

VOIES D'ÉVACUATION SUR NAVIRE TRANSPORT DE PRODUITS CHIMIQUES

EMPLACEMENT

Important chantier de la méditerranée dans lequel on construit principalement des pétroliers, cargaisons, des navires porte-conteneurs et quelque fois aussi des navires à passagers (ferries et yachts); il emploie environ 3250 personnes. Les histoires du chantier et du port sont strictement liées par les événements historiques et politiques de la ville.

CLIENT

Grand chantier naval sur la côte adriatique croate de propriété de l'État en cours de privatisation.

LIEU

FIUME (CROATIE)

UTILISATION

SURFACES PIÉTONNES

PRODUIT

COMPODECK - SCH 38/38_CFR



BUTS

Le navire est l'un des environnements les plus difficiles du point de vue de la corrosion et de la décroissance des caractéristiques intrinsèques des matériaux et une source de coûts de maintenance continus. L'armateur voulait pour l'agencement du navire des matériaux composites pour les revêtements du sol, pour minimiser les coûts de maintenance et pour alléger le navire en maintenant les caractéristiques techniques. Une demande spécifique regarde les conditions de réaction au feu, selon les réglementations ASTM E84 (Standard Test Methode). En s'agissant d'un navire pour le transport de matériaux chimiques et gazeux, les matériaux utilisés devaient garantir la conductivité et il fallait optimiser les matériaux en distinguant les voies d'évacuation et les couvertures piétonnes. Selon les normes actuelles, il fallait aussi différencier les caractéristiques des pavements situés à l'extérieur et à l'intérieur.

SOLUTION

La M.M. a appuyé les techniciens du chantier naval en proposant quelques produits spécifiques. Les différentes zones du navire ont été identifiées comme prévu par les principaux registres maritimes, en déterminant donc la typologie du produit la plus appropriée. Pour les principales voies d'évacuation, directement liées aux systèmes FIRE FIGHTING, on a proposé et installé un caillebotis innovant du type COMPODECK, un système particulier de decking, réalisé en matériau composite, comprenant du GRP et de l'acier du niveau 1, en accord avec le file memorandum PFM 2-98 U.S. Coast Guard. Pour d'autres zones spécifiques on a utilisé un caillebotis M.M. du type SCH38/38. En s'agissant de navires de transport de substances chimiques, on a choisi dans les deux cas une formulation de base avec de la résine polyester conductrice (CFR) afin de minimiser la génération de charges électrostatiques possibles. Les caillebotis ont été classifiés comme d'excellents conducteurs en accord avec les réglementations EN 61340-2.3 Par. 8.1 et 8.2 - IEC 61340-4.1 Par. 5.1.2 ref. ISO 1957-IEC 61340-4.5 - ASTM D149-97a. Toutes les surfaces piétonnes ont été réalisées avec des finitions antidérapantes, niveau R13 V10, selon la réglementation DIN 51130. Tous les systèmes de fixation ont été réalisés en acier INOX 316 L.