vous nautique. Mes interviews avec les héros des mers se succédaient et j'avais déjà provoqué les rencontres, avec Loick Peyron, Alain Gautier, Ellen MacArthur, Michel Desjoyeaux entre autres, pour le bonheur du public. Pourtant, ce jeudi, bien que rodé à l'exercice, sans le connaître, j'avais rendez-vous avec un navigateur qui ne me laissait pas impassible : Bob Escoffier.

J'avais déjà entendu parler du personnage quelques années plus tôt. Alors que je ne m'intéressais pas ou peu à cet univers, j'avais été curieux de vivre le départ télévisé de la Route du Rhum 1994. Un bateau ne ressemblait pas du tout aux autres voiliers de course. Il s'agissait d'un navire en bois de 130 tonnes, skippé par un marin de 45 ans et, pour l'inculte du monde maritime que j'étais, le pari me semblait sinon audacieux, particulièrement gonflé. Le skipper barbu Bob Escoffier ressemblait à s'y méprendre aux héros de mon enfance. Tout du vrai loup de mer dans son apparence. Le genre de capitaine que je pouvais imaginer avec aisance, à la barre d'un galion et à la recherche d'un trésor planqué dans le refuge d'une île désertique et gorgée de soleil.

Même s'il affichait une certaine bonhomie, je le supposais pourtant bourru, brut de décoffrage et peu enclin à répondre à mon interrogatoire.

Nous nous sommes donc rencontrés pendant une trentaine de minutes, cernés par un public curieux de découvrir le bonhomme. Le temps aurait pu s'éterniser, tant la facon de mon interlocuteur était impressionnante. Tout était passionnant et facile à comprendre. Les propos ne trahissaient pas l'expérience d'un type qui avait déjà usé quelques cirés et engrangé des milliers de milles nautiques. J'étais conquis et heureux de constater que l'homme était conforme à mes attentes et qu'à défaut d'un comportement revêche et acrimonieux, il était au contraire aimable, amical, voire drôle et amusant. Je le quittai un peu triste, l'entretien terminé.

Nos routes se sont souvent croisées les années suivantes et nous avons toujours plaisir à nous retrouver sur les quais de métropole ou d'outre-Atlantique, mais c'est en octobre 2017 que nous allions prendre l'engagement de nous revoir plus fréquemment.

La Société nautique de la baie de Saint-Malo avait fait appel à mes services au théâtre malouin pour présenter Armel Le Cléac'h et Louis Burton et évoquer leurs chevauchées sur le dernier Vendée Globe. La soirée devait se poursuivre dans l'accueillant restaurant du Lion d'Or en intra-muros. Bob Escoffier était à mes côtés, accompagné de son épouse, et rien n'avait changé quant à sa facilité de nous conter ses histoires maritimes ou coups de gueule, qu'il jugeait utile d'évoquer. Je n'ai pu m'empêcher de lui faire savoir qu'il serait judicieux de coucher ses aventures sur des pages pour qu'un plus grand nombre puisse en profiter. Il m'indique qu'il n'aime pas se prêter à cet exercice, mais, manifestant l'envie d'accéder à ma requête, il me propose de le faire pour lui. Un vrai challenge qui ne me laisse pas insensible, mais qui, dans le même temps, fait émerger l'inquiétude de ne pouvoir y parvenir. Le contrat

d'engagement se traduira par une tape dans la main avec une première prise de rendez-vous une semaine plus tard.

Tout a donc commencé ainsi, au domicile de Bob et de Françoise Escoffier, face à la mer. Le cadre et la décoration soignée se prêtaient tout à fait à ce genre de rencontres. Le marin était affûté et indiscutablement préparé pour les confidences. Nos entrevues ont été nombreuses pour collecter ses confessions, épanchements ou autres révélations. Il ne voulait rien occulter et souhaitait en quelque sorte livrer un témoignage et laisser une trace de ses expériences en mettant à profit sa mémoire exceptionnelle. L'exercice devait s'avérer parfois décousu tant mon locuteur, sollicité, me contraignait à user de la pause de l'enregistreur à chaque appel téléphonique. J'ai donc retranscrit, je l'espère de façon littéraire, mais sans trahir ses propos, les aventures d'un marin pas tout à fait comme les autres. Cette expérience a nécessité plusieurs heures de tête-à-tête, toujours amicaux et bienveillants. Pendant quatre mois, j'ai vécu par procuration avec Bob Escoffier. Une sorte d'immersion dans la vie de ce personnage attachant, qui m'a valu quelques insomnies ou réveils nocturnes, tant j'étais habité par son histoire. Une épreuve chronophage, mais terriblement enrichissante.

Le livre que vous avez entre les mains n'est pas un ouvrage de plus sur une expérience maritime. C'est une vraie déposition, une mise à nu, un constat, une confession sortie des tripes d'un homme qui n'a rien à cacher.

En complément de cette lecture, je formule le vœu que vous puissiez un jour croiser la route de Bob Escoffier ou, mieux encore, le rencontrer. Vous prendrez alors conscience que le monsieur que vous avez en face de vous sort des sentiers battus et ne pratique pas la langue de bois. Un moment qui, j'en ai la certitude, ne vous laissera pas dans l'indifférence.

Serge HERBIN

Combien de fois ai-je pu entendre cette romance encourageante mais inquiétante : « Avec ton vécu et ton parcours, tu devrais écrire un bouquin. » Cette invitation, pourtant excitante, n'a pu voir le jour faute de temps et peut-être bien d'un soupçon de fainéantise.

Après avoir cédé mes affaires en 2014, j'allais donc disposer, avec un certain bonheur, d'un agenda plus flexible. C'est au cours d'une escale en 2015 à Lanzarote, aux Canaries, à bord de notre catamaran *Étoile*, que ma décision fut prise. Est-ce le changement de latitude, les alizés qui vous bercent, l'esprit qui vagabonde et l'inspiration qui vient avec ? Je n'en sais fichtrement rien, mais c'est pourtant sur cette île que je pris l'engagement de coucher sur des pages quelques épisodes de ma vie à la fois ordinaire et bien remplie. Un irrésistible besoin de laisser une trace, un écrit, un témoignage sur le métier difficile de transporteur de personnes à la voile. Un boulot passion, partagé avec ma famille et mes collaborateurs. Un parcours de besogneux pourtant semé d'embûches et de chasse-trappes qui poussent au dépassement de soi. L'envie d'aller de l'avant en évitant, autant que faire se peut, de regarder dans le rétroviseur.

Construire une trame, se souvenir, dire l'essentiel sans rien dissimuler, ne rien cacher de la vérité, même si elle ravive quelques douleurs. Fermer les yeux, s'isoler et revoir des moments intenses et forts. C'est une expérience osée à laquelle je vais m'astreindre, mais j'ai la vraie volonté d'y parvenir.

J'ai noirci au fil des années des petits carnets sur lesquels j'ai noté quelques moments qui me semblaient importants. Sans le vouloir vraiment, j'avais réuni les pièces d'un puzzle que je m'appête à assembler. Le problème est qu'il y en avait partout, étalées là par centaines. Par où commencer, c'est d'une telle confusion. Toutes les phases que je vais relater dans cet ouvrage sont marquantes et je ne parviens pas à les positionner dans une échelle de valeurs émotionnelles. J'ai

tellement de choses à dire depuis que ma décision est prise ; j'imagine déjà un pavé de 500 pages. C'est totalement illusoire et déraisonné ; il va me falloir aller au primordial et à l'essentiel. Entre mon boulot qui ne me laisse que peu de temps pour dormir et mes courses aux larges qui m'ont apporté bonheurs et désillusions, j'ai matière à faire couler beaucoup d'encre.

J'ai depuis quelques années fait le choix de grignoter ici ou là les bons morceaux que la vie nous offre, et ce parti me sied à merveille. Je pense être entré dans la sphère de l'épicurisme. Je me dois cependant de ne rien occulter des instants délicats et traumatisants. Je pense notamment à cet épisode qui a bien failli m'ôter la vie. Quelques heures de perdition qui auraient pu finir en drame. C'est justement à ce moment précis de mon existence que je vais commencer mon récit.

À l'instant où je dicte les mots à mon ami Serge Herbin, j'ai 68 ans. Une indication qui vous invitera, je l'espère, à faire preuve d'indulgence quant à quelques imprécisions de dates ou omissions d'anecdotes. La mémoire se perd quelquefois et c'est tant mieux. Ça permet d'oublier les mauvais moments.

Je ne devais pas être là !

Ce 2 novembre 2014, la météo est bougonne sur la ligne de départ de la Route du Rhum, face à la pointe du Grouin. L'horizon n'est qu'une toile de fond inquiétante, couleur d'encre, laissant imaginer sur la côte costarmoricaine un déluge redoutable. Un décor planté là, comme pour ravir les photographes. La première nuit est particulièrement délicate et dure à bord de ce grand voilier dont j'ignorais à peu près tout du comportement. Une rupture de cordage me contraindra de faire une escale à Roscoff pour réparation. Le lendemain au réveil, des journalistes plein le quai, je découvre à mes côtés le grand trimaran *Sodebo* de Thomas Coville, victime d'une collision avec un cargo, détruisant une partie de la coque centrale et du flotteur tribord¹. À couple de mon voilier, Benjamin Hardouin, sur son *Kriter V*, a choisi lui aussi de faire une halte technique. Tous les deux, bien décidés à repartir, nous convenons de faire une route pratiquement similaire ou peu éloignée, nos bateaux affichant des vitesses presque identiques. Nous parons ainsi Brest, puis le raz de Sein, et nous engageons dans le difficile golfe de Gascogne. Au niveau de La Corogne, au large de l'Espagne, ma routeuse² Karine Fauconnier me fait parvenir de nombreux messages par mail : *Dépêchez-vous, les gars, vous n'allez pas assez vite, vous allez vous prendre une*

1. Côté droit d'un navire.

2. Personne à terre qui étudie pour le marin les vents et les courants.

sévère tempête, courant contraire, au cap Finistère. Si vous ne passez pas rapidement, ça ne va pas le faire et ça risque d'être vraiment compliqué pour vous !

Benjamin, derrière moi, me contactait très souvent par VHF et ressentait visiblement le besoin de parler. L'horizon s'assombrissait devant nos étraves, nous laissant imaginer des heures à venir mouvementées. Les milles¹ défilaient alors que nous nous étions quelque peu éloignés l'un de l'autre. Le ciel prenait une teinte ardoise et le déchaînement de l'orage était à présent au plus fort. Le skipper de *Kriter V* aura recours au téléphone iridium satellite pour pouvoir poursuivre nos dialogues. J'en profite pour l'avertir de mes intentions :

— Benjamin, la tempête va nous tomber dessus prochainement. Je ne dispose pas des bonnes voiles d'avant pour passer le coup de tabac, je vais essayer de me planquer derrière la côte du cap Finistère et faire le dos rond. Le front devrait passer assez vite et les vents basculeront favorablement. Je vais tirer quelques bords le long de la côte en attendant que la colère du temps passe. L'idée, c'est d'aller au bout ; donc, évitons de prendre des risques inutiles !

— Je pense que tu as raison, Bob, je vais faire comme toi.

Et nous voilà partis en direction de la côte pour tenter de nous mettre en sécurité et éviter une mer démontée. Alors que nous étions à près de 100 kilomètres du littoral, je décide d'aller faire une microsieste que j'imaginai réparatrice. Moins de cinq minutes plus tard, je suis réveillé par un bruit d'eau que je qualifie rapidement d'anormal. Ça ressemble à un bruit de clapot lorsque l'on est à l'arrêt, au port, mais je suis convaincu immédiatement qu'il ne s'agit là que d'une malheureuse analogie. Sorti rapidement de ma bannette, je prends conscience d'un vrai problème, constatant à l'avant du voilier qu'il y a de

1. Un mille marin correspond à 1 852 mètres.

l'eau au-dessus du plancher. Malgré une inspection, je ne vois rien qui puisse justifier cette avarie. Il est temps de rouler la voile d'avant, d'affaler la grande voile alors que le vent forcit jusqu'à 40 nœuds¹ et que la mer se forme de plus en plus. La colère gronde, tout est gris anthracite, le ciel et la mer ne font plus qu'un.

La manœuvre me prend une dizaine de minutes tout au plus. Revenu à l'intérieur, je découvre, désarmé, que l'eau monte inexorablement. Les premiers courts-circuits électriques apparaissent en même temps que des odeurs de brûlé. J'estime la voie d'eau d'une telle importance qu'il me sera impossible d'y faire face. Je suis dans une situation délicate que je ne connaissais pas encore et je vais devoir quitter le navire au plus vite, si je ne veux pas sombrer avec. Tandis que la mer devient vraiment forte, que le vent ne cesse de siffler en rafales, sans excès de panique, je prends le temps d'évaluer les priorités et de faire le point sur les actions à mener dans le bon ordre. L'eau monte de plus en plus, je m'équipe de ma combinaison étanche de survie, très vite sur le canal 16, fréquence internationale de détresse, je lance un mayday indiquant mon bateau en péril. Je saisis ma balise de détresse, je fais vite, mais sans affolement. J'ai soif, je prends à la volée une bouteille d'eau gazeuse trouvée dans le sac de la survie. Je prends une grande gorgée goulûment et, moment d'écœurement, alors que je fais tout à coup quelques bulles, je relève que je viens d'ingurgiter de l'eau savonneuse, destinée à faciliter l'enfilage de la combinaison. Décidément, quand rien ne va !...

Tout se déroule finalement très vite et la peur ne trouve pas sa place. Persuadé qu'un navire viendrait à mon secours, je dépose dans un sac-poubelle, puis dans un sac étanche, mon téléphone portable, mes papiers d'identité, les 500 euros que

1. Un nœud correspond à 1 852 mètres par heure.

l'on se doit d'avoir en cas d'escale, l'ordinateur et le minimum qui me paraît essentiel. J'emmène ce petit barda à l'arrière, le voilier s'enfonçant de plus en plus vers l'avant. En extérieur, alors que la tempête s'installe de plus en plus, je sectionne les amarres du radeau de survie et suis prêt, le cas échéant, à le percuter pour qu'il se déploie. Je garde en tête les instructions de sécurité nous invitant à rester le plus longtemps possible sur l'épave. Je n'oublie pas non plus qu'en 2002, Karine Fauconnier avait perdu ce radeau pour cause d'une rupture de cordage. Je suis donc prêt à évacuer, mais j'attends l'ultime moment dans ma combinaison étanche orange. La proue¹ du voilier s'enfonce inlassablement. Combien de temps ce bateau va-t-il encore flotter ?

Le temps me semble à présent très long et le navire est immergé de moitié.

J'aperçois tout à coup un énorme remorqueur de haute mer, le *Sar-Gavia*, que j'avais doublé quelques heures plus tôt. Le grand bateau traînait derrière lui le trimaran *Olmix* foudroyé du miraculé Pierre Antoine. Ordre avait été donné à l'équipage de venir à mon secours et de prendre mon embarcation également en remorque. Je savais que ce sauvetage serait vain, qu'il était trop tard, car le *Sydney 60* était maintenant enfoncé jusqu'au pied du mât. C'est à ce moment que la peur a commencé à m'envahir. Je voyais ce monstre avancer, puis se rapprocher dangereusement de moi sur une mer très formée et bouillonnante. J'avais la certitude qu'il allait m'écraser et me projeter à l'eau. L'immeuble flottant n'était plus qu'à un mètre, les moteurs en marche arrière, c'était effrayant. La carcasse d'acier grise, à défaut de me secourir, allait me percuter et me faire sombrer, j'en étais certain. Les marins du colossal navire ont lancé en ma direction un cordage censé assurer la remorque. Je n'ai pas eu la présence d'esprit d'y attacher mon sac étanche, dommage pour

1. Avant d'un navire opposé à la poupe.

moi. Constatant une accroche impossible, les sauveteurs renoncèrent à ce dispositif et s'éloignèrent pour rester en surveillance à une bonne centaine de mètres.

J'étais toujours sur l'arrière de mon voilier, près de mon radeau de survie. La mer était à présent au plus fort de sa furie et il ne restait plus que cinq mètres du bateau hors de l'eau. J'attendais coûte que coûte l'ultime moment pour percuter l'embarcation de secours, sentant inévitablement l'épilogue arriver. Qu'allais-je devenir ?

Je n'ai plus la notion du temps, mais, soudainement, j'ai entendu un gros bourdonnement malgré le bruit du vent déchaîné. Une trentaine de mètres au-dessus de moi, un hélicoptère de la marine espagnole était en stationnaire. Légèrement décalé pour éviter le mât, un plongeur descendra rapidement, à une vingtaine de mètres de mon embarcation, accroché à son filin. Le déplacement d'air sous le rotor est insupportable et génère un véritable ouragan. La conjugaison avec la tempête rend la mer blanche et endiablée, l'écume vole en gerbes et je ne vois pratiquement plus rien. Je fais signe au sauveteur que j'arrive difficilement à distinguer, que je vais lui envoyer mon sac et je comprends très rapidement que ma proposition ne l'intéresse vraiment pas. Le militaire n'est pas venu prendre des risques pour effectuer un déménagement, mais pour sauver une vie. J'abandonne donc ma besace et mes effets préparés et me jette à l'eau dans la marmite infernale. Je nage, je barbote, je bois la tasse, je n'en sais trop rien. La combinaison de survie semble remplir son rôle. Je flotte, j'épouse la mer déchaînée, je suis dans des montagnes russes, m'enfonçant dans les vagues pour ressurgir sur les crêtes. J'évite d'avoir peur d'y rester et je lutte de toutes mes forces pour combattre mes mauvaises pensées. Le plongeur sera en fin de compte rapidement à mes côtés pour mettre en place

le harnais qui m'emmènera dans les airs. Le bras tendu vers le ciel et dessinant comme un cercle imaginaire, il fait signe à son équipage que tout est paré pour le décollage. L'envol est d'une rapidité déconcertante et j'ai la sensation que tous mes membres vont s'arracher, c'est inouï. Je me retrouve corps contre corps avec mon sauveur, suspendu comme une andouille à sa ficelle, tournoyant au-dessus de mon bateau, dont on ne distingue plus qu'une toute petite partie arrière. L'horloge du temps s'est arrêtée et la situation est surréaliste. J'aperçois en dessous le gros remorqueur devenu tout à coup plus petit. Le treuil nous soulève avec une puissance effarante.

Je suis sauvé, je suis dans l'hélicoptère de la marine espagnole. Je souffle, je respire et reprends peu à peu mes esprits. Le sauveteur, satisfait de sa mission, me tape sur l'épaule et m'invite à regarder le désespérant spectacle de mon voilier sombrant définitivement. Quelle triste Route du Rhum tout de même ! Mais je suis sain et sauf. À croire qu'il n'y a pas qu'à Lourdes que les miracles existent. Je suis courbaturé, la traction a été d'une violence incroyable. J'ai froid, j'ai faim et je me demande franchement ce que je fous là, dans cette cloche à fromage volante.

J'ai traversé tant d'obstacles et d'écueils dans ma carrière qu'il m'apparaît impossible de vivre une telle situation. Il est commode de songer que les démons aient décidé de me punir une nouvelle fois. Ai-je fait quelque chose de mal dans une autre vie pour mériter cela ? C'est juste impensable, incompréhensible, insupportable. Je ne peux surtout m'empêcher de faire le constat que je ne devais pas être au départ de cette course. Que Servane, ma fille, aurait donc très certainement connu ce cauchemar. J'en frissonne d'effroi, me disant finalement que le scénario est plutôt bien écrit et que c'est aussi bien ainsi.

Trente minutes plus tard, nous atterrissons sur une base militaire dans la ville de Viveiro. Je n'avais plus rien, sinon ma

combinaison de survie orange, ressemblant à s'y méprendre au costume de Casimir dans *L'Île aux enfants*. Oui, j'avais tout perdu, j'étais démuné, abattu et ne savais comment prévenir Françoise et mes proches. Étaient-ils seulement informés de mon naufrage et de mon sauvetage ? Je n'en avais aucune certitude.

Après mes remerciements sincères et légitimes, je suis emmené dans les locaux militaires et reçois un sac dans lequel je découvre toute la panoplie du naufragé. À l'intérieur, un pantalon de survêtement et un sweat à capuche, des chaussons, un slip rose et un slip blanc extensibles, donc toutes tailles. J'en déduis que le sac est préparé par avance pour monsieur ou pour madame. Douche prise, je choisis le sous-vêtement masculin et suis à la disposition de la Guarda Civil qui me dépose à l'hôtel des gens de mer.

Je suis encore très loin de la sortie du chemin de croix. Arrivé dans l'auberge, ma priorité est de prévenir Fafaz. Je suis certainement aussi inquiet qu'elle. Le coup de fil est irréalizable, car l'hôtel n'a pas de lignes vers l'extérieur du pays. La compréhension est impossible, l'équipe ne parle pas un mot de français ou d'anglais. Au bout de 30 minutes de palabres, je décide de refuser la chambre proposée et l'examen médical prévu à l'hôpital. Je veux prévenir les miens au plus vite, je n'en peux plus. Toujours en survêtement et en chaussons, je hèle un taxi dans la rue et lui demande de m'emmener à La Corogne, que je connais assez bien. Pendant le voyage, je me demande bien comment je vais pouvoir régler la course. Une heure et demie plus tard, je propose au chauffeur de me déposer à la capitainerie du port de plaisance. Là, je rencontre l'épouse de Pierre Antoine, le skipper du trimaran *Olmix*, hélitreuillé lui aussi quelques heures plus tôt. Pierre avait accepté l'hospitalisation. Généreuse, elle m'avance les frais de taxi et me prête son téléphone portable pour pouvoir joindre Françoise.

Mon épouse était déjà informée de ma mésaventure. Chaque midi, elle assistait, à Saint-Malo, à l'émission télé-internet en direct, pendant laquelle les marins sont en communication avec l'organisation. Sous une grande structure, les spectateurs assistaient aux échanges et disposaient ainsi d'un vrai suivi de la compétition. Autour de la table, Gilles Chiorri, le directeur de course, les rédactrices, et Serge Herbin, présentateur-animateur de l'émission. En plein direct, Gilles est alerté sur son portable qu'un naufrage vient de se produire et qu'une balise de détresse a été déclenchée. Il quitte immédiatement le studio pour mettre en place une cellule de crise. Le directeur de course reste évidemment discret, ne disant mot, et un léger malaise s'installe sur le plateau. Au même moment, le téléphone de Fafaz sonne, c'est Servane :

— Ne panique pas, tu n'en parles à personne, papa vient d'activer sa balise de détresse, viens me rejoindre au plus vite à Mordreuc.

Elle était dans une attente insoutenable, imaginant le pire. J'ignorais évidemment tout cela. Mon appel a été rédempteur, mettant un terme aux trop longues minutes de tourment et de hantise.

Soulagé et libéré, j'allais enfin pouvoir m'organiser à peu près convenablement. Sorti de la capitainerie, j'assiste dans le port à l'arrivée de *Kriter V*. Je vais au-devant de Benjamin Hardouin qui me déclare au ponton :

— J'abandonne, j'arrête, mon bateau fait un peu d'eau, ça va bien comme ça !

Nous sommes très liés, Benjamin et moi, et je pense que mon naufrage l'avait sérieusement perturbé.

Nous voilà donc partis tous les deux en quête d'un hôtel pouvant nous recevoir. Toujours en survêtement et chaussons aux pieds, je commence à trouver le temps un peu long. De plus, le sous-vêtement, offert avec beaucoup d'altruisme, a une fichue tendance à ne pas rester en place, m'obligeant

à le remonter régulièrement, d'une façon disgracieuse et épidermique.

Le premier hôtel deux étoiles ne sera pas le bon. Pour pouvoir prétendre à une chambre, il convient de présenter des papiers que je n'ai plus. Je dis à Benjamin que nous aurons plus de chances dans un établissement plus gradé. Dans le trois-étoiles suivant, la réponse est identique. Je propose à la réception de jeter un coup d'œil sur les chaînes espagnoles d'info en continu, où mon sauvetage passe en boucle. Je ne suis pas un délinquant ni un malandrin. La tension monte et, comme toujours, quand tout m'irrite, je suis proche de faire un tour sur moi-même.

Par la vitre, je remarque de l'autre côté de la rue un superbe quatre-macarons, entrée marbrée, dans lequel, à n'en pas douter, l'accueil sera tout autre.

— *Ningunos papeles, ningún habitación Señor.*

Même discours, je perds patience, j'explose, je suis à deux doigts de tout casser. Benjamin monte aussi dans les tours ; tout cela va très mal se terminer. Je sors, hors de moi, dans la rue, gueulant du plus profond de mes entrailles. Un chauffeur de taxi nous demande quel est le problème. Nous le lui expliquons et retrouvons un calme relatif. L'adorable conducteur nous emmènera dans un établissement dépourvu de distinctions, tenu par un cousin, où nous serons accueillis tout sourire. La chambre à deux lits à petit prix sera à notre convenance. Nous ne pourrons d'ailleurs pas régler la note, puisque l'illustre Benjamin avait tout laissé dans son bateau. La confiance sera de mise et la soirée arrosée suivie d'une nuit réparatrice.

Le lendemain matin, alors que nous reprenions la direction de la capitainerie, nous apercevons sur la grande avenue longeant le port une Volvo sur laquelle nous pouvions lire

Louis Burton. Françoise avait fait la route toute la nuit, se relayant avec l'assistante Marie Le Creurer. Les retrouvailles ont été d'une tendre émotion. Ma Fafaz n'avait rien oublié : téléphone, papiers, argent et médicaments indispensables.

Je passe rapidement un coup de fil à l'assureur pour l'informer du « sinistre ». Il était déjà affranchi de ce qui s'était passé et en profite pour me dire :

— Eh bien, dis donc, Bob, puisque tu n'es pas noyé, ni disparu et c'est tant mieux, et comme tu viens de nous coûter un peu d'argent avec ton naufrage, aurais-tu l'amabilité d'aller faire une préexpertise du trimaran *Olmix*, qui doit à présent être sorti de l'eau ?

C'est ainsi qu'avant de reprendre la route vers Saint-Malo, j'ai endossé ma blouse d'expert maritime. Je n'avais jamais vu un tel capharnaüm dans un bateau. Nous aurions cru à un bombardement. La foudre était tombée sur le mât, provoquant une explosion monstrueuse. L'intérieur et la coque centrale étaient criblés de trous de 10 à 15 centimètres de diamètre et tous les appareils électroniques étaient fondus. Alors qu'il se trouvait sous un terrible orage et que, normalement, il est prudent de rester à l'abri, Pierre Antoine, le skipper, avait fait le choix de sortir à l'extérieur de son bateau. Sans l'imaginer, cette prise de décision lui sauvera la vie, car un éclair foudroyant assommera son trimaran 30 secondes plus tard.