

## Rapport de mer :

### Accident de « PopSea » la nuit du 30 septembre au 1er octobre 2015

Nous sommes arrivés à Puerto de Mahon (Minorque , Espagne) le 29 septembre.

Le port naturel "Puerto Mahon" ressemble à un fjord profond parsemé d'îles.

Nous avons mouillé dans la cala "Teulera" située près de l'entrée du fjord et bien abritée entre la presqu'île de "la Mola" et l'île "del Lazareto".

C'est un mouillage réputé bien abrité dans les documents nautiques. Mais il y a déjà du monde et nous avons été obligés de déplacer notre mouillage initial.

Finalement nous jetons l'ancre à moins de 100 m d'une petite plage bordée de rochers au Nord-Ouest du bateau avec de l'eau à courir à l'Ouest, car le mauvais temps annoncé viendra de l'Est.

La nuit du 29 et la journée du 30 sont pluvieuses et modérément ventées conformément aux prévisions météo.

Pour la journée du 30 et la nuit suivante, les fichiers Gribs prévoient du vent d'Est force 5 à 6.

Le bulletin de Météo France pris sur le Navtex WE13 du mardi 29 à 21 H UTC confirme : pas de BMS, Minorque vent d'Est 4 à 6 localement 7 loin dans le Nord, devenant NE 6 à 7 dans la nuit avec rafales. Des orages avec fortes rafales.

Nous avons par ailleurs déjà rencontré de telles conditions plusieurs fois à l'ancre sans aucun problème. Dans l'après-midi, notre voisin le catamaran "Eralda" lâche plus de chaîne. Nous faisons de même et nous retrouvons ainsi avec plus de 40 m de chaîne de 10 sur un fond de 5 m. L'ancre est une Kobra de 16 Kg.

En soirée le vent forçit, puis vers 20 H devient plus fort que prévu.

Vers 21 H je constate que le vent a tourné et vient de l'Ouest contrairement à l'Est prévu et dépasse 40 nœuds.

Le bateau tire des bords sur son ancre et en fonction du bord on se rapproche dangereusement de la côte.

Je décide de lever l'ancre pour aller s'abriter dans une des marinas de Mahon.

C'est alors qu'on a déjà repris un peu de chaîne que celle-ci se bloque dans l'écubier empêchant toute montée ou descente de l'ancre.

Dans ces conditions, on chasse et on touche le fond avec la dérive baissée. Heureusement sur du sable face à la plage. Je remonte de la dérive (PopSea est un dériveur intégral) mais le bateau est malmené.

Je lance un appel de détresse à la VHF vers 21 h 15 disant qu'on est jeté à la côte sur du sable. La Salvamento nous envoie un canot de sauvetage qui arrive vers 22 h.

Celui-ci nous passe une remorque et nous éloigne de la côte.

Il n'y a pas de dégâts, mais l'ancre toujours mouillée empêche tout remorquage vers le port, et le canot me signale que sa position devient dangereuse entre les autres bateaux mouillés et qu'il doit s'éloigner. Constatant alors que le vent semble diminuer, que l'ancre tient bien et en l'absence d'alerte météo, je pense que c'était un orage, qu'il est terminé et je laisse le canot s'éloigner.

Je redescends la dérive pour mieux stabiliser le bateau. On décide de rester et de tenter de débloquer notre chaîne d'ancre.

Cela nous prend une bonne heure avec marteau et gros tournevis, et pendant ce temps le vent monte. Mon anémomètre qui n'affiche que jusqu'à 50 Nœuds se bloque sur cette valeur.

On recommence à chasser. Enfin la chaîne se débloque, mais c'est trop tard, on touche et le bateau s'échoue contre des rochers sur tribord.

Je lance un nouvel appel de détresse par VHF vers minuit et demie en spécifiant bien cette fois que le bateau est sur les rochers. Je laisse la dérive baissée pour bloquer le bateau sur le fond et éviter qu'il tape trop fort ou monte sur les rochers et je relève le safran pour le préserver.

Le bruit du bateau qui tape sur les rochers est infernal.

Par VHF les secours disent qu'on peut limiter les dégâts en plaçant des pare-battages entre la coque et les rochers. Même à quatre pattes sur le pont avec les mouvements du bateau on se rend vite compte que c'est très dangereux et nous restons à l'intérieur.

Le canot de sauvetage de la Salvamento arrive vers 1h 15.

Avec le Patron du canot on décide de tenter de sauver le bateau.

Le canot réussit à nous passer une remorque et nous tire un peu au large. On en profite pour remonter l'ancre tant bien que mal. On a du abîmer le guideau car les derniers mètres sont relevés à la main, mais le bateau est libre et le canot commence à nous remorquer en direction du port de Mahon.

Pour ce faire il est obligé de contourner l'île "del Lazareto" et de passer près de l'entrée du golf où la mer est très agitée.

La houle nous fait faire des embardées, car le bateau est très peu manoeuvrant. En effet le safran est relevé et impossible à redescendre avec la commande hydraulique.

C'est alors que le taquet avant se brise et qu'on perd la remorque.

Le bateau est à nouveau poussé à la côte. Je mets le moteur en route et il fonctionne.

On touche les rochers à nouveau sur l'avant, côté bâbord.

Je mets à fond en marche arrière et heureusement l'hélice n'a pas été endommagée et fonctionne correctement.

J'arrive à dégager le bateau et à le stabiliser un peu pour que le canot essaye de nous passer une nouvelle remorque.

Pendant cette manoeuvre, avec la mer forte, le canot touche notre arrière et endommage celui-ci et l'échelle de bain, mais il arrive à nous passer la remorque qu'on passe au taquet tribord.

Il nous remorque jusqu'au fond du fjord et nous aide à accoster à la zone technique près de la darse qui permet de sortir les bateaux, à côté de "Marina Menorca".

Il est 3 H du matin.

On fait le bilan et on range le bateau : il n'y a pas de voie d'eau.

On essaye aussi de se calmer après cette poussée d'adrénaline, mais nous sommes sains et sauf avec seulement quelques bosses et égratignures et le bateau est sauvé.

### **Dégâts avérés**

Eraflures et plusieurs enfoncements du premier bouchain sous les bordés, côtés tribord et bâbord. Le second bouchain et les fonds n'ont pas été touchés. La dérive n'a rien et se manoeuvre normalement.

Il n'y a pas d'entrée d'eau.

Le safran est coincé en position relevée et impossible à redescendre dans sa position normale avec la commande hydraulique. Cependant la barre à roue et le gouvernail pivotent correctement. Il y a une fuite au niveau du piston car du liquide hydraulique s'échappe.

La partie de la jupe arrière qui tient l'échelle de bain est arrachée (suite à la collision avec le canot de sauvetage)

Le guideau est endommagé : celui-ci tourne encore mais est fortement voilé.

Les panneaux solaires sur le Bimini sont perdus et quelques attaches sur le bimini sont arrachées.

Le taquet avant bâbord est cassé.

Petite déchirure sur la capote de roof côté tribord et quelques boutons pressions qui fixent la capote sur tribord sont endommagés.

Un aviron de l'annexe est perdu (celle-ci était suspendue au portique AR lors de la collision avec le canot).

## Mes éléments de réflexion deux mois et demi après :

### Comportement

1° J'aurais voulu larguer plus de chaîne, mais le vent ayant tourné, la configuration du site et les bateaux voisins ne le permettaient pas.

2° Au mouillage, avoir toujours beaucoup d'eau à courir, même du côté opposé à celui sous le vent annoncé.

3° On aurait peut-être du rester échoué sur le sable et attendre le lendemain ???

### Bateau

Il tirait des bords sur son ancre. C'est ce que je fais pour dégager une pièce coincée : je tire d'un côté puis de l'autre jusqu'à ce que ça lache. C'est pareil pour l'ancre : le fait de tirer d'un côté puis de l'autre aide à la faire chasser.

Je pense faire faire une voile de type « tape-cul » de 3 ou 4 m<sup>2</sup> à endrayer sur le pataras pour maintenir le bateau dans l'axe du vent.

### Matériel

1° **Guindeau** : Ce n'était pas la première fois que la chaîne se coinçait. Le guindeau était d'origine et avait probablement une pièce défectueuse ou manquante.

Avec l'âge du guindeau, on ne trouve plus de pièces : il aurait donc fallu changer le guindeau dès les premiers symptômes, car l'expérience a montré qu'un coinçage sans gravité et vite résolu dans un mouillage calme s'avère vite catastrophique dès qu'il y a du vent.

2° **Copie d'écran au cockpit** : quand le taquet a cassé et qu'on a perdu la remorque, avec l'effet de surprise, on était perdu au sens propre ! L'écran avec le logiciel de navigation et notre position sur la carte était en bas à la table à carte et invisible du poste de barre. Dehors, avec la nuit, la pluie et les embruns soulevés par plus de 50 noeuds de vents on y voyait rien. Le temps de mettre le moteur en route et de repérer les balises du chenal on était déjà sur les rochers.

Un simple écran étanche sur la colonne de barre avec la copie de l'écran principal nous aurait sans doute permis de nous situer immédiatement par rapport au chenal et d'éviter de taper les rochers une deuxième fois.

Je vais installer sur la colonne de barre un écran étanche de 8 pouces en copie de l'écran principal via Wi-Fi.