



Rapport d'investigation préliminaire

CHEPHREN

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

INCENDIE A BORD DU CHALUTIER *CHEPHREN*

SURVENU LE 17 JUIN 2011

LE NAVIRE



Le *CHEPHREN* à quai à Loctudy

Généralités

Le navire de pêche *CHEPHREN*, immatriculé au Guilvinec, est un chalutier en acier construit en 1984.

Longueur : 20,40 mètres - JB : 49 tx - puissance de propulsion : 368 kW.

Il pratique la pêche au chalut de fond et effectue des marées de 2 semaines. Il vend habituellement à la criée de Loctudy.

Le *CHEPHREN* est un navire bien entretenu. Sa dernière visite de sécurité date du 26 octobre 2010. Elle est valide, pour une navigation en 2^{ème} catégorie, jusqu'au 26 octobre 2011.

Prévention et lutte contre l'incendie

L'extinction fixe par le CO₂ est composée d'une charge totale de 40 Kg, répartie entre 2 bouteilles de 27 litres. Trois extincteurs à poudre ABC de 6 kg et 2 extincteurs CO₂ de 2 kg complètent le dispositif de lutte contre l'incendie.

Le navire ne dispose pas de dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie dans les locaux de l'appareil propulsif, ni de vidéosurveillance ou d'équipement de pompier.

Au neuvage, le navire disposait d'un ventilateur/extracteur mobile de 24 V pour le renouvel-

lement de l'atmosphère. Ce système n'est plus présent à bord.

Enfin, le collecteur d'échappement est parfaitement calorifugé sur toute sa longueur.

L'ÉQUIPAGE

Le navire est armé, conformément à la décision d'effectif, par un patron, un chef mécanicien et 3 matelots.

Le patron est titulaire du brevet patron de pêche et du certificat de qualification avancée à la lutte contre l'incendie.

Le second pont a également le brevet de patron de pêche et le certificat de spécialiste du feu.

Quant au mécanicien, titulaire du PCM, il totalise, depuis 2000, 14 mois de fonction de chef mécanicien dérogatoire à la pêche au large.

Tous sont à jour de leurs visites médicales.

LES FAITS

Conditions météorologiques

Vent S/30 nœuds, houle SW 4 mètres, visibilité 15 kilomètres.

Heures locales (UTC+2)

Le 17 juin 2011 à 11h15, le *CHEPHREN* se trouve en pêche en position 50°27 N/007°31 W. Le mécanicien quitte le compartiment machine pour aller se reposer, après avoir nettoyé le préfiltre de la nourrice et effectué sa ronde.

À 11h27, en passerelle, tous les paramètres moteur sont normaux. Le patron décide alors de descendre dans les emménagements situés sur le pont.

À 11h30, le patron perçoit un changement de régime moteur et un bruit anormal. Il remonte aussitôt à la passerelle et débraye le moteur. En se retournant, il voit de la fumée noire qui s'échappe de la grille de ventilation située sur l'arrière de la passerelle. Il réveille l'équipage et appuie sur le stop d'urgence de la ventilation. Constatant que cette

commande reste sans effet, il ferme la tige d'obturation. Le chef mécanicien, quant à lui, obture avec la plaque *ad hoc* l'aération basse.

Le patron ferme les vannes de fermeture à distance des caisses à combustible et déclenche les deux bouteilles de CO₂ de l'installation fixe d'extinction de l'incendie. Cette action stoppe la ventilation.

Le patron remonte ensuite à la passerelle pour stopper le moteur.

À 11h35, pendant que l'équipage se regroupe sur le pont supérieur, le patron contacte le chalutier *ERIDAN* qui est à proximité et l'avise de l'incendie.

À 12h20, un panneau d'accès à la machine est ouvert, puis, peu de temps après, la porte pour permettre de ventiler le compartiment.

À 13h00, le chef mécanicien entre dans le local et constate que le feu est entièrement éteint.

Vers 13h30, le chalutier *ERIDAN* entreprend de remonter le train de pêche du *CHEPHREN*. Une fois le chalut remonté, l'*ERIDAN* prend en remorque le *CHEPHREN*.

Le 18 juin à 07h26, l'*ERIDAN* informe le CROSS Corsen qu'il a pris en remorque le *CHEPHREN* suite à un incendie. Le convoi est alors suivi par le CROSS Corsen puis le CROSS Etel.

Le 19 juin à 05h42, l'armateur du *CHEPHREN* demande à la SNS 140 *MARGODIG* de Loctudy d'appareiller pour aider à l'accostage.

A 07h32, le *CHEPHREN* est à quai au port de Loctudy.

CONSÉQUENCES

La mise en œuvre rapide de l'extinction fixe de l'incendie a permis de limiter sa propagation et les dégâts (filtres brûlés, 3 blocs d'éclairage fondus, turbos soufflantes endommagées, faisceaux électriques brûlés et compartiment moteur entièrement noirci).

Le *CHEPHREN* est immobilisé pour une durée d'environ un mois.

Une détection incendie comprenant 2 détecteurs a été installée en machine après l'incendie.



OBSERVATIONS

L'incendie est dû à une rupture d'un flexible d'alimentation en gazole. Ce flexible, fourni par le motoriste, est protégé par une gaine métallique tressée.

Il a été remplacé deux mois auparavant par une société spécialisée en moteur marin de Loctudy.

Ce tuyau souple d'alimentation du moteur en combustible passe dans une bride de guidage qui ne le serre pas. Compte tenu des vibrations du moteur de propulsion, les bords coupants de la bride ont fini par sectionner le flexible, pourtant gainé. Le gazole, qui arrive à une pression de 3 bars s'est vaporisé et enflammé au contact du collecteur d'échappement pourtant calorifugé.



À noter que le patron n'a stoppé le moteur qu'après avoir obturé les bouches de ventilation et actionné les vannes d'arrêt à distance d'alimentation en combustible.

CONCLUSIONS

Le montage du flexible d'alimentation en gazole dans une bride mal adaptée est à l'origine de l'incendie.

La réaction de l'équipage a permis d'éteindre l'incendie.

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

ENSEIGNEMENTS

Il est rappelé aux patrons-pêcheurs d'informer de tout incident, dans les meilleurs délais, le CROSS géographiquement compétent.

Les flexibles d'alimentation de combustible ou d'huile se trouvant dans le compartiment moteur doivent être laissés libres ou serrés par un collier. En raison des vibrations, ils ne doivent pas être laissés libres dans un collier ou un guide.

Ne pas attendre l'incendie pour s'entraîner.

Après un incendie, ne pas pénétrer dans un compartiment sans équipement de pompier et ventiler préalablement.

Tout navire de pêche devrait être équipé d'une détection incendie.



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