



Rapport d'investigation préliminaire

HAURA

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

NAUFRAGE DU FILEYEUR *HAURA* SURVENU LE 17 MAI 2012 AU LARGE DE MIMIZAN

LE NAVIRE



Le *HAURA* est un fileyeur en bois, construit par le chantier Bernard à Marennes en 1982.

Longueur hors tout : 12,80 m ;
Largeur : 4,50 m ;
Jauge : 16,83 m / 17.00 UMS ;
Franc Bord : 441mm ;
Moteur : Baudouin GR 120 S 16/117 kW ;
Vitesse : 8 nœuds.

Le certificat de franc bord et le permis de navigation étaient échus au 1^{er} mai 2012.

Le navire devait être vu par le CSN le 13 juin.

Une prescription demeurait : la mise aux normes de la détection de niveau d'eau cale machine.

Le navire est équipé de deux pompes de cales électriques automatiques, d'une pompe de lavage qui peut être disposée pour l'assèchement et d'une pompe manuelle.

Une seule expérience de stabilité a été faite en 1982. La valeur obtenue de son GM est de 1,31 m.

Le *HAURA*, qui a toujours gardé son nom, a changé quatre fois de propriétaire. Il était auparavant à Arcachon, et est depuis moins d'un an immatriculé à Bayonne. Son armateur actuel possède un autre fileyeur, le *GAVROCHE*.

En fin d'année 2011, une avarie concernant ses œuvres vives au niveau du pavois arrière bâbord a nécessité une réparation à sec.

Il était prévu de refaire le moteur et l'électronique, ainsi que d'améliorer le confort à bord.

L'ÉQUIPAGE

L'équipage est composé de 3 personnes :

Le patron mécanicien est âgé de 40 ans. Il est titulaire du brevet de capitaine 200 et du brevet de mécanicien 250 kW. Il est détenteur également du certificat restreint d'opérateur radio. C'est un marin expérimenté qui commande le *HAURA* depuis septembre 2011.

Le premier matelot est âgé de 49ans. Il est titulaire du brevet de capitaine 200, du brevet de mécanicien 750 kW et du certificat restreint d'opérateur. C'est un marin expérimenté. Il est à bord depuis septembre 2011.

Pour mémoire, il commandait le *PATXARAN*, qui a coulé le 31 juillet 2009 (rapport d'investigation préliminaire du BEA n° 18-2009).

Le deuxième matelot est âgé de 22 ans. Il ne dispose d'aucun diplôme professionnel. Il est à bord depuis février 2012.

Tout l'équipage a suivi le stage TOTAL sécurité-survie qui traite notamment des procédures d'abandon.

L'ÉVÈNEMENT Heures locales (UTC+2)

Le fileyeur *HAURA* appareille le 16 mai 2012 du port de Saint-Jean de Luz, vers 22h00, en compagnie du fileyeur *SANTA RITA* à destination de ses lieux de pêche afin de lever les filets posés la veille, soit 300 filets trémail à soles dans les petits fonds à 1 mille de la côte près de Mimizan, et 50 filets « pêche-tout » qui sont des trémaux à grande chute sur la ligne de sonde des 110 m à 17 milles dans l'ouest de Mimizan également.

Le matin du 17 mai, le vent est d'est sud-est, force 5 à 6, avec des rafales à 30 nœuds. La mer, courte et estimée à 2,50 mètres, est de plus en plus agitée au fur et à mesure de l'éloignement de la côte. Le patron doit même diminuer l'allure à cause de la violence du roulis. Il compte virer d'abord les filets posés au large.

Vers 4h45, par 44°11,3' N et 001°38'W, le navire est en route à une vitesse de l'ordre de 7,5 nœuds. Le patron perçoit un choc violent sur l'avant puis sur l'arrière. Le moteur cale.

Il descend réveiller l'équipage dans le poste. Ils constatent que l'eau pénètre sous le plancher et montent tous à la passerelle. Le patron va disposer, dans la machine, le circuit d'assèchement pour pomper le compartiment du poste d'équipage.

Vers 5h15, il remonte dans la passerelle pour tenter de placer son navire cul à la mer car il roule très fortement, dans des creux de 2,5 mètres. Il relance à cet effet le moteur qui cale lorsqu'il embraye.

À 5h30, le patron demande assistance au *SANTA RITA* qui est à 7 milles au nord. Il contacte aussi le CROSS Étrel par phonie VHF canal 16.

Les deux matelots installent une pompe portative alimentée sur le circuit 24 v. Le patron constate que la détection de niveau d'eau du poste d'équipage, ainsi que celui de la glacière, sont en alarme. En effet, de l'eau pénètre dans le compartiment machine en provenance de la cale à glace, effectivement envahie, situé en avant de celle-ci.

Le navire envahi est dans sa position d'équilibre travers à la mer. Il roule violemment.

À 6h30, après plusieurs investigations et diverses tentatives d'assèchement, le patron donne l'ordre d'évacuer. Le radeau est mis à l'eau et percuté, tout l'équipage embarque avec VFI, VHF SMDSM et papiers du bord. La Radiobalise de localisation des Sinistres (RLS) n'est pas embarquée.

À 7h00, le *SANTA RITA*, qui se trouvait au moment du naufrage à une dizaine de milles dans son NNW, est sur zone, guidé à la VHF et par les fusées parachutes.

À 7h15, l'ensemble de l'équipage est recueilli.

Le *HAURA* sombrera par l'arrière vers 7h30, par 110 mètres de fond, à 17 milles dans l'ouest de Mimizan.

Tout l'équipage sera débarqué à 14h30, le même jour, à Saint-Jean de Luz.

OBSERVATIONS

Les effets de l'état de la mer

La météo sur zone, ce jour-là, est relativement mauvaise pour un navire de cette taille. Les mouvements du navire ont pu accentuer la violence du choc contre l'objet en dérive.

L'état de la mer générerait probablement, ce matin-là, des échos de retour de mer, susceptibles de masquer l'écho radar d'un éventuel objet flottant.

Quand le navire a été privé de propulsion, il est tombé en travers de la houle. Le roulis violent a compliqué les opérations d'investigations.

De plus, la carène liquide induite par l'invasissement des différents compartiments a modifié les caractéristiques du roulis, l'aggravant à l'occasion.

La vulnérabilité du navire

Le *HAURA* est un navire ancien et en bois. Sa résistance au choc est moindre que celle de navires en acier, en aluminium ou en matériau composite d'échantillonnage suffisant.

La cloison entre la cale à glace et le compartiment moteur ne s'est pas avérée étanche. Ceci souligne la difficulté récurrente de préserver l'efficacité du compartimentage sur les navires de pêche, en particulier anciens.

L'hypothèse d'une collision avec une cible du Centre d'essai des Landes (CEL) n'a pas été retenue. En effet, depuis plusieurs semaines, le CEL n'avait fait aucun essai impliquant l'usage de cibles.

L'évacuation

L'équipage, et notamment son patron, ont bien géré le sinistre, l'abandon et l'évacuation du navire, malgré les conditions météo très difficiles.

Néanmoins, l'oubli de l'embarquement de la RLS lors de l'abandon aurait pu aggraver les conséquences de l'évènement.

Les faits paraissant suffisamment établis, le BEA mer n'ouvre pas d'enquête de sécurité maritime.

ENSEIGNEMENTS

- Les navires en bois, en particulier anciens, sont particulièrement vulnérables aux chocs.
- Rendre effectivement étanches les cloisons transversales qualifiées « étanches ».
- Les VFI sont des vêtements ou baudriers destinés à être portés à bord du navire en cas d'exposition au risque de chute à la mer. En revanche, lors de l'abandon du navire, les marins doivent s'équiper des brassières de sauvetage.
- La Balise de Radiolocalisation des Sinistres doit impérativement être embarquée.



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

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Voltaire - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24 - télécopie : +33 (0) 1 40 81 38 42
www.beamer-france.org
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr



FRANCE
2009092411