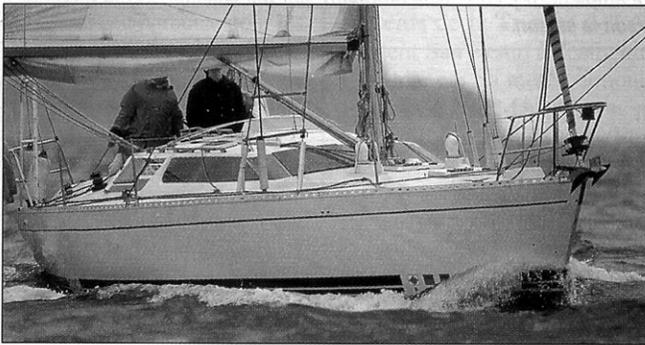


# LES RÉCITS VÉCUS

## MAIACO II

Feeling 10.90



«Et puis, "notre" vague est arrivée.»

Maiaco II, équipé en première catégorie, est mené par trois hommes : le skipper, Patrick Iafrate (concurrent de la Route du Rhum 1994), un convoyeur professionnel (cinq transats) et un des copropriétaires du bateau. En raison de son expérience, l'équipage a obtenu une dérogation pour partir à trois. Appareillage le mercredi midi dans la pétrole. Mercredi soir, le coup de vent les atteint. Ils s'arrêtent aux Issambres (golfe de Saint-Tropez) alors que le vent est déjà établi à force 7-8. Dans la journée de jeudi, le vent baisse de plusieurs crans et ils repartent à 17 heures 30 avec 15 nœuds établis. Aucun bulletin de tempête, seulement du Nord-Est force 4 à 5 affiché comme évolution ultérieure à la capitainerie pour les zones les concernant. Sur Inmarsat (Standard C), qui est le moyen de communication du bord, il n'y a pas de bulletin disponible pour la zone française. «Nous pensions partir dans la queue du mistral.»

La nuit de jeudi à vendredi se passe dans de bonnes conditions à 6,5 nœuds de moyenne, cap au 205. Au petit matin, le vent forcé sérieusement alors qu'ils sont à environ 80 milles de la côte, «beaucoup trop loin pour faire demi-tour». Toujours pas de bulletin sur Inmarsat, mais une demande par télex, chez eux, leur confirme des prévisions de mistral très fort à venir. Le vent est

Nord-Ouest, ils sont au grand large, grand-voile au bas ris. «Je tenais à faire de la route pour tenter de rejoindre le dévent de Minorque, qui me semblait le seul endroit où nous aurions pu trouver un abri. Partir en fuite serait revenu à rester dans l'axe du vent qui sort du golfe du Lion.» Le vent monte, la mer devient très grosse, les déferlantes très dures. Dans l'après-midi, une lame emporte un équipier qui, heureusement, était attaché. «Je l'ai récupéré par les cheveux», dit Patrick. Le vent est tellement fort que le bateau lofé régulièrement. Au début de la nuit, le vent forcé encore : «Je pense qu'on a atteint la force 10. La mer était superbe, sublime, mais les déferlantes étaient issues du train principal de noroît avec des composantes Ouest, ce qui donnait des vagues tronconiques qui nous tombaient dessus.»

**«Le bateau est monté et on a fait un tour complet en cinq secondes...»**

En bas, le bateau fait un peu d'eau, mais l'équipage écope régulièrement sans connaître l'origine de la fuite. Un court-circuit sur le panneau de démarrage moteur, normalement étanche et situé dans le cockpit, tend à actionner le démarreur en permanence. L'équipage coupe momentanément les batteries et bricolera plus tard une alimentation

directe des batteries de service en mettant le moteur hors-circuit.

Dans une déferlante, le bateau empanne et la bôme se casse net à 50 centimètres du vit-de-mulet. L'équipage, alors à 60 milles de Minorque, affale et se met à la cape sèche, barre amarrée, tout le monde à l'intérieur. «Ce n'est pas la meilleure allure, mais nous n'avions pas tellement le choix.» Pendant la nuit, une déferlante les couche violemment. Son explosion sur la coque fait voler en éclats les emménagements bâbord. Au lever du jour, le samedi matin, l'équipage tient bien le coup et fait des plans pour regagner une bôme de fortune. «Et puis, vers 11 heures 15, "notre" vague est arrivée. On l'a entendue craquer juste au-dessus de nous. Le bateau a pris 30 degrés, il est monté, monté, et puis on a fait un tour complet en cinq secondes.»

A l'intérieur, tout vole. «Le plus grave, c'était sur le pont. Le mât était sorti de son sabot et tombé à l'eau, mais sans se casser. Tous les capots étaient brisés, les capots de coffre arrachés, leur intérieur vidé, le bib – qui n'était pas attaché – avait été emporté. On se disait que la prochaine vague remplirait le bateau.» Patrick déclenche la balise

et coupe le grément : «C'était une opération très difficile car il n'y avait plus de filière. On était accroché à une ligne de vie, mais on avait besoin des deux mains pour couper.» L'étai ne peut être coupé. Le grément pend donc au fond et fait office d'ancre flottante. Puis vient la phase d'attente des secours. Un Brequet Atlantic de Nîmes, sur zone pour d'autres recherches, les survole vers 13 heures. Ils grément l'antenne VHF de secours, correspondent sur canal 16 et apprennent qu'un Super-Frelon de Saint-Mandrier sera bientôt là. Une heure et demie plus tard, l'hélicoptère les survole sans les voir. Alerté par ses instruments qui lui annoncent le passage vertical au-dessus de la balise, l'hélico fait demi-tour. Les sauveteurs vont opérer une récupération depuis l'eau, la récupération directe à bord étant trop dangereuse. Les trois hommes se mettent à l'eau, s'éloignent du bateau, le plongeur descend au bout du filin et les remonte un à un. «Une intervention d'une grande qualité», souligne l'équipage. Juste après avoir remonté le troisième équipier, l'appareil connaît à son tour une panne hydraulique et le treuil ne fonctionne plus... G.M.R.



Maiaco II après son chavirage et son démâtage.

## LEURS ENSEIGNEMENTS

● «Un bib simplement rentré en force sous le siège du barreur ne résiste pas à l'effet dévastateur d'un 360°. Il faut que la survie soit solidement attachée au bateau.»



● «Il faut des pontets placés de manière à pouvoir crocher les harnais avant de sortir de la cabine. Dans le mauvais temps, on laisse les panneaux de descente en place pour éviter que le bateau ne se remplisse, il faut donc escalader pour sortir. Mieux vaut être accroché dans ces moments-là. C'est même indispensable.»



● «L'emplacement des tableaux électriques est vital. Par très gros temps, le cockpit est en permanence plein d'eau. Il est peut-être donné pour étanche, mais les coffres se remplissent aussi et sont rarement équipés de systèmes d'évacuation, d'où court-circuit probable.»

● «Les systèmes de pompe électrique ont bien fonctionné, mais le système de pompe à main, situé à proximité de la barre, n'a pas pu être utilisé.»