

# LA SECURITE – LE MATERIEL

---

## LA DIRECTION MARITIME

---

Ce document est le fruit d'une réflexion personnelle basée sur plusieurs années d'expérience de son rédacteur. En aucun cas elle se veut complète, parfaite, exhaustive. Nous l'améliorerons avec vos remarques et retours d'expérience.

**La sécurité et le matériel sont intimement liés.**

**La sécurité : pour réaliser une belle traversée nous pouvons la résumer en trois points :**

- Un équipage expérimenté
- Un bateau bien préparé
- Une Direction Maritime (spécificité du rallye)

**Un équipage expérimenté :**

Tout le monde conviendra que pour réaliser une traversée de l'Atlantique il est mieux de justifier d'un minimum d'expérience. Si la direction du rallye demande le cv du skipper et co-skipper c'est surtout à chacun de savoir s'il se sent capable de traverser l'Atlantique.

Le skipper doit savoir, « sentir » s'il se sent capable d'assumer la responsabilité de mener son équipage et son bateau « de l'autre côté » en toute sécurité et d'assumer ses fonctions en toutes circonstances avec calme et pédagogie.

L'équipage quant à lui doit avoir confiance en son Capitaine (homme ou femme il va de soi !) et suivre ses directives.

Les décisions sont souvent le fruit d'une concertation entre les membres de l'équipage, mais c'est bien à la fin le Capitaine qui décide.

Une traversée de l'Atlantique particulièrement dans le sens Ouest – Est peut amener à des situations météo délicates où des choix peuvent poser question même pour un équipage expérimenté. La Direction Maritime est pour cela attentive à tout ce qui se passe sur l'eau, est à l'écoute de chacun 24/24, donne des conseils en cas de problème, propose un routage précis, anticipe toutes les situations prévisibles. Elle dispose pour cela d'outils performants souvent non disponibles à bord des bateaux, s'entoure des meilleurs spécialistes en météo et est en relation avec les autorités maritimes compétentes en cas de situation complexe.

### Se former :

Chaque marin a plus ou moins d'expérience selon son vécu. Participer au rallye est un moyen parmi d'autres de se former et d'acquérir une belle expérience dans un cadre sécurisé. En 2018 un couple devait vendre son bateau en Martinique. Finalement ils se sont inscrits à l'ABC et ont traversé l'Atlantique, ils ne se sentaient pas de le faire seuls. Ils ont ainsi acquis une expérience supplémentaire dans d'excellentes conditions de sécurité.

Les briefings et démonstrations sécurisés proposés la semaine avant le départ ainsi que les contrôles de sécurité effectués à bord sont autant de rappels ou de pratiques utiles pour se préparer au mieux.

Si en bateau on apprend beaucoup de ses expériences, on apprend aussi beaucoup de l'expérience des autres. Le rallye est un moyen très convivial de rencontrer, de partager et d'échanger avec d'autres marins.

### En conclusion :

Le rallye est un bon moyen de traverser en sécurité et d'acquérir de l'expérience en toute sécurité mais il appartient aussi à chacun de savoir au fond de lui-même s'il se sent prêt à réaliser sa traversée dans ce cadre sécurisé.

On apprend toujours de la mer, l'humilité est l'une des grandes qualités de tout marin.

[Vous pourrez ajouter vos remarques pour étoffer cette rubrique !](#)

### Un bateau bien préparé :

Traverser l'Atlantique c'est affronter la haute mer. On le sait, un bateau habilité pour cela et bien préparé doit pouvoir affronter toutes les conditions de vent et de mer. Avec les années d'expérience accumulées depuis des décennies le matériel de sécurité (obligatoire et optionnel) et les protocoles internationaux de sauvetage permettent de se « sortir » de presque toutes les situations. Il va de soi que le risque zéro en mer n'existe pas mais cependant un bateau bien préparé associé à un comportement responsable doit permettre de traverser l'Atlantique en toute sérénité.

### Le matériel :

Avant d'évoquer le matériel proprement dit je veux aborder la question du bateau lui-même. Il est important de parfaitement le connaître, de la quille à la tête de mat. Et si ce n'est pas le cas d'en connaître à minima les points les plus importants :

La quille : boulons de quille. Tas de rouille ou propres et vérifiés ?

Les passe-coques : toutes les vannes se manœuvrent sans forcer ? Age des passe-coques ? Quelle est la date de la dernière vérification par un spécialiste ? Les raccords sur les passe-coques ont-ils été vérifiés ? serrage des (2) serre-joints vérifiés ? Avez-vous une connaissance de l'emplacement de tous les passe-coques ? Quelle est leur accessibilité ?

L'haubanage : ancrage ? Etat cadènes ? âge ? dernière vérification par un spécialiste ?

Les espars : dernier démâtage pour vérifier tout le mât ? dernière vérification ancrage haubans ? barre de flèches ?

Réas des poulies tournent ronds et parfaitement ?

Grément courant : pas de points d'usure ? A vérifier intégralement.

Le (les) safrans(s) : tube de jaumière vérifié ? accroche vérin pilote vérifié ? drosses de barre vérifiées ?

Le gaz : installation propre ? tuyaux aux normes ? calage bouteilles et gazinière ?

Le moteur : vérifier fixation – Presse-étoupe vérifié ?

Démarrreur – alternateur – courroies – filtres sont à vérifier.

### La liste du matériel de sécurité :

Les bateaux doivent être équipés d'un matériel de sécurité obligatoire défini par leur autorité de tutelle. Je dirais que ce matériel correspond à un minimum.

Pour les courses océaniques que je dirige une liste de matériel obligatoire a été définie par la Fédération Internationale de Voile (World Sailing). Cette liste prend en compte le fait que les équipages sont en course, donc en prise de risque plus importante qu'en croisière. Chaque point a été étudié par des spécialistes en prenant en compte l'expérience de régatiers reconnus et en prenant en compte des retours d'expérience de situations vécues.

Pour l'ABC nous nous sommes inspirés de cette liste et imposons du matériel supplémentaire ou nous conseillons fortement de vous en équiper :

## Liste :

Radeau de survie hauturier en règle fixé sur le pont ou tout autre endroit facilement accessible.

(Radeau en adéquation avec le nombre d'équipiers à bord)

Un plan de rangement du matériel de sécurité clairement et visiblement affiché dans le bateau.

Gilets, harnais et longes en règle. (Égal au nombre de personnes à bord).

Équipement de repérage individuel (flash-light – balises individuelles ASN ou AIS et/ou PLB conseillées)

Systèmes d'ancrage des harnais dans le cockpit

Feux tricolores sur batterie du bord

feux tricolores à main de secours avec un jeu de piles de rechange

Lignes de survie

3 feux à main rouges

2 fumigènes oranges

6 fusées parachute

2 extincteurs minimum homologués et révisés

Une balise EPIRB (balise de détresse)

Un téléphone satellite

Un ordinateur connecté au téléphone satellite permettant d'envoyer-recevoir des fichiers

Un jeu de pinoches (conseillé : une pinoche attachée à chaque vanne)

Une couverture anti-feu proche du réchaud à gaz

Une barre de secours

Livre des feux des zones concernées

Instructions nautiques des zones concernées

Carte marine Atlantique

Carte Marine des Açores

Carte marine zone d'arrivée

Un tourmentin ou voile de tempête

Lampes torches et piles de secours

Un système de fermeture de la descente solidaire du bateau (attachée par un bout par exemple)

Chandeliers – balcons et filières fermant le bateau. (pour le cas des bateaux avec bout dehors une solution de sécurité devra être proposée).

Un système de remonté à bord d'un homme à la mer

Une VHF ASN

Outillage

Équipement de rechange et entretien moteur (filtre gasoil et courroie à minima)

Toutes les vannes fonctionnant normalement (minimum 2 au hasard seront vérifiées par l'organisateur)

Un sac survie étanche rangé à proximité de la descente comprenant :

- Fusées complémentaires (conseillé)
- Une VHF étanche + batterie de secours chargée
- Un téléphone satellite de secours (conseillé)
- Un gps étanche (conseillé)
- Une couverture de survie
- Réserves eau et nourriture (conseillé)

## LA DIRECTION MARITIME

### Qui :

La Direction Maritime est dirigée par un spécialiste de la Course au Large validé par la Fédération Française de Voile : François Sérurier

Un spécialiste météo fait partie de la direction maritime. Il s'agit de Chriqtian Dumard de la société Great Circle en charge entre autre de la météo de la Route du Rhum.

### Rôle :

Surveillance 24/24 de la flotte avec un report de la position des bateaux sur ses serveurs toutes les deux heures. Accessible 24/24 pour les participants et/ou familles. En lien avec les Cross (MRCC) en cas d'alerte sur un bateau. Envoi tous les jours à heure fixe du bulletin météo – d'un fichier grib en fonction de la position de chaque bateau – de la position de tous les bateaux – de messages particuliers si nécessaire. Dialogue avec les bateaux par la balise fournie par l'organisation en cas de nécessité (plus de communication iridium par exemple).

Fourni avant le départ les détails de chaque bateau (numéros MMSI – Numéros balises de détresse...) aux autorités maritimes pour faciliter la détection et optimiser la mise en place des secours en cas d'alerte.

