



TIMEZERO



MINI GUIDE

Tout ce qu'il faut savoir sur la préparation du matériel de sécurité à bord

Réalisé par : Grégory Boyer Gibaud

Matériel de sécurité : Essentiel

Préparation et bonnes connaissances sont de mise

Alors qu'en cette période de début d'année, la plupart des voiliers sont en hivernage avant de repartir de plus belle aux beaux jours, d'autres ont traversé la grande bleue à l'automne et profitent de la chaleur de l'arc antillais.

Pour ceux qui n'ont pas la chance de déguster fruits de la passion, bananes et autres spécialités des Caraïbes, il est temps de commencer à préparer cette nouvelle saison 2018, et pourquoi pas, de faire le point sur votre matériel de sécurité.

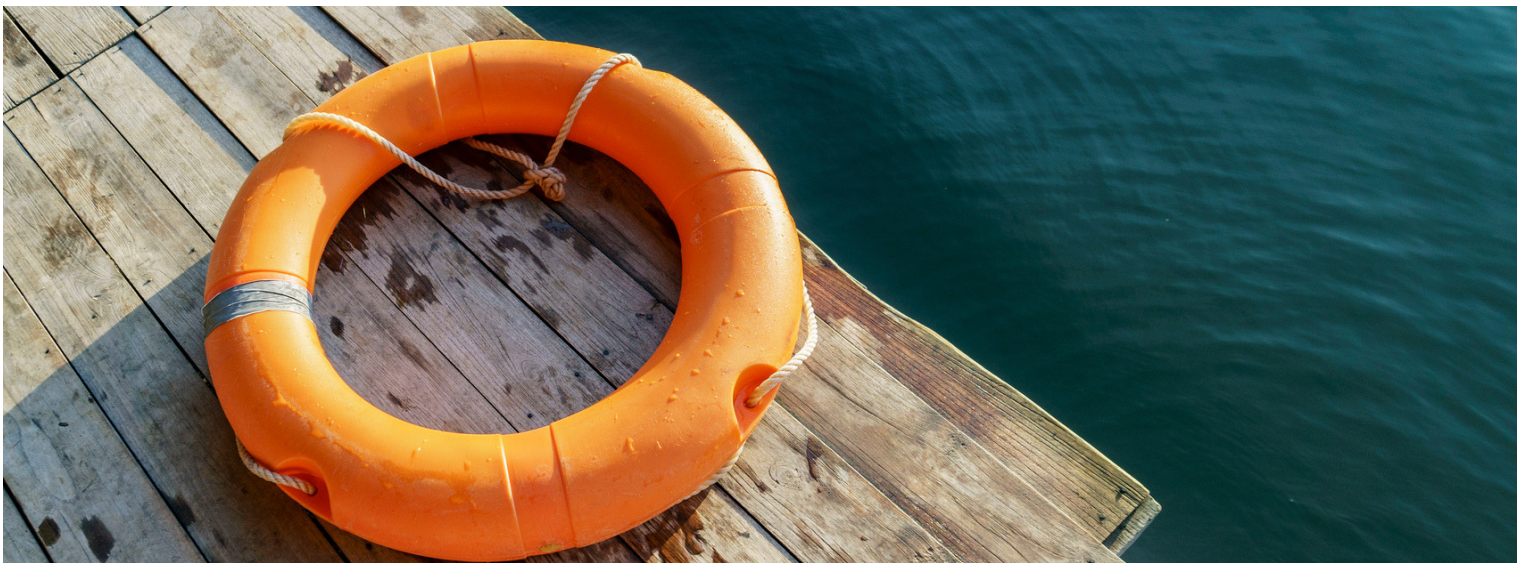
En effet, chaque année, et parce que ça n'arrive pas qu'aux autres, la mauvaise préparation ou la méconnaissance de son matériel de sécurité, sans parler de la météo, provoquent des incidents.

Des réglementations à ne pas négliger

Pour certains, la mauvaise gestion de ces incidents entraîne des accidents et l'appel au CROSS apparaît alors comme le dernier recours.

Pourtant, l'équipement de sécurité fait partie des éléments à connaître. Outre notre réglementation française (la Division 240, qui recense tout le matériel obligatoire et nécessaire en fonction de votre zone de navigation), il est intéressant de regarder du côté des RSO : Réglementations Spéciales Offshore (ou OSR en anglais : Offshore Sailing Rules). Les navigateurs qui ont l'occasion de faire quelques courses croisières côtières ou hauturières se sont forcément imprégnés de ces règles dans la préparation de leur course.

Si certains chapitres peuvent être redondants dans notre réglementation française, il faut davantage voir les RSO comme complémentaires. Elles répondent à une certaine logique, au bon sens marin, et méritent qu'on s'y attarde, même si certains y verront une surenchère de la sécurité qui ne ferait que gonfler le poste budgétaire « matériel de sécurité ».



Petite revue d'effectif des « indispensables » de la sécurité à bord des bateaux, afin de partir l'esprit serein et d'être sûr de pouvoir parer à une situation inconfortable.

Favoriser la visibilité

Il vaut mieux anticiper un possible sauvetage que le subir. Encore une fois, il est important de faire preuve de bon sens et de faciliter le repérage pour les potentiels secours qui seront à votre recherche, surtout s'il s'agit d'un avion. Pour les équipiers, préférez donc des tenues avec des couleurs vives (rouge, jaune, orange).

Même chose pour votre bateau, prévoyez une surface (1 m²) avec de la couleur vive (rose, orange, jaune) qui peut se déployer sur votre pont. Un tourmentin orange peut parfaitement faire l'affaire.

Ayez toujours également sur vous ou dans vos équipements de récupération, des sachets de fluorescéine ou des bâtons lumineux. Ces derniers attachés à un bout sont très utiles pour être repéré quand on les fait tourner au-dessus de sa tête.

Le marquage des éléments de sécurité

Cela peut paraître tout bête, mais marquer votre matériel de sécurité est très important, notamment en cas d'homme à la mer. Cela permettra d'identifier rapidement quel bateau a eu un accident.

Pensez donc à indiquer le nom du bateau sur vos bouées couronnes, votre collier de récupération, vos gilets (voire également votre nom sur la partie gonflable) et votre container de survie. N'oubliez pas d'y mettre, si ce n'est pas déjà fait, des matériaux réfléchissants.

Les numéros d'urgence

Que ce soit dans votre téléphone portable ou dans votre téléphone satellite, pensez à enregistrer des numéros d'urgence :

- Le CROSS (196 ou le + 33 3 21 87 21 si vous êtes en dehors des eaux territoriales)
- Le Centre de Consultation Médical Maritime (CCMM) situé à Toulouse :
+33 5 34 39 33 33
- Le téléphone d'un proche

Ces numéros doivent être programmés et accessibles sur vos téléphones via des touches « raccourcis ».

Le plan du bateau avec les équipements de sécurité

Afin que tout l'équipage visualise l'emplacement des principaux équipements de sécurité, il est utile de les indiquer sur un plan représentant l'intérieur du bateau, résistant à l'eau (plastifié) et affiché dans le cockpit.

Peuvent apparaître sur ce schéma les emplacements des gilets, des longes, des extincteurs, du radeau de survie, de la balise de détresse, de la pharmacie, du container de survie, des coupe-batteries, etc.

Les formations de survie ou médicale

Précaution et lutte contre l'incendie, récupération d'homme à la mer, organisation SAR (opérations de recherches et de sauvetage), déclenchement du radeau de survie et abandon du navire, utilisation des feux à main, communications d'urgence : voici une partie des thématiques abordées au cours des stages de survie.

Au niveau médical, une familiarisation aux procédures de premiers secours en cas de noyade, d'hypothermie, de réanimation cardiopulmonaire, permet de constituer un premier bagage élémentaire dans l'attente de secours plus conséquents, voire d'une évacuation.

La FFVoile propose, via des centres de formations habilités, des stages World Sailing : formations de survie et médicale (PS Mer).

La VHF ASN (Appel Sélectif Numérique)

La VHF ASN permet de faciliter l'envoi de message en cas de détresse. En appuyant sur le bouton dédié sur la VHF, un message est automatiquement envoyé sur le canal 70 et permet ainsi au CROSS et à l'ensemble des bateaux à portée VHF de recevoir ce message d'alerte.

Le message permettra d'identifier le bateau (N° MMSI), sa position GPS et la nature de sa détresse.

Afin d'éviter les nombreuses fausses alertes, n'hésitez pas à informer votre équipage sur l'utilisation de ce système.

Pensez enfin à déclarer votre matériel auprès de l'ANFR (Agence Nationale des Fréquences), la réglementation vous impose d'avoir une autorisation administrative pour utiliser votre VHF.

Cette licence est à renouveler gratuitement chaque année : www.anfr.fr

L'AIS (Automatic Identification System)

L'AIS permet à la fois d'être vu, de suivre et d'identifier l'ensemble des informations d'un bateau : notamment position, vitesse, cap, longueur notamment. Il permet d'éviter les abordages en mer.

Il faut être vigilant sur le matériel choisi car certains ne sont que des récepteurs AIS. Ils vous permettront de voir, mais pas de vous signaler auprès des autres. Il faut donc privilégier les émetteurs-récepteurs AIS de classe B. La fonctionnalité AIS de TZ Navigator vous permet d'afficher tous les AIS directement sur votre cartographie.

Pensez également que tous les bateaux ne disposent pas de cet outil, et que la veille doit rester primordiale.

Le Grab-Bag ou container de survie et une réserve d'eau potable

Quand l'accident arrive, l'état émotionnel et le stress associé peuvent vous faire perdre tout votre bon sens. Si vous devez quitter votre navire et pour être sûr de ne rien oublier, pensez au Grab-Bag. Ce container (ou bidon) de survie vous permettra de rassembler tous les équipements qui vous semblent indispensables avant de quitter votre bateau. Ce container doit être étanche, visible (couleur fluo), flottant, équipé d'un bout ou d'une sangle, et identifié au nom du bateau.

A l'intérieur, voici quelques exemples de matériels que nous pouvons trouver :

Un couteau, une lampe torche étanche (avec ampoule et piles de rechange, si possible sous vide pour éviter une décharge), une lampe flash étanche (type flash light), une VHF portable en état de fonctionnement (avec une batterie de rechange, si possible sous vide pour éviter une décharge), 3 feux à main rouge, une ou deux couvertures de survie, des sachets de fluorescéine, des bâtons lumineux (si possible accrochée avec un bout), des vêtements secs sous vide, etc.

En plus de ce container de survie et en fonction de votre zone de navigation, il est important de prévoir un bidon d'eau de survie, identifié au nom du bateau et avec un système d'attache. Afin d'assurer la flottabilité du bidon, sachez qu'il faut 9L d'eau dans un bidon de 10L.

La balise de détresse

La balise de détresse, ou EPIRB 406 MHz, fait partie des matériels de sécurité obligatoires pour les bateaux armés en navigation hauturière (au-delà de 60 MN d'un abri). Lors de l'achat, privilégiez une EPIRB avec un GPS intégré. En cas de déclenchement, cela permet aux secours d'avoir votre position instantanément, et de gagner quelques précieuses minutes.

Afin de permettre au CROSS un travail de recherche plus efficace, pensez à enregistrer votre EPIRB auprès des autorités (<https://registre406.cnes.fr/sarsatweb/do/login>) en l'associant à votre bateau (son numéro MMSI). Notez également son numéro hexadécimal (suite de 15 caractères entre 0 et 9 et entre A et F). Il s'agit de sa carte d'identité.

Attention aux déclenchements intempestifs ! La plupart des déclenchements de balises sont de fausses alertes. Cela vient souvent d'un mauvais entretien ou d'un stockage inadapté. Attention également aux balises à déclenchement automatique. Elles comportent des petits capteurs au niveau de leur ligne de flottaison qui, une fois au contact de l'eau, déclenchent la balise. Inutile donc de vérifier si votre balise EPIRB flotte !

Le radeau de survie

Elément indispensable et obligatoire, le radeau de survie doit pouvoir être accessible et mis à l'eau en moins de 15 secondes, tout en étant attaché préalablement au bateau. Evitez donc les radeaux coincés dans le carré, voire sous les banquettes, et privilégiez la jupe arrière, le roof, voire un coffre du cockpit (en ayant pensé à enlever le cadenas de ce coffre avant de partir en navigation !).

Les révisions sont à faire en règle générale tous les 3 ans (voire tous les ans pour les radeaux SOLAS, ISAF, ORC et ceux loués et conditionnés en sac), et un carnet de vérification doit toujours être conservé à bord.

En cas d'abandon du navire, pensez à prendre votre Grab Bag, vos papiers d'identité et votre balise de détresse (EPIRB).

Les gilets

Si vous disposez de gilets gonflables automatiques, ils nécessitent un entretien régulier et annuel.

Pensez à les ouvrir et à regarder ce qui se trouve à l'intérieur. En fonction des modèles, une pastille verte et/ou une année de péremption sont indiqués.

Si votre gilet a plusieurs années, vérifiez également l'état de la cartouche de gaz (rouille), et n'hésitez pas à gonfler votre gilet manuellement une fois par an en le laissant gonflé toute une nuit gonfler. En effet, les gilets peuvent avoir tendance à se percer à force de rester pliés trop longtemps.

En navigation, même si cela devient plus courant, le port du gilet n'est pas systématique (car pas obligatoire). N'oubliez pas qu'il reste très fortement recommandé pour tout le monde, notamment pour les enfants, ou en fonction des conditions (en particulier la nuit, ou si la mer et le vent se renforcent).

Un gilet complet doit comporter le nom du bateau, des matériaux réfléchissants, un sifflet, une lampe (type flash light), une sous-cutale et une protection du visage (certaines personnes ont été retrouvées noyées par inhalation de l'air marin !)

Les harnais, longes et lignes de vie

Les lignes de vie ne sont pas réservées qu'aux navigations hauturières, et peuvent également s'avérer très utiles en navigations côtières pour circuler sur le pont de son bateau. A minima et en fonction du bateau, il y en aura une de chaque côté. Pensez également à en fixer une au niveau de la jupe arrière. Une petite recommandation : une filière n'est pas à considérer comme une ligne de vie.

Attention en les fixant au bateau car il faut qu'elles soient attachées à des éléments structurels (cadène ou chaumard) et doivent être toutes indépendantes les unes des autres : si une ligne de vie continue part de l'arrière bâbord jusqu'à l'arrière tribord, en passant par l'avant du bateau, elle présente un point de friction évident.

Au niveau des harnais, la plupart des gilets automatiques en sont équipés, mais il existe également des harnais indépendants.

Quant aux longes, privilégiez les longes plutôt courtes (1 m) pour se déplacer sur le bateau. La longe doit empêcher de passer par-dessus le bateau.

D'autre part, une longe qui a été mise sous tension et qui a servi, doit être remplacée car elle ne remplit plus ses garanties initiales. Les nouvelles longes disposent d'un indicateur de surcharge. Une sorte de fusible qui permet de voir si une longe a déjà été utilisée en conditions réelles.

Les nouveaux équipements de sécurité individuels : l'AIS individuel ou la PLB

L'AIS individuel et la PLB sont deux dispositifs de repérage individuel différents, voire complémentaires, à porter sur soi.

La PLB (Personal Location Beacon) est une balise de détresse qui permet, lorsqu'elle est déclenchée, d'envoyer un message codé par satellite et ainsi d'alerter les autorités compétentes quant à une mission de sauvetage. Comme l'EPIRB, pensez à enregistrer votre PLB sur le site dédié (voir plus haut).

L'AIS individuel a un rayon d'action plus local et est relayé par les ondes VHF. Dans le cas d'un homme à la mer, il permettra aux bateaux aux alentours d'avoir un MOB (avec une position GPS) qui se déclenche sur le logiciel de navigation. Le CROSS aura également cette information.

La récupération de l'homme à la mer

Là encore, il existe différents modèles sur le marché, mais encore faut-il prévoir d'en disposer à bord.

La D240 impose seulement une bouée couronne ou un équivalent. Par contre, elle ne permettra pas forcément de repérer un homme à la mer, et encore moins de le remonter.

Au niveau du repérage, en plus des éléments fournis ci-dessus, la perche IOR reste très pratique.

En ce qui concerne la remontée à bord, il faut avoir un collier de récupération à bord. Ce collier est généralement équipé également d'un long bout de 35 à 50m.

Un téléphone satellite

Le téléphone satellite est fortement recommandé et de plus en plus utilisé, notamment pour ceux qui prévoient des voyages au long cours.

Au-delà de la simple utilisation téléphonique, il vous permettra également de recevoir et d'envoyer des datas (fichiers météo par exemple). Différents appareils et systèmes existent sur le marché.

Un (ou des) couteau(x)

Eléments indispensables à bord, vous devez avoir les couteaux sous la main en permanence. Quelques endroits bien choisis peuvent faciliter leur utilisation : près du poste de barre (voire dessous si barre franche), dans la descente, près du mât, et bien évidemment sur soi !

Les lampes et projecteurs

C'est comme les couteaux, il vaut mieux en avoir trop que pas assez. Qu'elles soient frontales ou en mode projecteur, les lampes étanches à LED ne manquent pas sur le marché.

4 ou 5 lampes frontales bien réparties dans le bateau, une lampe projecteur puissante type phare de recherche (en cas d'homme à la mer la nuit) sont le minimum à avoir.

Prévoyez les piles, les batteries, les ampoules ou les chargeurs dédiés en conséquence.

Des ancrs prêtes à l'emploi

L'ancre principale est dans la très grande majorité des cas, toujours à poste et prête à l'emploi.

Les accès sous la ligne de flottaison

Sous chaque bateau, il y a un certain nombre de passe-coques. Pour éviter une mauvaise situation et se retrouver avec une voie d'eau à ces endroits, prévoyez des pinoches ou des bouchons de fermeture. Ils devront être fixés à coté de chaque emplacement afin qu'ils soient toujours à poste et prêts à l'emploi.

Les extincteurs, et les couvertures anti-feu

Pour les extincteurs, préférez ceux à poudre sèche ou équivalent de 2 kg (en effet, ceux d'1 kg n'ont pas le temps de se rendre utile). L'idéal est d'en avoir 3 dont un consacré au compartiment moteur.

Evidemment, il est préférable de les attacher à des endroits stratégiques plutôt que de les ranger sous les bannettes.

La couverture anti-feu parait indispensable, à poste, côté cuisine.

Un système de barre de secours

Les bateaux ont tous une barre de secours. Pensez à la sortir et à apprendre à vous en servir. Par contre, si c'est votre safran qui casse, avez-vous déjà pensé à un système de remplacement ? Une planche de bois dédiée ? Votre panneau de descente ? A vous d'imaginer la solution qui conviendrait le mieux à votre bateau.

Une déclaration de traversée auprès du CROSS

Afin de pouvoir agir plus efficacement en cas de demande d'assistance et gagner quelques précieuses minutes, le CROSS Gris Nez a mis en place un dispositif pour permettre aux navigateurs de renseigner une navigation. Il s'agit d'une déclaration de traversée téléchargeable sur leur site web (puis « Plaisance et Loisirs Nautiques »), qu'il faut ensuite leur transmettre.

Une fois à bon port, pensez à leur signaler votre arrivée !

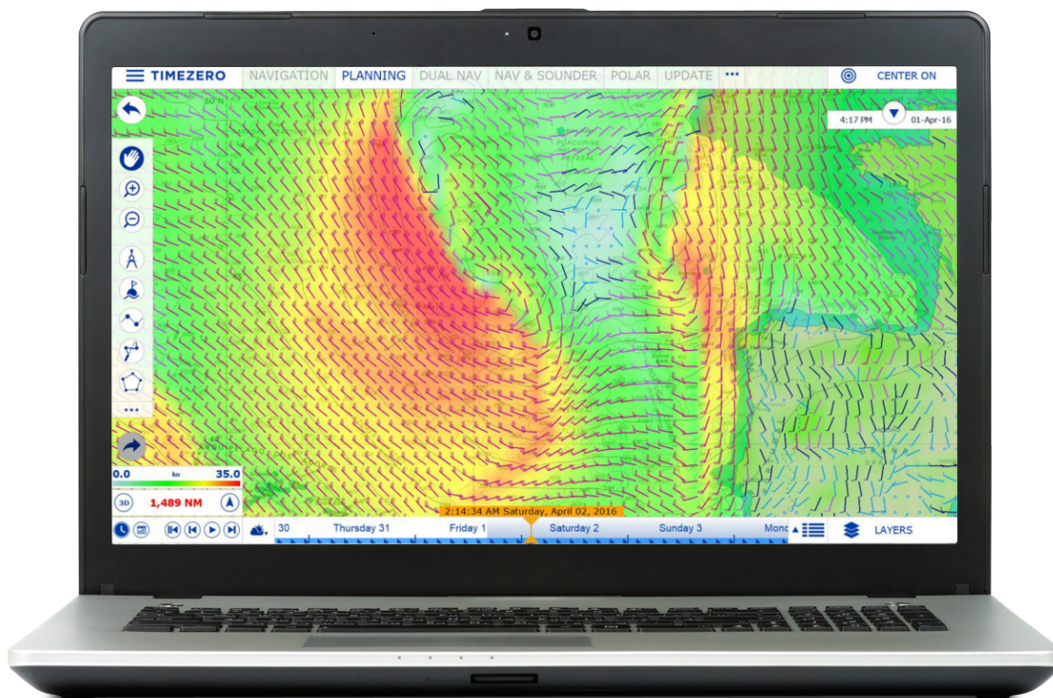
Les prévisions météo

Cela peut paraître évident, mais nombreuses sont encore les personnes qui vont sur l'eau sans s'informer des prévisions météo.

La météo est accessible partout : à la capitainerie de votre port, par VHF plusieurs fois par jour sur un canal dédié (une annonce est faite au préalable sur le canal 16), sans compter les nombreux sites spécialisés sur le sujet et bien sûr le téléchargement gratuit et illimité des prévisions sur TZ Navigator. Deux liens utiles parmi les nombreuses possibilités :

www.meteofrance.com/previsions-meteo-marine/marine

www.meteo.envsn.fr puis cliquez sur prévisions météo





Cadre technique et coordinateur général de la Ligue de Voile des Pays de la Loire, Grégory Boyer-Gibaud s'occupe également de la gestion de courses au large depuis 13 ans. Pour organiser ses parcours et contrôler ses courses, notre Ambassadeur Grégory utilise le logiciel TIMEZERO.

