



## Rapport d'enquête simplifié

**ABORDAGE ENTRE LA PILOTINE *MISTRAL*  
ET LA VELETTE DE PLAISANCE *DORIS II*  
LE 20 AOÛT 2014 EN BAIE D'AJACCIO**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : mai 2015

# ABORDAGE ENTRE LA PILOTINE *MISTRAL* ET LA VEDETTE DE PLAISANCE *DORIS II* LE 20 AOÛT 2014 EN BAIE D'AJACCIO

## LES NAVIRES

### Pilotine *MISTRAL*



Navire en polyester construit en 2013 par le chantier italien Orsamaggiore.

#### Principales caractéristiques :

Immatriculation : AJ 932260 ;  
Longueur hors-tout : 11,99 m ;  
Jauge brute : 12,49 UMS ;  
Puissance de propulsion : 296 kW ;  
Catégorie de navigation : 4<sup>ème</sup>.

Son permis de navigation est valable jusqu'au 4 février 2015.

### Vedette *DORIS II*



Monocoque habitable en polyester de type *Cap Ferret 5.5 Walkaround* construit par le chantier B2 Marine en 2001. Vedette acquise par le propriétaire actuel en juillet 2010.

#### Principales caractéristiques :

Immatriculation : AJ B61399 ;  
Longueur : 5,35 m ;  
Jauge brute : 2,31 UMS ;  
Propulsion : hors-bord 90 ch ;  
Catégorie (CE) : C (vent force 6 et hauteur significative 2 m).

Son équipement est conforme à la réglementation et son usage réservé à la plaisance.

## ÉQUIPAGES ET PERSONNES À BORD

### Pilotine *MISTRAL*

Le **patron**, 43 ans, seul homme d'équipage, est titulaire du brevet de capitaine 200. Son expérience et son savoir-faire sont reconnus. Il est à jour de sa visite médicale d'aptitude.

Un **pilote** du port d'Ajaccio, de service ce soir-là, est également à bord.

### Vedette *DORIS II*

4 personnes sont à bord : le propriétaire, sa compagne et deux amis.

Le **propriétaire**, 55 ans, moniteur de plongée, connaît bien la navigation en rade d'Ajaccio.

Le **pilote** de l'embarcation, au moment de l'accident, 48 ans, possède le permis adéquat.

Tous sont en combinaison de plongée, à l'exception du pilote de l'embarcation.

## LES FAITS

### (Heures locales TU+2)

**Météo** : Source SITREP, sémaphore La Parata : vent 320°/force 2 - mer belle - visibilité 10 milles.

Le **jeudi 20 août 2014** vers **19h30**, la vedette *DORIS II* appareille du port de plaisance de l'Amirauté, avec quatre personnes à bord, pour une plongée à titre privé aux abords de la tourelle de La Guardia-la, à 1,5 mille du port de commerce.

Le GPS est en service.

La plongée terminée, la vedette fait route retour de nuit, feux réglementaires allumés (feux de côté) ainsi que le feu de mouillage situé à l'arrière tribord.

Vers **21h00**, elle se trouve en vue du port d'Ajaccio.

Le voilier *STAR FLYER* (4 mâts goélette) est à quai au môle croisières ; il doit appareiller à 22h00.

À **21h00**, le ferry *EXCELSIOR* (affrété par la SNCM) appareille de la jetée des Capucins à destination de Marseille, pilote Ajaccio à bord.

À **21h10**, la manœuvre est terminée et la pilotine se positionne au niveau de la portière pilote bâbord pour le débarquement du pilote. Les feux réglementaires sont allumés.

Le pilote Ajaccio ayant débarqué du ferry, le patron de la pilotine fait une boucle sur bâbord, vers l'est, afin de passer sur l'arrière du ferry. Il se dirige vers le môle croisières pour servir le *STAR FLYER*.

Vers **21h12**, 150 mètres après avoir passé le sillage du ferry, la pilotine navigue à une allure moteur de 1500 tr/min, soit environ 13 nœuds.

Au même moment, le pilote de la vedette *DORIS II* fait route (cap au 340°) parallèle et opposée à l'*EXCELSIOR* à une vitesse estimée par le propriétaire entre 5 et 7 nœuds. Il est concentré sur sa navigation et cherche l'entrée du port de l'Amirauté. Ses passagers ont leur attention attirée par le *STAR FLYER*, à quai sur leur gauche, et ne remarquent pas la pilotine.

Lorsque le patron de la pilotine aperçoit à 2 quarts sur son bâbord, à environ 15 mètres, une vedette blanche « déjàugée », il fait une manœuvre d'urgence en battant en arrière toute.

Lorsque le pilote de la *DORIS II* entend le bruit d'une vague d'étrave et aperçoit la pilotine, il tente une manœuvre d'urgence en mettant la barre toute à gauche.

Malgré ces manœuvres, les deux embarcations entrent violemment en collision peu avant **21h13**, en plusieurs chocs successifs, dans l'est de la jetée des Capucins, à 0,3 mille.

Sous l'effet des chocs, la vedette *DORIS II* gîte très fortement sur tribord. Son pilote est projeté sur bâbord. La passagère, assise sur le bordé tribord, pratiquement au niveau du premier impact, tombe à l'eau et se retrouve sous la coque d'une des embarcations. Le deuxième passager est lui aussi éjecté. La vedette rebondit une fois sur le boudin de protection de la pilotine puis s'encastre sous son étrave. Le propriétaire de la *DORIS II* se jette à l'eau pour porter secours à la passagère.

À **21h13**, le pilote Ajaccio alerte le CROSS Med en Corse par VHF et demande l'intervention à quai d'un VSAV (véhicule d'assistance et de secours aux victimes). Le patron de la pilotine manœuvre pour récupérer les deux personnes tombées à l'eau.

À **21h17**, le port d'Ajaccio est informé. La vedette des pompiers, engagée pour une autre opération, se rend sur zone. Le passager éjecté a pu remonter à bord de la vedette *DORIS II*.

À **21h18**, la pilotine signale avoir récupéré la passagère blessée.

Le pilote Ajaccio demande à la vedette des lamaneurs de venir assister la *DORIS II*, qui fait eau, pour rentrer au port. Il relève la position GPS de l'accident. Le propriétaire de la *DORIS II* remonte à bord et décide de rentrer au port de commerce par ses propres moyens, en convoi avec la pilotine et la vedette des lamaneurs. Le pilote de l'embarcation et le passager indemne sont également à bord de la vedette *DORIS II*.

À **21h22**, la vedette des pompiers est sur zone.

À **21h25**, la pilotine et la vedette *DORIS II* accostent au quai des pilotes (jetée de la Citadelle).

À **21h45**, les blessés sont pris en charge et transférés au centre hospitalier d'Ajaccio.

La vedette *DORIS II* rentre au port de l'Amirauté par ses propres moyens.

## CONSÉQUENCES

Conséquences humaines :

- La passagère de la vedette *DORIS II* a été opérée d'une fracture. ITT initiale de 30 jours prolongée depuis jusqu'à fin janvier 2015.
- Le pilote de la vedette *DORIS II* souffre de plusieurs fractures et de contusions. ITT initiale de 30 jours.

- Le propriétaire de la vedette a également été blessé. ITT initiale de 21 jours.
- Le quatrième passager est indemne.

Les trois personnes blessées ont porté plainte.

Conséquences matérielles :

- La coque de la vedette *DORIS II* est très endommagée et il y a une importante voie d'eau ; le siège conducteur a été arraché. Elle ne sera pas réparée.
- La pilotine *MISTRAL* présente quelques éraflures au niveau de son étrave.

## OBSERVATIONS / ANALYSE



*Feu bâbord DORIS II*

Les feux de côté de la *DORIS II* sont situés tout à l'avant, au niveau de la ceinture de protection. Ils se sont avérés peu visibles (leur portée réglementaire de 1 mille n'a pas été vérifiée au cours de l'enquête) compte tenu de la densité lumineuse de l'environnement en Baie d'Ajaccio.

Les feux de navigation et de pilotage de la pilotine *MISTRAL* étaient en service ; elle ne possède pas de gyrophare de couleur orange, ce qui est conforme à la COLREG - règlement international pour prévenir les abordages (contrairement aux autres pilotines de la station).

Les pilotes militent cependant pour que cette pratique soit autorisée dans les zones de pilotage des stations de Corse du Sud (gyrophares utilisés pour garantir une bonne visibilité depuis les passerelles de grande hauteur lorsque la pilotine est à faible distance).

Après avoir embarqué le pilote, la pilotine a effectué une boucle sur la gauche pour passer sur l'arrière du ferry *EXCELSIOR* et servir le *STAR FLYER*, sans qu'il soit possible de déterminer si le cap était stabilisé avant l'abordage. L'abordage entre la pilotine *MISTRAL* et la vedette *DORIS II* s'est produit alors que la pilotine arrivait sur tribord de la vedette.

**La qualité de la veille :**

- À bord de la vedette *DORIS II*, l'attention du pilote a porté principalement sur la recherche de l'entrée du port de l'Amirauté, sans aide des passagers.
- À bord de la pilotine *MISTRAL*, l'attention du patron a porté principalement sur la manœuvre d'évolution.

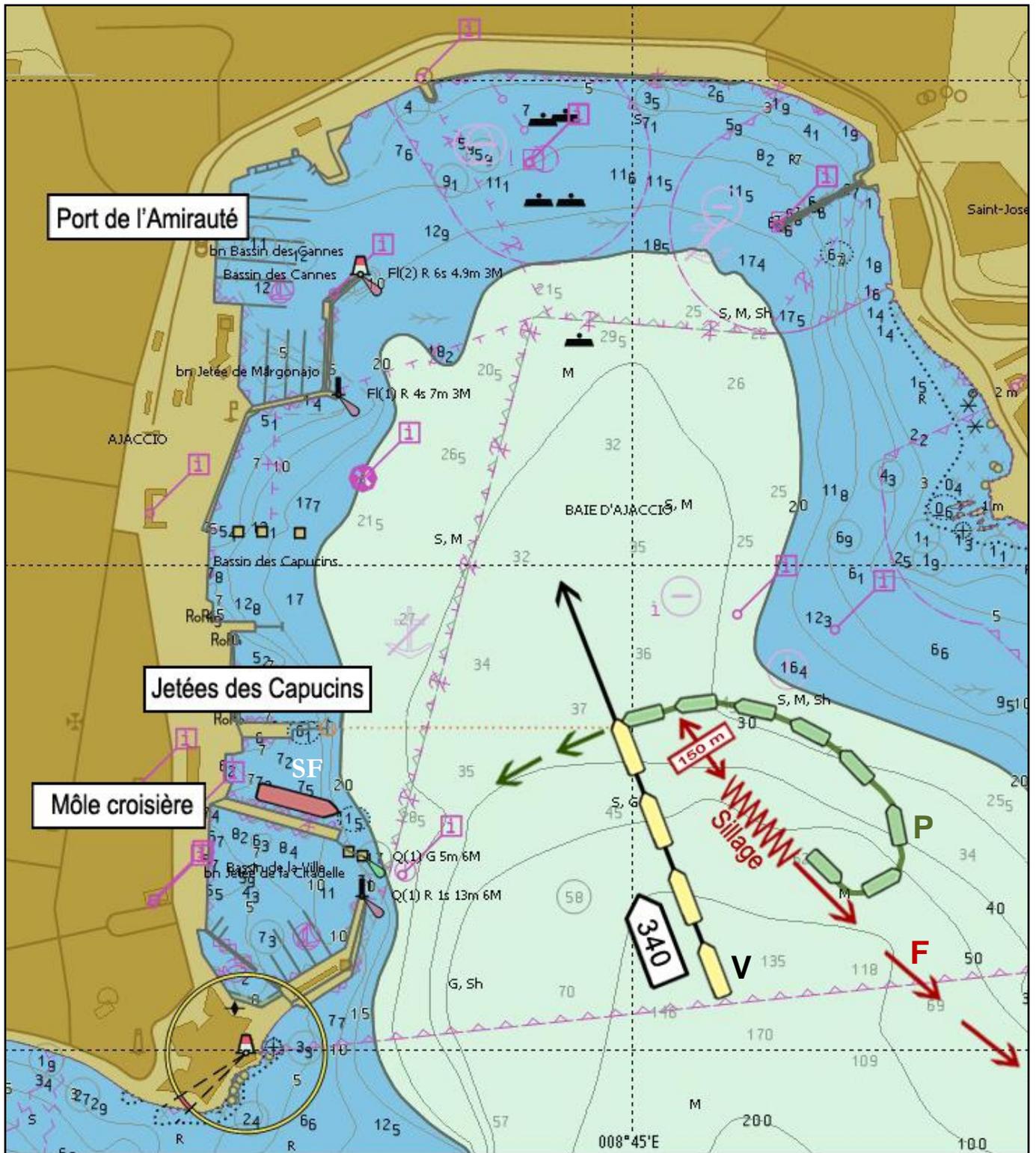
## CONCLUSIONS

En navigation à vue, l'environnement très lumineux du port et la proximité du ferry *EXCELSIOR* ont contribué à rendre la détection réciproque des deux vedettes difficile, et de ce fait trop tardive.

Dans ce contexte, la veille s'est cependant avérée insuffisante à bord des deux unités.

## ENSEIGNEMENT

- 1 - 2015-E-053 : Dans les approches portuaires, lorsque l'environnement est très lumineux, une veille particulièrement attentive est nécessaire pour prévenir les risques d'abordage.



Les navires ne sont pas à l'échelle de la carte.

**V** : Vedette de plaisance *DORIS II*

**F** : Ferry *EXCELSIOR*

**P** : Pilotine *MISTRAL*

**SF** : Goélette *STAR FLYER*



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

## Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42  
[www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr)  
[bea-mer@developpement-durable.gouv.fr](mailto:bea-mer@developpement-durable.gouv.fr)



FRANCE  
2009092411