



Rapport d'investigation préliminaire

LHASSA

INCENDIE A BORD DU CHALUTIER *LHASSA*

SURVENU LE 25 FEVRIER 2011 DANS LE SUD-OUEST DES GLENAN

NAVIRE ET EQUIPAGE



LHASSA à quai à Concarneau

Le navire de pêche *LHASSA*, immatriculé à Concarneau sous le numéro CC 266507, est un chalutier en polyester, construit en 1990.

Longueur : 11,93 mètres - largeur : 4,74 mètres - jauge brute : de 15,28 tx - puissance de propulsion : 141 kW.

Armé en petite pêche, il vend habituellement à la criée de Concarneau.

C'est un navire bien entretenu, sa dernière visite de sécurité date du 28 septembre 2010. Son permis de navigation est valide, pour une navigation en 3^{ème} catégorie, jusqu'au 28 septembre 2011.

L'équipage, conformément à la décision d'effectif du 09 novembre 2004, est composé d'un patron-mécanicien et d'un matelot.

Le patron est titulaire du certificat de capacité (décret de 1991) et du CAM pêche autorisant la fonction de chef mécanicien à bord d'un navire dont la puissance est égale ou inférieure à 250 kW.

Enfin, tous deux sont à jour de leur visite médicale.

LES FAITS

Météo

Vent 280/4 B, mer 3, visibilité 4 km.

Heures locales (UTC+1)

Le lundi 25 février 2011

Vers 07h30, le patron du chalutier *LHASSA*, qui vient de mettre en pêche à 5' dans le SW des Glénan, aperçoit de la fumée qui sort par l'aération de la cale arrière, située au niveau du portique. Il ouvre le panneau d'accès et aperçoit de légères flammèches au niveau de la traversée du pont arrière par l'échappement. Il le referme aussitôt et envoie de l'eau par le conduit d'aération.

L'émanation de fumée stoppe. Le patron rouvre le panneau de cale et constate que le feu est éteint. Il remonte alors ses chaluts.

A 08h16, le patron informe le CROSS Étel de l'événement et demande le suivi de son navire jusqu'au port de Concarneau. Un contact est établi toutes les 30 minutes entre le centre de sauvetage et le navire.

A 10h15, le *LHASSA* est à quai.

CONCLUSIONS - OBSERVATIONS

Quelques jours auparavant, une odeur suspecte dans le local barre a conduit le patron à retirer une partie du calorifugeage d'extrémité de l'échappement.

Une des deux pattes de maintien au pont du silencieux, trop faible pour le poids à supporter, a cédé.

Le conduit d'échappement, non isolé, s'est donc retrouvé au contact du passage de pont, déjà fragilisé par le vieillissement et les surchauffes. Cette plaque de bois, au contact de ce tube chaud, s'est mise à se consumer puis à s'enflammer spontanément.

Par ailleurs, il convient de noter que la longueur totale de l'échappement dépasse les 9 mètres (soit $\frac{3}{4}$ de la longueur du navire). En effet, après la sortie du collecteur, le conduit d'échappement tra-

verse la cloison arrière machine et la cale à poisson, bifurque à deux reprises, avant de sortir au niveau du portique.

Cette conception de l'échappement semble inadaptée.



CONSÉQUENCES

Le navire a été immobilisé 3 jours pour remise en état.

Suite aux travaux, le silencieux a été posé sur un berceau.

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

ENSEIGNEMENTS

Le conduit de l'échappement doit être le plus direct possible et éviter les multiples passages de cloisons et de pont.

Des dispositions spéciales doivent être prises contre les risques d'incendie dès lors qu'un échappement traverse une cloison ou un pont. Pour cela, les conduits d'échappement et tous les organes devraient être calorifugés, protégés, isolés et maintenus de façon efficace sur toute la longueur.

Enfin, le patron aurait dû, dès l'apparition d'une odeur suspecte dans un des locaux, faire une investigation plus approfondie de son origine et y remédier de plus rapidement possible et, dans tous les cas, avant de reprendre la mer afin de garantir la sécurité du navire et de son équipage.



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