

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ÉCHOUEMENT

**DU VRAQUIER «VAKHTANGOV»
DANS LE PORT DE SOREL (QUÉBEC)
24 AOÛT 1995**

RAPPORT NUMÉRO M95L0078

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet accident dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ÉCHOUEMENT

du vraquier «VAKHTANGOV»
dans le port de Sorel (Québec)
24 août 1995

RAPPORT NUMÉRO M95L0078

RÉSUMÉ

Le 24 août 1995, vers 16 h 7, le «VAKHTANGOV» a appareillé du poste d'amarrage n° 15 du port de Sorel (Québec) avec une cargaison de 21 805 tonnes métriques de blé, à destination de l'Italie. Peu après l'appareillage, le navire s'est échoué dans les atterrages du port de Sorel. Le courant descendant combiné aux vents forts a drossé le navire sur un haut-fond. Des dommages à l'hélice du vraquier ont été rapportés par suite de l'échouement. Personne n'a été blessé et aucune pollution n'a été signalée lors de cet événement.

This report is also available in English.

AUTRES RENSEIGNEMENTS FACTUELS**Fiche technique du navire**

| | |
|------------------------|--|
| Nom | «VAKHTANGOV» |
| Port d'immatriculation | La Vallete, Malte |
| Pavillon | Maltais |
| Numéro officiel | 4270 |
| Genre | Vraquier |
| Jauge brute | 16 502 tonneaux |
| Longueur | 172,73 m |
| Tirant d'eau | Avant : 10,21 m Arrière : 10,21 m |
| Construction | 1984, Bulgarie |
| Propulsion | Un moteur B&W de 8 827 kW |
| Équipage | 25 |
| Propriétaires | Vakhtangov Shipping Co. Ltd La Valette, Malte |

Le 24 août 1995, sous la conduite d'un pilote, le navire se prépare à appareiller de son poste d'amarrage dans le port de Sorel. On dépêche deux remorqueurs sur les lieux pour aider aux manoeuvres de départ. Le premier, le «RICHELIEU», se place à l'avant dans l'axe du navire et l'autre, le «CATHY McALLISTER», se place à l'arrière dans l'axe du navire. La manoeuvre consiste à éloigner le navire des installations portuaires, en le faisant culer en direction nord, pour ensuite le virer vers la droite à la faveur du courant descendant et avec l'aide des remorqueurs. De cette façon, le navire pointe vers l'aval et peut entamer sa route normalement et librement. Vers 11 h, on largue les amarres et les manoeuvres s'enchaînent normalement jusqu'à ce que le navire soit prêt à manoeuvrer de lui-même en direction de l'aval, sur un cap au 050 °V, et tout près de la limite sud du chenal. Le pilote demande aux remorqueurs de larguer les amarres qui ont servi à déplacer le navire et les remercie de leurs services.

Toutefois, le «VAKHTANGOV» ne peut se servir de sa propulsion mécanique à cause d'une amarre qui est toujours à l'eau et près de l'hélice. En attendant que l'équipage ait remonté l'amarre, le navire est à la dérive. Le courant estimé à 1,4 noeud et le vent d'ouest qui souffle à 20 noeuds drossent le navire vers un haut-fond où la profondeur, selon la carte n° 1338 du Service hydrographique du Canada, est de 8,8 m. Le navire ne peut contrecarrer à temps la dérive et s'échoue sur le haut-fond, au moment même où l'on met la machine principale en marche.

Le 25 août 1995, on renfloue le navire à l'aide de quatre remorqueurs. Une inspection sous-marine effectuée peu après le renflouement ne révèle aucune avarie à la coque, mais de légères avaries aux pales de l'hélice qui sont légèrement pliées aux extrémités et éraillées.

ANALYSE

Les témoignages ont révélé qu'il a fallu plusieurs minutes aux membres de l'équipage pour remonter l'amarre à l'arrière qui avait été larguée par le remorqueur. On avait filé de 60 à 120 mètres environ d'amarre au remorqueur. Les raisons du délai à remonter l'amarre à bord n'ont pu être déterminées. On ne pouvait pas mettre la machine principale en marche tant que l'amarre n'était pas complètement remontée à bord pour éviter que celle-ci ne s'emmêle dans l'hélice. On estime que le navire a dérivé sur une distance d'environ 500 mètres avant de s'échouer sur le haut-fond. Le courant et le vent ont largement contribué à la dérive qui a été estimée à environ 2,4 noeuds, avant que le navire ne puisse utiliser sa machine principale, et il s'est échoué.

Le tirant d'eau que l'on a confirmé au pilote était de 10,21 m et la profondeur d'eau à quai était de 10,04 m au droit du centre à bâbord, lorsque le navire était encore à son poste d'amarrage. Selon les témoignages recueillis, le navire reposait sur le fond au moment du départ et on a remarqué qu'il gîtait sur bâbord après l'appareillage.

Le 25 août 1995, après avoir été renfloué, le navire avait toujours une gîte à bâbord et son tirant d'eau maximal était de 10,54 m au centre à bâbord, et son tirant d'eau moyen était toujours de 10,21 m. Il semble que la gîte a été causée par le transfert de lest liquide du peak avant au réservoir de double-fond n° 2 bâbord à cause d'un robinet non étanche du circuit de pompage du lest.

CONCLUSIONS

1. Dès que le navire a été viré par les deux remorqueurs et qu'il a été prêt à faire marche avant, l'amarre qui avait servi à tirer le navire est venue se loger à proximité de l'hélice.
2. On n'a pas pu mettre la machine principale en marche parce qu'il a fallu plusieurs minutes à l'équipage pour remonter l'amarre à bord.
3. Le courant descendant et les vents forts ont drossé le navire vers un haut-fond où la profondeur est de 8,8 m, selon la carte n° 1338 du SHC.
4. Le tirant d'eau était plus fort que celui que l'on a observé

à quai étant donné que le navire reposait alors sur le fond.

5. Le navire s'est échoué au moment même où on mettait la machine principale en marche avant.

CAUSES ET FACTEURS CONTRIBUTIFS

Le «VAKHTANGOV» s'est échoué dans le port de Sorel parce que l'amarre arrière s'est logée à proximité de l'hélice, ce qui a rendu l'utilisation de la machine principale dangereuse. Le temps qu'a pris l'équipage à remonter l'amarre à l'arrière, les vents forts et le courant descendant sont des facteurs qui ont contribué à la dérive du navire vers le haut-fond.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 21 mai 1996 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Maurice Harquail.