



Rapport d'investigation préliminaire

L'AQUILON

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

INCENDIE ET NAUFRAGE DU FILEYEUR L'AQUILON, LE 30 MAI 2011 AUX ABORDS D'ANTIFER

NAVIRE ET EQUIPAGE

L'AQUILON : Navire en plastique (LH 924 687) construit en 1978 – L : 9,98 m – Jauge : 4,63 tx – Propulsion : Perkins 127 kW – 2 alternateurs entraînés par courroie.

Nombreux travaux entrepris par le patron-armateur, propriétaire du navire depuis 2007 (réducteur, accouplement, arbre hélice, pont AV, rambardes, projecteurs de pont, etc.).

Travaux en 2011 : réfection coffret de distribution élec. timonerie (22 disjoncteurs) ; 4 batteries neuves (dont 2 remplacées sous garantie en mai 2011, suite à un échauffement) ; installation d'une alarme de montée d'eau et de 2 capteurs ; pompe hydraulique pour vire-filet. Antifouling.

Visite annuelle le 26 mai 2010 au Havre.

Visite de coque le 20 avril 2011 à Dieppe.

Pour ces 2 visites, pas de prescriptions en lien avec l'évènement.

Armé en petite pêche côtière.

Équipage : 2 (naviguent ensemble depuis 1 an ½).

- **Patron** : 23 ans, titre de capitaine 200 (août 2007), CRO (nov. 2005).
- **Matelot** : 29 ans, CAPM (juin 2001).

LES FAITS

Météo :

SITREP Jobourg : vent d'est 6 nœuds - mer belle - visibilité : 25'.

Heures locales (UTC+2)

Vers 01h30, *L'AQUILON* appareille du Havre vers sa zone de pêche, à une quinzaine de milles dans le nord-ouest du cap de La Hève.

Vers 05h00, alors que les 900 premiers mètres de filets sont virés, l'éclairage du pont faiblit à plusieurs reprises, jusqu'à disjonction des projecteurs. Le patron les réenclenche au coffret de distribution de la timonerie.

La situation est redevenue normale ; changement de cap vers l'est, à 5 – 6 nœuds, pour remonter la 2^{ème} filière, bout au courant. Le matelot est à l'arrière et travaille sur la première filière.

Le patron sentant « une odeur de chaud », demande au matelot de faire une ronde dans le compartiment moteur (notamment de vérifier si une courroie d'alternateur n'a pas chauffé). Le matelot ne constate aucune anomalie.

Coupure générale du courant.

À ce moment, le patron voit de la fumée s'échapper de la gaine de ventilation, circulant au pied des vitres de la timonerie.

Lorsque le matelot arrive en timonerie, il poursuit l'investigation en ouvrant la porte de l'armoire située sur bâbord AV, au-dessous de la gaine de ventilation, et contenant du matériel de sécurité (gilets de sauvetage, fusées, etc.). Il est alors surpris par des flammes, manquant d'être brûlé au visage.

Le matelot referme la porte de l'armoire, mais le feu gagne très rapidement par la gaine de ventilation.

Le patron attrape l'extincteur à poudre et le vide sur l'armoire. La fumée devient blanche et le feu semble s'atténuer un court instant.

N'ayant pas déterminé l'origine du feu, le patron déclenche le CO₂ du compartiment moteur (bien que l'alarme n'ait pas sonné).

Pendant ce temps, le matelot monte sur le toit de la timonerie pour larguer le radeau de sauvetage, en coupant les sangles. Une fois le radeau à l'eau, il l'amarre à la rambarde et se saisit de sa veste de quart contenant son téléphone mobile, puis saute dans le radeau.

Malgré la fumée qui a envahi la timonerie, le patron tente de déclencher l'alarme SMDSM, sans y parvenir. Il réussit toutefois à prendre la balise 406 MHz fixée sur le toit de la timonerie, puis saute à son tour dans le radeau.

Les deux hommes s'écartent avec difficulté de *L'AQUILON*. Le feu se propage rapidement à l'ensemble du navire.

Le matelot appelle les secours en composant le 112. Le CODIS 76 informe le CROSS Jobourg à 06h08.

À 06h09, MAYDAY RELAY.

À 06h17, le patrouilleur de Gendarmerie *PAVOIS*, le chalutier *SYMBIOSE* et le ferry LD Lines *NORMAN SPIRIT* se dirigent sur zone (49°40,47 N – 000°10,5 W). Le chalutier *LE BRISANT* est également à proximité.

À 06h33, le radeau de sauvetage est amarré au chalutier *LE BRISANT*.

À 06h37, les naufragés embarquent à bord du patrouilleur, sur lequel le matériel d'oxygénothérapie du *NORMAN SPIRIT* a été transféré.

À 06h40, appareillage de la SNS 161.

À 07h00, le navire est totalement en flammes.

À 08h26, la SNS 161 signale que le navire a coulé (fonds d'une trentaine de mètres).

CONSÉQUENCES

Perte totale du navire.

CONCLUSION - REMARQUES

Le feu semble avoir pris sur le faisceau de câbles transitant par l'armoire bâbord AV (cf. schéma timonerie). Il s'est rapidement propagé au matériel de sécurité entreposé et à la gaine de ventilation (9), au pied des vitres avant.

Pas de travaux électriques effectués dans cette zone de la timonerie depuis le changement d'armateur (2007).

Pas de schéma électrique disponible.

Les alarmes de montée d'eau, le GPS et une VHF ne sont pas alimentés via les coupe-batteries mais sont protégés par des disjoncteurs.

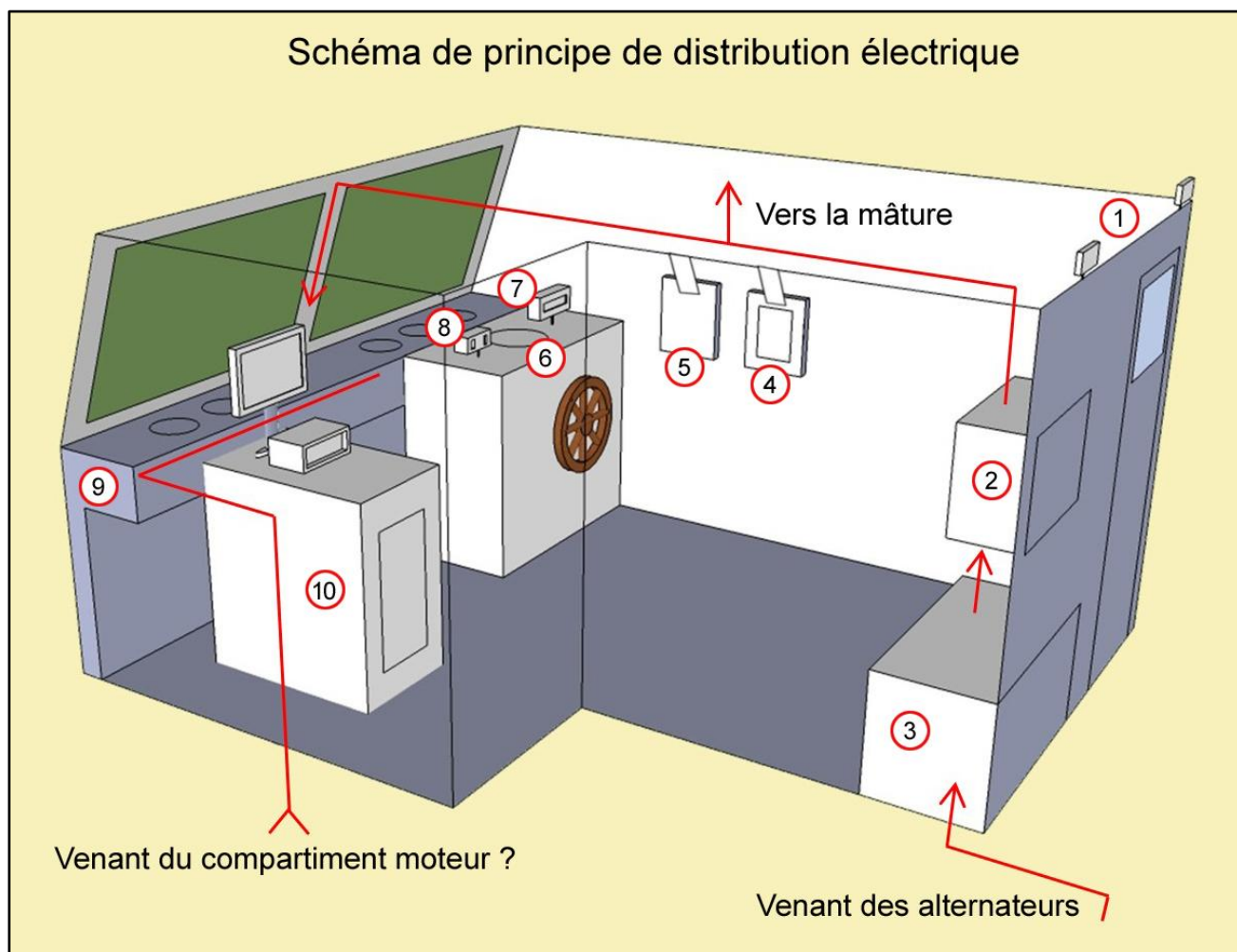
Tous les autres équipements sont protégés.

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

ENSEIGNEMENT

- L'utilisation d'un seul extincteur à poudre s'est avérée insuffisante.
- Compte tenu des incertitudes sur le câblage qui n'a pas été remis à niveau récemment (tenants et aboutissants, protection), l'origine de l'incendie ne peut pas être déterminée.

Schéma de principe de distribution électrique



- | | |
|--|--------------------------------|
| 1 - Projecteurs | 6 - Tours moteur |
| 2 - Coffret distribution (22 disjoncteurs) | 7 - GPS |
| 3 - Coffret batteries et coupleurs | 8 - VHF |
| 4 - Radar | 9 - Ventilation |
| 5 - Sondeur | 10 - Armoire matériel sécurité |



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

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