

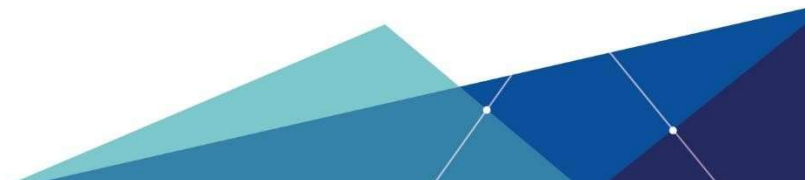
HAMILTON BANKER

**Levé de l'état, évaluation des risques de
pollution, du retrait, du remorquage et de
l'aliénation du navire**

**À Colliers, Terre-Neuve,
24 février 2020**



Date : 23 avril 2020



SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le « HAMILTON BANKER » est un bateau de pêche qui s'est détaché de ses amarres lors d'une tempête survenue à Colliers, à Terre-Neuve, et qui s'est échoué entre un affleurement rocheux et le rivage le 17 janvier 2020, s'installant avec une gîte à tribord d'environ 15 degrés. Il est assis sur un fond marin parsemé de roches. Depuis l'incident, le propriétaire semble avoir abandonné le navire et n'a offert aucune collaboration afin de prévenir la pollution ou de retirer le navire du lieu d'échouement.

Un levé au moyen d'un VT a été réalisé par Pro-Dive Marine Services le 24 février 2020. LOC Canada (LOC) était également présente ce jour-là afin de procéder à une évaluation technique du navire.

Le levé réalisé au moyen du VT a révélé que le gouvernail s'était cisailé et reposait sur le fond marin, que l'hélice était vraiment endommagée, que le bordé extérieur à bâbord et à tribord présentait des dommages importants et que la coque s'était rompue avec une fissure à bâbord à l'arrière. La quille de cale était manquante à bâbord et se trouvait sur place à tribord. La proue avant a été retrouvée sans le moindre dommage.

Le levé de LOC a révélé que la coque était inondée de la poupe à la cloison étanche avant, alors que de l'eau ou de l'eau huileuse se trouvait dans le compartiment moteur et certains réservoirs. Le pétrole ne semblait pas avoir rejoint la cale à poisson, bien qu'elle ait été inondée. L'état des glaces au cours du levé a empêché de procéder à une inspection approfondie de chaque compartiment, car les tuyaux de levé étaient obstrués. Le pont et les emménagements ont été découverts en mauvais état et on a noté qu'ils avaient été dépouillés de nombreux accessoires, y compris les fils et les panneaux.

D'après les observations, les réservoirs à bord contiennent peu d'huile. Cependant, les machines ne semblent pas avoir été vidées de leur huile. Compte tenu de l'emplacement et de l'état actuels du navire, on recommande de déployer des efforts afin de pomper les huiles et les eaux huileuses restantes le plus tôt possible, mais assurément avant le début de toute opération de renflouage du navire.

2 **DÉTAILS DU NAVIRE**

Nom :	HAMILTON BANKER
Noms précédents :	INCONNUS
Constructeur :	-
Année de construction :	Dans les années 1960
Numéro OMI :	-
Port d'immatriculation :	-
Longueur hors tout :	34 m
Largeur hors membrures :	7,3 m
Creux sur quille :	5,3 m
Cylindrée :	-
Matériau :	Acier
Propriétaire :	-

2.1 Emplacement du navire

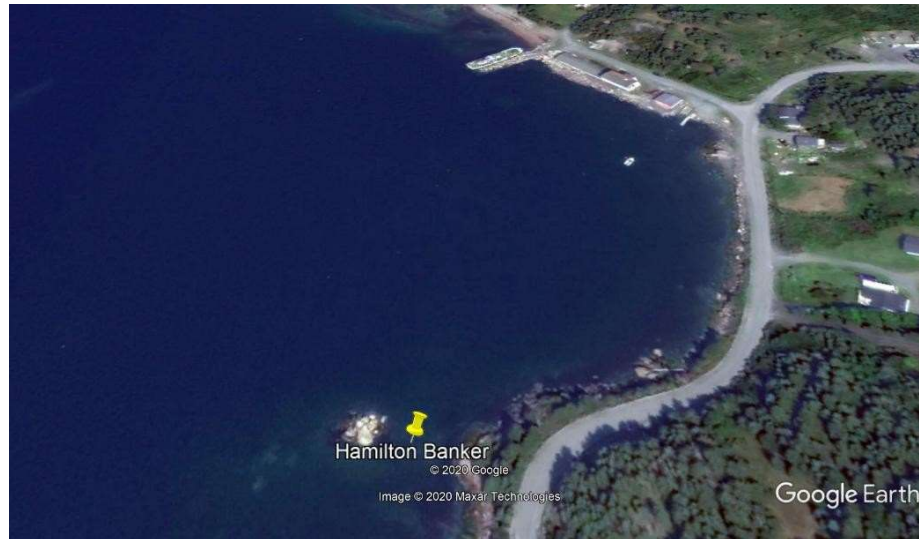


Figure 1 : Image Google Earth de Colliers montrant l'emplacement du navire

- 2.1.1 Colliers est une petite ville côtière de la péninsule d'Avalon à Terre-Neuve. Le navire s'est échoué entre un affleurement rocheux et le rivage qui est de nature rocheuse. Une route côtière se trouve parallèle au rivage et une jetée en pierres est située environ à 250 m au NE par rapport à l'emplacement du navire. Le côté opposé de la baie se trouve à peine à 1 km de distance.
- 2.1.2 Le climat à Terre-Neuve est de type maritime, et les étés sont courts. La météo est généralement imprévisible, les pires tempêtes se produisant entre novembre et mars. Les vents dominants en hiver sont d'ouest et, en été, d'ouest sud-ouest. L'emplacement du navire est relativement bas et celui-ci se retrouve donc exposé aux vents provenant de la plupart des directions. Les marées sont diurnes, alors que la montée et la descente seraient de l'ordre de 1 mètre.

3 ÉVALUATION DE L'ÉTAT DU NAVIRE

3.1 Limites du levé

- 3.1.1 Aucun plafond, bardage ou revêtement n'a été retiré dans le but d'examiner la structure sous-jacente.
- 3.1.2 Le jaugeage de l'épaisseur n'a pas été effectué sur la coque.
- 3.1.3 Des tentatives ont été effectuées pour sonder tous les réservoirs accessibles au moyen de tuyaux de levé. On a également dévissé les bouchons de remplissage de carburant des réservoirs à bâbord-arrière et à bâbord-tribord, situés dans la zone de la voûte arrière. Les tuyaux de levé (3 en tout) trouvés dans la zone de traitement avant, qui sont censés être liés au système de congélation, ont été coupés et rebouchés avec des bouchons en bois. Aucun réservoir, autre que ceux qui étaient déjà ouverts, ne l'a été aux fins d'inspection. On a constaté que certains des tuyaux de levé étaient obstrués par la glace.
- 3.1.4 Seules les zones du navire jugées sécuritaires ont été examinées. La coque a été retrouvée inondée. Par conséquent, l'espace de la salle des machines n'était visible qu'à partir des cages d'escalier ouvertes et la cale à marchandises n'était visible que depuis les écoutilles ouvertes dans la zone de traitement.
- 3.1.5 Les commentaires reposent sur les conditions observées. Il est entendu qu'aucune documentation spécifique au navire n'est facilement disponible.

3.2 Coque du navire au-dessus de la ligne de flottaison

- 3.2.1 On a noté que la coque au-dessus de la ligne de flottaison présentait un état esthétique satisfaisant avec des zones isolées de rouille autour des points de pénétration de la coque.
 - 3.2.2 Le navire reposait avec une gîte à tribord, de sorte que seule la partie supérieure de la coque était visible à tribord. On n'a pu voir le côté bâbord en raison des eaux peu profondes et de la couverture de glace au moment du levé.
-

3.3 Pont principal du navire

- 3.3.1 Le pont principal à l'avant des emménagements s'est révélé dans un état esthétique satisfaisant avec des zones de rouille de légère à modérée.
- 3.3.2 Certains des tuyaux de levé étaient en bon état et semblaient bien fermés. D'autres présentaient des bouchons brisés ou des tuyaux rouillés et arrachés.
- 3.3.3 Les mains courantes étaient toutes en mauvais état avec de nombreuses zones endommagées, ainsi que des zones présentant une perte importante.
- 3.3.4 On a présumé que les treuils avant étaient pleins d'huile.
- 3.3.5 Le pont arrière était en grande partie recouvert de neige, mais à partir des zones visibles, ce qui concordait avec les observations faites ci-dessus en ce qui concerne le pont principal à l'avant des emménagements.

3.4 Pont

- 3.4.1 On a noté que la qualité esthétique du pont laissait à désirer, alors que les panneaux de plafond et les panneaux de console avaient été retirés et on a retrouvé partout du bois, des câbles, de l'isolant et des débris exposés.
- 3.4.2 Un paquet de piles a été retrouvé sur la console.

3.5 Pont n° 1 – Zone des emménagements

- 3.5.1 La cuisine et le mess, ainsi que les quartiers des capitaines/officiers se sont révélés être de mauvaise qualité esthétique. Des panneaux muraux et des parties de panneaux de plafond avaient été retirés. On a constaté la présence de débris partout. On a trouvé plusieurs hublots à bâbord qui étaient partiellement ouverts.
 - 3.5.2 De l'eau et des débris flottants étaient visibles à travers la cage d'escalier menant à la zone des emménagements inférieure. L'eau semblait avoir une profondeur de 4 à 5 pieds à la base de la cage d'escalier.
 - 3.5.3 De l'eau présentant une épaisse couche d'huile/boue était visible à travers l'orifice d'accès à la salle des machines.
-

3.6 Pont n° 1 – Zone de la voûte

- 3.6.1 On a jugé que la zone de la voûte arrière (sous le pont principal à l'arrière) était médiocre sur le plan esthétique. Les sections inférieures des panneaux muraux avaient été retirées du côté tribord. Le plafond présentait des rubans de peinture qui s'écaillaient. Le pont présentait des bouchons de remplissage pour les réservoirs de carburant de bâbord et de tribord ainsi que des écoutes d'accès. Le revêtement du pont était en mauvais état.
- 3.6.2 De l'eau et de la glace ont été trouvées le long du côté tribord (côté bas en raison de la gîte du navire) sans signe d'eau courante dans la partie supérieure à bâbord.
- 3.6.3 Les portes arrière ne se fermaient pas correctement.
- 3.6.4 Un seau d'huile de 5 gallons a été trouvé qui contenait encore environ 2 gallons.

3.7 Pont n° 1 – Zone de traitement

- 3.7.1 La zone de traitement avant a été trouvée dans un état cosmétique correct. Les plafonds présentaient des rubans de peinture qui s'écaillaient. On a constaté que les parties par-dessus bord à bâbord et à tribord, ainsi que des ouvertures de chalut à tribord étaient ouvertes.
 - 3.7.2 La cale à poisson inférieure était visible à travers les écoutes ouvertes et était pleine d'eau. Le niveau de l'eau semblait correspondre au niveau de la mer à l'extérieur de la coque. Cependant, c'était difficile à voir en raison de la couverture de glace.
 - 3.7.3 Les tuyaux de levé à l'avant des cerceuses ont été coupés pour permettre d'effectuer les levés. On croyait que les tuyaux contenaient de l'eau d'alimentation ou un liquide comparable pour le congélateur d'usine ou la transformation en général. On a installé des bouchons pour boucher de nouveau les tuyaux.
 - 3.7.4 L'espace des machines avant contenait les compresseurs de réfrigération et l'équipement au fréon pour le congélateur de l'usine. Les voyants des compresseurs à bâbord et à tribord indiquaient au moins les niveaux résiduels d'huile, mais possiblement plus compte tenu de la gîte du navire. On a présumé que le système de réfrigération allait être plein. On a constaté que le réservoir hydraulique de la grue
-

était vide exception faite de quelques résidus minimes. On a constaté une accumulation sur le côté tribord sous les réservoirs et contre la coque latérale.

- 3.7.5 La zone du coqueron avant contenait des canalisations pour les treuils avant et on a présumé qu'elles étaient pleines. On a constaté qu'un réservoir collecteur était plein. L'écouille dans le plancher était ouverte et de l'eau sale était visible en dessous.

3.8 Pont n° 2 – Intérieur de la coque inférieure

- 3.8.1 La zone inférieure de la coque contient la salle des machines, les dortoirs, la soute et l'espace du coqueron avant. Bien qu'aucun dessin ne soit disponible, il est probable que le navire ait été subdivisé au moins par 2 cloisons étanches, mais probablement 3. À l'extrémité avant se trouvait une cloison d'abordage divisant l'espace du coqueron avant et l'espace de chargement. Une cloison avant de la salle des machines divisait l'espace de chargement et la salle des machines, et enfin une cloison arrière de la salle des machines divisait la salle des machines et l'espace réservé à l'appareil à gouverner ou quelque chose du genre.
- 3.8.2 D'après ce qu'on pouvait observer depuis le pont qui se trouve au-dessus, la coque semblait inondée de la poupe jusqu'à la cloison d'abordage.
- 3.8.3 Une écouille ouverte dans l'espace du coqueron avant, à l'avant de la cloison d'abordage, contenait ce qui semblait être de l'eau sale, mais son contenu est par ailleurs inconnu. Après s'être entretenu avec le représentant de la GCC à bord, on a su que le contenu était présent avant que la coque n'ait été inondée. Il est donc possible que la cloison d'abordage en tant que telle soit intacte et que le contenu soit isolé des espaces restants qui ont été inondés par l'eau de mer.
- 3.8.4 On suppose que toutes les machines de la salle des machines contenaient encore de l'huile, car on a observé une couche de boues d'huile à la surface de l'eau dans l'espace de la salle des machines. Une surface légèrement lustrée est également apparue dans l'espace du dortoir adjacent à la salle des machines.
-

3.9 Emménagements extérieurs

- 3.9.1 Le compartiment arrière à tribord semblait contenir un réservoir collecteur vide.
- 3.9.2 Il existe un vide sanitaire sous l'escalier de tribord et celui-ci contenait environ 8 batteries.
- 3.9.3 Les zones de toit n'étaient pas accessibles en raison de la gîte du navire et des conditions glissantes au moment du levé.

3.10 Commentaires généraux au sujet du navire

- 3.10.1 En entrant dans le navire par la passerelle du côté bâbord, une odeur de carburant était perceptible. On a ouvert de nombreux murs et plafonds intérieurs du navire pour enlever ensuite tout le câblage, ainsi que tout autre métal présentant une certaine valeur.
 - 3.10.2 Le navire s'est échoué entre le rivage et un affleurement rocheux. Il est probable que pendant la tempête au cours de laquelle le navire s'est libéré, il y ait eu une onde de tempête qui a permis au navire de dériver dans les eaux peu profondes et sur le sol sur la majeure partie de sa longueur.
 - 3.10.3 Le navire présente une forte gîte d'environ 15 degrés à tribord, ce qui agit sur les lectures des voyants, ainsi que sur les levés des réservoirs.
 - 3.10.4 La coque semble inondée de la poupe jusqu'à la cloison d'abordage. On devrait présumer que la subdivision est compromise.
 - 3.10.5 On devrait présumer que toutes les pénétrations dans la coque (vannes, boîtes, etc.) sont compromises.
-

4 **LEVÉS DU RÉSERVOIR/CONTENU DU RÉSERVOIR**

- 4.1 Aucune configuration générale, disposition des réservoirs ou table d'étalement n'était disponible pour le navire, de sorte qu'on ignore la disposition exacte des réservoirs. Des lectures de levé ont été prises à partir de tous les tuyaux de levé accessibles qu'on a observés partout. Compte tenu de l'absence de tables d'étalement, combinée à la gîte du navire, il est difficile de convertir les lectures de levé en volumes.
- 4.2 Précisons que les levés à bâbord, exception faite du réservoir de bâbord 5, ont révélé que les réservoirs étaient vides. Puisque les tuyaux de levé sont situés sur le bord extérieur, sur le côté haut du navire, il est possible que ces réservoirs contiennent encore de l'eau ou des polluants qu'on a été incapable de mesurer au moyen des tuyaux de levé. De même, les levés à tribord ont indiqué que les réservoirs n'étaient pas vides, mais les lectures de levé sont probablement exagérées puisque les tuyaux de levé se trouvent à l'extérieur et du côté bas.
- 4.3 Les levés ont été effectués de bâbord-avant à bâbord-arrière, puis de tribord-arrière à tribord-avant. Le réservoir de bâbord 1 est situé vers l'avant sur la proue, tandis que le réservoir de tribord 1 se trouve au niveau de la poupe/du tableau.

Article	Nom du réservoir/article	Levé	Quantité d'eau contaminée	Quantité estimée d'eau contaminée par l'huile	Commentaires
1.	BÂBORD 1 (AVANT)	Vide			Le réservoir présentait une profondeur de 13 pi, 13 po.
2.	BÂBORD 2	Vide			Le réservoir présentait une profondeur de 23 pi, 6 po.
3.	BÂBORD 3	Vide			Le réservoir présentait une profondeur de 10 pi, 6 po.
4.	BÂBORD 4	Inconnu			Le bouchon du tuyau de sonde est grippé.
5.	BÂBORD 5 (ARRIÈRE)	6 po			Le réservoir présentait une profondeur de 12 pi, 5 po. On a détecté un liquide clair d'une profondeur de 6 po, aucune odeur, aucune réaction à la pâte de détection d'eau.

Article	Nom du réservoir/article	Sondage	Quantité d'eau contaminée	Quantité estimée d'eau contaminée par l'huile	Commentaires
6.	TRIBORD 1 (ARRIÈRE)	Inconnu			Présence de glace dans le tuyau de sonde, le ruban a baissé de 5 pi, 4 po avant de s'arrêter. Au moment de dévisser le bouchon de remplissage de carburant de la voûte, du carburant diesel a été projeté et on a resserré immédiatement le bouchon. Le contenu n'a émis aucun bruit.
7.	TRIBORD 2	4 po			Le réservoir présentait une profondeur de 7 pi, 9 po. On a constaté la présence de 4 po d'huile de lubrification.
8.	TRIBORD 3	3 pi 4 po			Le réservoir présentait une profondeur de 18 pi, 8 po. On a constaté la présence de 3 pi, 4 po d'eau.
9.	TRIBORD 4	10 po			Le réservoir présentait une profondeur de 8 pi, 2 po. On a constaté la présence de 10 po de carburant.
10.	TRIBORD 5 (AVANT)	Vide			Profondeur de 5 pi, 10 po.
11.	Réservoir du collecteur hydraulique de la grue	Vide			Situé dans l'espace des machines de réfrigération devant de la zone de traitement. Le réservoir était ouvert sur le dessus et ne présentait que des résidus.
12.	Collecteur de tête du coqeron avant	Plein			Situé dans l'espace du coqeron avant de l'espace des machines de réfrigération.
13.	Tribord Réservoir du collecteur de l'espace d'accès	Vide			Situé derrière les emménagements et accessible par une porte extérieure.
14.	Réservoir de traitement 1 (AVANT)	Vide			Tuyaux les plus en avant à l'intérieur de la zone de traitement. Tuyau coupé pour permettre l'accès. Bouchon en bois enfoncé dans le tuyau ouvert au moyen d'un

					marteau.
15.	Réservoir de traitement 2 (BÂBORD)	Inconnu			Tuyau coupé pour permettre l'accès. Le ruban de levé est descendu sur une courte distance et s'est arrêté. On croit que la glace l'empêche d'aller plus loin. On a enfoncé le bouchon en bois dans le tuyau ouvert au moyen d'un marteau.
16.	Réservoir de traitement 3 (TRIBORD)	Inconnu			Tuyau coupé pour permettre l'accès. Tuyau obstrué par la glace. On a enlevé suffisamment de glace pour enfoncer une cale de bois dans le tuyau au moyen d'un marteau.
Volume estimé total			Inconnu	Inconnu	

Tableau 1 : Contenu des réservoirs

- 4.4 On a retrouvé une quantité inconnue d'eau et de polluants à l'intérieur des réservoirs qu'on a sondés. Les réservoirs et la coque qui contiennent la majeure partie de l'eau pourraient faire l'objet d'un essai afin de confirmer si l'eau que renferment ces réservoirs peut être déversée sans être traitée. Cela dit, étant donné le manque de soins et d'entretien et ignorant le nombre d'inconnues, il faut supposer que l'intérieur de la coque et tous les réservoirs devront faire l'objet d'un pompage à partir d'un camion aspirateur ou par un moyen similaire.

5 LEVÉ AU MOYEN D'UN VT

- 5.1 Le 24 février 2020, l'entreprise Pro-Dive Marine Services s'est rendue sur le navire pour effectuer une inspection sous-marine de la coque sous la ligne de flottaison et des fonds marins environnants à l'aide d'un VT d'observation (système Video Ray Pro 4).

5.2 Étendue générale des travaux

- 5.2.1 Inspection globale de la zone sous-marine du navire pour identifier tout dommage ou zone préoccupante.

- 5.2.2 Évaluer l'étendue de l'échouage sur toute la longueur du navire.

- 5.2.3 Évaluer la géographie, la composition et la profondeur de l'eau du fond marin à l'avant et à l'arrière du navire.

- 5.3 Une copie du rapport de plongée est jointe à l'annexe B. Une copie de la vidéo de plongée est disponible sur demande.

5.4 Sommaire des constatations du levé effectué au moyen du VT

- 5.4.1 Dommages importants constatés dans la zone de la coque à tribord et quille de cale tordue.

- 5.4.2 Dommages importants constatés à bâbord. Vaste zone bosselée avec fissure

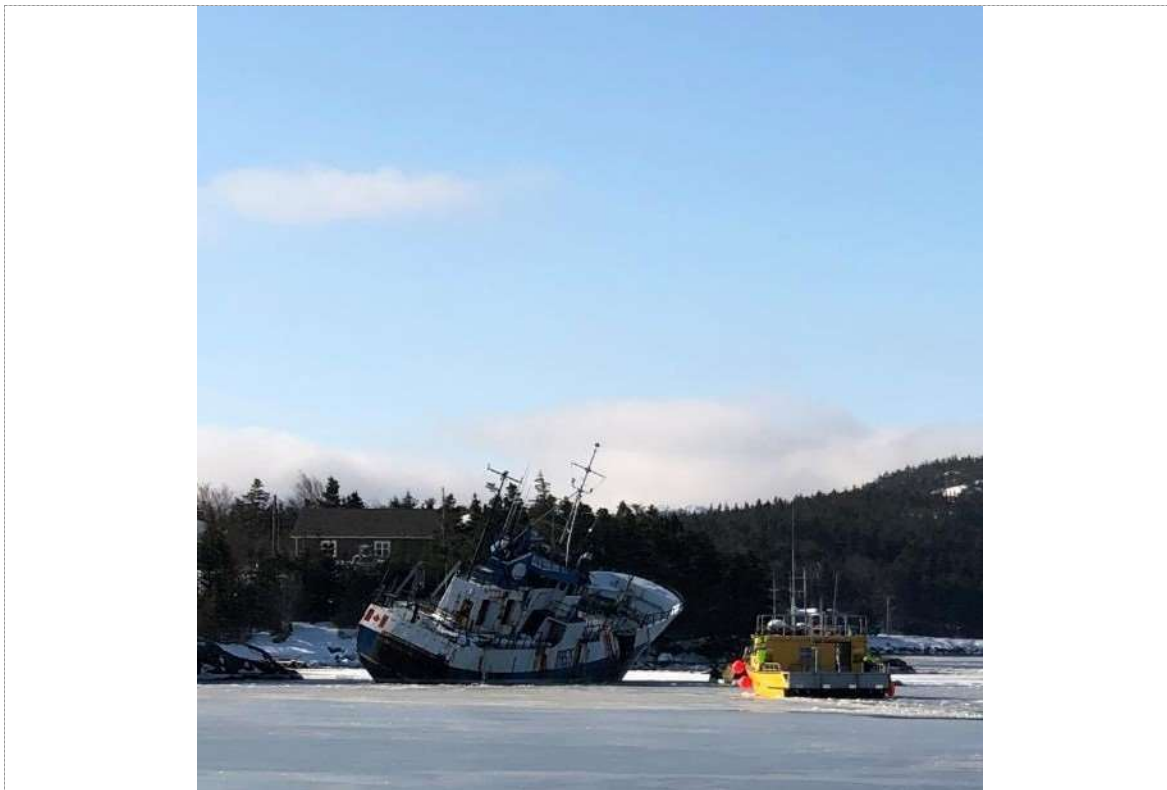
ouverte dans la coque à l'arrière à bâbord. La quille de cale semblait avoir disparu et des dommages importants étaient visibles à proximité.

- 5.4.3 Aucun dommage visible n'a été constaté au niveau de la proue.
 - 5.4.4 Des dommages importants ont été constatés au niveau de l'hélice, alors que le gouvernail a été délogé et s'est retrouvé sur le fond marin derrière le navire et aucune crosse n'a été observée.
 - 5.4.5 La profondeur de l'eau à l'avant du navire était faible alors qu'elle se situait entre 2 et 3 m.
 - 5.4.6 La profondeur de l'eau à l'arrière du navire variait entre 5 et 6 m avec deux gros rochers et le gouvernail arraché reposait sur le fond marin.
-

ANNEXE A – RAPPORT PHOTOGRAPHIQUE



1. Vue générale (1)



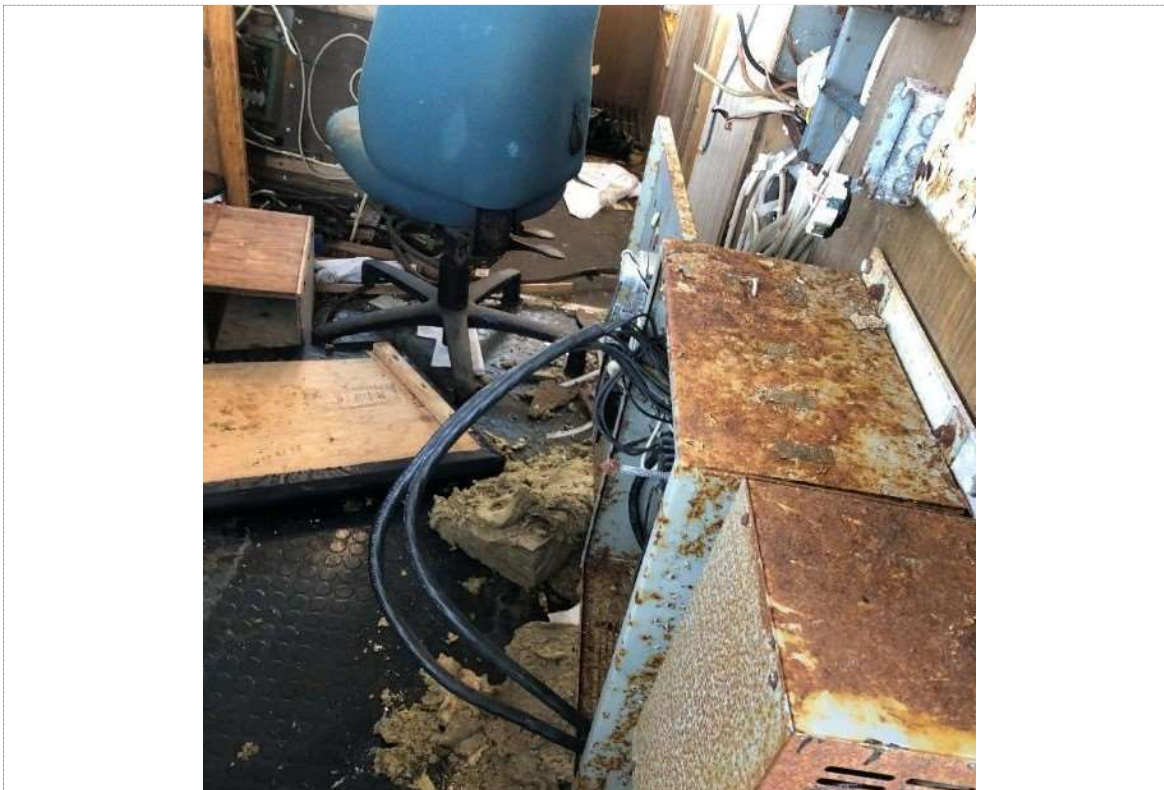
2. Vue générale (2)



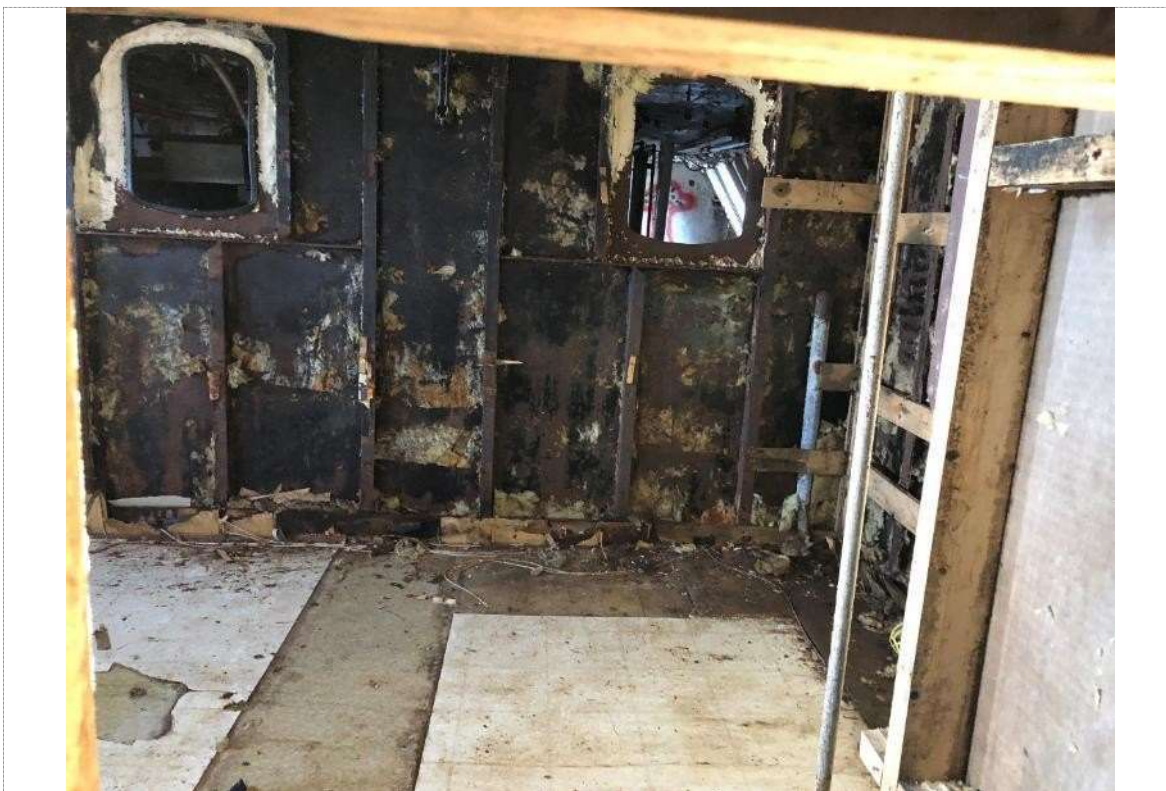
3. Pont



4. Pont – vue du plafond



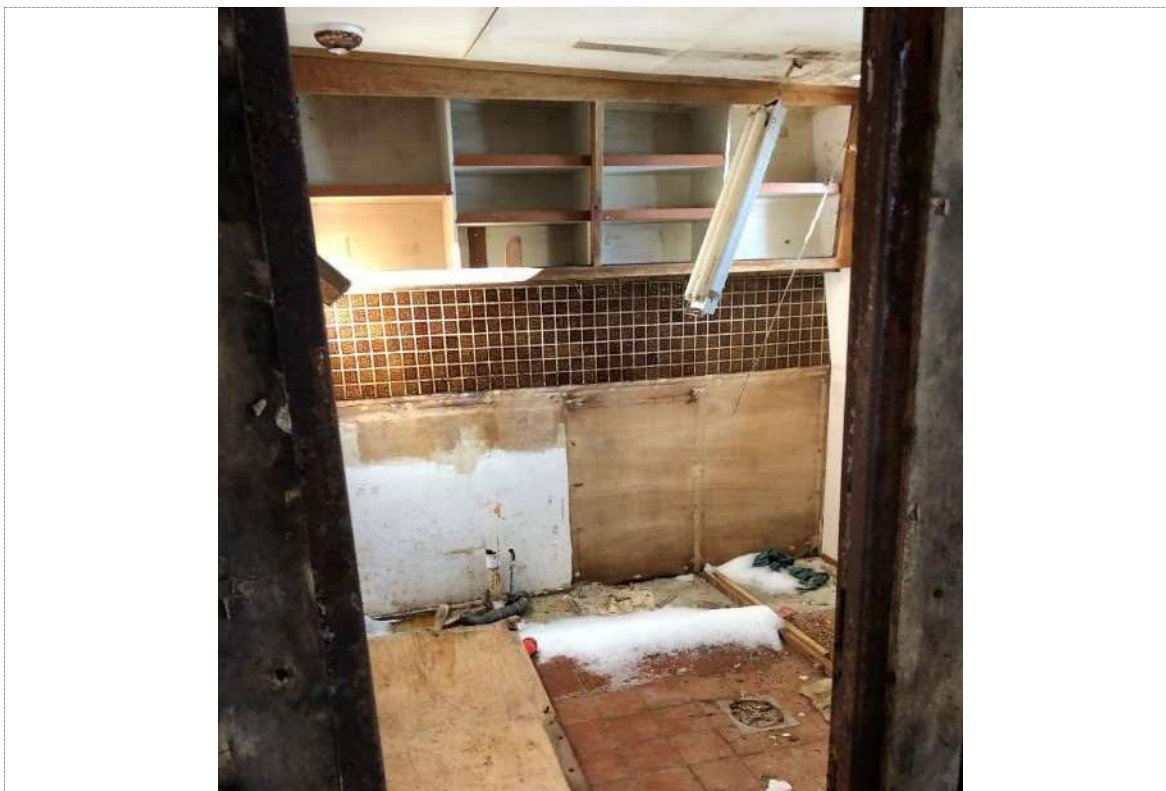
5. Pont – vue des débris typiques



6. Emménagements (1)



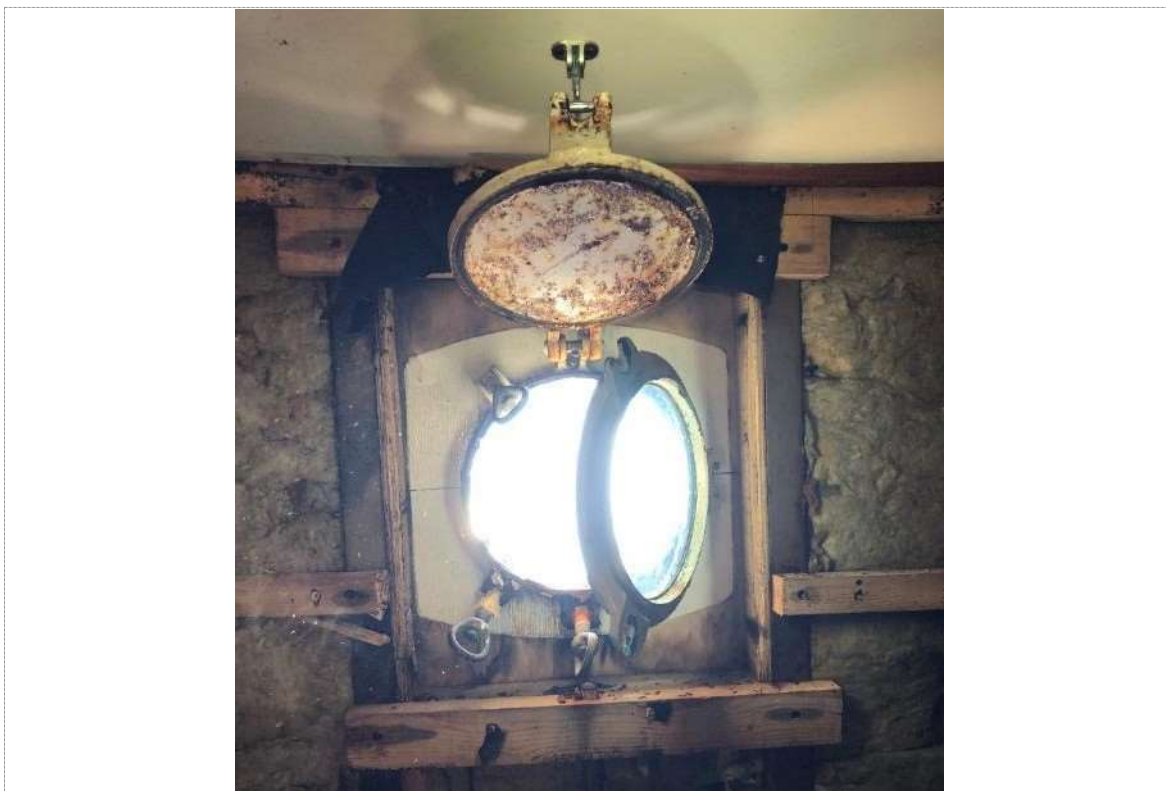
7. Emménagements (2)



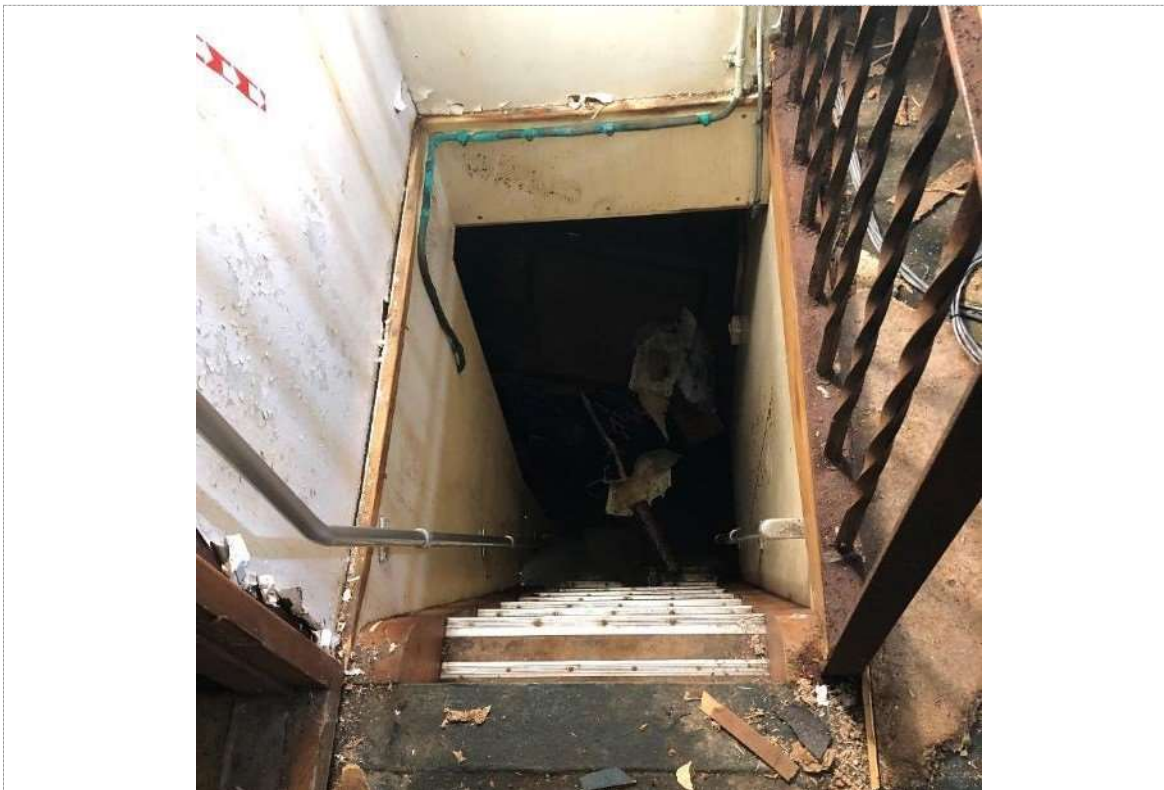
8. Emménagements (3)



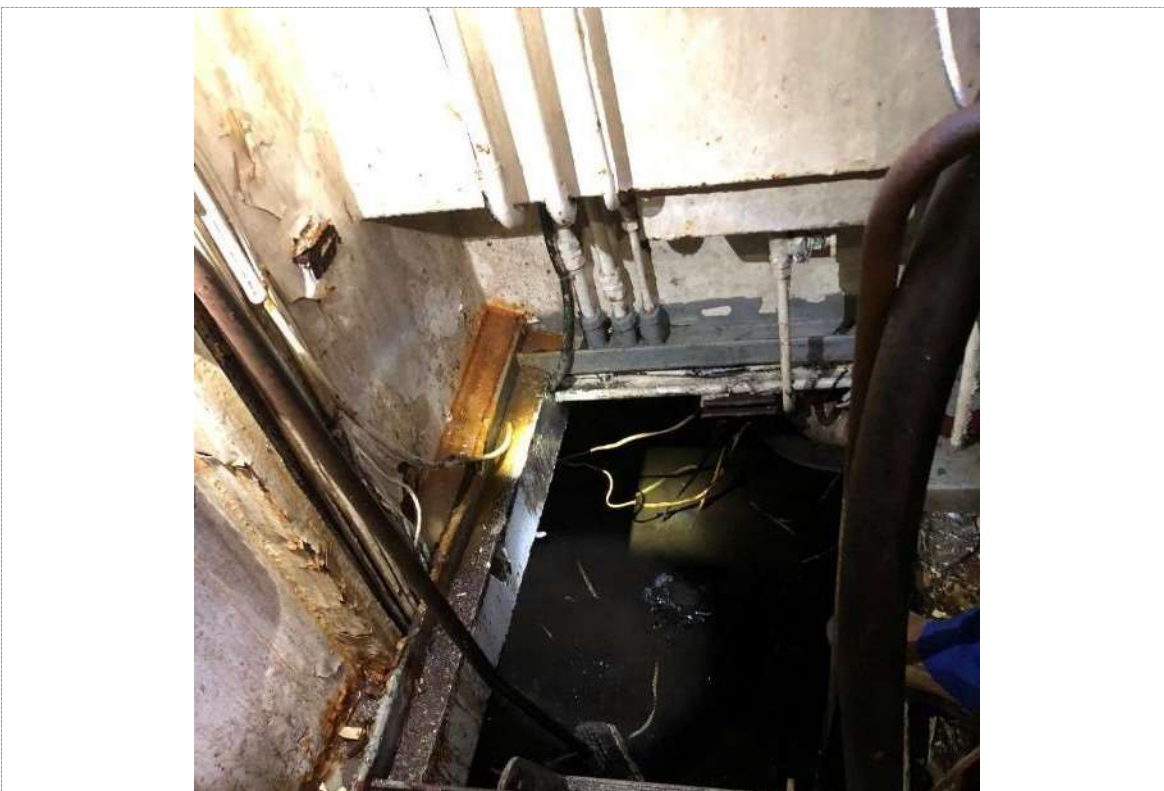
9. Emménagements (4)



10. Emménagements – hublot ouvert



11. Accès au dortoir – inondé de débris flottants



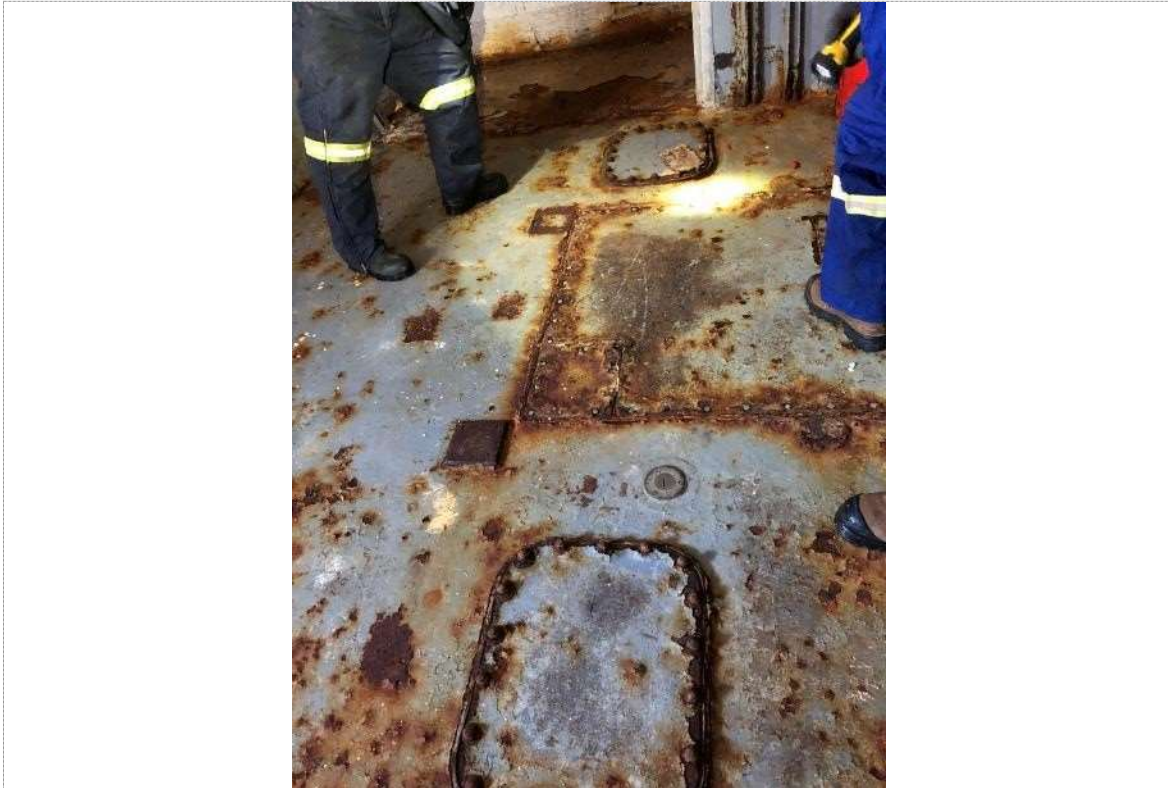
12. Accès à la salle des machines – inondé d'une couche d'huile visible



13. Accès à tribord à la zone de la voûte - inondation contre le flanc



14. Zone de la voûte arrière – portes mal fermées



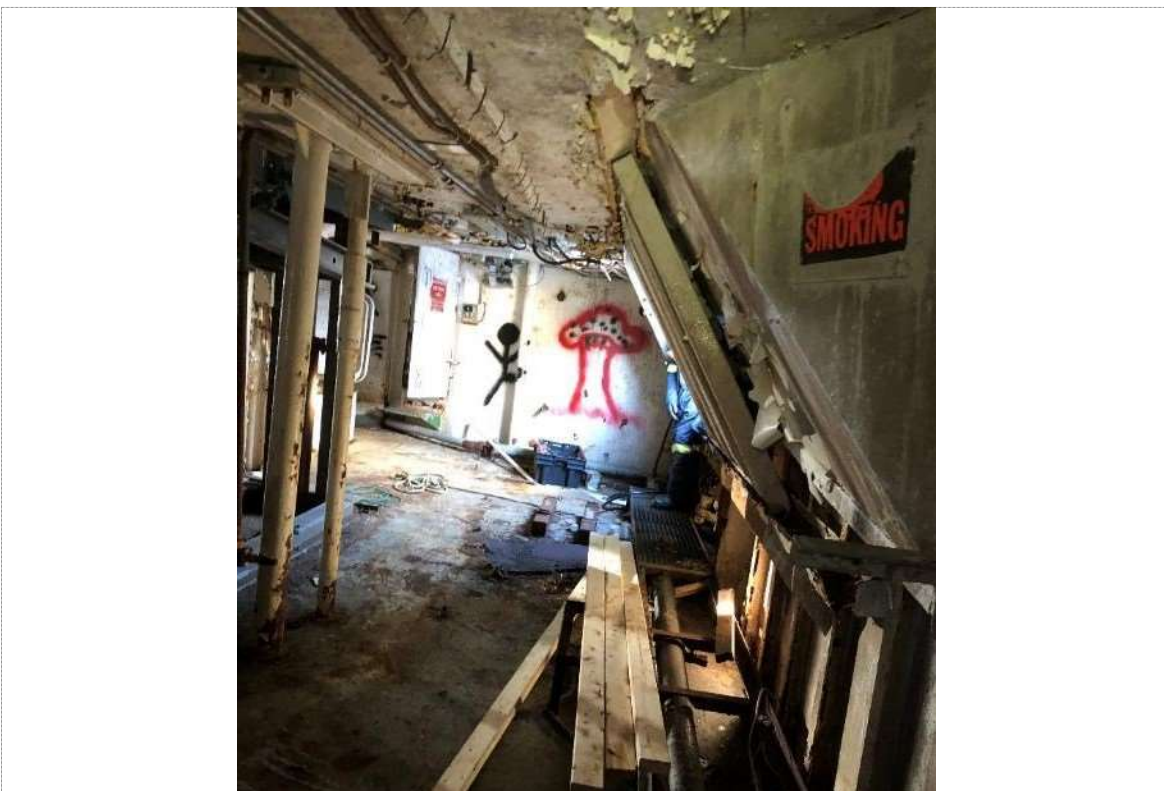
15. Écoutilles d'accès aux réservoirs de carburant et bouchons de remplissage à bâbord et à tribord - zone de voûte arrière



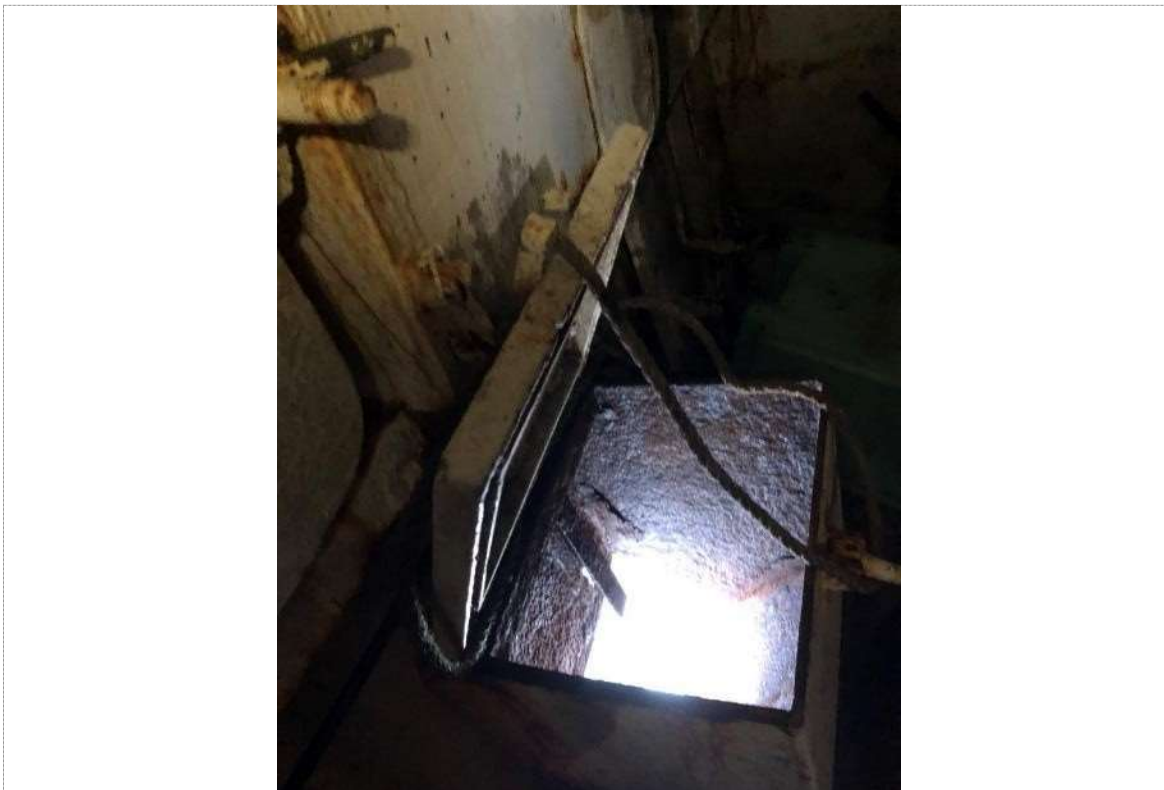
16. Pont de traitement (1)



17. Pont de traitement (2)



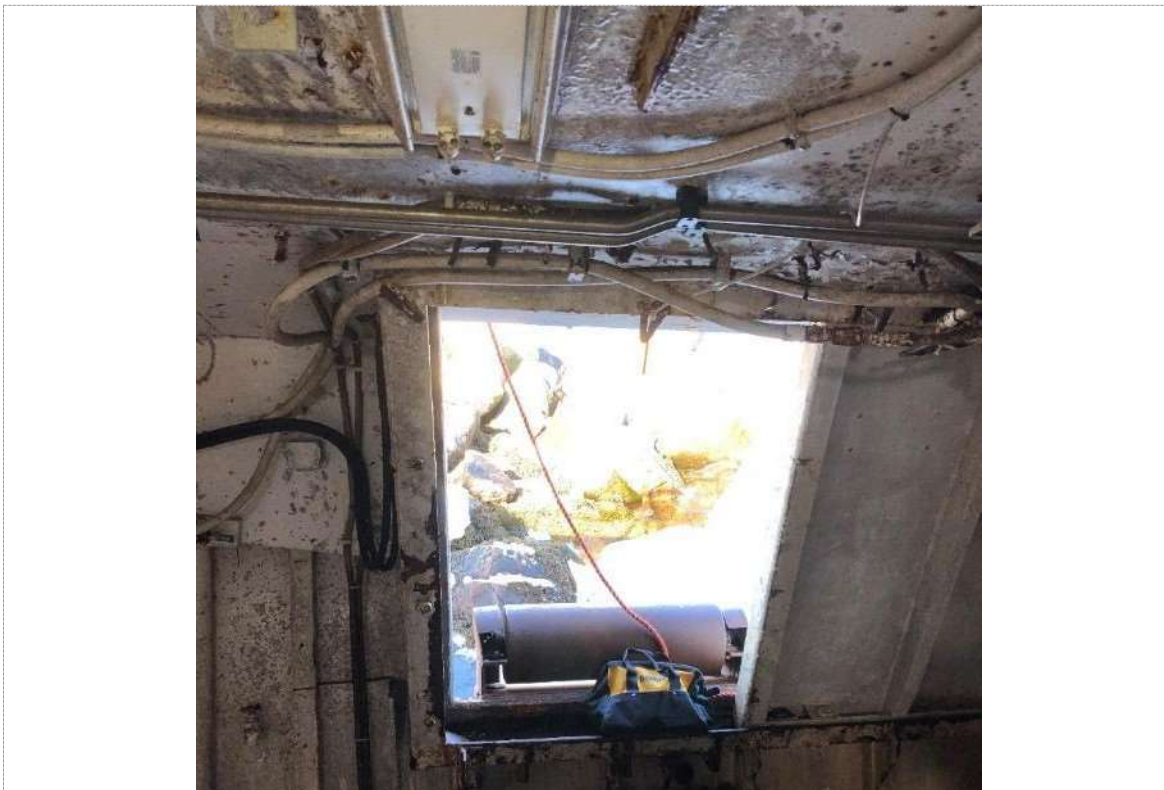
18. Pont de traitement (3)



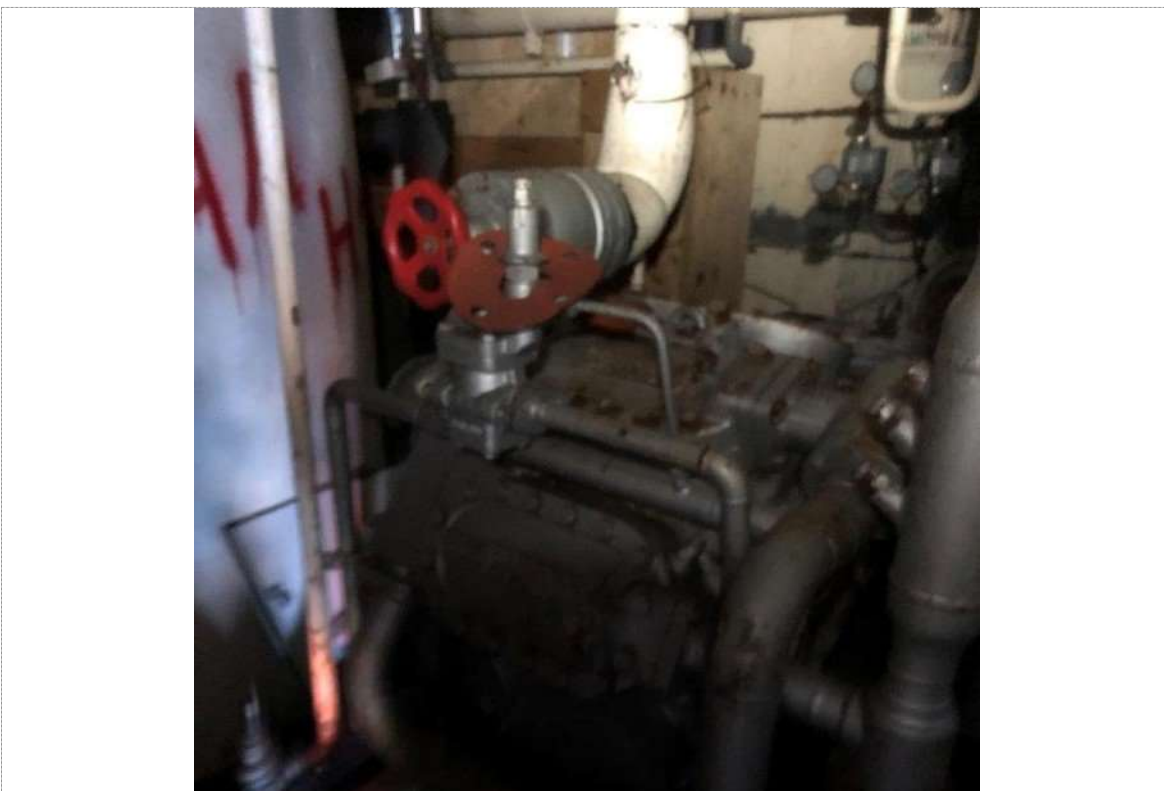
19. Pont de traitement - par-dessus bord



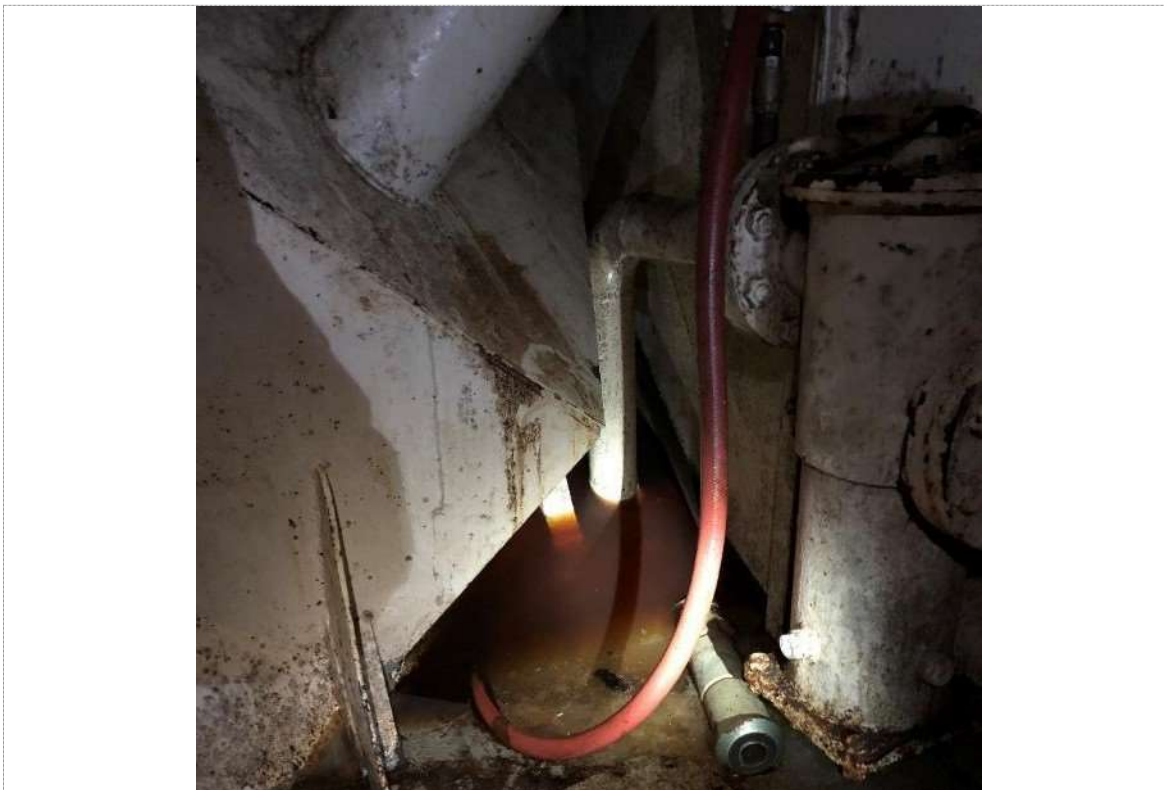
20. Pont de traitement - vue de l'espace de chargement à travers



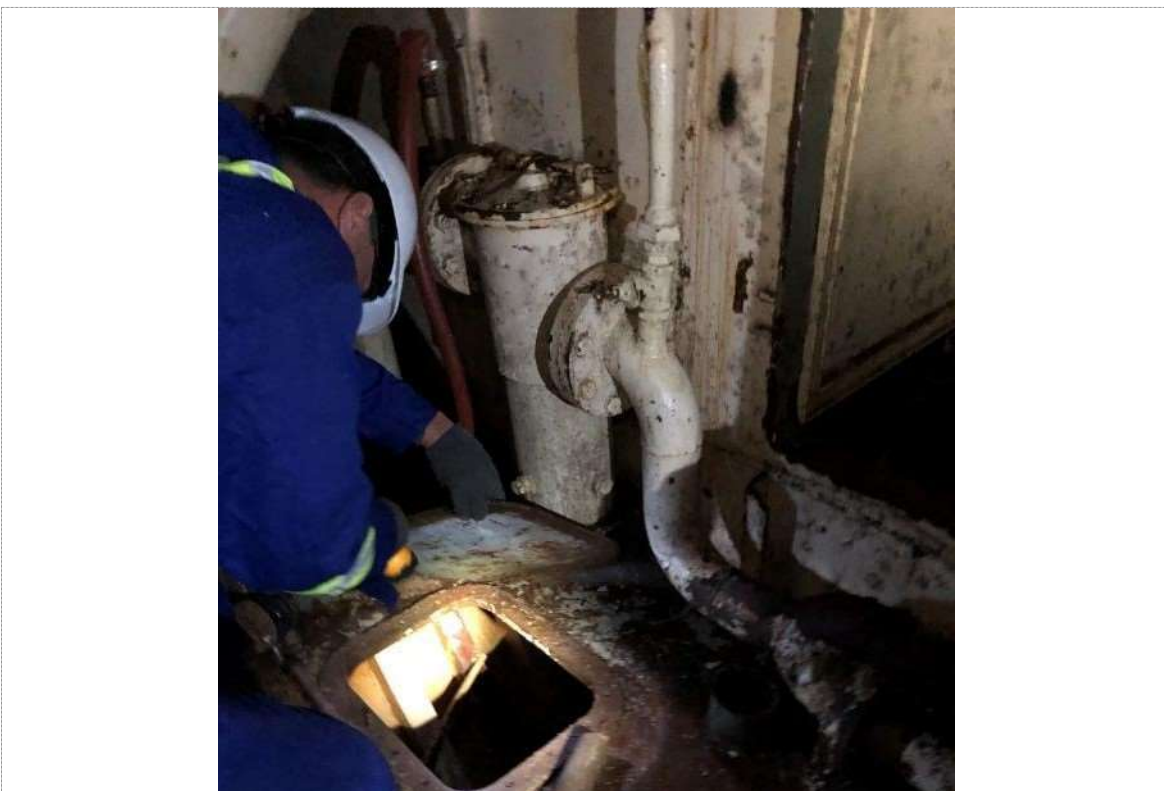
21. Pont de traitement – panneau de chalut/ouverture



22. Salle de réfrigération – compresseur (1 des 2 unités présentes)



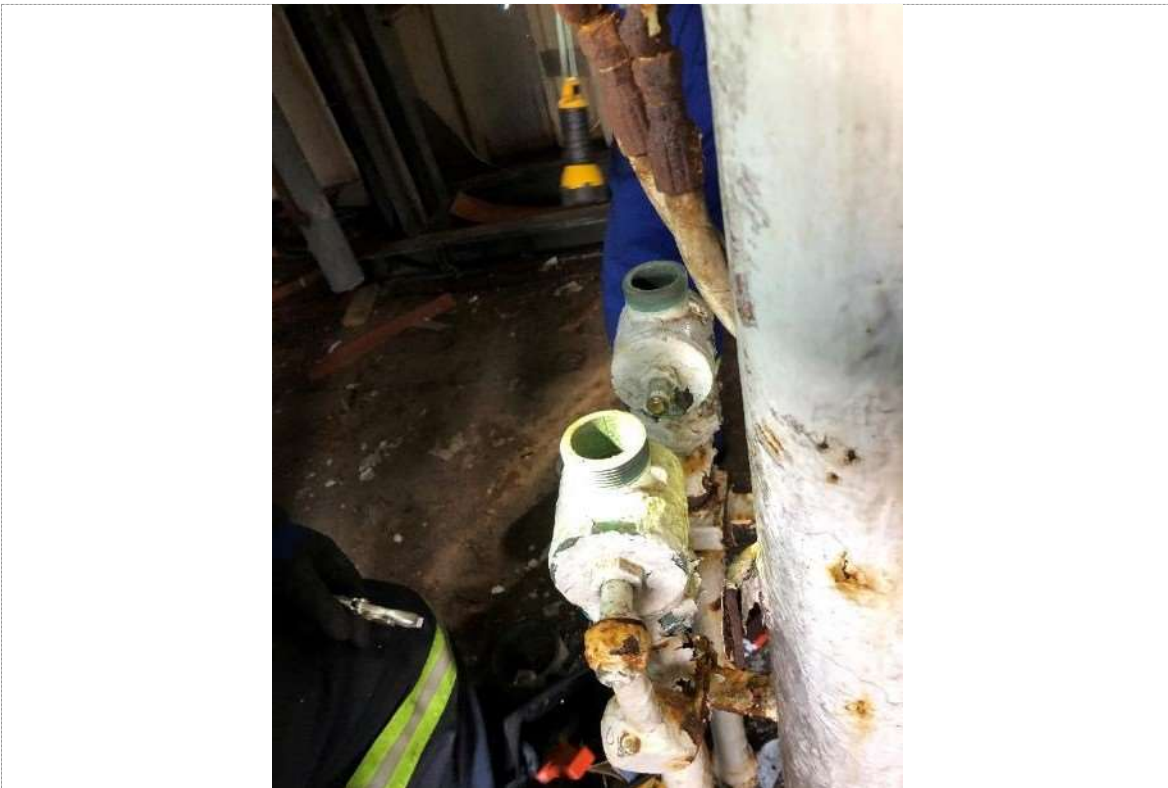
23. Accumulation de liquide contre le flanc à tribord



24. Vue vers le bas de l'écouille devant la cloison d'abordage – liquide brun visible



25. Tuyaux sur le pont de traitement avant la coupe pour faire le levé (1)



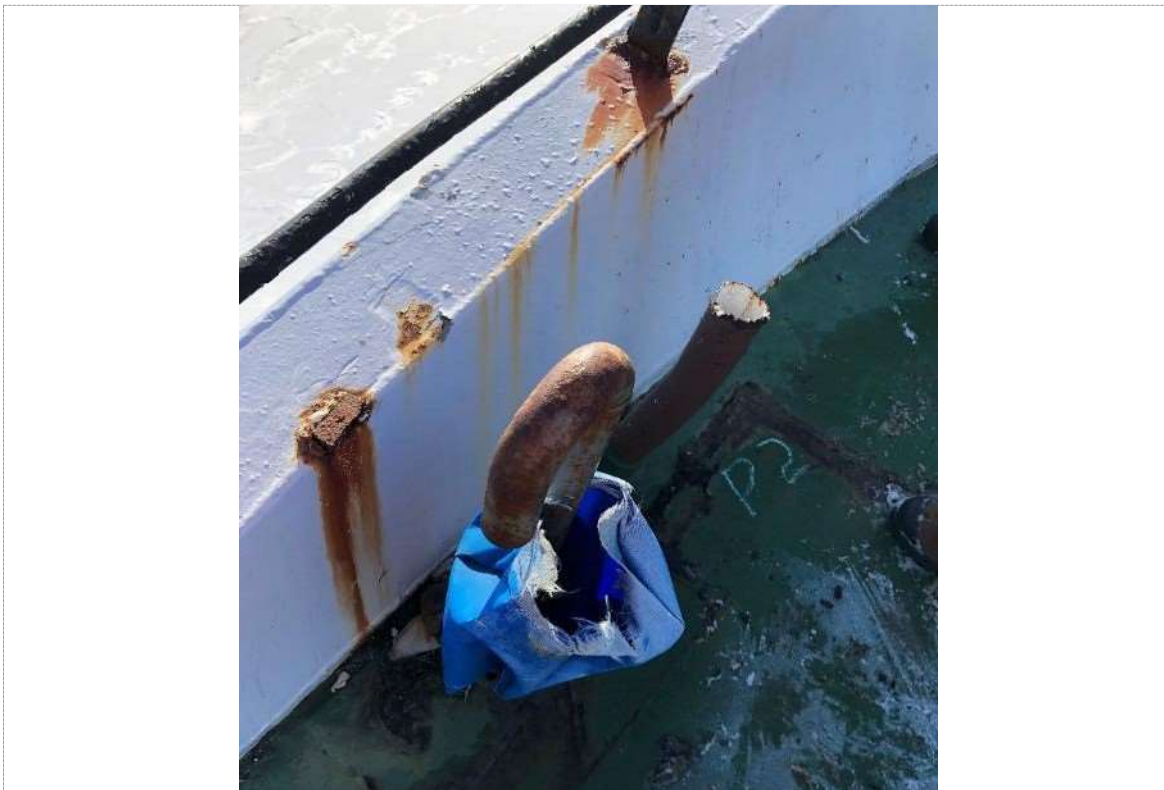
26. Tuyaux sur le pont de traitement – avant de couper afin de procéder au levé (2)



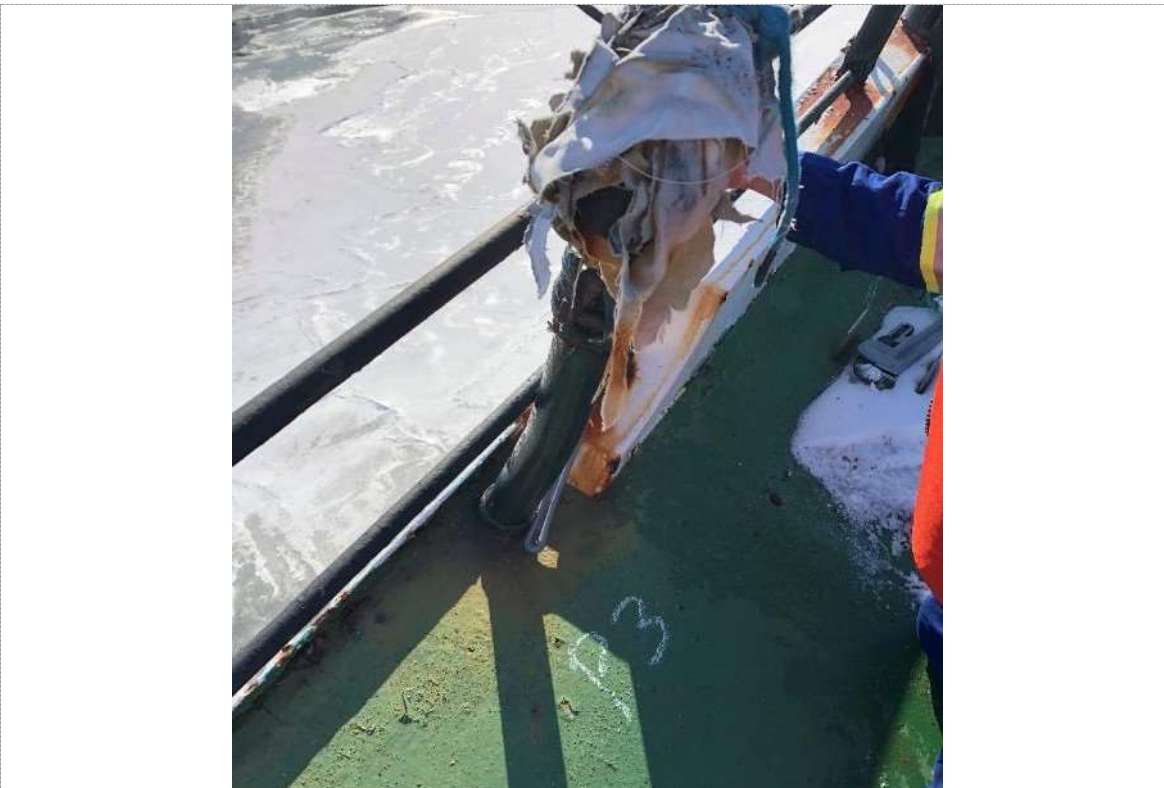
27. Vue depuis le pont principal à bâbord – route visible



28. Vue depuis le pont principal à bâbord - vers l'avant



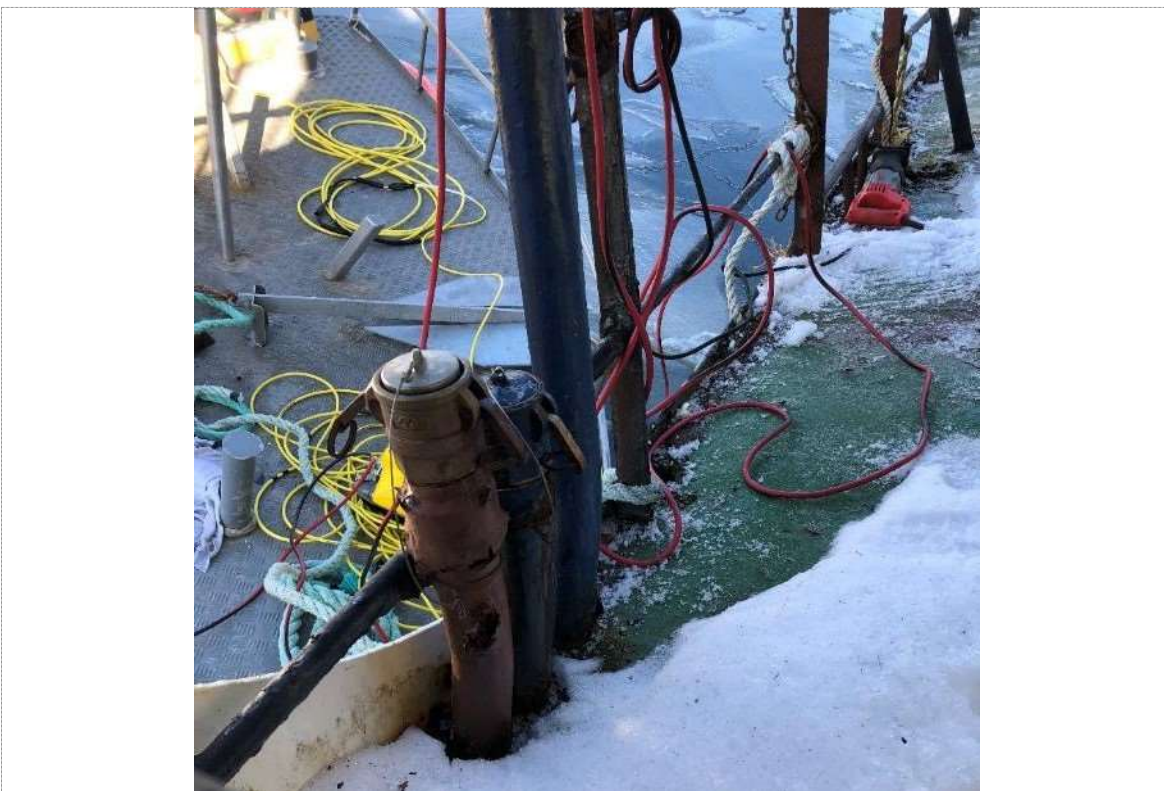
29. Vue de l'état typique du tuyau de levé (1)



30. Vue de l'état typique du tuyau de levé (2)



31. Vue de l'état typique du tuyau de levé (3)



32. Vue de l'état typique des tuyaux de levé (4)

ANNEXE B – RAPPORT DE VÉRIFICATION EN PLONGÉE



PWGSC
ROV Hull Survey of the Vessel "Hamilton Banker"
February 24, 2020

Disclaimer

The material, photos, descriptions, charts etc. presented in this report are for informational purposes only and do not constitute technical or other professional advice or guidance. The material contained within this report is believed to be accurate, but Pro-Dive Marine Services accepts no responsibility for any inaccuracies, errors or actions taken in reliance on the information contained herein. Before making any decision or taking any action relating to the materials discussed in this report, please consult a qualified professional adviser as to the use of this report and any materials contained within. Use of the report and reliance thereon will be at the user's sole risk.

PDMS Ref: NLJ-20-05
Prepared by: Stephen Best ROV Supervisor
Checked by: Ron Pitcher, P.Eng. Vice-President, Operations & Technical Services
Approved by: Ron Pitcher, P.Eng. Vice-President, Operations & Technical Services

1	Issued to Client	Feb. 26/20	<i>SB</i>	<i>RP</i>	<i>RP</i>
0	Issued for Internal Review	Feb. 26/20	SB	RGP	RGP
Rev	Reason for Issue	Issue Date	Prepared By	Checked By	Approved By

Pro-Dive Marine Services

17 Sagona Avenue, Donovans Business Park, Mount Pearl, NL A1N 4P8
 Tel: (709) 368-7666 Fax: (709) 368-8501
 E-mail: stjohns@prodive.ca Website: www.prodive.ca



TPSGC
Levé par VT de la coque du navire « Hamilton Banker »
le 24 février 2020



Table des matières

- 1.0 Sommaire du poste
- 2.0 Étendue des travaux
- 3.0 Constatations

Pièces jointes

Pièce jointe I – Clé USB contenant une vidéo, des images et une copie du rapport en version .pdf.



TPSGC
Levé par VT de la coque du navire « Hamilton Banker »
le 24 février 2020



1.0 RÉSUMÉ DU TRAVAIL

Date : 24 février 2020

Client : TPSGC

Coordonnées du client : Carolyn Connolly

Entrepreneur responsable du VT : Pro-Dive Marine Services

Employés : Stephen Best Superviseur du VT
Derek Sproule Technicien

Lieu : Colliers, NL

Portée Levé sous-marin par VT du navire « Hamilton Banker »

Matériel : Conteneur du VT
Système de VT vidéo Ray Pro4

Numéro de travail : NLJ-20-05

2.0 ÉTENDUE DES TRAVAUX

Le 24 février 2020, Carolyn Connolly de TPSGC faisait appel aux services de Pro-Dive Marine Services pour effectuer une inspection sous-marine par VT du navire Hamilton Banker qui s'est échoué à Colliers Bay, à Terre-Neuve-et-Labrador. Les conditions météorologiques au moment de l'inspection étaient bonnes avec des vents légers et un ciel dégagé. Le navire était entouré d'une glace de mer légère.

L'examen sous-marin a été effectué à l'aide d'un VT d'observation Video Ray Pro4 actionné à partir d'une unité de commande mobile et alimenté par une génératrice portable Honda (voir la figure 1). Le levé a été effectué à partir du navire « Ocean Predator ».

Toutes les opérations du VT ont été menées de la manière décrite dans la norme R004 de l'International Marine Contractors Association (IMCA) – Code of Practice for Safe and Efficient Operation of Remotely Controlled Vehicles et dans la norme CSA Z275.4-12 Norme sur la compétence visant la plongée, l'utilisation de caissons hyperbares et la conduite de véhicules télécommandés.



Figure 1 - Système de VT VideoRay Pro4



TPSGC
Levé de la coque du navire
« Hamilton Banker » effectué au
moyen d'un VT le 24 février 2020



3.0 CONSTATATIONS

3.1 OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Voici une description sommaire des constatations du levé sous-marin effectué au moyen du VT

Tribord

- On a inspecté le côté tribord et on a constaté des dommages importants sur les côtés verticaux de la coque.
- On a inspecté la quille de cale et on a constaté qu'elle est pliée en raison de la position au repos du navire.
- Il a été impossible d'inspecter le dessous de la coque en raison de la position du navire.

Bâbord

- Le côté bâbord a été inspecté et on a observé des dommages importants près de l'emplacement arrière. On a inspecté cet emplacement de près et on a constaté qu'il est bosselé en plus de présenter une grande fissure ouverte dans la coque. La quille de cale semblait manquante et des dommages importants ont été observés dans cette zone. Les zones restantes des côtés verticaux étaient en bon état.

Proue

- On a inspecté la proue et on a constaté qu'aucun dommage n'avait été observé.

Poupe

- La zone de la poupe a été inspectée et on a remarqué que l'hélice a subi des dommages importants, alors que le gouvernail a été délogé et reposait sur le fond marin à environ 3 mètres derrière le navire. Aucun dommage n'a été observé sur la mèche du gouvernail à l'extrémité supérieure de la poupe.
- Aucune crosse n'a été observée à l'arrière.

État du fond marin à l'avant

- On a étudié la zone avant du navire et celle-ci s'est révélée peu profonde alors qu'elle se trouvait entre 2 et 3 mètres.

État des fonds marins à l'arrière

- La zone arrière du navire a fait l'objet d'une inspection et on a constaté que les profondeurs variaient de 5 à 6 mètres. Deux gros rochers ont été observés à cet endroit, en plus du gouvernail qui s'était délogé.



Figure 2 - Position du navire lors de l'inspection.



TPSGC
Levé par VT de la coque du navire « Hamilton Banker »
le 24 février 2020



Figure 3 - Zone de poupe montrant l'hélice endommagée.

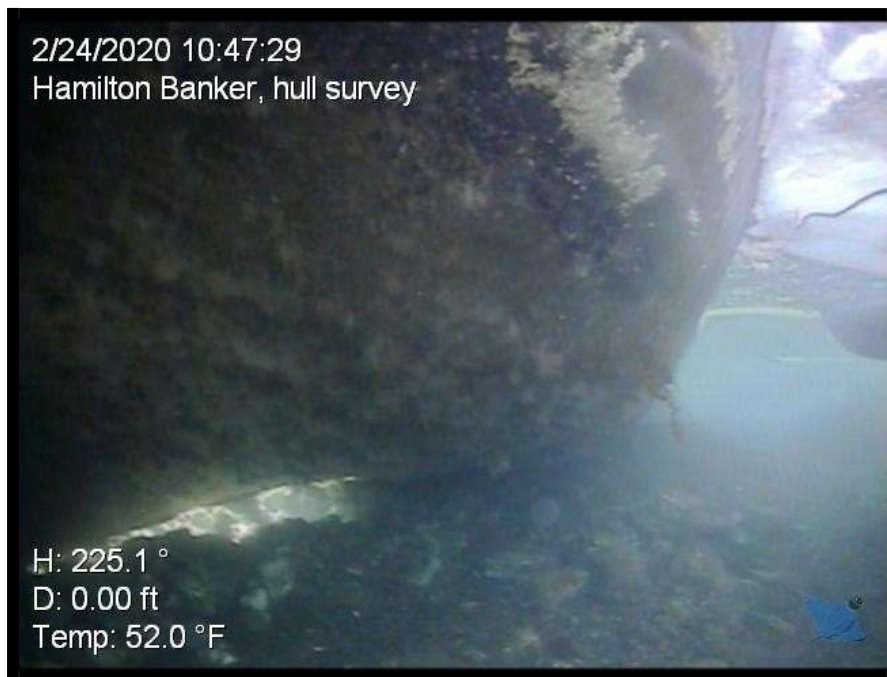


Figure 4 - Côté tribord vers l'avant.



TPSGC
Levé par VT de la coque du navire « Hamilton Banker »
le 24 février 2020



Figure 5 - Pénétration de la coque à tribord.

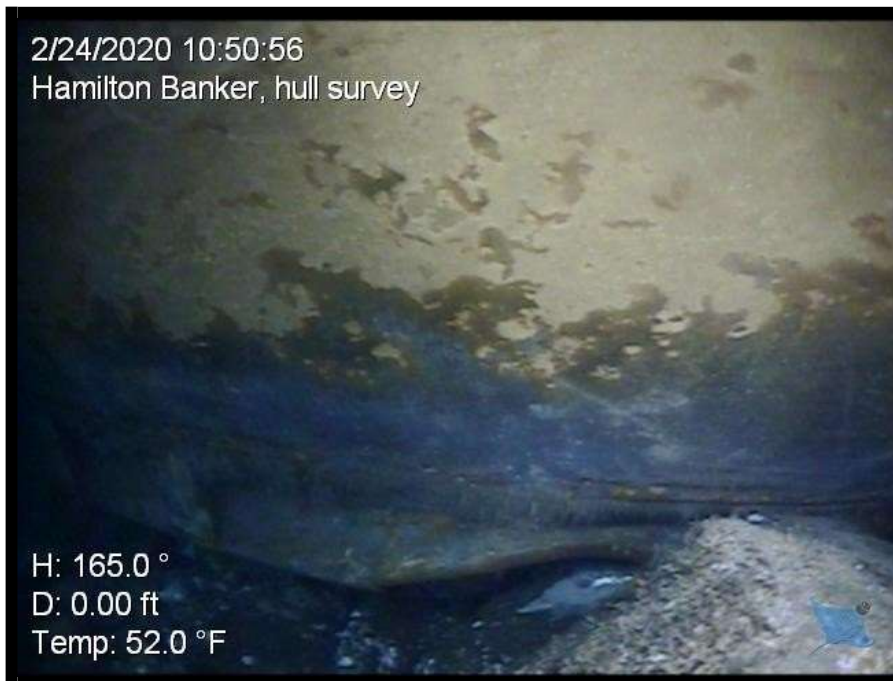


Figure 6 - Quille de roulis à tribord



TPSGC
Levé par VT de la coque du navire « Hamilton Banker »
le 24 février 2020

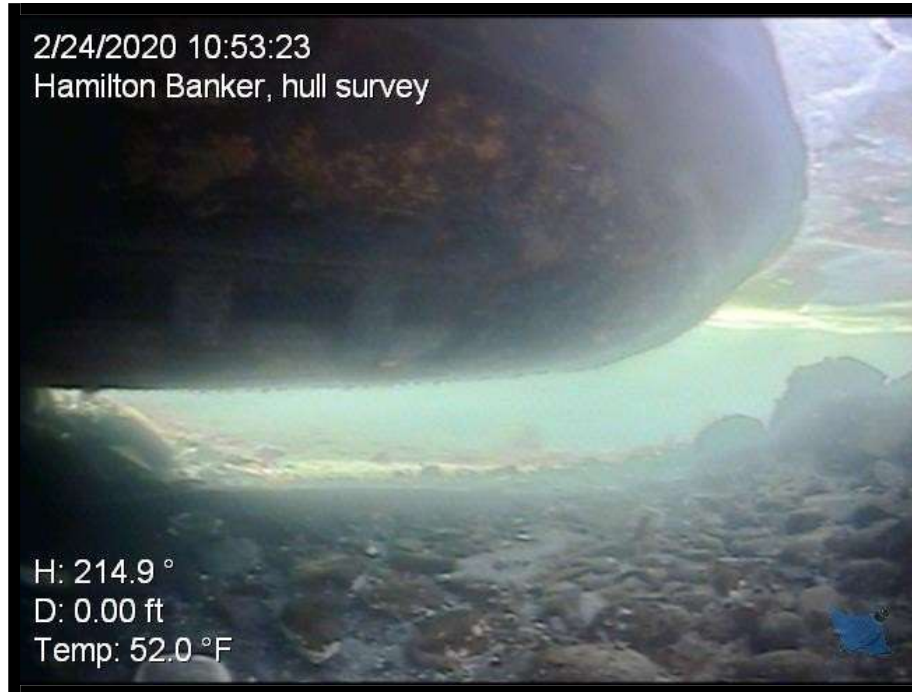


Figure 7 - Emplacement de la proue à tribord.



Figure 8 - Gouvernail délogé près de l'emplacement arrière.



TPSGC
Levé par VT de la coque du navire « Hamilton Banker »
le 24 février 2020



Figure 9 - Point de raccordement de la mèche de gouvernail.



Figure 10 - Emplacement arrière montrant des dommages à la quille.



TPSGC
Levé par VT de la coque du navire « Hamilton Banker »
le 24 février 2020



Figure 11 - Zone de quille de cale manquante à bâbord.



Figure 12 - La zone endommagée montre une fissure dans la coque, à l'arrière à bâbord.