

Ouragan HUGO

Rapport de mer

Michel Jacques

Capitaine du navire Amanda

Port de Pointe-à-Pitre

19 septembre 1989

Amicale des Ouragans

RAPPORT DE MER

Je soussigné Michel JACQUES, Brevet Capitaine du navire AMANDA armé au cabotage international, jaugeant 292,55 tonneaux de jauge brute, inscrit à Pointe-à-Pitre sous le n° 474, appartenant à la copropriété Michel JACQUES, Philippe SORIMOUTOU, SOCOFA SA ; dont je suis le représentant esse Quai Cotine Care Maritime POINTE A PITRE déclare les faits suivants :

- Appareillé de Saint-Louis de Marie-Galante vers Pointe-à-Pitre le vendredi 15 Septembre 1989 l'équipage au complet

Le vendredi 15 Septembre 1989 à 15 h30 j'appareille de St-LOUIS avec le véhicule en pontée, à 17h30 j'accoste babord à quai n° 7 à Pointe-à-Pitre. Le cyclone HUGO est annoncé pour le 16 Septembre 1989, je fais doubler les aussières et placer des pneus de camion entre le quai et la coque du navire.

- Le Samedi 16 Septembre 1989, l'équipage est consigné à bord, les navires " CACHACROU " et "FRANJACK" accostent derrière nous, je fais fermer les portes étanches et vérifier les fonds du navire.

- Vers 20h00 les vents violents s'emplifient, la mer est formée à l'intérieur du port et la visibilité est réduite à 20 mètres environ. Les bulletins météo émanant du PC cyclone annoncent le centre vers 1h00 du matin avec des vents de plus de 140 noeuds.

- Vers 23h00 alors que nous avions une bonne tenue à quai la péniche "CACHACROU " rompt ses amarres et part en dérive rompant deux de nos aussières arrières. A partir de ce moment mon navire se trouve de travers au quai que nous heurtons fréquemment à la hauteur de la passerelle. J'essaye de maintenir le navire au mieux le long du quai à l'aide des moteurs. A ce moment il est impossible de sortir sur le pont sans risquer d'être emporté par le vent. Les chocs sont de plus en plus violents à cause des vents venant du secteur sud-ouest. Certaines rafales atteignent 160 noeuds la mer a atteint le niveau du quai et des vagues énormes déferlent jusqu'au hangard.

Vers 2h30 le Dimanche 16 Septembre 1989 le moteur principal tribord toppe.

Vers 3h00 le chef mécanicien me signale des voies d'eau dans la salle des machines, le compartiment magasin-atelier et dans les logements d'équipage. Les portes étanches sont fermées et les pompes mise en route.

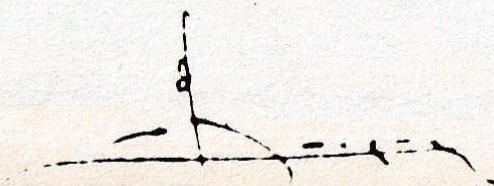
.../...

- Vers 4h30 le niveau d'eau atteint 1,50 mètres dans les locaux d'équipage, je donne l'ordre d'abandonner le navire, les émetteurs BLU et VHF ne fonctionnent pas. L'équipage et moi-même trouvons refuge à l'abri d'un hangar.
- Vers 6h30 le navire flotte avec une gîte important sur Tribord, nous regagnons le bord pour sauver le navire. Dans la salle des machines l'entrée d'eau est stoppée en asséchant les ballasts Babord. Les compartiments 3 et 4 seront totalement secs le Mardi 19 Septembre après des interventions par plongée pour colmater les brèches décelées dans le bordage Babord au niveau du plafond de ballast.
- Les premières avaries constatées sur mon navire sont des enfoncements importants, sur plus de 12 mètres, plusieurs déchirures de tôles à Babord, une avarie de bielle ayant occasionné l'éclatement du bloc moteur principal Tribord, les cabines équipage et le magasin entièrement détruits et inondés, les antennes radio BLU et VHF ont disparues.

Je dépose le présent rapport que j'affirme sincère et véritable au greffe du tribunal de commerce de .Pointe-à-Pitre me réservant le droit d'amplifier si besoin est pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Pointe-à-Pitre le 19 Septembre 1989

M. JACQUES

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. JACQUES', written over a horizontal line.