

Fiche sécurité

Depuis le 15 avril 2008, une nouvelle réglementation, la division 240, a remplacé la précédente division 224 de janvier 2005. Les nouvelles dispositions réaffirment la responsabilité du chef de bord, le choix lui étant laissé d'adopter certaines configurations d'équipement en fonction de la navigation réalisée, notamment pour ce qui concerne les moyens de sauvetage individuels.

Avec cette deuxième fiche pratique, notre ami Matthieu Girolet, spécialiste de course au large en solitaire, nous invite dans une nouvelle fiche pratique, à une réflexion pour mieux appréhender et mettre en œuvre cette responsabilité.

Christian BARINQUE
Président de Plaisance & Méditerranée



les fiches techniques de Matthieu Girolet

navigateur en solitaire classe Figaro Bénéteau, membre de Plaisance & Méditerranée

N°2 PRENEZ VOTRE SECURITE EN MAIN

Je suis bien d'accord, les beaux jours donnent sacrément envie de naviguer. Un petit carénage, tout le matos à bord, et hop, on sort !

Vous n'avez rien oublié ? Et la sécu ?

Si la vie se charge d'inventer des variantes, chacun identifie facilement comme risques principaux : homme à la mer, démâtage, incendie. Mais que faites vous concrètement pour les prévenir ou y faire face ? Le début de saison est une excellente occasion pour un bilan et se poser quelques questions de bon sens (marin), parce que la sécurité est avant tout active.

Mettez vous en situation

Imaginez votre réaction face à ces événements. Que feriez-vous ? Que faudrait-il faire ? Et comment ? Idéalement, faire cet exercice à bord, avec votre équipage habituel, vous permettra d'avoir déjà « vécu » la situation et vous pointerez au mieux les éventuels manques de préparation (personnels ou du bateau).

Profitez-en pour vérifier votre VHF (en émission et réception, la portée attendue est de 20 milles), piles, fusées, révisions et autres pour tous les équipements de sécurité.

L'homme à la mer

L'évidence c'est un gilet avec sifflet, harnais et longe par personne (encore mieux flash light et sachet de fluorescéine).

Mais le gilet implique des lignes de vie efficaces, qui vous permettent de vous clipper en étant encore dans la descente, d'aller à l'avant sans vous détacher et positionnées pour qu'attaché vous ne puissiez pas passer par-dessus bord. **Faites le test.** Vous vous rendez compte qu'elles ne doivent pas aller jusqu'à l'étrave, parfois être fixées sur le roof (dans un renfort), pourquoi pas divisées en deux (vers l'avant et dans le cockpit) et avoir un cheminement intelligent entre écoutes et haubans, suffisamment à l'intérieur des passavants et ne pas être cuites par le soleil...

La priorité absolue dès qu'il y a un homme à la mer est de ne pas le perdre de vue. Il faut confier cette mission à un équipier qui ne fera que ça. La bouée couronne et le feu à retournement servent aussi à ça. Encore eût-il fallu s'apercevoir qu'il manquait quel'un... La sécurité c'est aussi le seau plutôt que d'aller faire pipi à l'arrière pendant que tout l'équipage ronfle. Vous avez déjà rattrapé un bateau, même à 3 nœuds ?

On l'a vu, suivi des yeux, réussi l'approche, il est à un mètre sous le vent, presque sauvé. Oui, presque. Car il reste à remonter à bord une personne, peut-être épuisée, alourdie de vêtements... Plusieurs techniques existent dans les manuels, choisissez celle qui vous convient à vous et votre bateau et surtout ... essayez. Un après-midi quand l'eau est chaude, ça peut même être rigolo.

Le démâtage

Depuis quand n'avez-vous pas contemplé votre bateau depuis la tête de mât ? C'est l'occasion d'une vérification attentive de tout le gréement (câbles, ancrages de barres de flèche et de haubans, ridoirs, goupilles...).

Et si le mât était par terre. De quoi auriez-vous besoin ? Avant tout de votre harnais à cause des mouvements brusques du bateau qui ne sont plus amortis par le mât et ses voiles.

Un mouillage bien dimensionné et accessible si vous êtes proche de la côte.

Et s'il faut larguer le gréement pour éviter qu'il endommage la coque. Quel est l'état de votre pince coupe câbles ?

Une bonne scie à métaux (avec ses lames de rechange et des gants) peut aussi faire l'affaire.

L'incendie

Rapidement dramatique sur un bateau, il a principalement 3 causes :

Electrique (quel est l'état de votre câblage ?), moteur (de quand date la dernière révision?) et cuisine (à quoi ressemble votre tuyau de gaz ?). Bien sûr vous avez un extincteur à bord, non périmé et proche du moteur et de la cuisine. Et pourquoi pas un deuxième accessible de l'extérieur ?

Bien évidemment cette fiche n'est pas exhaustive. Elle souhaite seulement en prenant quelques cas attirer votre attention sur le fait que vous êtes le premier acteur de votre sécurité. D'ailleurs, n'oubliez jamais qu'il ne rien ne sert de prendre des risques : une personne à l'eau suffit, un brûlé n'aiderait pas non plus. D'ailleurs et votre pharmacie ?

Pour ceux qui veulent aller plus loin :

http://www.mer.gouv.fr/article.php3?id_article=7593

(Le matériel obligatoire à bord selon la réglementation)

http://www.ffvoile.net/ffv/public/la_ffv1/Index_securite.html

(en bas de page, une liste des centres de formation à la prévention des risques en mer)

<http://www.snsn.net/>

(Ils sont là pour nous, soyons là pour eux ...)

