



Rapport d'investigation préliminaire

FABRICE-DANIEL

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

INCENDIE ET NAUFRAGE DU CHALUTIER *FABRICE-DANIEL* AUX ABORDS D'ANTIFER LE 18 DÉCEMBRE 2011

LE NAVIRE



FABRICE-DANIEL : navire en PRVT construit en 1987 (immatriculé 713 636 Caen) – Longueur : 22 m – Jauge : 126 tx – Propulsion : moteur Wärtsilä 12 cylindres 544 kW. Environ 18.000 heures de marche (en 3 ans). Un économètre à la sortie de la caisse journalière.

Le navire est entretenu par un mécanicien à terre ; les interventions sur la propulsion sont effectuées par un chantier de Port-en-Bessin. Pas d'opération de maintenance récente sur le circuit combustible du moteur.

Lutte contre l'incendie du compartiment machine :

Pas de détection (la Division 226 de novembre 2002 s'applique aux navires neufs). Charge fixe de CO₂ de 61 kg diffusée par une buse unique (le taux de remplissage théorique du compartiment protégé est de 63%).

Prescriptions liées à la lutte contre l'incendie après visite annuelle du 28 juin 2011 :

Remise en état de la fermeture à distance des caisses à combustible – Attestation de contrôle de l'installation fixe CO₂ à fournir.

Au cours du second semestre, les prescriptions sont réalisées et le permis est prolongé jusqu'au 28 juin 2012.

L'ÉQUIPAGE

Un patron - mécanicien (42 ans) titulaire des certificats de capacité et de motoriste à la pêche. Il a effectué récemment un stage sécurité à Saint-Malo.

Trois matelots (dont deux avec qualification marine marchande).

LES FAITS

Météo : SITREP CROSS Jobourg : mer agitée, vent de Nord 27.nœuds - visibilité : 15 milles.

Heures locales (UTC+1)

Le samedi 17 décembre 2011 à 15h30, le *FABRICE-DANIEL* appareille de Port-en-Bessin pour une campagne de 4 jours. Vers 20h30, il est sur ses lieux de pêche, au Nord-Ouest d'Antifer.

Le 18 vers 22h00, le navire est en pêche, cap à l'Ouest. Le patron est seul à la timonerie et les matelots sont au repos.

Alors que la vitesse est d'environ 3 nœuds, la consommation de gasoil indiquée par l'économètre passe brutalement de 80 à plus de 140 litres/heure.

Se doutant d'une anomalie, le patron se rend au compartiment machine et constate une importante fuite de gasoil, semblant vaporisé et provenir du moteur.

Il remonte immédiatement en timonerie et prévient l'équipage au moyen du haut-parleur pour virer le chalut.

Lorsque le chalut est enroulé, les matelots voient et sentent (odeur âcre) la fumée sortir du compartiment machine. L'un d'eux crie « Feu machine ! ».

Le patron stoppe le moteur en urgence et actionne la fermeture à distance des caisses de gasoil. L'équipage ferme la porte machine et les tapes de ventilation, puis le patron actionne le CO₂ depuis la timonerie.

À 22h21, le 1^{er} contact du patron avec le CROSS Jobourg est interrompu alors qu'il communique sa position.

Le patron lance un appel de détresse par VHF voie 16 aux navires sur zone.

À 22h22, le chalutier *PÈRE DANIEL* informe le CROSS de la situation.

Pendant un court moment, il semble au patron du *FABRICE-DANIEL* que le CO₂ fasse de l'effet.

Mais le feu reste actif ; le patron tente alors de l'attaquer localement avec l'extincteur à poudre de la cuisine. Mais sans équipement de protection, il renonce avant d'avoir pu vider l'extincteur. Le feu commence à s'étendre et gagne la timonerie.

Pendant ce temps, l'équipage a mis les deux radeaux de sauvetage à l'eau

Peu après, les quatre hommes munis de leurs gilets de sauvetage sautent dans le radeau amarré sur tribord, seul accessible du fait du feu.

À 22h25, engagement de l'hélicoptère de la Marine nationale *RESCUE GX*.

À 22h28, le CROSS diffuse un MAYDAY Relay et la vedette SNS 091 est mise en œuvre.

À 22h30, les navires de pêche *VAUBAN*, *PÈRE DANIEL* et *VICTOR CONTANT* sont sur zone.

À 22h33, décollage de l'hélicoptère.

À 22h42, le *VAUBAN* signale une explosion à bord du *FABRICE-DANIEL*, également perçue par l'équipage de l'hélicoptère.

À 22h44, les quatre hommes sont recueillis par le *VICTOR CONTANT* puis évacués par l'hélicoptère à 23h18.

Le 19 décembre à 00H24, seconde explosion à bord du *FABRICE-DANIEL*.

À 01h30, la SNS 091 commence la lutte contre l'incendie.

À 03h27, le feu semble maîtrisé mais reprend une heure plus tard.

CONSÉQUENCE

Le navire a coulé à la position 49°57,7N – 000°15,5W par plus de 40 mètres de fond.

HYPOTHESES - CONCLUSION

- Hypothèse 1 :

À la sortie de la pompe à combustible, les tuyauteries d'alimentation des 12 injecteurs sont munies d'une double enveloppe. En cas de rupture de la première enveloppe, une alarme se déclenche en timonerie. De plus, la rupture des 2 enveloppes de l'un des tuyaux est peu probable

et ne provoquerait a priori pas une augmentation très importante de la consommation instantanée.

- Hypothèse 2 :

À l'entrée de la pompe le débit est maximal. Une rupture du tuyau ou du raccord d'alimentation aurait pour conséquence une augmentation instantanée du débit de gasoil. C'est ce qui a été constaté par le patron (celui-ci n'a cependant pas fait état d'une baisse du régime moteur et de la génératrice attelée).

En conclusion, bien que la cause précise de l'avarie à l'origine du feu ne soit pas identifiée avec certitude, la seconde hypothèse semble plus probable.

La proximité des parties chaudes du moteur a favorisé le départ du feu.

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

ENSEIGNEMENTS

- Au moment de la détection de la fuite de gasoil, stopper immédiatement le moteur aurait pu éviter l'incendie, ou au moins limiter la quantité de gasoil alimentant le feu.
- La formation sécurité reçue par le patron s'est avérée efficace et a permis d'éviter toute panique de l'équipage.
- Le patron a néanmoins pris un risque en pénétrant dans le compartiment machine sans protection individuelle.
- La charge de CO₂ disponible est suffisante pour le volume du compartiment machine si celui-ci est parfaitement « confiné » (tapes d'obturation et porte fermées).
- La diffusion du CO₂ par une buse unique est moins efficace lorsque le feu se propage dans le compartiment.
- Les explosions sont dues à la présence de bouteilles de gaz pour la cuisine. Aucun dispositif d'intervention rapide ne permet, à ce jour, de les éviter en cas d'incendie.



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