

Naviguer avec la barre de secours demande des efforts considérables, surtout sur un voilier de bonne taille, comme Hasta Luengo et dans les conditions météo rencontrées.

Nous prenons possession, Monique et moi-même, de *Hasta Luengo*, notre Dufour 455 flambant neuf au Cap-d'Agde pour le descendre à Malte au port de La Vallette. Une première grande traversée d'environ 700 milles pour s'approprier le bateau et tester que tout fonctionne normalement. Dominique, qui fera la traversée avec nous, arrive le 24 août au soir, pour un départ prévu le lendemain vers midi. Première constatation : le chargeur de quoi ne fonctionne pas, il doit être réparé le lendemain, et il reste quelques détails logistiques à régler. Cela va nous laisser le temps d'étudier notre route. Les fichiers Grib nous donnent un vent de Nord-Ouest virant Sud-Ouest dans les 48 heures forcé 3 à 4 puis 5 à 6 Nord-Ouest dans le canal de Sicile pour les sept jours à venir. Il est temps de partir car un flux de Nord-Ouest à 30-35 nœuds établi est prévu pour les prochaines heures dans le golfe du Lion. Nous voulons donc attendre le Sud de la Sardaigne le plus vite possible pour échapper au mauvais temps. Selon cette météo, nous estimons une arrivée dans cinq jours.

FINALEMENT, NOUS QUITTONS LE CAP-D'AGDE LE 25 AOÛT À 17 heures 30, après être passés au ponton carburant. Le gazoil ratoué et il est impossible de faire le plein. Nous avons une centaine de litres de gazoil, ce qui nous semble suffisant pour effectuer cette traversée. Mais la jauge électronique fonctionne-t-elle correctement ? Il faudra revoir cela à Malte. Le vent est Sud-Ouest 10-12 nœuds, ce qui nous amène directement à 6 nœuds de moyenne vers la Sardaigne sur un bord de près. Un routage MaxSea Time Zero nous conforte dans notre choix de faire route directe. Le bateau marche bien, la barre est un peu dure mais nous sommes souvent sous pilote.

Promenade de santé pendant 400 milles... Les quarts s'organisent et la vie à bord suit son cours. Sauf que les batteries ne chargent pas correctement et qu'il faut régulièrement mettre le moteur en route... car le groupe électrogène ne charge plus

MÉDITERRANÉE

« NOUS AVONS PARCOURU 220 MILLES AVEC LA BARRE DE SECOURS »

Ayant juste pris possession de leur Dufour 455 tout neuf, Henri et son épouse quittent le Cap-d'Agde en direction de l'île de Malte, avec leur ami Dominique. Après 500 milles, au large de la Tunisie, le gouvernail lâche subitement. Ils passent alors trois nuits blanches avec la barre de secours, à sec de toile dans 25 nœuds de vent. Récit par Henri Bénardin, avec Dominique Paris et Delphine Fleury.



Etant proches du rail des cargos, Henri et Dominique ont fait de nombreuses tentatives pour entrer en contact avec eux et se signaler... Toutes sont restées sans réponse !



Au moment de l'avarie, l'abri le plus proche est à 45 milles avec un vent de face. Décision est prise après plusieurs heures de réflexion de rejoindre Malte à 220 milles mais en route directe et au portant.



non plus. Le problème du chargeur sera aussi à revoir à l'arrivée.

28 AOÛT, 6 HEURES DU MATIN. Le vent adonne comme prévu une fois passé le Sud de la Sardaigne à hauteur de l'île del Toro, et commence à se renforcer. Nous entamons notre descente vers le canal de Sicile en tirant des bords au portant à 120 degrés du vent. Nous décidons de continuer bâbord armées pour éviter de passer le cap Bon, à la pointe de la Tunisie, de nuit dans le rail des cargos. Il faut dire que, depuis la Sardaigne, en croise trois ou quatre par heure.

Le 29 AOÛT, LE VENT SOUFFLE à 25 NEUDES avec des rafales à 32. Force 6 établi, navigation sans difficulté, au portant, deux ris dans la grand-voile et génois réduit de moitié, sous pilote automatique qui ne force pas, malgré la forte houle. Nous sommes sur le pont avec Dominique, gilets et harnais capelés, puis Dom descend se reposer. A 4 heures du matin, nous sommes par 37°43'29" N et 010°37'81" E, sur le banc de Sardi à 50 milles au Nord du cap Bon en Tunisie. Nous empanonnons le prochain quart, au lever du jour, et continuons à longer le rail des cargos en restant à 4 milles au-dessus. Tout

à coup, le bateau se met à tourner sur lui-même. Reprise de la barre : elle tourne à vide ! Enfer, les drosses du gouvernail ont lâché, nous ne sommes plus manœuvrant. Dominique remonte. Le bateau est livré à lui-même et commence à faire des 360°. Puis, finalement, il se met à la cape. « Henri, on va affaler la grand-voile, tu te mets au piano, je vais aller la fermer. » Autant dire qu'il faudra la rabattre car le lazy-bag n'est pas opérationnel. La grand-voile est affalée en urgence mais dans le calme, puis le génois est roulé. Maintenant il faut trouver une solution. Il faut nuit et il faut

également rassurer Monique. C'est une première expérience de ce type, pour moi comme pour Dominique. « Où se trouve la barre de secours ? », me demande Dominique. « Dans le coffre tribord, je te la donne tout de suite... En effet, et heureusement, j'avais auparavant vérifié l'ensemble du matériel et les différents emplacements. La barre française de secours est immédiatement mise à poste, mais pour aller où ? Et puis, cette barre de secours est à l'envers d'une barre française habituelle (elle est orientée vers l'arrière du bateau). Dans cette mer, cela demande des efforts

surhumains car elle agit en direct sur le safran. Et pour lofer, il faut tirer et pour abattre il faut pousser ! Le bateau est non manœuvrant et commence à partir dans tous les sens. Pendant que Dominique, qui est plus jeune, essaie de maintenir le bateau comme il peut, un grand vide nous envahit. Que va-t-on faire ? Nous passons un premier appel de détresse en soulévant le petit capot rouge «distress» de la VHF. Dans le même temps nous mettons également notre balise Dolink en mode détresse.

L'ALARME VHF HURLÉ DANS LE CARRÉ sans que nous puissions faire quoi que ce soit. C'est épouvantable ! Mais il faut attendre plusieurs minutes pour l'accusé de réception. C'est interminable. Un quart d'heure plus tard, un cargo rentre en contact avec nous et se déroute dans la nuit pour venir vers nous. « Hasla Luugo, do you need assistance ? - Yes, our steering is broken - My ship is too big to help you. I can't do anything ! Too much wind, too big waves. Another smaller ship will be able to help you. Try to call him on the 16... »

L'autre navire ne répondra jamais ! De toute façon, de quelle assistance avons-nous besoin ? Un remorquage ? Du gazoil en extra ? C'est impossible à cause des conditions météo.

TOUT À COUP, LE BATEAU SE MET À TOURNER SUR LUI-MÊME. REPRISSE DE LA BARRE : ELLE TOURNE À VIDE. ENFER, LES DROSSES DU GOVERNAIL ONT LÂCHÉ, NOUS NE SOMMES PLUS MANŒUVRANT.

Abandonner le bateau ? Nous ne sommes pas en danger. Il faut juste espérer qu'un cargo ne nous coupe pas en deux sans nous voir. Dominique ne peut pas quitter la barre ou le bateau rememore à être livré à lui-même. Six heures du matin. Monique. Un peu stressée, nous demande ce qui va arriver maintenant. Pourquoi les appels de détresse sont-ils restés sans réponse ? A quoi ça sert ? Tout me passe par la tête et je ne sais plus trop quel lui répondre. « Ne l'inquiète pas, le jour va se lever dans une heure et va trouver une solution. » Dominique et moi nous nous

L'analyse de Voiles et Voiliers

AVARIE DE BARRE : QUESTIONS, PRECAUTIONS ET SOLUTIONS

Ce récit soulève plusieurs questions sur lesquelles il nous a paru important de revenir.

L'ACCÈS AUX DROSSES DE BARRE

Il nous a semblé en effet incroyable que, sur un voilier de croisière de 45 pieds, aucune trappe ni ouverture n'ait été prévue pour contrôler ou intervenir sur les câbles qui relient les barres à roue au secteur de barre. Nous avons donc posé la question au chantier Dufour, et voici ce que nous a répondu Jules Mazars, responsable des essais, photos à l'appui : « Il y a bien des trappes pour accéder aux drosses, par les coffres de cockpit et par les cabines arrière. Il faut effectivement retirer quelques vis Parker et un joint silicone pour avoir le principal accès par les coffres de cockpit, mais comme on peut le voir sur les photos, les quatre cloisons en question ne sont que deux petits coffrages, en dans



Coffrage à démonter

Cabine arrière Dufour 455.

Réglage de tension des drosses

Cockpit Dufour 455.

LA BARRE DE SECOURS

Ce récit n'est pas le premier à nous amener à ce constat : naviguer avec la barre de secours sur nos voiliers de croisière est un vrai calvaire ! Et tous ceux qui ont eu un jour à la faire, même en réalisant des montages les plus ingénieux qui soient, avec force palans, brayages et poulies de renvoi, ont eu à se plaindre de ces barres de métal que l'on doit, la plupart du temps, monter tournées vers l'arrière, pour barrer à l'inverse du sens logique. Mais pourquoi sont-elles montées à l'envers ? Parce que, vers l'avant, elles seraient gênées par les barres à roue et le table de cockpit. Le remède - un peu barbare, mais efficace - consiste donc, si les conditions le permettent, à démonter les barres à roue et la barre, pour remettre la barre dans le bon sens ! Cela dit, même à l'endroit, la barre de secours étant prise directement sur le secteur, les efforts sont considérables et, sur un voilier de bonne taille, l'exercice devient vite éreintant.



Le PILOTE

Sur le Dufour 455

comme sur beaucoup

d'autres voiliers, le

pilote (rotatif et très

efficace) agit

directement sur le

système de barre

du bateau

et non

indépendamment, ce

qui signifie qu'en cas d'avarie de drosses,

il n'est d'aucune utilité. Un pilote à vérin, qui se branche

directement sur le secteur de barre, serait resté opérationnel

malgré la rupture du câble. De plus, étant séparé physiquement

du système de barre, le pilote à vérin présente moins de risques

d'interférences comme celle qui a causé l'avarie de monsieur

Bisardin. A noter que le Dufour 455, qui remplace le Dufour 455,

est équipé d'un pilote à vérin.

Un accès plus facile dans la cabine arrière serait apprécié : ici, sur le Dufour 375.

LE CHOIX DE LA ROUTE

Choisir de parcourir plus de route, mais dans de meilleures conditions, est une sage décision : le plus court chemin d'un point à un autre n'est pas toujours celui qu'on croit. Lorsque le problème arrive, après avoir parié au plus pressé, il faut toujours s'accorder un temps de réflexion, essayer de prendre un peu de recul pour étudier toutes les options possibles. Il est primordial de prendre en compte les conditions, de chercher à minimiser le bateau et l'équipage, et de penser non pas sur plus rapide mais sur plus sûr moyen d'arriver, même si on a hâte que cela se termine.

LE DÉCLÈCHEMENT DE LA BAISE DE DÉTRESSE

Il n'était sans doute pas nécessaire de la déclencher ni d'appuyer sur le bouton «distress» de la VHF - surtout sans donner le motif de l'avarie - dans la mesure où l'équipage n'était pas en danger. Un Pan-Pan pour signaler le problème et alerter les autres navires croisant dans les parages aurait suffi. D'ailleurs, l'équipage a bien réglé un port par ses propres moyens. D.F.



La barre de secours du bord s'utilise à l'envers d'une barre franche habituelle, ce qui a représenté un gros handicap pour les barreaux.

concertons : il faut que l'on accède aux drosses pour voir si on peut réparer ou bricoler quelque chose. Il n'y a pas d'accès par l'extérieur donc on doit pouvoir accéder par l'intérieur. De retour de mon expédition dans l'arrière du bateau, j'annonce à Dominique que tout est stratifié et que les drosses ne sont pas accessibles. Ce n'est pas possible, il doit y avoir une trappe quelque part ! Rien ! Je regarde dans le coffre du cockpit. Tout est cloisonné. Il faut se rendre à l'évidence, nous abandonnons cette solution.

8 HEURES 30. L'ABRI LE PLUS PROCHE se trouve en Tunisie à Bizerte, à environ 45 milles, cap au 240°. Nous tentons donc de rallier Bizerte, au moteur, 2 000 tours pour étaler à 3,5 nœuds face au vent. Je prends la barre et Dominique descend faire une ETA : il faudrait 14 heures pour faire les 45 milles et c'est l'enfer ! Sans beaucoup de gasoil et dans une mer qui casse le bateau, cette solution est hasardeuse, le bateau est quasi incontrôlable, mais on savait déjà qu'il ne faut pas compter sur le moteur dans ces conditions. Nous devons garder le gasoil pour recharger les batteries pour les instruments, les feux de navigation et faire une

éventuelle manœuvre de port à la fin de notre calvaire. Pendant que Dominique étudie une autre solution, Monique réitère ses interrogations et ne comprend pas que les secours n'arrivent pas. Mais comment lui expliquer qu'on est au milieu de nulle part et qu'il ne va falloir compter que sur nous-mêmes ? Dominique essaye de rester calme et de se concentrer sur MaxSea. Pour la rassurer et après lui avoir dit que nous n'allons pas abandonner le bateau, il va passer plusieurs appels de détresse qui vont rester sans réponse. Finalement, Dominique me soumet son idée : *'J'ai une proposition à te faire :*

SANS BEAUCOUP DE GASOIL ET DANS UNE MER QUI CASSE LE BATEAU, LA ROUTE LA PLUS COURTE EST HASARDEUSE, LE BATEAU EST QUASI INCONTRÔLABLE.

met-toi plein vent arrière et coupe le moteur pour voir les réactions du bateau. En tentant de soulager le bateau, on s'aperçoit que, sous géniois réduit, il ne se stabilise pas mais qu'à sec de toile, le fardage avec la capote seule le fait avancer à environ 4-5 nœuds par vent arrière. Alors voilà : il est 8 heures 30, nous faisons un cap au 120°, le bateau est plus ou moins manœuvrable au prix de gros efforts pour le stabiliser avec la barre franche de secours. Il faut aussi apprendre à tirer la barre pour lofer et pousser pour abattre ! Le bateau oscille à chaque vague entre le 90 et le 150 mais il est rattrapable. Nous en concluons que le vent arrière à sec de toile est la seule allure possible.

1. Le cap au 120° nous fait faire route directe vers Malte.
 2. Le rail des drosses au cap Bon sera passé de jour.
 3. Nous aurons sûrement la possibilité d'avoir du réseau téléphonique.
 4. Nous n'avons pas besoin de moteur et donc gardons le gasoil en secours.
- Mais il nous reste 220 milles à parcourir ! Car il n'y a aucun port jusqu'à Malte. Eventuellement l'île Pantelleria, mais c'est sans conviction, au vu des photos associées sur MaxSea

avec l'entrée du port qui tient plus d'un spot de surf avec ces conditions de vent et de mer. Cela rappelle soudain à Dominique l'épave de Victorien et Loïc (des copains de cata) qui ont traversé l'Atlantique sur 2 000 milles sans safran durant la Québec/Saint-Malo ! (voir *WV N°452*). Alors 220 milles... D'après les fichiers, le vent va rester établi aux alentours de 25 nœuds de Nord-Ouest. Nous décidons de continuer vers notre objectif, La Valette, en

A l'arrivée, un des tétons de la barre de secours avait cassé sous la pression !



longeant la Tunisie, puis Pantelleria et enfin Malte. Comme prévu, le festival des cargos va durer toute la journée mais, ce soir, nous serons tranquilles après le passage du cap Bon que nous atteignons à 21 heures 30. Nous avons dû parcourir en nous relayant de cargos dans la journée, avec lesquels nous avons essayé d'entrer en contact pour éviter les abordages. Mais, sans AIS, nous ne connaissons pas leur nom et aucun ne répondra à nos appels. 29 août, 21 heures 30 : deuxième nuit blanche en perspective. Il reste encore 160 milles à parcourir en nous relayant à deux, d'abord toutes les deux heures, puis avec la fatigue en prenant des

déconneille de faire route car beaucoup de vent est annoncé dans le canal de Malte. Manifestement il ne doit pas se rendre compte de ce que nous subissons et nous n'avons de toute façon pas d'autre choix stratégique. C'est ouf, beaucoup de vent ? Cela fait deux jours que nous avons 25-35 nœuds dans les rafales ! Nous serons à La Valette le lendemain matin à 8 heures 30, d'après nos dernières ETA.

30 AOÛT, 7 HEURES. Dès le lever du jour, le vent mollit un peu et Dominique arrive à barrer avec le géniois déroulé, mais toujours en faisant de grosses embarquées. Il faudra rouler la voile

de La Valette où le semi-rigide du concessionnaire Dufour nous attend comme prévu. Avant d'aller enfin dormir, nous constatons qu'un des tétons de la barre de secours s'est cassé sous la pression que nous avons dû exercer pour maintenir le bateau ! Il n'aurait pas fallu que cela dure plus longtemps !

Henri Bénardin, avec Dominique Paris (Plaisance Evolution).

() -Hasta Lugo, avez-vous besoin d'assistance ? -Où ma barre est cassée -Mon bateau est trop gros, je ne peux rien faire. Trop de vent, trop de mer. Il y a un autre navire plus petit qui pourra vous aider. Essayez de l'appeler sur le canal 16 -*



En se relayant à la barre presque tous les quarts d'heure, Dominique et Henri ont finalement rejoint le port de Malte par leurs propres moyens.

NOUS INVENTONS UN JEU :

TOUS LES DEUX DÉPARTS AU LOF ET UN A L'ABATTEE NOUS CHANGEONS DE BARREUR ; AUTREMENT DIT, NOUS NOUS RELAYONS TOUTS LES QUARTS D'HEURE...

relais de plus en plus courts pour terminer chacun prenant la barre toutes les cinq minutes et discutant ensemble pour ne pas nous endormir. A 2 heures du matin, soit 14 heures après nos appels de détresse, le téléphone sonne : c'est le Cross Gris Nez, ainsi que les Italiens de Palermo.

Ok, on gère, nous continuons sur Malte. Nous appelons Christian, le concessionnaire Dufour à Malte, qui nous attendra à l'entrée de La Valette avec un semi-rigide. Mais il nous

d'avant en début d'après-midi : trop de départs au lof incontrôlables. On commence à ressentir la fatigue dans les bras à force de pousser et tirer sur cette barre. Mais nous apprenons à gérer le décrochage du safran et rendre la barre plus douce en anticipant. Ça devient même presque facile quand on ne se fait pas surprendre par les vagues abruptes. Nous estimons leur hauteur à environ trois mètres. Dominique va même réussir dans une descente de vague à faire un run à 10,5 nœuds ! Cela donne une idée de la mer que nous rencontrons. Quelques déferlantes nous obligent à nous protéger pour ne pas être trempés bien qu'il ne fasse pas froid.

Troisième nuit blanche. Il reste encore une dernière nuit éprouvante et les 50 derniers milles. On tient le bon bout ! Le bateau avance et nous en arrivons à souhaiter que le vent reste établi à 25-30 nœuds pour progresser ; de toute façon la barre n'est pas plus dure. Nous inventons un jeu : tous les deux départs au lof et un à l'abattée nous changeons de barreur ; autrement dit, nous nous relayons tous les quarts d'heure, mais cela nous tient bien éveillés. Nous passons l'île de Gozo dans la nuit et, à 9 heures, nous atteignons enfin l'entrée

LE BILAN

BARRE : le bateau à pelme amarré, Christian et David (Dufour Malta) viennent les coffres de cockpit. En fait, il faut décoller quatre cloisons pour accéder aux drosses et à un plus... elles sont câblées au Sibafor pour l'étanchéité ! Nous constatons que la drosse de 8 millimètres a été cisailée par le pigeon du pilote. Le plus vraisemblable est que le pigeon n'ont pas été collés à la Lochite frein et, en se desserrant, il a coupé net la drosse. Nous n'aurions rien pu faire et c'était imprévisible. Mais la liaison directe entre le secteur de barre et le pilote aurait permis de continuer avec un pilote opérationnel. Un accès direct aux drosses sur les colonnes de barre nous aurait permis de bricoler.

ÉNERGIE : le négatif des batteries avait un mauvais contact avec le chargeur.

GASOIL : en arrivant, le réservoir était pratiquement vide. L'évent ne permettant pas d'écouler l'air du réservoir convenablement, il avait été impossible de faire le plein.

LES LEÇONS QUE J'EN TIRE

La VHF/ AIS. Des appels de routine pour s'entraîner nous auraient aidés à lancer l'appel de détresse. Le SARL, bien qu'il soit théorique, nous aurait cependant été bien utile pour suivre la procédure.

Communication avec les cargos. Un AIS nous aurait permis d'identifier les cargos et de les appeler par leur nom afin qu'ils nous répondent. Plusieurs fois nous avions essayé de les contacter pour qu'ils nous évitent mais aucun ne nous a répondu.

Gasoil et moteur. Ne jamais compter sur le moteur, inopérant dans ces conditions. Nous aurions dû anticiper et remplir les trois réservoirs de 20 litres que nous avions à bord. Cela dit, il est très difficile de remplir le réservoir en plein mer dans une mer formée.

Assistance. Sans communication satellite (Iridium ou autre) et dans ces conditions, on ne peut compter que sur soi-même. Nous avions choisi de définir notre problème avec l'option *indéfinit* sur la VHF. Nous avons en plus décollé notre balise de détresse (Dolink). Malgré cela, il aura fallu attendre 24 heures et du réseau pour rentrer en contact avec le CROSS.

Abri le plus proche. Ce n'est pas forcément le plus près qui est le plus facile à atteindre. Prendre le temps d'analyser le pour et le contre des différentes solutions envisagées, même si l'on souhaite faire tout vite. Il nous aura fallu 4 heures pour prendre la dernière décision : faire 220 milles à sec de toile ; la route la plus longue mais la plus sûre. Nous aurons vu les fichiers BRB nous ont été écrits pour prendre une décision (calcul des ETA et des trajectoires).

Barre de secours. Nous avons dû l'utiliser dans les pires conditions. Elle a mérité d'être testée dans nos souhaits à personne d'avoir à s'en servir. Son inversion de sens et un bras trop court ont été de sérieux handicaps. Avec les conditions météo que nous avons eues, nous ne pouvions que rester à sec de toile et faire du vent arrière - la capote offrait assez de levage pour remplir le rôle d'une voile.

Etat du bateau. Nous avions un bateau neuf. La rupture de drosse était imprévisible. Elle a cassé au bout de 500 milles. En revanche, le problème de batteries, celui du roulement de gasoil auraient pu être évités si nous avions eu un charbon. Il n'en demeure pas moins que c'est un bon bateau, bon marcheur, bien équilibré et qu'étant actuellement en route vers le Brésil, je ne regrette pas mon choix.