



Rapport simplifié

**INCENDIES À BORD DU CHALUTIER CÔTIER
ROSE DES VENTS
LES 05 JUIN ET 03 JUILLET 2012
EN BAIE DE QUIBERON**

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer

Rapport publié : février 2013

INCENDIES À BORD DU CHALUTIER CÔTIER *ROSE DES VENTS* SURVENUS LES 05 JUIN ET 03 JUILLET 2012 EN BAIE DE QUIBERON

LE NAVIRE



Le chalutier ROSE DES VENTS rentrant à Port Haliguen.

Chalutier en bois, immatriculé 648 900 à Auray, construit en 1988 par un chantier de Paimpol.

Longueur hors tout : 10,05 m ;
Largeur : 4,03 m ;
Propulsion : 147 kW ;
Jauge brute : 09,67 tonnes ;

Le navire est armé en pêche côtière, approuvé en 3^{ème} catégorie.

Il exerce la pêche au chalut à panneaux, et occasionnellement la pêche à la coquille Saint-Jacques à la drague.

Le chalutier est à jour de sa visite de sécurité.

Il est équipé du matériel règlementaire de lutte contre l'incendie.

L'ÉQUIPAGE

Deux marins sont inscrits au rôle d'équipage conformément à la décision d'effectif.

Le patron, âgé de 52 ans, est titulaire du certificat de capacité et du permis de conduire les moteurs marins.

Le matelot est titulaire du certificat radio.

LES FAITS

(Heures TU + 2)

Premier incendie :

Le **05 juin 2012**, vers **11h00**, alors que le navire est en pêche en Baie de Quiberon, au moment de virer le chalut, le patron, posté à proximité du treuil, sent une forte odeur de fumée venant de la machine. Il se rend immédiatement à la timonerie et arrête la ventilation. Il percute ses deux extincteurs (poudre et CO₂) sans parvenir à maîtriser l'incendie puis alerte le CROSS Etel. Il fait route vers Port Haliguen, accompagné par deux chalutiers. Les pompiers embarqués à bord de la vedette SNSM 142 *LA TEIGNOUSE* parviennent à éteindre le feu.

Pendant les réparations et la phase d'essais le navire a connu plusieurs incidents techniques.

Deuxième incendie :

Le **03 juillet 2012** vers **13h30**, suite à une anomalie électrique constatée en timonerie, le patron ouvre le panneau moteur pour vérifier la courroie de l'alternateur.

Il découvre alors la présence de flammes sur la turbo-soufflante. Il percute les deux extincteurs et parvient à maîtriser l'incendie.

Le navire privé de propulsion est pris en remorque par un autre bateau de pêche de Quiberon.

LES CONSÉQUENCES

Dans les deux cas, les hommes d'équipage n'ont pas été blessés, et ont réagi rapidement.

A l'issue de ces deux incidents, des travaux importants ont été nécessaires sur la structure du navire et au niveau du compartiment machine.

CONCLUSIONS

Premier incendie :

L'incendie a pour origine un échauffement au niveau du passage de l'échappement (500 degrés) au travers du pont. Il ressort de l'enquête que le calorifugeage n'était pas en bon état à cet endroit.



Échappement sortie du compartiment machine, au niveau du pont, à l'arrière de la timonerie.



Ensemble reconstitué des barrots de pont, enlevés après l'incendie. Sur l'avant, à droite de la photo, le départ de l'incendie est visible, au niveau du barrot de pont et de l'élongie du pont bâbord.

Deuxième incendie :

L'origine de cet incendie provient d'une fuite d'huile sur un raccord du flexible de retour de lubrification de la turbo-soufflante.

L'huile a imbibé le calorifugeage de la turbo-soufflante, tout proche, qui a pris feu.



Flexible installé dessous le calorifugeage du turbo. Il s'est desserti à la base. Avec la pression, l'huile a imbibé le calorifugeage.

LES MESURES PRISES

Une entreprise de mécanique marine est intervenue pour renforcer et améliorer le calorifugeage avec une mise sous enveloppe de l'échappement.



Calorifugeage renforcé mis en place.

Nota : Ce type de moteur est doté d'un collecteur sec qui peut s'échauffer de manière importante.

ENSEIGNEMENTS

- 1 2013-E-001 : Veiller au parfait état du calorifugeage et du capotage de l'ensemble des parties chaudes de l'échappement.
- 2 2013-E-002 : Privilégier les moteurs avec turbo- soufflante refroidie.
- 3 2013-E-003 : Les marins auraient intérêt à suivre les formations à la prévention et à la lutte contre l'incendie dans les centres agréés.
- 4 2013-E-004 : L'entretien de l'hydraulique (flexible et fixations) doit faire l'objet d'une attention particulière par le mécanicien du bord.
- 5 2013-E-005 : Rajouter des protections transparentes anti-projections en tant que de besoin.



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer

Tour Pascal B - 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