



Rapport d'enquête

**Naufrage du navire de plaisance *MASCARET 3*,
le 30 janvier 2018 devant Capbreton**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : septembre 2018

Naufrage du navire de plaisance *MASCARET 3*, le 30 janvier 2018 devant Capbreton

Navire



Le *MASCARET 3* est un navire de plaisance à moteur à essence de 2009, constructeur SESSA MARINE modèle Key Largo 36.

Caractéristiques principales du navire :

- Immatriculation : D97343
- Jauge : 55,58
- Longueur HT : 11,26 m
- Largeur : 3,50 m
- Moteurs : hors-bord Yamaha essence
- Puissance : 2 x 257 kW
- Matériau coque : Composite
- Construction : 2009
- Tirant d'eau : 0,68m
- Déplacement léger : 7,2 tonnes

Le navire est de catégorie de conception (CE) B, c'est-à-dire considéré comme conçu pour des vents pouvant aller jusqu'à la force 8 comprise et des vagues pouvant atteindre une hauteur significative jusqu'à 8 mètres compris.

Équipage

Le skipper, propriétaire du navire, était seul à bord le jour de l'accident.

Le skipper était expérimenté, il avait une très bonne connaissance du secteur et des phénomènes locaux de houle par sa pratique du surf.

Les conditions météorologiques

Source : expertise Météo France.

Vent de secteur de force 1 (3 à 8 nœuds).

Mer agitée par longue houle de secteur nord-ouest (1,7 à 2,2 m).

Visibilité réduite de banc de brouillard côtier au lever du jour, de l'ordre de 300 mètres.

Température air : 3°C

Température mer : 11°C

Heure de lever du jour : 8h28

Horaire de la marée :

Basse mer 9h22, coefficient 86

Le courant de marée porte au nord (2 à 4 nœuds).

Les données océanographiques

Le « gouf de Capbreton » est un canyon sous-marin qui entaille le plateau continental. À 300 mètres en face de Capbreton la profondeur est déjà de 50 m pour atteindre 100 mètres à moins d'un mille.

Hossegor, dont le nom gascon signifie *fosse profonde*, est un site réputé pour la pratique du surf, il bénéficie grâce à la remontée abrupte du fond depuis la fosse, de vagues puissantes et massives, se déroulant sur une longue distance.

Les vagues cassant au large peuvent atteindre 6 mètres de hauteur. Ces vagues qui constituent un attrait pour la pratique du surf, représentent un danger extrême pour la navigation lorsque l'on ne contourne pas suffisamment les zones à risque.

Les faits

Le 30 janvier 2018,

Vers 07h15 (heure locale) le skipper appareille seul sur son navire du port de Capbreton pour rejoindre une zone de pêche au chipiron (calamar) située à 1 mille au large du phare de Contis, soit à 27 milles au nord de Capbreton.

Vers [07h30](#), le skipper reçoit un appel téléphonique au cours duquel il précise que la visibilité étant réduite il attend à petite vitesse que le jour se lève et que la brume se dissipe.

Vers [09h15](#), le CODIS prévient le CROSS Étel que la police municipale d'Hossegor signale une vedette échouée sur la plage du boiteux ; en position 43°40,70 N°; 001°26,49 W soit à 1,35 mille au nord de Capbreton.

Après confirmation que le propriétaire était bien sorti en mer, les moyens sont engagés et un message MAYDAY RELAY est diffusé à [9h49](#).

Outre les patrouilles sur la plage par les pompiers et la gendarmerie, des moyens nautiques et aériens sont mis en œuvre pour rechercher le skipper disparu.

Le jet ski de la SNSM de Capbreton est sur zone à [10h15](#).

Entre [10h30](#) et [10h45](#), trois hélicoptères sont mis en œuvre : le DRAGON 33, un moyen de recherche en mer espagnol (HELIMER 219 de Santander) et le RAFFUT SAR de Cazaux (armée de l'air).

Deux vedettes de l'État participent aux recherches, celle de la gendarmerie maritime ([10h50](#)) puis celle des affaires maritimes de Bayonne.

La vedette SNS208 appareille peu après [11h00](#), dès que le niveau de marée est suffisant.

L'hélicoptère ECU 64 et le canot SNSM de Bayonne apportent leur concours par la suite.

Les recherches sont menées le [30 après-midi](#) jusqu'à la tombée de la nuit et le [31 matin](#). Seule une veste de quart est retrouvée.

Analyse

Description de l'épave sur la plage

Le poste de pilotage comprenant trois sièges est désolidarisé de la coque ainsi que la « casquette » de protection située au-dessus du poste de pilotage.

Le radeau de sauvetage est resté amarré sous le poste de pilotage (cf. photo en annexe).

Le pare-brise avec profil acier inox a été arraché, le balcon et les mains courantes ont été endommagés.

La lecture des paramètres des moteurs enregistrés sur carte électronique a donné des indications précieuses sur leur fonctionnement avant l'accident.

Le logiciel Yamaha n'a fait ressortir aucun défaut sur les 2 moteurs. Une défaillance de la propulsion peut être ainsi écartée.

L'expertise a permis de faire apparaître l'enregistrement électronique du régime des moteurs sur les dernières minutes de fonctionnement.

Une période de 19 minutes est ainsi enregistrée entre le départ du port de Capbreton et l'arrêt net des informations.

Les mêmes séquences apparaissent clairement sur les 2 moteurs.

Trois minutes d'allure lente après le démarrage, qui correspondent à la manœuvre dans le port, puis accélération pendant 1 minute pour franchir la barre à la sortie du port, puis allure moyenne pendant 10 minutes, puis ralentissement du régime qui doit correspondre avec l'appel téléphonique reçu par le skipper, puis allure lente pendant 4 à 5 minutes avant arrêt net des informations.

Les **moteurs** étaient entretenus une fois par an par un atelier de mécanique. Le dernier entretien avait eu lieu le 24 mai 2017.

L'expertise du traceur

Les données présentes dans la carte de l'appareil traceur de route/sondeur Raymarine ont été extraites (cartes marines avec des waypoints archivés). Mais aucun historique de la dernière trace suivie par le navire n'a pu être visualisé.

L'examen de la coque montre qu'il n'y a pas eu de choc avec un autre navire ni un objet flottant

susceptible d'entraîner le chavirage. La dégradation des superstructures, notamment la casquette pourtant soutenue par de solides armatures en acier inoxydable (diamètre 50mm, épaisseur 3mm), le démantèlement du poste de pilotage ainsi que le fait que la coque ait été retrouvée retournée sur la plage démontrent que le navire a été roulé sur lui-même et a été projeté violemment par les vagues sur le fond sableux.

Celles-ci devaient être particulièrement fortes pour pousser jusqu'à la plage une coque de plus de 7 tonnes.

Stabilité du navire dans de fortes vagues

La coque en V de type planante de ce genre de vedette permet d'atteindre des vitesses élevées, mais avec le faible tirant d'eau, le navire est chahuté en cas de mer formée, notamment par faible vitesse.

Le RINA, en tant qu'organisme notifié, avait validé la conformité du dossier de stabilité fourni par le constructeur Sessa Marine pour la série Key Largo 36, dans le cadre de la certification CE conformément à la norme ISO 12217-1/2.

Les informations de stabilité fournies au *BEA*mer confirment que les exigences de la norme sont respectées pour la série Key Largo 36, notamment en ce qui concerne la résistance aux vagues.

Hypothèses

Soudaineté de l'accident

Elle est confirmée par l'absence de déclenchement de l'alerte par le skipper, bien que le navire soit équipé d'une VHF ASN.

L'hypothèse que le skipper ait été surpris par une vague déferlante qu'il n'a pas vu venir sur son travers du fait de la mauvaise visibilité, à une vitesse estimée aux environs de 10 nœuds (régime moteurs 1200tr/mn) est assez probable.

Position du navire lors du chavirement

Le fait que le navire se soit retrouvé dans cette zone dangereuse, alors que le skipper connaissait

bien le secteur, peut s'expliquer par la visibilité réduite et par l'absence d'utilisation du traceur de route.

La capacité de montée en allure de ce type de navire qui pouvait atteindre 30 nœuds en 10 secondes, aurait permis au skipper de réagir s'il avait pu anticiper l'arrivée de la vague déferlante.

Le témoignage d'un pêcheur professionnel confirme que pour éviter les zones de déferlantes, un navire qui sort du port de Capbreton, doit rester dans l'axe du « gouf » sur plusieurs milles avant de prendre son cap vers le nord.

Devenir du skipper lors du chavirement

Lorsque le navire a été pris dans les rouleaux, le skipper a été éjecté à la mer.

Malgré son expérience de surfeur confirmé et la proximité relative de la côte, il aurait eu des difficultés pour regagner la côte à la nage du fait de la violence des vagues, de la température de l'eau et des courants.

Conséquences

Le skipper est porté disparu.

Le navire endommagé sur les superstructures a été tracté sur la plage et entreposé sur la zone technique du port de Capbreton.

Remarques - Conclusion

Aucun dysfonctionnement n'a été constaté à la suite de l'expertise des moteurs du navire.

L'hypothèse la plus probable permettant d'expliquer le naufrage est que le navire se soit retrouvé, en raison d'une perte de repère du skipper dans la brume, dans une zone de vagues déferlantes qui ont contribué au chavirement et à l'éjection du skipper.

La non-découverte du corps, malgré les importants moyens de recherche déployés, laisse supposer que le skipper ne portait pas de VFI.

Enseignement

1. 2018-E-20 : cet événement confirme la dangerosité de la navigation de plaisance dans le secteur de Capbreton-Hossegor par mauvaise visibilité, la houle y étant quasi permanente.

Liste des abréviations :

- CODIS : Centre Opérationnel départemental des services d'Incendie et de Secours
CROSS : Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
RINA : Registro Italiano Navale
VFI : Vêtement à flottabilité intégrée
VHF ASN : Équipement radio (Very High Frequency) avec appel sélectif numérique permettant de déclencher une alerte



D é c i s i o n

Le Directeur du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) ;

Vu le Code des transports, notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 relatifs aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité après un événement de mer ;

D É C I D E

Article 1 : En application des articles L1621-1 à L1622-2 et R1621-1 à R1621-38 du Code des transports, une enquête technique est ouverte concernant le chavirage de la vedette de plaisance *MASCARET 3*, survenu le 30 janvier 2018 au large d'Hossegor (un disparu, vedette échouée).

Article 2 : Elle aura pour but de rechercher les causes et de tirer les enseignements que cet événement comporte pour la sécurité maritime, et sera menée dans le respect des textes applicables, notamment les articles du Code des transports susvisés et la résolution MSC 255 (84) de l'Organisation Maritime Internationale.

L'Administrateur Général des Affaires Maritimes
Jean-Luc LE LIBOUX
Directeur du BEAmer



Ministère de la Transition
écologique et solidaire

BEAmer

Arche Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX
téléphone : 33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr





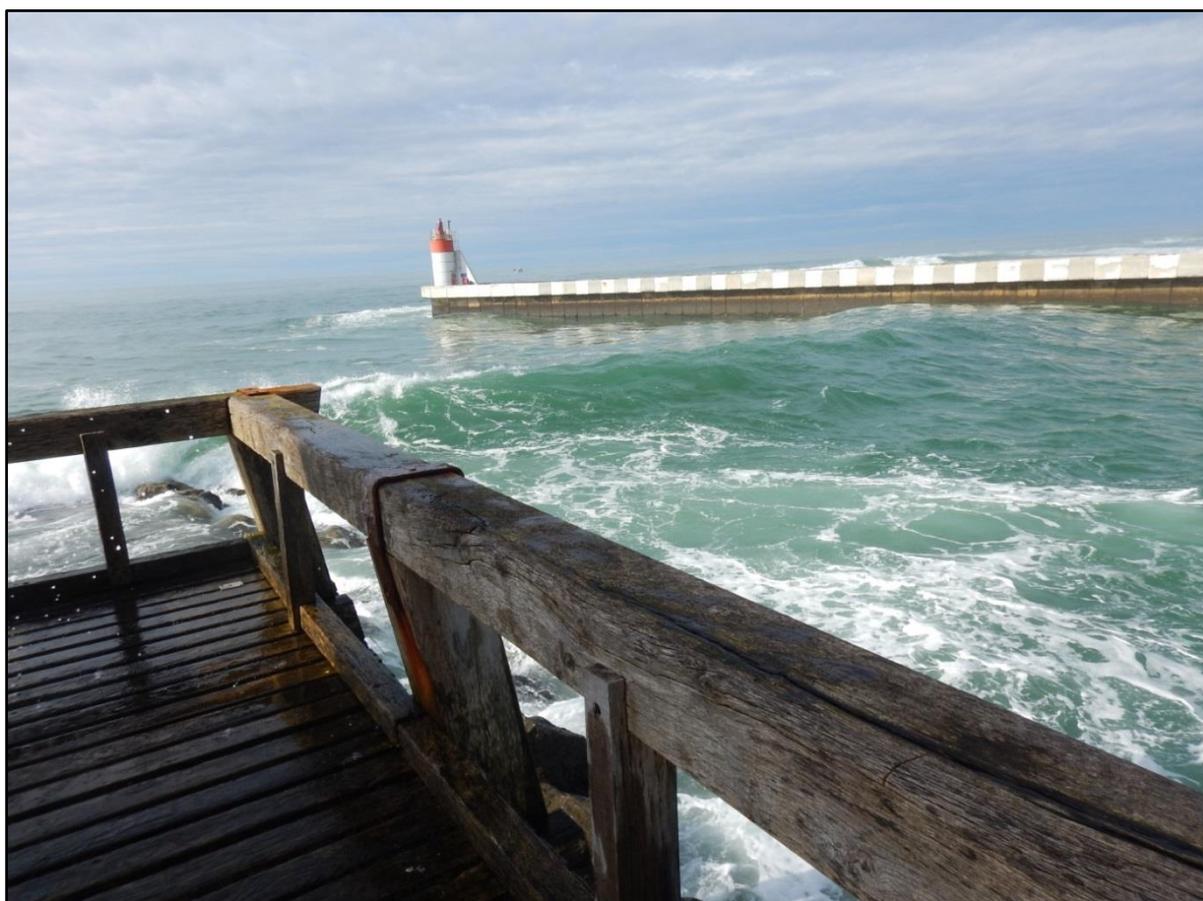
Poste de pilotage avec le radeau de sauvetage sous le siège central



« Casquette » retrouvée sur la plage désolidarisée du navire

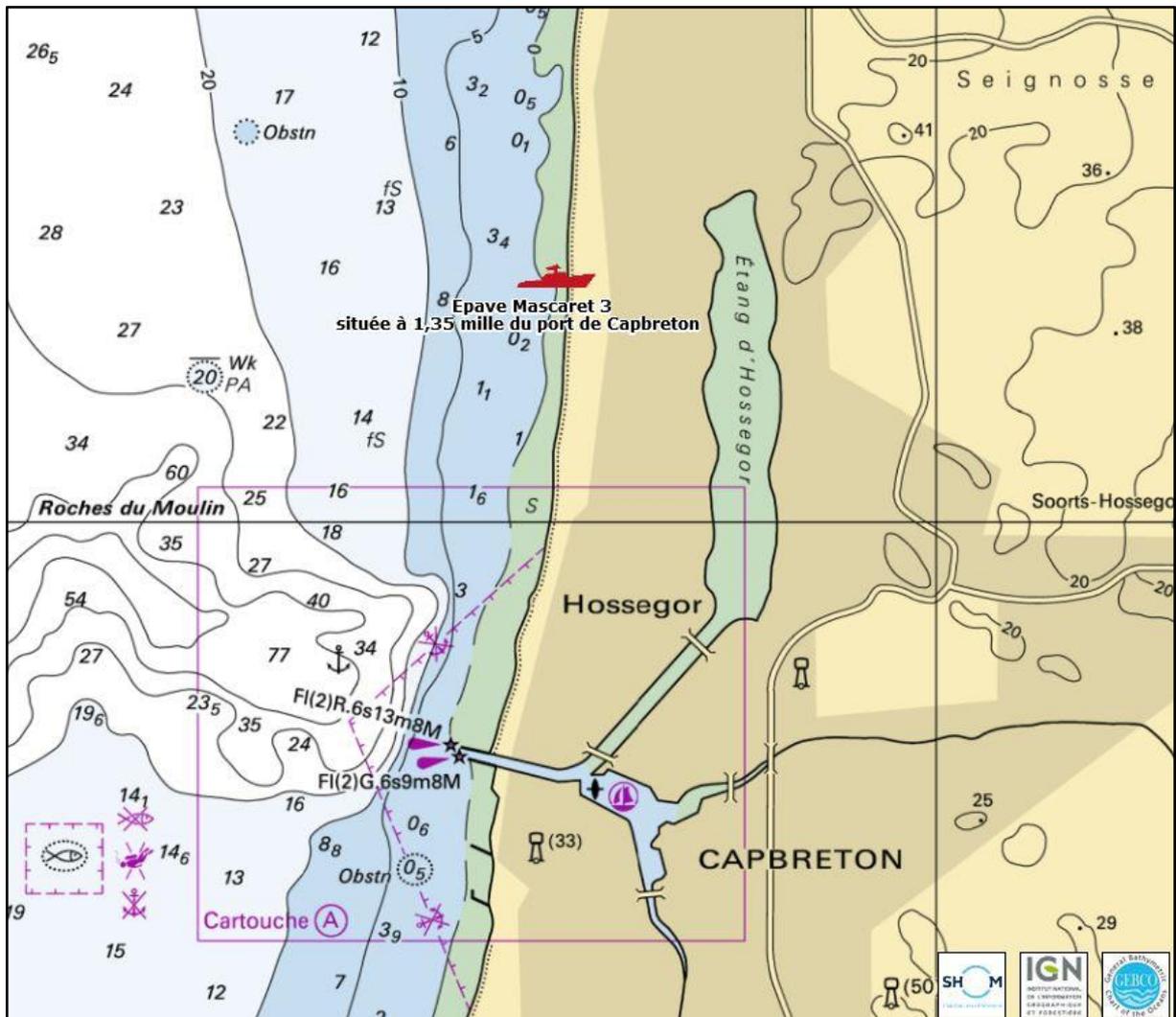


Épave du *MASCARET 3*



Chenal d'entrée au port de Capbreton

Carte





Ministère de la Transition écologique et solidaire

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Arche sud - 92055 La Défense cedex
téléphone : +33 (0) 1 40 81 38 24
bea-mer@developpement-durable.gouv.fr
www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr

