

# RAPPORT SUR LE NAUFRAGE DU MAIACO 2 survenu le 4/11/95

Maiaco 2 participait à la Transat des Allizés 1995, au départ de San-Remo - Italie et à destination de Pointe-à-Pitre via Casablanca.

Skipper Patrick lafrate 46 ans (Route du Rhum 90)  
Équipiers: Marcel Daumas 55 ans ( copropriétaire du bateau )  
Thierry Nouris, PPV, 5 transats

Le départ a été donné à 12 heures le mercredi 1/11/95.

Les prévisions météo étaient pour les 24 heures à venir:

Ligure: 10 à 15 nds de Sud-est  
Provence: 30 nds de Nord-Ouest

A 02 H00 le jeudi le vent rentre de NW comme prévu.

Maiaco est à proximité de St Raphael et je décide de faire escale au port des Issambres que nous atteignons vers 05H00 dans du 7 à 8 Beaufort sans encombre.

Pendant la journée du 2/11, le vent de secteur NW faiblit et à 16 H 00 il subsiste environ 15 nds de vent.

La Météo affichée au port prévoit Force 4 à 5 de NE pour les heures à venir.  
Sur le Standard C, la météo zone française n'est pas indiquée: " NOT AVAILABLE".

Nous prenons la mer par 10 à 15 nds de NW et rencontrons le bateau GUERELEC qui participe à la même course et sort du golf à la même heure,

A 19 H 30 nous doublons le cap Camarat et mettons le cap au 205.

A 20 H 30 nous sommes dans l'est du phare du Titan,

Nous allons tenir 6,4 nds pendant 11 heures dans un vent régulier de NW

Nous apercevons dans notre Est une masse nuageuse étendue avec une activité orageuse.

Au lever du jour le 3/11 nous sommes à environ 70 nautiques du phare du Titan, le vent monte régulièrement.

Nous roulons le génois et naviguons sous G.V. à 2 ris tribord amure. Vitesse moyenne 6 nds au 205.

L'après-midi, coup de vent 8 B, mer forte,

Alors que je suis à la barre, Thierry a pris place dans le cockpit et s'est assuré par un bout.

Une déferlante haute et tronconique, nous prend par tribord et submerge le bateau. Thierry est emporté par dessus les fillères.

Au bout de quelques secondes il parvient à s'accrocher au rail de fargue et je peut le hisser à bord.

Le bout, quoique un peu long a tenu et Thierry lui doit certainement la vie.

A la tombée de la nuit nous sommes dans du 9 B., mer très forte.

Notre intention est de continuer à faire route pour nous éloigner dans le sud-ouest et d'aller chercher le dévent de Minorque qui est alors à 80 nautiques environ.

Le bateau est très instable à la barre et si le cap recherché est 220, les embardées nous conduisent du 150 au 270.

Dans l'une de ces embardées, le bateau est pris à contre par une déferlante et empanne. La sanction est immédiate, la bôme se brise à 60 cms du vît de mulet.

Nous ne pouvons pas réempanner.

Notre cap est au 50 et nous dérivons dans le 150 à 3 ou 4 nds.

Nous affalons la G.V qui est peu endommagée et gardons la cape à sec de toile.

Nous sommes à 60 nautique dans le NE de Minorque.

Quelques minutes plus tard, le bout de retenu de l'enrouleur de génois cède.

Il ne nous est pas possible de le brasser et nous devons nous résoudre à le perdre avant que les chocs terribles de la voile flottant au vent ne viennent à bout du gréement.

Le bateau est de plus en plus souvent couché par des déferlantes qui, à mesure que le temps passe, sont de plus en plus méchantes.

Le vent a encore augmenté et nous sommes dans du 10 B.

Je fait amarrer la barre au vent et rentrer tout le monde, capot et panneaux de descente fermés.

Une déferlante d'une grande violence frappe le bateau sur bâbord arrière.

Les menuiseries de la cabine volent en éclat.

La coque ne semble pas endommagée. Il semble que se soit l'onde de choc qui ait pulvérisée la penderie.

Néanmoins, nous écopons régulièrement sans pouvoir savoir s'il s'agit d'une voie d'eau ou de rentrées d'eau par les capots.

Malgré le désordre important du bord, les mouvements sont plutôt doux et nous pouvons nous reposer et nous déplacer à condition de nous tenir fermement.

Les courts-circuits provoqués par le mauvais emplacement du tableau électrique du moteur dans le cockpit au pied du barreur, provoquent des démarrages intempestifs du moteur. nous sommes obligés de couper les batteries.

Le 4/11 au matin le jour se lève sur un spectacle magnifique et fascinant.

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, je parviens à envoyer quelques messages par le standard C. mais nous n'obtenons pas de météo.

Mon épouse m'envoie des indications relevés sur METPLUS.

Lion : N.W. 9 B. en cours

Baléares: N.W. 5 B.

Nous sommes à 60 nautiques des Baléares et j'aimerais bien avoir 20 nds de vent, mais nous sommes toujours dans un fort coup de vent.

11 H 00 local le 4/11/ 95

Choc énorme par bâbord, le bateau prend 30° de gîte puis très vite, il 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.

Couché dans la cabine tribord, je suis projeté avec violence contre les parois et quelques petites secondes après, peut-être 5, je me retrouve étourdi à nouveau sur la couchette.

Le ciel bleu est à nouveau à sa place derrière les hublots.

Vite debout nous nous interrogeons les uns les autres pour savoir si tout va bien.

Marcel qui était dans la cabine bâbord saigne au niveau de la tempe, mais c'est superficiel.

Thierry qui se tenait dans le carré a fait le tour le plus important mais est indemne.

Quant à moi, j'ai mal aux côtes et au pouce droit.

Par rapport à la violence du choc, à la rapidité du tour et à l'amas de matériel hétéroclite qui est venu nous rejoindre dans les couchettes, on s'en tire une fois de plus avec le minimum.

Le bateau est dans un désordre indescriptible.

Nous avons embarqué les vivres pour les 2 étapes, tout est maintenant en vrac au fond du bateau. le contenu des équipets est venu participer à la fête et se mélange avec le riz et la viande des barquettes alu éclatées, les cartes, la vaisselle, les vêtements et tout les objets utiles et inutiles que nous transportons en bateau.

Le tout flotte dans quelques centimètres d'eau.

Mais le plus grave est sur le pont.

Le mat s'est abattu sur bâbord, entraînant les filières et tordant le balcon avant, les coffres de cockpit ont perdus 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 est partie à la dérive, on peut la voir par moment à 50 mètres du bateau, avec ma combinaison de survie et différents objets flottants.

Le mât de 2 mètres en alu de 50, qui supporte l'antenne du Standard C. est en place, il est courbé en deux en son milieu, à près de 90°.

La perche IOR a subi le même sort, la fibre qui la constitue, n'a pas cassée, mais s'est tordue.

La colonne de barre est en place, avec la roue.

Le drisses et écoutes sous tension, retiennent le mât avec les haubans, c'est le grand désordre.

La situation se résume donc comme suit:

Bateau démâté

Survie arrachée, elle n'est plus à bord

Panneaux de descente cassés

Voie d'eau

Mer énorme et dangereuse

La prochaine déferlante plus forte que la moyenne risque d'être la dernière pour le bateau et pour l'équipage, car le vent ne se calme toujours pas.

**J'actionne la balise de détresse.**

Il est 11 H 17 local, nous sommes par 40°36'9" NORD et 005°25'1" EST  
Dans l'est de Minorque.

Le mât est toujours en équilibre sur le bord bâbord et après avoir récupéré la pince qui par chance n'est pas passée à la mer, j'entreprends de couper les haubans.

Je commence par le pataras, très difficile car de section limitée pour la pince du bord, mais je peut travailler du cockpit.

Après avoir progresser lentement par le passavant tribord, ou je coupe les textiles qui empêche mon mousqueton de harnais de progresser sur la ligne de vie, je sectionne les haubans.

Leurs diamètres plus faibles facilitent la tâche, mais la position sur le roof, les deux mains tenant la pince, rend l'opération risquée.

Pour atteindre l'étai la progression devient plus périlleuse, le mât n'est plus tenu que par ce câble, les filières tribord sont abattues sur le pont, l'étai ayant entraîné le balcons avant ou elles sont tenues.

Lorsque j'arrive à l'étrave, c'est pour constater que le gréement pend à la verticale de celle-ci, que, au-delà du tambour de l'enrouleur la gaine double gorge de celui-ci ne permet pas d'attaquer le câble.

Marcel vient m'aider mais nous n'obtenons pas plus de résultat.

Nous rampons jusqu'au cockpit pour faire le point.

Le bateau se comporte comme s'il avait une ancre flottante, il fait mieux tête à la vague, même si le poids important du gréement fait plus plonger l'étrave.

les grosses déferlantes mettent quand-même Maiaco en travers et nous sommes toujours couché régulièrement, mais finalement, le mât dans cette position n'est pas pénalisant.

Moins d'une heure après avoir déclenché la balise, l'avion de patrouille, un Breguet Atlantique de Nîmes, nous survole. Il était en recherche sur la zone.

L'antenne VHF est partie avec le mât, mais heureusement, l'organisation imposait une antenne de secours.

Nous la retrouvons et Marcel adapte la prise de l'appareil.

Quelques minutes plus tard, je suis en communication avec l'avion.

Après avoir pris en compte l'état du bateau, mon interlocuteur enregistre notre demande de secours et nous annonce qu'un Super Frelon décolle de St Mandrier pour venir nous hélitreuiller.

Il sera sur nous dans une heure.

L'avion constatant que nous n'avons plus de survie, nous propose le largage d'une chaîne SAR.

Je la refuse, cela signifierait l'abandon immédiat du Maiaco et il me semble encore en mesure de tenir.

Mais je lui demande de rester en contact. Pour le cas ou...

Nous nous préparons, écopons et attendons.

Après 1 H 45, le Super Frelon passe a 50 mètres au dessus de nos têtes.  
Soulagement, car le bateau est désarmé et la mer ne se calme pas.

Le pont étant dégagé, l'équipage de l'hélicoptère s'apprête à faire descendre un plongeur sur le bateau.

C'est le moment que choisit la mer pour nous envoyer une déferlante qui couche le bateau.

Changement de programme, nous devons nous mettre à l'eau avec une brassière, un par un, et le plongeur viendra nous récupérer à quelques dizaines de mètres du Maiaco.

Notre hélitreuillage durera environ 15 à 20 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 mis dans nos poches.

Mais nous sommes saufs et en route pour Minorque.

Nous apprenons effarés le bilan de cette tempête, la catastrophe du Parsifal, les drames sur le catamaran.

Trois morts, sept disparus et des balises qui se déclenchent encore.

Notre joie d'être sauvés se dissout dans la peine pour nos amis plaisanciers qui, eux aussi, étaient partis entre amis pour une croisière vers le soleil et les eaux tièdes des Antilles.

Les déferlantes de Mistral du golfe du Lion en ont décidé autrement.

Il ne pourra plus y avoir pour les participants de la transat de joie de naviguer sans ressentir ce goût amer de la mort en mer.

Je me souviens de cette phrase de Marcel Pagnol:

**" Telle est la vie des hommes. quelques joies, très vite effacées par d'inoubliables chagrins."**

l'équipage du Super Frelon est commandé par un jeune plein de talent-l'hélitreuillage s'est déroulé dans les rafales de Mistral soufflant en tempête- d'un copilote, de personnel naviguant, de deux plongeurs et d'un médecin. le tout forme une formidable machine à sauver des vies.

Arrivés à Minorque, nous apprenons que l'hélico est en panne d'hydraulique depuis notre sauvetage et que nous avons failli retourner à l'eau.

Malgré les efforts de tous, nous ne pourrons pas rassurer nos proches. Nos familles ne seront averties de notre bon sort que plus tard dans la soirée.

A l'aéroport, nous sommes pris en charges par les pompiers qui nous hébergent dans une salle d'accueil.

Douches chaudes, cafés, et même leurs propres vêtements sont mis à notre disposition. Passage de la Croix-Rouge espagnole: RAS.

Nous sommes rapatriés, le soir même, sur la base de St Mandrier où nous attend une équipe médicale du SAMU. Nous soignons nos bobos et rentrons le soir même chez nous.

## CONCLUSIONS

Après 25 ans de voile en Méditerranée et en Atlantique sur toutes sortes de bateaux, après une Route du Rhum 1990 en solitaire sur un trimaran de 15 mètres, j'ai, pour la première fois, demandé des secours.

C'est une décision grave que de demander à des hommes de venir risquer leurs vies pour sauver la votre.

Je l'ai prise sans précipitation ni panique, à un moment où le bateau était sans mât, sans panneau de descente sans moteur, sans survie, au milieu des déferlantes d'un Mistral de Novembre.

Il s'agissait de sauver l'équipage. peut-être le bateau flotte-t-il encore aujourd'hui, mais la probabilité est faible et j'ai jugé le risque trop grand.

Pendant toute la durée du coup de vent, Marcel, Thierry et moi n'avons jamais cédé à une quelconque panique.

Après les avaries de bôme et de génois, nous avons amarré la barre au vent et nous sommes réfugiés à l'intérieur.

Il semble que ce soit un bon choix.

Au moment du chavirage, la vitesse de rotation et la force inouïe de la mer aurait probablement tué.

Le voilier de 16 mètres Parsifal qui a coulé dramatiquement la veille dans les mêmes parages semble avoir au contraire compté ses survivants chez les hommes qui étaient sur le pont au moment du chavirage. Dans ces mers, il n'y a pas de vérité, seulement un peu de chance et beaucoup de malchance.

## BILAN TECHNIQUE;

Le Bateau: Type Feeling 10,90 sorti des chantiers Kirié en 1987, il était en bon état et armé en 1ère catégorie.

Les voiles: G.V. et génois neuf en Dacron de chez Delta -Voiles

Électronique: Centrale de navigation  
GPS 1 fixe + 1 portable  
VHF fixe  
Standard C. Thrane et Thrane neuf + P.C. portable et GPS incorporé

Balise: Sarsat de chez IESM

Survie: En sac souple, à poste dans l'emplacement prévu sous le siège barreur.

## Les Allures dans le gros temps:

Nous avons "expérimenté" plusieurs allures dans ce coup de vent.

La fulte nous a semblé dangereuse car Maiaco 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.

La cape avec G.V. arisée, débordée sous le vent, permettait de faire route sans trop de risques et nous éloignait de la zone dangereuse. Elle requiert aussi un barreur

La cape sèche, barre amarrée au vent. Nous l'avons tenue longtemps, le "confort" à bord était bon. Mais nous avons été pris par des déferlantes et c'est dans cette position que nous avons fait le tour.

La cape sur ancre flottante à l'étrave, nous l'avons utilisée sans le vouloir, c'est l'impossibilité de couper l'étau qui nous a mener à cette solution. Le bateau s'est bien comporté même si il venait au travers sur les plus grosses vagues.

Bien sûr nous ne proposons pas de solution miracle. Le temps, le bateau et l'équipage décide de l'allure.

#### POSITIF:

La coque a résisté à des vagues d'une puissance formidable.

Le mât est tombé mais n'était pas brisé.

Barre et safran ont résisté

Batteries opérationnelles malgré un retournement.

le bateau était habitable même dans les pires moments.

GPS et Standard C. fonctionnaient après le retournement. Leurs antennes fixées sur le balcon pour le GPS et en bout d'un mât de 2 mètres pour le Std C. n'ont pas été arrachées.

Les bulletins météo sont envoyés automatiquement sur Std C., malheureusement ce service n'a pas été alimenté par Météo France pendant de nombreuses heures.

La balise IESM irréprochable.

Les secours: l'Aéronavale, la flottille 33 F de St Mandrier, rapidité, compétence, compréhension et gentillesse. Bravo Messieurs.

#### NÉGATIF:

La bôme s'est brisée dans un empannage ( violent )

les coffres de cockpit ne sont pas suffisamment étanches. Dès que les vagues sont passées à bord ils se sont remplis.

Les capots de ces coffres ont été arrachés pendant le chavirage.

Le tableau électrique est placé trop bas dans le cockpit et baigne dans l'eau. Nous avons rapidement eu des courts-circuits allant même jusqu'à des démarrages intempestifs du moteur.

Rien n'est prévu pour arrimer la survie qui est juste coincée dans son logement. lors du retournement, elle est partie à l'eau.

Il n'existe pas de point où arrimer son harnais lorsque l'on sort de la cabine. Un simple pontet ferait l'affaire.

Les panneaux de plexi de la descente se sont brisés lors du retournement laissant le bateau ouvert. Question d'échantillonnage?

A l'intérieur, les équipets et tiroirs s'ouvrent inopinément lors des chocs et des coups de gîte prononcés.

Existe-t-il un autre moyen de couper les câbles que ces pinces coupe-boulons? Elles requièrent les deux mains de l'équipier qui ne peut plus se tenir, et demande de gros efforts.

Il ne s'agit pas pour moi d'attaquer ou de polémiquer, nous avons certainement commis notre lot d'erreurs, les circonstances ont fait le reste.

Puisse ce témoignage servir à améliorer ce qui peut l'être et à inciter à la prudence.

Fait le 9/11/95  
Patrick lafrate.