

SECURITE

Oh ! Combien de marins, combien de capitaines
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,
Dans ce morne horizon se sont évanouis !
Combien ont disparu, dure et triste fortune !
Dans une mer sans fond, par une nuit sans lune,
Sous l'aveugle océan à jamais enfouis !

Oceano Nox –Victor Hugo

Pour éviter que de nouveaux accidents ne viennent allonger la longue liste des marins qui jamais ne reviennent ou pour ne pas faire partie de ceux qui reviennent en mauvais état, des précautions simples, fruits du plus élémentaire bon sens sont à prendre.

LA METEO

Prenez la météo avant le départ

- Internet <http://www.meteofrance.com/fr/mer/index.jsp> entre autres
- Presse locale
- Radio

-France inter	Grandes ondes	162 KHz	20h33 heure locale
-France info	Ondes moyennes	1404 KHz	6H44 heure locale

- Capitainerie
- Téléphone- 0 892 68 08 NN (NN étant le numéro de votre département) ou numéro court 3250 - 0,34 € TTC / mn plus le coût éventuel de la communication (pour les mobiles)C'est moins cher que des funérailles !!!

METEO FRANCE édite chaque année un guide gratuit à l'usage des plaisanciers, qui répond à toutes les questions que vous vous poserez.

Vous pouvez le télécharger sur leur site.

Vous lirez les mêmes informations dans le très utile et très complet « Almanach du Marin Breton » (en vente dans les maisons de la presse)

Pêcheurs professionnels

Et pendant la traversée

VHF jusqu'à 20 milles et NAVTEX ou un bon récepteur radio multi bandes au delà

Sachez que vous pouvez préparer le CRR au CLUB MARIN BRETON ! C'est CADEAU !!!

Contrairement aux professionnels, rien ne nous oblige « à y aller »

LE BATEAU

Partez avec le bon bateau

- Adapté à la croisière envisagée (catégories de conception)
- Armé du matériel adapté à votre traversée (catégories de navigation) étant bien entendu que vous savez les mettre en œuvre. La liste fournie par l'administration est une dotation minimum qu'il est souvent prudent de compléter (perche IOR, AIS ou récepteur radar, GPS ...etc.)

La lecture d'un catalogue de « ship » est une source utile d'informations

Si vous posséder un GPS sans cartographie associée, apprenez à vous en servir, en retenant qu'il se réfère à un système géodésique peut être différent de celui de votre carte

Et méfiez vous de la COURBE DU CHIEN : un chien traversant un fleuve à fort courant en nageant toujours en direction de son maître (ou d'un point GPS) décrira sur la surface une courbe qui n'évite pas toujours les danger

Même si en composant le **112** sur votre portable, vous serez mis en ligne avec le CROSS, La VHF reste un moyen de sécurité incontournable

(Elle permet aux sémaphores de vous localiser et aux autres navires sur zone d'intervenir rapidement).

- Equipé d'un système permettant de remonter à bord
- En bon état d'entretien
- Bien rangé : imaginez une boîte de conserve, une bouteille en verre ou le compas à pointe sèche traversant le carré lors d'une embardée !
- Plein de carburant fait et suffisamment avitaillé en vivres et vêtements chauds

LES HOMMES

Ne vous surestimez pas

- N'envisagez pas de sorties qui dépassent votre niveau de compétence ou celui de votre équipage
- Evitez de sortir un jour de méforme
- Faites vous accompagner dans vos premiers pas par un amateur éclairé ou si vous en connaissez, un professionnel local

Préparez votre croisière ou votre sortie

Il est essentiel de préparer sa navigation dès que vous quittez votre bassin de croisière habituel (apprenez à lire les cartes marines).

sachez que les courants sont plus forts en vives eaux et qu'ils sont habituellement à leur maximum vers les milieux du flot et du jusant

Les passes difficiles se franchissent à l'étales

Les atterrissages nouveaux s'abordent aux premières lueurs du jour (les amers sont visibles et les phares et feux toujours allumés).

Quand le jour est levé on aborde si possible un rivage inconnu soleil dans le dos et marée montante (en cas d'échouement) !

- Calculez votre autonomie en carburant (marge de sécurité mini 30%)
- Repérez les ports (situation et facilité d'accès) situés sur votre route et que vous pourriez être emmenés à rallier en cas de dégradation soudaine de la météo. Notez que les passes à fort courant (elles sont indiquées sur les cartes) sont vite impraticables dès que le vent se lève – exemple de l'approche du Blosson.

Sachez que le vent définit pour les voiliers des secteurs de sécurité à partir desquels vous n'aurez pas à louvoyer pour rejoindre un port.

- Ayez un correspondant à terre. Il est indispensable qu'un terrien sache ce que vous avez prévu de faire. Il alertera les secours s'il n'a pas de nouvelles à l'heure prévue.

Portez un gilet de sauvetage ou un vêtement à flottabilité intégrée et (ou) un harnais

- Si vous nagez comme une enclume !
- Quand vous êtes seul à bord ou accompagné de personnes incapables de manœuvrer le bateau
- La nuit
- Dans le mauvais temps
- Dans votre annexe (la chute des annexes est une des causes principales de noyade) Même les bons nageurs doivent se sentir concernés !
- Si vous portez des vêtements lourds ou des bottes ; à fortiori des cuissardes.
- Si vous devez vous déplacer sur le pont, même pour un court instant
- Quand l'envie de vous soulager vous pousse à prendre des postures dangereuses pour ne pas salir le bateau (les statistiques des COAST GUARDS Américains révèlent que la plupart des noyés de sexe masculin récupérés au

large ont la braguette ouverte)

- Quand le bateau, surtout si c'est un voilier, approche une île, un cap, une pointe ou tout autre endroit où les vents peuvent brutalement changer en force et direction à cause du relief.
- Quand vous effectuez une prise de coffre ou de corps mort.

A ce propos, quand vous vous amarrez sur une bouée, sur un coffre ou à un barreau d'échelle, ramenez les deux extrémités de la manoeuvre sur votre bateau afin d'éviter d'avoir à vous pencher une seconde fois pour larguer.

Et considérez que les nœuds peuvent se classer en deux catégories : ceux que l'on peut défaire sous tension et les autres

N'effectuez donc pas un nœud de chaise ou de cabestan des deux côtés d'une manoeuvre qui pourrait travailler sous tension.

Imaginez si vous deviez les défaire dans l'urgence !!!

- Si le Chef de bord vous le demande, même s'il n'y a, à vos yeux, aucune raison qui le justifie.

En fait, l'idéal est de porter un vêtement à flottabilité intégré ou un gilet de sauvetage en permanence !

Une fois qu'on a pris le pli, on se sent tout nu quand on ne l'a pas !

Et puis

- Sur un bateau ouvert, **portez votre coupe circuit**
- Si vous vous voulez remplir votre seau, faites le à vitesse réduite, ne vous positionnez pas à l'arrière du bateau et n'entourez pas votre poignet avec le bout qui le supporte !
- Si vous êtes le chef de bord, montrez-vous ferme et faites preuve d'autorité dans les situations difficiles (mauvais temps, problèmes techniques ... etc.) : L'autorité rassure et aide à éviter les climats de panique.
- Considérez qu'en mer, en termes de surveillance, il faut au minimum un adulte pour un enfant.
- Sachez qu'il est préférable de ne pas s'amarrer sur un navire à moteur (le choc d'une sangle qui se tend quand vous tombez d'un navire qui marche à plus de 20 nœuds est destructeur)
- Et si vous décidez néanmoins d'amarrer vos enfants, faites le avec un harnais assez court pour éviter, en cas de chute, qu'ils n'abiment l'hélice en trainant à l'arrière immédiat du bateau.
- Ayez toujours un bon couteau à portée de main (pas pour les pirates...pour les bouts à couper dans l'urgence)!
- Les nuits de quart, ayez toujours quelques bâtons de Cyalume* dans vos poches !
- En cas de problème, ne racontez pas votre vie au téléphone portable mais au contraire, économisez les batteries, ça pourrait servir.
- Lors d'une prise de coffre par vent fort, ne vous promenez pas sur les passavants avec, dans la main, la ligne de mouillage sous tension.
- Mais, amarrez-vous provisoirement sur traversier,

- frappez une ligne à l'avant du navire,
- Larguez alors le traversier et reprenez correctement le mouillage sur l'avant.

*les bâtons de cyalume produisent, quand on les brise, une lumière visible à un mille environ (réaction chimique).

Ils permettent au naufragé qui prend son « bain de minuit » de se signaler aux bateaux de recherche.