

14 NOVEMBRE 1995

Course au Large

la lettre hebdomadaire n° 219

SAUVETAGE

“DANS CES MERS, IL N’Y A PAS DE VÉRITÉ...”

La semaine passée, nous avons consacré notre Latitude aux deux naufrages ayant entraîné la mort de 6 personnes sur le voilier italien *Parisfal* coulé précipitamment et de 4e autres à bord du catamaran *Bayete* qui s’est retourné les premiers jours de Novembre. Le très mauvais temps qui a sévi en Méditerranée dans le Golfe de Lion et plus au sud au moment où une cinquantaines de voiliers devaient rejoindre l’Atlantique les uns au Maroc, les autres vers les Canaries dans le cadre de la Transat des Alizés et des Passionnés a nécessité le sauvetage d’autres équipages retrouvés sains et saufs. Nous avons recueilli les témoignages de trois d’entre-eux contraints d’abandonner leurs bateaux. Ils ont valeur d’exemple. Nous avons également reçu des informations en provenance de la société Catana sur le chavirage du *Bayete* dont l’unique survivant, très choqué par ce drame, a toutefois préféré réserver ses commentaires aux familles des disparus.

On retiendra en premier lieu une situation météo sinon exceptionnelle au moins difficile à prévoir avec exactitude au point que plusieurs équipages abusés par une accalmie momentanée ont poursuivi ou voire repris leur route au lieu de rester prudemment au port. On notera la difficulté, et ce n’est pas nouveau, de choisir entre une sécurité active qui consiste à faire route, impliquant la présence d’au moins une personne à la barre à l’extérieur dans le cockpit et une sécurité passive, la cape sèche, l’équipage à l’intérieur, mais le bateau livré à lui-même. On soulignera aussi l’efficacité de la balise Sarsat-Cospas déclenchée dans les quatre cas cités et l’extraordinaire maîtrise des sauveteurs, malgré la tempête.

Nous souhaitons simplement que ces récits et leurs commentaires puissent être utiles à tous et remercions nos interlocuteurs d’y avoir contribué par leurs témoignages.

UNE TEMPÊTE EN DEUX TEMPS

Météo Consult : "Ce scénario de Mistral associé à l'arrivée directe d'air arctique n'est pas fréquent. Même si le mécanisme est bien connu, il n'est pas facile de prévoir en quelle proportion le vent se répartira entre l'Est et l'Ouest des Alpes. Or, c'est cette répartition de l'écoulement qui commande le creusement de la dépression du Golfe de Gênes".

Concernant la situation prévue pour les voiliers prenant la mer le 1^{er} Novembre : "Le Mistral était annoncé 5 jours à l'avance mais il restait une grande incertitude sur la quantification de sa force. Le lundi 30 octobre, Météo Consult annonçait un coup de vent force 8 pour le 2 novembre. Le mardi 31, la prévision était plus pessimiste en annonçant le niveau de la tempête pour la nuit du jeudi 2 au vendredi 3. Les bulletins du 1^{er} novembre indiquaient des rafales à force 11 et des vagues d'une hauteur de 6 à 8 mètres pour la journée du lendemain (le 2/11). L'amélioration progressive devait intervenir à partir de Vendredi mais la puissance du système a permis à une seconde dépression de se creuser dans le Golfe de Gênes. L'arrêt du Mistral s'est produit brutalement samedi soir à la faveur de la tombée de la nuit.

Un relevé des mesures de vent observées à Marseille indique des rafales de secteur N jusqu'à 60 nœuds dans l'après-midi du jeudi 2 novembre, puis une diminution dans la nuit pour remonter de nouveau le lendemain vendredi après-midi et en fait persister de secteur N/NW avec des vents moyens de 25/35 nœuds et de fréquentes rafales atteignant 50 nœuds et plus jusqu'au samedi 4 novembre en fin d'après-midi.

MAIACO 2, UN SAUVETAGE EXPRESS

Maiaco 2 est un Feeling 10,90 en bon état construit par Kirié en 1987 et mené par trois hommes : Patrick Iafrate, 46 ans, concurrent du Rhum en 90, Marcel Daumas, 55 ans, copropriétaire du bateau et Thierry Nouris, PPV, 5 Transats. A 2 H, jeudi 2 novembre le vent de NW rentre comme prévu, et l'équipage décide de faire escale aux Issambres qu'il atteint sans encombre à 5 h malgré un Force 7 à 8. Dans l'après-midi le vent faiblit à 15 nœuds et la météo affichée au bureau du port prévoit du NE Force 4 à 5. Quant au Standard C que possède *Maiaco 2*, il indique pour la zone française : "Not Available". De fait le Feeling 10,90 gagne le large et prend le cap au 205° en doublant le cap Camarat à 19 h 30 et va moyenner les 6,5 nds pendant une douzaine d'heures. Vendredi au lever du jour, l'équipage aperçoit dans son Est une masse nuageuse étendue avec une activité orageuse. La force du vent va augmenter pendant toute la journée de vendredi pour atteindre l'Force 8 et mer forte dans l'après-midi. Le plan Harlé poursuit sa route sous GV 2 ris et génois partiellement enroulé. A un moment, une déferlante haute et tronconique, submerge le bateau : Thierry est emporté par dessus les filières. Il est retenu au bateau par un bout et peut saisir le rail de fargue afin de remonter à bord aidé par Patrick qui était à la barre.

A la tombée de la nuit, la mer est très forte et le vent de Force 9. L'équipage poursuit sa route cap au S/SW espérant s'abriter à Minorque encore à 80 milles de là. Mais il devient de plus en plus difficile de piloter le bateau qui fait des embardées entre 150° et 270° pour un cap recherché au 220°. Dans l'une de ces embardées, le bateau pris à contre par une déferlante empanne et la bôme se brise à 60 cm du vit de mulet. La GV légèrement endommagée est descendue et le génois qui s'est déroulé inopinément suite à la rupture du bout d'enroulement est largué à la mer en catastrophe, tellement ses fâsements menacent le gréement. *Maiaco 2* est alors à sec de toile environ à 60 nautiques dans le NE de Minorque. Le vent est encore monté. Patrick amarre la barre au vent et l'équipage se réfugie à l'intérieur de la coque, capot et panneaux de descente fermés. Peu après, une déferlante d'une grande violence frappe le bateau sur le bâbord arrière, les menuiseries de la cabine volent en éclat, le bordé ne semble pas endommagé, pourtant la penderie a été pulvérisée ("probablement par l'onde de choc", estime Patrick). Malgré le désordre ambiant et l'eau dans

... (suite de l'histoire, comme Patrick). Malgré le désordre ambiant et l'eau dans les fonds écopée régulièrement, les mouvements du bateau sont plutôt doux et l'équipage peut prendre du repos à condition de se tenir fermement. Des courts-circuits dans le tableau électrique situé au pied du barreur dans le cockpit, provoquent des démarrages intempestifs du moteur obligeant le skipper à couper les batteries. "Le samedi 4 au matin, le jour se lève sur un spectacle magnifique et fascinant, se souvient Iafrate. La mer est énorme, elle déferle sans arrêt, elle est blanche et fume, le tout sous un grand ciel bleu." Après avoir rétabli le courant, Patrick parvient à envoyer quelques messages par son Standard C, mais n'obtient pas de météo (ndlr : la Météo nationale est en grève). C'est son épouse qui lui fera parvenir les indications relevées sur Met Plus : Lion, Force 9 en cours et Baléares, NW 5. Il faudrait se rapprocher des Baléares !

A 11 h, choc énorme dans le bateau, le bateau gîte à 30° puis bascule : "Le ciel bleu à travers les hublots laisse la place au bleu sombre de la mer puis au noir. Nous sommes en train de faire le tour, se rappelle Patrick. Couché dans la cabine tribord, je suis projeté avec violence contre la paroi et me retrouve étourdi à nouveau sur la couchette le dos et le pouce endoloris. Thierry qui était dans le carré a fait la plus belle pirouette mais s'en sort indemne et Marcel allongé dans la cabine bâbord saigne au niveau de la tempe, mais c'est superficiel." Le bateau est dans un désordre indescriptible. Les vivres embarqués pour les 2 étapes jusqu'aux Antilles sont en vrac au fond du bateau. Le contenu des équipets renversé se mélange à la nourriture ainsi que la vaisselle, les vêtements et tous les objets que l'on trouve habituellement dans un bateau. Tout cela baigne joyeusement dans les fonds. Mais ce qui s'est passé sur le pont est plus grave : le mât s'est abattu sur bâbord, entraînant les filières et tordant le balcon avant, les coffres de cockpit ont perdu leurs capots, les panneaux de descente en plexi n'ont pas supporté la pression et sont cassés. Ils gisent en morceaux à l'intérieur. Et la survie a été arrachée de son logement sous le

siège du barreur avec la combinaison de survie et différents objets flottants. Le mât porte-antenne en alu de 50 mm est plié en deux, la perche IOR a subi le même sort (la fibre s'est tordue sans rompre)...

“La mer a encore grossi devenant franchement dangereuse. La prochaine déferlante peut être fatale au bateau privé de sa survie.

J'actionne la balise de détresse Sarsat Cospas. Nous sommes par 40°36' N et 5°25' E à l'E/NE de Minorque (ndlr : et à quelques milles de l'endroit où le voilier *Parsifal* a chaviré jeudi le 2 novembre en début de nuit)”. Patrick et ses camarades tentent de se débarasser du mât en coupant les haubans, mais arrivés à l'étai, l'opération s'avère délicate et finalement, il apparaît que le mât et son gréement font office d'ancre flottante à l'avant et ne semblent pas menacer la coque. Moins d'une heure après avoir déclenché la balise, le *Maiaco* est survolé par un Bréguet Atlantique de la base de Nîmes (ndlr ; déjà en phase de recherche pour le *Parsifal*). Grâce à l'antenne de secours, Iafrate' rentre en contact VHF avec l'avion qui se propose de larguer une chaîne SAR (contenant un canot de survie), mais le skipper ne l'estime pas nécessaire dès lors qu'un Super Frelon de St-Mandrier doit arriver sur zone dans l'heure qui vient. Les trois hommes seront hélitreuillés un par un après avoir sauté à l'eau, munis de leurs brassières et s'être écartés du bateau. L'opération de sauvetage aura duré une vingtaine de minutes : “Nous nous retrouvons nus sous une couverture de l'armée en n'ayant pu sauver que les papiers du bateau et les nôtres et quelques bricoles précipitamment mises dans nos poches. mais nous avons la vie sauve...” savourent les 3 hommes : ce qui n'est malheureusement pas le cas pour une partie de l'équipage de *Parsifal* et 4 des 5 hommes du catamaran *Bayete*. L'hélitreuillage s'est déroulé dans des rafales de Mistral soufflant en tempête. L'équipage du Super Frelon était commandé par un jeune pilote de talent entouré d'un co-pilote, de personnel navigant, de deux plongeurs et d'un médecin. “Le tout forme une formidable machine à sauver des vies”, insiste Patrick Iafrate. Anecdote : en arrivant à Minorque les 3 hommes de *Maiaco 2* apprendront que l'hélico est tombé en panne d'hydraulique peu après leur sauvetage et qu'ils ont bien failli retourner à l'eau.

“Dans ces mers, il n’y pas de vérité, seulement un peu de chance et beaucoup de malchance...” Patrick Iafrate a retenu diverses leçons de cette expérience. “La fuite nous a semblé dangereuse car le Feeling était très instable et lofait facilement. Cette allure aurait requis un homme à la barre, c’était très dangereux. Sur mon trimaran, cette allure semblait la plus appropriée et je l’ai utilisée avec succès. A la cape sèche, barre amarrée au vent, nous sommes resté longtemps et plutôt “confortablement”, jusqu’à ce que des déferlantes plus grosses que les autres frappent et retournent le bateau. Quant à la cape sur ancre flottante à l’étrave, nous l’avons utilisée sans le vouloir, c’est l’impossibilité de couper l’étai qui nous a mené à cette solution. Le bateau s’est bien comporté même s’il venait au travers sur les plus grosses vagues”

Côté positif, Patrick a noté la robustesse de la coque, des batteries opérationnelles malgré un retournement, le bon fonctionnement de la balise Sarsat IESM et l’efficacité des secours. Côté négatif, l’absence d’étanchéité des coffres de cockpit, la fragilité des capots et des panneaux de descente, un logement de survie manquant d’arrimage, l’absence de pontet pour fixer le mousqueton de harnais en sortie de la descente, la fermeture défailante des équipets et tiroirs et la difficulté d’emploi de la pince coupe-câble exigeant l’usage simultané des deux mains.

NGOR II, COUCHÉ SUR LE FLANC

Ngor II est un Rêve de Mer de 7,15 m de long mené par Enrico Alfon et Marié Serradimigni, équipage expérimenté ayant moult fois effectué des convoys et participé à de longues croisières. Ils avaient obtenu une dérogation 1ère catégorie pour la Transat des Alizés et l’autorisation des organisateurs de naviguer à deux alors qu’un minimum de trois personnes était normalement requis. *Ngor II*, anciennement propriété du Général Jacquemain, une personnalité de la gente vélique méditerranéenne, a pris le départ de la course de ralliement le Trophée des Mille milles donné par petit temps à San Remo le premier novembre. Jeudi matin le 2 novembre le vent oscillait du NE au NW 15/20 nœuds et *Ngor II* faisait route cap au sud. Vendredi, le vent est monté graduellement pour atteindre force 8 et plus encore dès midi avec

des creux avoisinant les 8/9 mètres. Dans ces conditions l'équipage choisit la cape sèche, installe des traînards et autre ancre flottante (constituée avec les cagnards de course) puis avertit de sa dérive le trafic maritime aux alentours sur le canal 16 de la VHF. Samedi matin, le pétrolier *Sea Music II* battant pavillon maltais de plus de 200 m de long et chargé de 60 000 tonnes de Brut s'approcha du voilier dont l'équipage avait demandé à la station de Cagliari (Sardaigne) l'envoi d'un remorqueur. Quelques instants après, *Ngor II* fut retourné par une déferlante quille en l'air et se redressa seulement plusieurs minutes après, se souvient Enrico, pour curieusement rester couché de travers le mât posé sur l'eau. Le skipper et sa compagne décidèrent alors de quitter prestement leur bateau situé une soixantaine de milles à l'ouest de la Sardaigne. Ils sautèrent à la mer revêtus de leur brassière et déclenchèrent leur balise Sarsat que la femme garda à son coup. Entre temps, le commandant du *Sea Music II* avait opéré une manœuvre de rapprochement et les deux personnes purent nager vers la coque du pétrolier roulant avec une grande amplitude d'un bord sur l'autre. L'équipage du *Sea Music II* composé de 4 officiers grecs et d'une vingtaine de Philippins, établit un grand filet le long de la coque, mais les deux naufragés ne purent monter. Ils réussirent néanmoins à saisir les bouées couronnes reliées par un filin au pétrolier et à atteindre quelques instants plus tard le pont du navire en empruntant l'échelle de coupée habituellement employée pour l'embarquement des pilotes. Il était 15 h 30, Enrico et sa femme avaient séjourné environ une demi-heure dans une eau à 18/20 degrés et bénissaient le ciel d'avoir échappé au pire grâce à la dextérité du commandant qui avait réussi à amener son mastodonte à quelques dizaines de mètres du voilier désemparé. Après coup, Enrico regrettait de n'avoir pas eu la sagesse de gagner un abri en Corse dès vendredi, au lieu de s'entêter à vouloir poursuivre la course dans des conditions certes mauvaises, "mais j'ai vu pire en Méditerranée" se rappelle t-il. Il regrettait aussi d'avoir dû abandonner son petit voilier de peur qu'il chavire durablement à l'envers sans risque théorique de couler puisqu'il s'agit d'un prototype dans la série rendu insubmersible. Il espérait d'ailleurs la semaine passée pouvoir le récupérer et souhaitait un concours financier pour l'aider dans ses recherches.

CRISTALLIN III, PAR PRUDENCE

Cristallin III est un monocoque de croisière long de 10,60 m de type *Serena* (doté d'un hard top) construit par Gibert Marine voici une dizaine d'années. Son propriétaire Bernard Bousseta, un ancien de la Royale avait embarqué deux équipiers recrutés par la bourse des équipiers de La Transat des Alizés pour gagner Casablanca, plus en ballade que réellement en course. Quand le vent commence à fraîchir en début de nuit mercredi, M. Bousseta songe faire escale à Hyères mais finalement opte pour un arrêt à Toulon plus facile d'accès. L'arrivée sur Toulon (ndlr : qui se fait au près) s'avère toutefois malaisée en raison du vent qui augmente d'intensité et finalement les trois hommes abattent en grand et prennent cap au S/SW sous voilure minimum et moteur embrayé "pour mieux se diriger dans les vagues", explique le skipper. Jeudi, en fin d'après-midi, l'anémomètre avoisine les 40 nœuds, la mer s'est déjà creusée et le bateau est soudain retourné par une lame dans un vacarme étourdissant pour se redresser quelques secondes plus tard, le mât et le hard-top cassés. Bernard Bousseta qui se reposait à l'intérieur se précipite vers la descente alors que le bateau revient à l'endroit et aperçoit dans l'obscurité un des 2 équipiers à la mer retenu au bateau par son harnais. Avec son camarade, ils le hissent à bord semble-t-il blessé ou tout du moins choqué. Et décide d'appeler du secours. A 20 h, le *Serena* est environ à 80 milles dans le sud de Toulon et son skipper active la balise de détresse Sarsat Cospas. 4 heures plus tard, le projecteur d'un hélicoptère Dauphin de la Marine nationale repère dans la nuit le voilier endommagé et privé de VHF. Un homme est descendu de l'appareil au bout de son filin à 4/5 m du *Serena*. Le récupérer ne sera pas facile se souvient M. Bousseta qui a envoyé un filin à son sauveteur, lequel a manqué sa cible et s'est entortillé dans l'hélice du moteur resté embrayé. Tant bien que mal, il est hissé à bord et démarre immédiatement l'opération d'hélicoptère. Il est demandé à chacun des équipiers du bateau de sauter à l'eau, le buste préalablement ceint du harnais de levage et de s'éloigner de la coque avant que le treuil soit actionné. Il s'avère que l'équipier que M. Bousseta croyait blessé, ce qui a sans doute prétexté le déclenchement de la balise, était indemne. Et de l'avis même de son propriétaire, le voilier n'était pas en danger immédiat : une

procédure d'évacuation d'urgence ne semblait pas en la circonstance indispensable, mais dans le doute ne vaut-il pas mieux agir pour le pire. Il se trouve que M. Bousseta naviguait non loin des concurrents de la course du Fastnet 79 lors de la fameuse tempête qui fit 14 victimes et se souvient que les conditions de mer étaient radicalement différentes : une longue houle certes formée et parfois dangereuse quand la crête déferle, mais qui n'a rien à voir avec l'amplitude bien moindre mais aussi plus cassante et brutale de la Méditerranée.

BAYETE, LA BALISE PERDUE RETARDE LES SECOURS

Bayete est un Catana 44 version propriétaire absolument neuf et parfaitement équipé. L'électronique de bord est très complète avec entre autres un Inmarsat M. Les équipements de sécurité sont nombreux et variés : le bateau partait pour un voyage au long cours d'un an. L'équipage (5 personnes) bien que peu amariné était habitué à ce type de catamaran par le biais de locations. "Le propriétaire avait acheté avec *Bayete* son premier bateau et souhaitait compléter son expérience en participant à une Transat organisée pour des bateaux de croisière. Il nous est toujours apparu comme particulièrement méticuleux et prudent", écrit Jean-Pierre Prade du chantier Catana et auteur des lignes qui suivent. "Le catamaran est parti de Porquerolles seulement vendredi matin après l'écoute d'une météo allemande annonçant une accalmie progressive. De fait les premières heures de navigation s'effectuent sous spi léger puis au moteur. Mais une forte houle donne le mal de mer à l'ensemble de l'équipage. En milieu de journée, le vent se lève de NW et forçit rapidement. L'équipage mal en point prend la fuite sous voilure réduite. Lorsque la nuit tombe, les conditions sont déjà très fortes, les 5 hommes sont épuisés, plus personne n'a la force de barrer, la décision est prise d'employer une "para anchor", un parachute très renforcé (souvent employé par les Américains) immergé comme une ancre flottante au bout d'un câblot en nylon de 150 m de long et amarré par une patte d'oie sur l'étrave bâbord et le centre de la poutre.

L'équipage se réfugie à l'intérieur du bateau, seuls deux

Il est 20 h, tout l'équipage se réfugie à l'intérieur du bateau, seuls deux équipiers restent habillés de façon à intervenir rapidement si nécessaire, les autres se déshabillent et vont se coucher. A 22 h, le bateau s'incline brutalement à bâbord, la coque tribord se soulève et *Bayete* finit de chavirer. Les 5 équipiers sont saufs. Ils gagnent le panneau de survie et sortent du bateau. 4 ont eu le temps de se vêtir chaudement. Ils découvrent la ligne de l'ancre flottante passant sur la plate forme, laissant penser que le bateau s'est renversé par l'arrière. L'un des équipiers en sortant emporte avec lui une balise de détresse qui sera déclenchée peu avant qu'une vague lui arrache des mains. L'hélicoptère Dauphin dépêché sur place trouvera rapidement la balise en début de nuit mais il mettra plusieurs heures à localiser le bateau retourné alors que la lune a disparu. Quand enfin le *Bayete* est localisé (ndlr : tout près de l'endroit où l'équipage du *Cristallin III* a été sauvé la veille), un seul survivant sera hélitreuillé (dans des conditions extrêmement difficiles, précise le communiqué du CROSS-Med) et évacué sur Toulon en hypothermie grave". Le lendemain matin, dimanche, le voilier retourné sera de nouveau approché par un avion des douanes, puis une fouille intérieure et extérieure du bateau sera faite par des plongeurs de la Marine Nationale. Sans résultat.

Jean-Pierre Prade engagé dans la Transat des Alizés à bord d'un Catana 531 se souvient être passé dans cette même zone, 24 h plus tôt. "Il y avait 55 nœuds de vent avec des rafales à 63 nœuds et des creux de 5 à 6 m. La mer très courte d'amplitude occasionnait des chocs violents. Nous avons conservé une vitesse importante supérieure à 11 nds pour diminuer les chocs et rester manœuvrant en prenant la mer sur l'arrière du travers et avec pour unique voilure le génois fortement enroulé." Dans ces conditions pouvoir "fuir" sous voile à bonne vitesse (ce fut également le cas d'un *Lévrier* des Mers de 16 m qui mit néanmoins le mât dans l'eau à 3 reprises) et donc diriger son bateau reste la meilleure allure. Plus facile à tenir pour les grands bateaux que les petits.

Faute de témoignages directs, M. Prade ne peut qu'imaginer la cause de ce chavirage par l'arrière en diagonale. "Pour une raison inconnue (élasticité, rupture du câblot ?), le bateau a engagé de l'arrière bâbord, le flotteur tribord alors levé par la mer et le vent s'est dressé et a entraîné le chavirage du cata, peut-être aussi victime d'un croche-pied dû à la retension du câblot à ce moment précis ? Sans doute la solution était-elle de porter l'ancre flottante sur l'arrière, attachée au bateau par une patte

d'oie symétrique, s'interroge le directeur de Catana ? Le bateau se présente ainsi dans le sens de la marche et le risque de remplir le cockpit paraît bénin comparé aux conséquences d'une marche arrière brutale.

Peut-on imaginer que les équipiers du *Bayete* auraient eu la vie sauve en restant à l'intérieur du catamaran ? J.P. Prade ne le pense pas. "Il y a d'abord le risque d'asphyxie (qui a coûté la vie à des passagers d'un cata de croisière chaviré d'une autre marque par le passé) et les dangers de surpression ou décompression brutales provoqués par les mouvements de l'eau occupant les volumes habitables..." Sortir à l'extérieur où des pontets et autres protections sont disponibles pour la survie demeure à l'écouter encore la meilleure solution malgré la tempête. Malheureusement la perte prématurée de la balise Sarsat a rendu la localisation du bateau impossible dans la nuit et donc tragiquement retardé la venue des secours.

NB : Pierre Fontaine du chantier Fontaine Pajot dont les catas disposent d'une trappe de survie sur la coque au ras de la flottaison, c'est-à-dire au plus haut quand le bateau est retourné, estime au contraire qu'il est préférable d'attendre les secours à l'intérieur.