

Navire AVEL DOUAR
Voilier type Feeling 10.90
Immatriculé SM735685
Indicatif appel FI 5031
MMSI 227352910

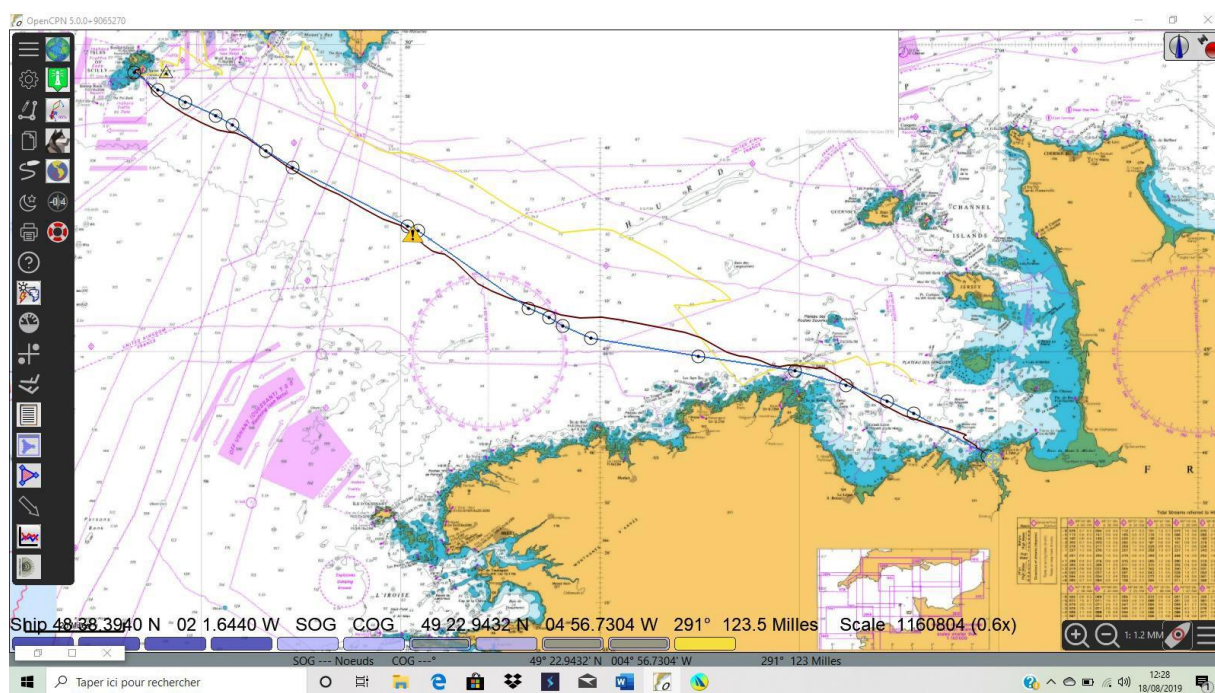
Objet : RAPPORT DE MER. Abordage par le porte-container CHIQUITA TRADER

Parti de Ste Mary's (iles Scilly) le 15/08/19 à 9h TU, je faisais route vers St Malo. Lors du départ, le vent était SW environ 17 noeuds. Par précaution, en fonction des prévisions prévues par les grib Zygrib, j'avais établi la grand-voile à 1 ris, que j'ai lâché vers 12h45.

J'ai allumé mes feux de navigation (situés en tête de mât) à la tombée du jour.

Vers 21h TU, j'ai aperçu les feux d'un bateau à l'horizon sur mon bâbord. Mon AIS (en position émission/réception, signal d'alerte réglé sur un rayon de 6 milles) n'avait pas encore émis d'alerte. Les feux de navigation de ce navire n'étaient pas identifiables à cette distance (> 6 milles), noyés dans l'éclairage de son pont. Il était donc à ce moment impossible d'évaluer sa nature, sa route et sa vitesse.

Ce navire se trouvant manifestement en dehors du DST (capture d'écran ci-dessous*), du fait du pont très éclairé, j'ai tout d'abord pensé à un navire de pêche en train de relever son chalut mais bien que ne semblant pas représenter un danger dans l'hypothèse envisagée, je l'ai gardé sous surveillance visuelle.



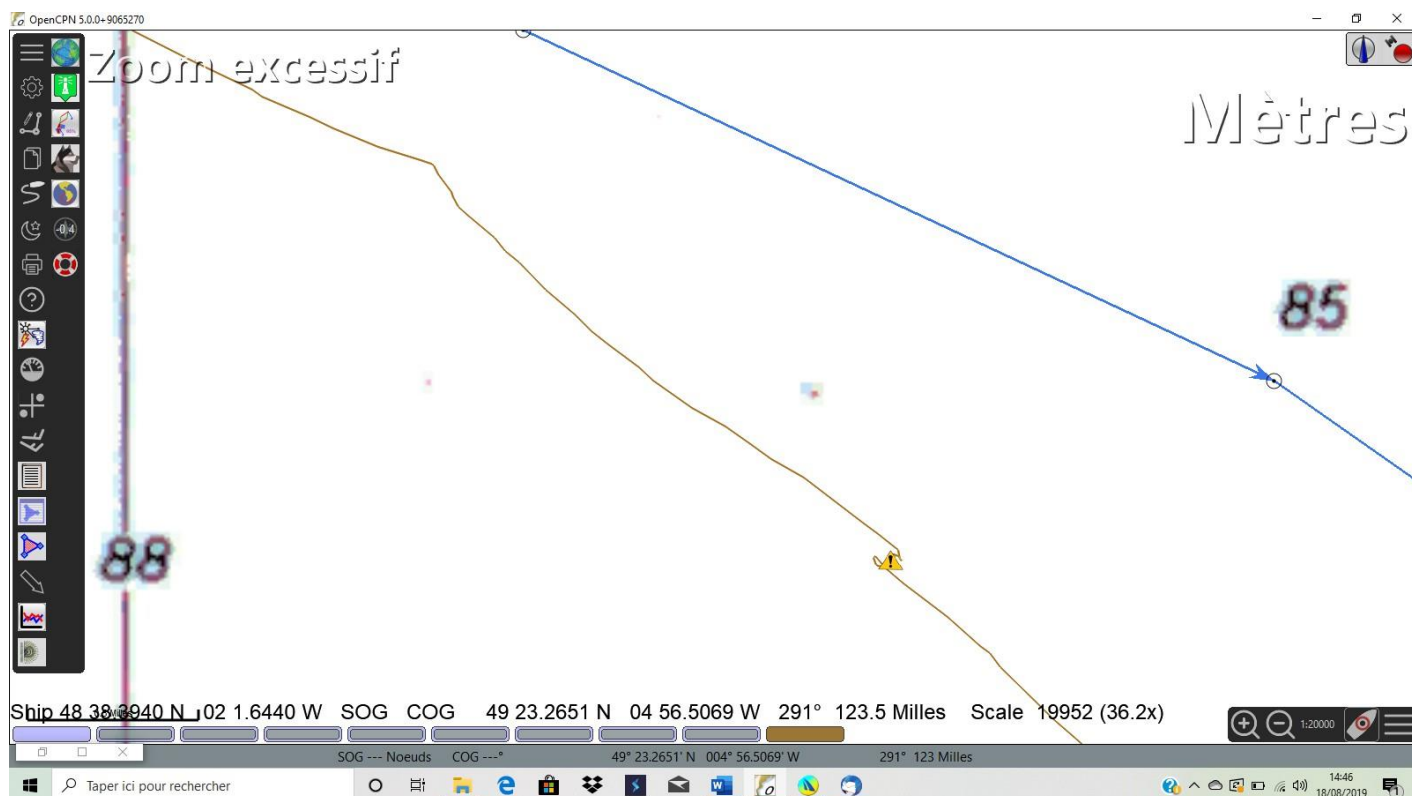
*Le tracé rouge représente ma route réelle suivie depuis Ste Mary's vers St Malo (enregistrement de ma trace GPS).
La route bleue représente la route théorique idéale calculée au départ de St Mary's en fonction des prévisions météo.
La route jaune est sans intérêt (enregistrement de ma trace GPS sur le trajet aller St Malo-Dublin).
Le lieu de la collision est matérialisé par le triangle jaune

Peu de temps après, mon AIS a émis un signal d'alerte de risque de collision. L'AIS donnait pour ce navire une route au SW et une vitesse de 17,5 nœuds, mais ne donnait pas encore son identification. Le navire s'étant alors approché, j'ai pu identifier ses 2 feux blancs et constater qu'il faisait route vers moi (les feux rouge et vert étaient toujours noyés dans son éclairage de pont). Sans identification du cargo, je n'ai pas pu le contacter nommément par VHF, mais ai émis un appel de routine donnant ma position et signalant « au cargo faisant route au SW » que je me trouvais devant lui.

Quelques minutes après, j'ai pu distinguer ses feux rouge et vert qui ont confirmé le risque de collision.

J'ai modifié ma route en conséquence conformément à la réglementation pour que nous nous croisions par bâbord : Je me trouvais alors sous voile haute et génois et faisais route (sur le fond) au 110 à une vitesse fond d'environ 5 nœuds, entre le bon plein et le vent de travers, avec un vent de SW d'environ 15 nœuds. Compte tenu du léger courant SW à cette heure de la marée, pour bénéficier de cet apport supplémentaire, j'ai alors loffé au près et ai pris une route au 135/140. J'ai également éclairé mes voiles à plusieurs reprises avec un coup de projecteur, et à plusieurs reprises envoyé un coup de ce même projecteur en direction du cargo.

À la suite de ma manœuvre d'évitement, sans que le cargo ait modifié sa route, j'ai nettement vu l'alignement de ses feux blancs s'ouvrir et son feu vert disparaître. Je m'étais alors écarté d'environ ½ mille de ma route initialement suivie. Tout danger semblait donc écarté et sa route passait à environ ½ mille sur mon arrière. J'ai alors abattu d'environ 5° pour augmenter ma vitesse (*ci-dessous tracé de la manœuvre d'évitement. Agrandissement de l'illustration précédente*).



Dans les minutes qui ont suivi (vers 21h40 TU, je ne peux préciser davantage), le cargo a modifié sa route sur son bâbord et est venu droit sur moi. (J'ai de nouveau vu son feu vert). Compte tenu de sa vitesse et de la faible distance, je n'ai pas eu le temps de l'appeler par VHF, mais, même en dehors de mes feux de navigation situés à environ 13m de haut, je devais apparaître sur son AIS et sur son radar, et nous étions en « visuel » depuis longtemps !

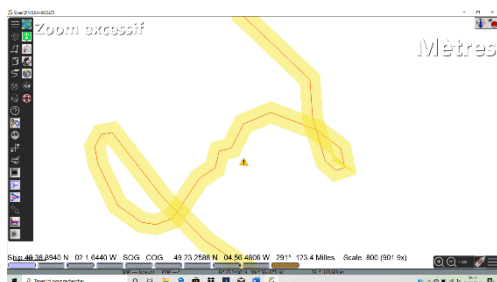
Je n'ai pas non plus eu le temps de m'écarter suffisamment, mais dans une dernière manœuvre désespérée, j'ai loffé en grand vers tribord, ce qui a par chance été suffisant pour que je sois rejeté comme un bouchon sur son bâbord par sa vague d'étrave, laquelle a submergé mon bateau et rempli le cockpit (de l'eau est même entrée et a inondé la cabine).

Je me trouvais à cet instant complètement déventé. Sous l'effet de la vague d'étrave du cargo, mon bateau est parti à l'abattée et a effectué un « tête à queue », les voiles passant d'un bord à l'autre en fonction du roulis. J'ai entendu le

raclement de la coque du cargo sur mon bateau et ai aussitôt pensé qu'il frottait sur le sommet du mât ou les haubans et que j'allais démâter.

Notre position au moment du choc (relevée a posteriori sur la trace GPS) était 49°23'2480 N - 04°24'4888 W.

La trace GPS ci-dessous illustre les mouvements du bateau lors de la collision.



Quelques instants plus tard, je me trouvais dans son sillage, sans avoir démâté, génois à contre, sans action sur la barre du fait de ma vitesse nulle et des turbulences de l'eau. J'ai vraisemblablement été sauvé par mon bout dehors qui, je pense, a touché la coque du cargo lors du « tête à queue » (d'où les bruits de raclement que j'ai perçus), et empêché mon bateau de revenir s'y coller.

Sitôt le bateau stabilisé, j'ai pu aller constater que ni le mât ni le haubanage ne semblaient avoir été endommagés et j'ai par conséquent remis en route.

J'ai pu alors me rendre à la table à cartes et constater sur l'AIS qu'il s'agissait du porte container CHIQUITA TRADER, immatriculé au Libéria, MMSI 636017219, en route pour Puerto Moine (Costa Rica).

Contacté par VHF sur le canal 16, après un certain délai, le navire m'a répondu.

Lorsque je lui ai annoncé qu'il venait de m'aborder, il m'a demandé dans un très mauvais anglais « OÙ ? je me trouvais. »

Manifestement, il ne m'avait pas vu !

Ce qui, compte-tenu de tous les moyens mis en œuvre et décrits précédemment, me conduit à penser que personne n'assurait la veille à la passerelle, que son changement de direction était préprogrammé et s'est effectué de manière automatisée.

S'en est suivi un bref échange (peu amène de ma part, mais j'étais sous le choc). À la suite de ma réponse comme quoi je me trouvais maintenant « derrière lui », sans doute rassuré sur le fait que je sois toujours vivant puisqu'en état de communiquer par VHF, il a cessé de répondre et a poursuivi sa route sans même me demander si j'avais besoin d'assistance (ce qui n'était heureusement pas le cas).

J'ai ensuite contacté le CROSS CORSEN sur canal 16. Nous avons dégagé sur canal 67 (ou 68, je ne me souviens plus) et j'ai signalé l'incident, mais la communication a été perdue avant que j'aie pu terminer. J'ai renouvelé l'opération quelques minutes plus tard avec le même insuccès (contact sur le 16, et perte de contact sur le canal de dégagement).

En l'absence de nécessité impérieuse, aucun dommage corporel ou m'empêchant de naviguer n'étant à déplorer, je n'ai pas renouvelé l'appel et ai poursuivi ma route.

Ce n'est qu'au lever du jour que je me suis aperçu que mon bout dehors était dévié vers bâbord, le balcon avant tordu ainsi que le rail de fargue tribord avant, que mon génois présentait une légère déchirure au niveau de la chute, et que le cagnard (toile de pudeur) tribord était arraché à sa partie inférieure. (**relevé provisoire des dégâts évidents, effectué par moi-même, sous réserve de découvertes ultérieures*).

En panne moteur (vraisemblablement panne de démarreur), j'ai effectué à la voile la rentrée en baie de St Malo par le chenal de la Petite Porte le 16/08/19 au soir, et ai été pris en charge par la SNSM (suite contact CROSS CORSEN) après la tourelle « Le Buron » pour remorquage dans le port des Bas Sablons.

Le lendemain matin 17/08/19, la brigade de gendarmerie maritime de St Malo a été avisée par téléphone et est venue à bord effectuer les constatations.

Rapport établi à St MALO le 18/08/2019.

Roland ROCTON

Pièce jointe :

Copie de la page correspondante de mon livre de bord automatisé.*

Route :	Date	Horodatage	Statut	Quart	Distance	Distance totale	Position	COG Rte fond	Sp comp	SOG	STW	Profondeur	Remarque
266		16:17	S		6,01 NM	1048,32 NM	005° 44' 03,90" W	117,10°		5,07 kts			
267		17:17	S		5,67 NM	1053,99 NM	049° 37' 19,86" N 005° 36' 31,26" W	119,42°		5,39 kts			
268		18:17	S		6,16 NM	1060,15 NM	049° 34' 13,68" N 005° 29' 13,62" W	129,03°		6,52 kts			
269		19:17	S		6,23 NM	1066,38 NM	049° 31' 28,38" N 005° 20' 45,06" W	107,30°		6,78 kts			
270		20:17	S		5,48 NM	1071,86 NM	049° 28' 29,70" N 005° 12' 21,06" W	123,70°		4,50 kts			
271		21:17	S		4,27 NM	1076,13 NM	049° 24' 26,16" N 004° 58' 45,54" W	119,38°		5,03 kts			
272		21:51	S		2,34 NM	1078,47 NM	049° 22' 55,14" N 004° 56' 01,20" W	137,91°		4,06 kts			position 49°22'2467N 04°56'5232W failli me faire emplafonner par MMSI 626017219 Cargo CHIQUITA TRADER. Liberia. circulant vers le SW à 17,5kn. appel au CROSS pour signalement. passé à toucher. la vogue d'étrave a rempli le cockpit et arraché cagnard tribord. possible frottement sur les barres de flèche tribord, balcon et bout dehors. content d'être en vie. ai appelé le cargo par radio pour l'engueuler
273		22:17	S		2,01 NM	1080,48 NM	049° 21' 30,30" N 004° 53' 49,98" W	127,43°		4,38 kts			
274		23:17	S		4,53 NM	1085,01 NM	049° 19' 14,40" N 004° 47' 49,50" W	102,25°		3,87 kts			
275	16/08/2019	00:17	S		4,86 NM	1089,87 NM	049° 16' 31,98" N 004° 41' 39,30" W	134,95°		5,62 kts			tours dans le génois + 1 ris
276		01:17	S		5,40 NM	1095,27 NM	049° 12' 51,48" N 004° 35' 37,44" W	121,54°		5,37 kts			
277		02:17	S		5,72 NM	1100,99 NM	049° 10' 36,90" N 004° 27' 35,28" W	100,13°		6,14 kts			tours supplémentaires dans le génois
278		03:17	S		6,36 NM	1107,35 NM	049° 08' 43,98" N 004° 18' 18,72" W	116,64°		7,44 kts			2eme ris
279		04:17	S		6,87 NM	1114,22 NM	049° 06' 42,66" N 004° 08' 18,12" W	99,41°		7,04 kts			

*Les heures sont en TU.

Heure, position, distance parcourue depuis la dernière incrémentation, distance totale, cap (COG) et vitesse (SOG) sont incrémentés automatiquement et correspondent aux données instantanées au moment de la création de la ligne.

La colonne « remarque » est remplie manuellement.

Une ligne est créée automatiquement toutes les heures (ici à h+17').

Les lignes supplémentaires, créées manuellement pour signaler un évènement particulier, s'affichent à l'heure de création (ici ligne 272)