



## Leçons à tirer

Perte du Class40  
« AXA Atout Cœur pour AIDES »

# Le film de l'accident (1/2)

- Convoyage retour de Progreso via cote USA (Floride, Bahamas...), après 13 jours de mer le voilier se trouve à 620 milles à l'Est des Bermudes (1200 milles dans le SW d'Horta)
- Une dépression qui se creuse plus que prévu, 40 nœuds établis avec des vagues de 10m et +. Le Samedi 12 Décembre le skipper et ami me prévient par Email que les conditions météo sont mauvaises et qu'il prend les précautions d'usage (rangement bateau prêt à évacuation, prépa sacs sécu, TPS enfilées, ...). Il demande également de prévenir le CROSS en particulier pour informer les navires sur zone qu'un voilier peu visible est dans les parages (fait en appelant le CROSSA Etel).
- A 21h20 une (double) vague plus haute que la moyenne couche déferle puis retourne le bateau à 180°
- Les 2 équipiers restés à l'intérieur sortent du bateau en apnée par la porte du roof et rejoignent le barreur au niveau du tableau arrière, malgré la préparation en amont ils n'ont pas le réflexe de déclencher les balises
- Après 10' d'attente dans l'eau, le bib est percuté, au même moment le bateau se remet à l'endroit
- Les 3 navigateurs regagnent l'intérieur et déclenchent l'Epirb, la détresse Inmarsat C et la détresse VHF
- Vers 21h30 je suis appelé sur mon tel mobile par le CROSS Gris-Nez pour prévenir du déclenchement d'une balise (je ne sais pas s'il avait mon tel parce que j'avais appelé plus tôt ou si vient des références avec déclaration Epirb à l'ANF) . Le CROSS demande si il existe un moyen de communication avec le bateau (la description du navire et nombre de membres d'équipage, ... a déjà été donnée lors de l'appel de l'après midi au CROSSA) . Je répond que oui via Iridium mais je n'ai pas le numéro sur moi. Lors du retour express chez moi le MRCC Norfolk m'appelle également sur mon mobile car la détresse Inmarsat C a été déclenchée. Je mets en contact les 2 MRCC et qq minutes plus tard le MRCC gris-nez rappelle pour dire que les opérations de secours seront coordonnées par les US.
- Pendant ce temps à bord le mat cassé est détaché du bateau via démontage des ridoirs ou cadènes (pince haubans sous dimensionnée) puis l'eau est écopée de l'intérieur (niveau tout juste inférieur à celui des bancs). Les dégâts apparents: pont poinçonné en avant du pied de mat par chute du mat (petite voie d'eau), une cadène tordue a généré un trou dans ballast tribord, pb de safrans qui ne sont plus solidaires, ordinateur HS). Le coqueron arrière est 1/3 rempli d'eau.
- Le moteur ne démarre pas (eau dans cylindre)

# Le film de l'accident (2/2)

- L'iridium du bord est finalement reconnecté par l'équipage et le MRCC Norfolk arrive à prendre contact avec le bateau vers 0h. L'équipage demande l'évacuation car le bateau n'est plus manœuvrant et la mer risque de retourner à nouveau le Class40
- Je suis appelé par le skipper un peu plus tard (difficulté à retrouver mon numéro de portable, le cahier avec tous les numéros était perdu dans le bazar à l'intérieur du bateau) et je prévient Gris-Nez que l'équipage est sain et sauf, il n'avait pas encore eu l'info par Norfolk.
- Nous convenons avec l'équipage que je garde le blackout en terme de communication vers les familles tant que l'évacuation sur un cargo n'est pas terminée (Trackwave est regardé régulièrement par les familles mais nous sommes en pleine nuit)
- 2 cargos sont déroutés par Norfolk. Un contact par Iridium est assuré toutes les 30'.
- Balisage du bateau avec 3 flashlights
- 5h cargo en approche, signal visuel de position du bateau avec feux à main (5 ne s'allument pas malgré date 2013!) et fusée parachute qui elle est vue par Cargo
- Organisation de l'abordage d'évacuation par l'avion des gardes cotes US et Cargo, suivi dans Class40 par VHF fixe + portable car pas réception sur la fixe
- 6h abordage du Class40 au niveau étraves par 10m de creux et évacuation par échelle au niveau château après aussières passées et tenues par 2 des équipiers. A noter que la première tentative de prise de l'échelle par un des navigateurs s'est soldée par une chute entre les bateaux qui aurait pu être fatale.
- Les chocs répétés entre cargo et class40 ont détruit le bout dehors et percé la crash box, des cracks significatifs indiquent que bordée en contact est délaminé et rend le bateau très difficilement réparable.
- Le class 40 est abandonné par l'équipage qui est sain et sauf en laissant uniquement en marche l'activ' echo et l'Inmarsac C

# Les enseignements (1/4)

- **Le « choix » du convoyage retour:**

- C'est un risque (maintenant avéré) important de casser du matériel, voire bien pire, il faut privilégier les retours par cargo dont le coût est raisonnable si sponsorisé par la course et partagé par assez de skippers.
- On a essayé sans succès de regrouper les bateaux pour le retour vers la France: pas les même calendriers, ... . En convoi il y aurait peut être eu des alternatives envisagées pour sauver les bateaux sans mettre les équipage en danger. Devrait être privilégié et organisé sérieusement si pas de Cargo
- Le bateau doit être en bon état ce qui était le cas pour FetMer. Il avait peu souffert de la Transat aller et avait fait l'objet d'une semaine de préparation sérieuse à Progreso. Une vérification structurelle aurait peut être été à faire pour Cargill qui a pris toute la route Nord ??
- La météo était suivie à bord et à terre et aucun risque inconsidéré n'a été pris au vu des prévisions. Le vent fort était prévu plus au Nord. Il devait y avoir moins de 40nds sur zone et les vagues certes de 10m auraient du être plus espacées. Un échange sur les conditions de mer dans cette zone devrait être mené, était ce un évènement exceptionnel?
- Un Class40 n'est pas assez rapide pour échapper rapidement aux conditions plus difficiles que prévues et il y aura ces conditions lors du Tour du Monde 2011. Il faut y réfléchir ...: prévoir un 4<sup>ème</sup> ris dans la GV pour garder de la vitesse quand mettre la voile de cap est trop compliqué? ...

# Les enseignements (2/4)

- **La Sécurité en cas de mauvais temps:**
  - **A terre et avant de partir:**
    - Disposer à bord d'au moins 2 systèmes de détresse. Le CROSS n'a été sûr de l'avarie grave que quand la détresse Inmarsat a été reçue également (une fausse manip sur l'Epirb est possible et a déjà du arriver)
    - L'Iridium est un must car seul moyen de communication avec la terre quand PC HS. Il a été clé pour informer sur l'état de l'équipage et organiser l'évacuation
    - Stage ISAF nécessaire pour toute navigation au large course ou pas. Il faut avoir percuté un bib et des fusées, enfilé une TPS, ...
    - Disposer d'une « permanence »: qu'un qui peut être appelé et aider à terre (conseil sur décision à prendre, contact avec secours, organisation sauvetage du bateau, ...)
    - Contrôler les numéros de téléphone d'urgence pour balise Sarsat Copas (Epirb), VHF et Inmarsat C: par chance c'était mon mobile qui était indiqué mais et si c'est moi qui avait été à bord??? A voir coté ANF mais aussi pour le C car là appel est venu des US.
    - Prévoir un suivi type Trackwave par des proches lors des convois/croisières non suivis par une direction de course. Imaginons que l'équipage n'ait pas pu déclencher de balise (bloqués à l'extérieur avec bateau à l'envers) j'aurais sans doute donné l'alerte Dimanche matin et avec les TPS il y a de bonnes chances de récupérer les gars en bonne santé. Si la trajectoire/vitesse sont anormales, ne pas hésiter à prévenir le CROSS qui sera de bon conseil..
    - Le bib doit être accessible (sans besoin de faire apnée dans écoute de GV) bateau à l'envers. La fixation sur balcon arrière est parfaite pour cela. Penser à la position du couteau pour qu'il soit accessible des 2 cotés.
    - La trappe de sortie par tableau arrière est très importante car là les 2 gars sont sortis en apnée et c'est très dangereux avec bouts du gréement tombé, écoutes, .... Et il faut pouvoir entrer dans le bateau aussi bien qu'en sortir pour par exemple aller percuter les balises.
    - Scotcher sous plastique les numéros d'urgence à appeler à terre. Programmer les Iridium avec les numéros d'urgence, savoir le manipuler parfaitement. Tout était à bord mais avec le chavirage il a été difficile de retrouver le classeur avec les numéros.
    - Avoir (comme en course) un sac de sécurité étanche avec l'Iridium de secours et ou les accessoires pour rendre autonome l'Iridium du bord (antenne), une VHF (la fixe peut avoir pris l'eau ou antenne de secours mal marcher), l'antenne de secours pour VHF fixe, la pyrotechnie, des flash lights, un dessal manuel, un GPS portable, un coupe cable (rod!), ...
    - Prévoir au moins un sac à dos, seul sac emportable durant une évacuation rapide sur Cargo (quid hélitreuilage?). Faire la liste de ce qu'il faut emmener dedans: Iridiums, passeports et CB, tél portable et ce qui peut être récupéré comme GPS portable, VHF portable, ...
    - Prendre à bord la bonne pince pour couper les haubans en rod! La scie à métaux est peu utile pour cela.
    - Prendre des feux à main résistants à l'humidité. 5 sur 5 n'ont pas marché et ils n'avaient pas trempé dans l'eau pendant des heures.
    - Il faut comme en course une TPS par navigateur, ce qui était le cas le skipper en ayant amené une troisième pour le convoi
    - Le bateau doit être parfaitement étanche dans un sens comme dans l'autre (hublot, porte, trappe, mèches de safrans. Les compartiments avant (crash box) et arrière totalement indépendants et étanches du reste de l'habitacle (câblage, gaine...)
    - Il faut connaître les caractéristiques de stabilité et d'insubmersibilité du navire: ballasts pleins ou vides, air versus mousse (favoriser la mousse!)

# Les enseignements (3/4)

## – **A bord:**

- Ne pas hésiter à enfiler les TPS quand les conditions sont risquées. Je pense que dans les mêmes conditions j'aurais mis ma sèche ce qui aurait été une erreur si l'équipage avait du rester plusieurs heures dans l'eau (sans les détresses déclenchées ils auraient mariné au moins 12h)
- Se préparer à toute éventualité quand la mer devient dangereuse, naviguer porte fermée, distribuer et répéter les rôles de chacun en cas de chavirage et d'abandon du navire via le radeau
- Informer le contact à terre de la météo, et éventuellement le CROSS
- S'attacher quand on est à la barre à point fixe qui fonctionne bateau retourné (bastaque, ...). Avoir un système de libération rapide du mousqueton de la longe.

## – **L'évacuation:**

- Embarquer sur un Cargo par mer forte est très dangereux en particulier si bateau pas manoeuvrant. Il aurait peut être été moins risqué de rester 24h de plus dans le bateau et évacuer par beau temps. Ce qui a été fait avec bcp de difficultés par 3 jeunes entraînés aurait été impossible avec des personnes moins en forme physiquement. Avant l'arrivée des secours, engager si possible très tôt dialogue avec MRCC sur le type d'évacuation (hélicoptère, transbordement, quelle manoeuvre...). Convient elle (risques, exigences) ou peut on attendre meilleures conditions meteo ou autre assistance?
- Les communications se font en anglais et il faut assurer en doublant la VHF pour entendre et être entendu. Il y a eu des discussions car divergence de vue sur la manoeuvre entre le cargo et l'avion ...
- La manoeuvre pour le cargo est compliqué, il doit faire avant arriere tout en ne se mettant pas travers au vent et attendre la dérive du voilier. Ca a été limite le Class40 étant passé à 5m du bulbe d'étrave du cargo (le skipper a demandé d'abandonner la manoeuvre par VHF mais trop tard pour arrêter) . Ensuite il faut amener le bateau jusqu'à l'échelle avec des aussières tenues à la main à cause des vagues
- Par mauvais temps le bateau rentre forcément en contact violents avec le cargo et se dégrade rapidement c'est quasi synonyme de perte du bateau.
- Question, faut il emmener l'Epirb sur le Cargo? Là bonne idée de la prendre car l'Inmarsat a émis bcp plus longtemps et il n'y avait plus de sauvetage demandé en cours.
- Penser (si possible) avant de quitter le bateau à le préparer pour un sauvetage: panneaux solaires pour énergie, ne laisser que Activ'echo et Inmarsat Cactifs. Si moteur marche, faire charge préalable. Fermer les capots pour maximum étanchéité et flottabilité, mettre le maximum de couleur pour repérer la coque, ...

# Les enseignements (4/4)

- **L'assurance :**

- *Faire attention au type de convoyage: ou par des copains (assurance du propriétaire, dans ce cas pour FetMer) ou par des professionnels (assurance du convoyeur pro qui doit avoir une RC spécifique en plus de l'assurance du bateau).*
- *Attention a votre assurance, est elle uniquement perte totale ou dommages partiels également?*
- *Déclarer explicitement les zones de navigation qui doivent être couvertes, ... et donner nom du skipper, ...*
- *Prévenir votre assureur dès que la détresse est activée*
- *Prenez toutes les informations possibles sur les blessures de l'équipage en premier lieu mais aussi sur les dégâts sur votre navire.*
- *Une fois les marins en bonnes mains la première discussion qu'il y aura sera sur la récupération du navire pour éviter la « perte totale » (dans le cas d'une assurance aux tiers je ne sais pas quel rôle jouera l'assureur dans ce processus). A ce moment vous devrez disposer du maximum d'informations:*
  - *Dégâts liés à l'avarie + autres dégâts (collision cargo, Moyens de positionnement et durée d'émission (énergie dispo + voie d'eau)*
  - *Proximité d'un lieu de départ pour l'expédition de sauvetage (là, Bermudes à 620 milles)*
- *La décision de l'assureur ou la votre si vous n'êtes pas couvert sera fonction du coût du sauvetage (compter comme ordre d'idée 20-50k€), du coût des réparations versus prix du bateau, de la capacité à positionner le bateau quand l'expédition sera sur place (là une dizaine de jours mini nécessaire pour avoir qq'un sur zone) , ...*
- *Il y a eu des abus aussi toute évidence que ce n'est pas une tentative d'escroquerie sera utile. A cette fin il sera par exemple demandé une copie du Logbook du cargo qui a fait le rescue, ... Pensez à garder les factures de vos effets personnels emmenés à bord car les bottes, cirées, ... sont en général abandonnés lors de l'escalade de l'échelle du cargo.*
- *Ayez une discussion honnête et sérieuse avec votre assureur car gérer des sinistres fait partie du métier de l'assureur.*