

Le check-up du bateau

Qu'il soit neuf ou d'occasion, acheté ou loué, le bateau doit faire l'objet avant le départ d'une inspection détaillée, aussi bien à terre qu'en navigation. C'est le moment de vérifier que tout fonctionne, de changer ce qui doit l'être, d'améliorer ce qui peut l'être. Revue des points à contrôler... et de préférence à faire valider par un expert professionnel!



La sortie d'eau du bateau est une étape incontournable de la préparation.

La coque

La première chose à vérifier est l'intégrité de la coque. Il faut organiser une mise à terre pour contrôler les œuvres vives et l'état des appendices (quille, safran, dérives). Montrent-ils des traces de choc ou de talonnage? Des réparations anciennes? Des cloques signalant un début d'osmose? Il faudra de toute façon prévoir de faire un bon carénage avant de partir, en éliminant autant que possible les anciennes couches d'antifouling afin de repartir sur des bases saines. A l'intérieur, on nettoie soigneusement les fonds (sous le plancher et dans les coffres) et on en profite pour vérifier les boulons de quille, l'état des varangues, des cloisons. Sans oublier la baille à mouillage.

Le gouvernail

Si c'est une barre franche, on profite de la mise au sec pour vérifier qu'il n'y a pas de jeu dans le safran, que les bagues et la mèche sont en bon état – ce sera autrement plus compliqué à réparer une fois que le bateau sera à flot. Si c'est une barre à roue, on contrôle tout le système de barre (état des drosses, mèche, secteur, poulies, pignons). C'est là aussi l'occasion de vérifier que le gouvernail est accessible et qu'il ne faudra pas démonter une couchette ou se contorsionner au fond d'un coffre en pleine mer en cas de problème. On vérifie également que le bateau est bien équipé d'une barre de secours et on teste sa mise en place.

Le gréement

Une ascension en tête de mât s'impose pour contrôler l'état du gréement – réas des drisses, ancrage des haubans, fixation des barres de flèche. Si le voilier est ancien, c'est peut-être le bon moment pour changer les haubans ? En cas de doute, il ne faut pas hésiter à faire appel à un gréeur, qui pourra procéder à ces vérifications et remplacer les éléments douteux. Le pied de mât doit également faire l'objet d'une inspection, à la recherche d'éventuelles traces de corrosion, de même que les cadènes. On vérifie aussi l'état du vit-de-mulet, de la bôme et des tangons.

Les balcons et filières

Cela peut paraître anodin, mais ils sont garants de la sécurité de vos déplacements sur le pont. L'ancrage des balcons, des chandeliers et la tension des filières doivent être vérifiés soigneusement. On change les filières si elles sont abîmées (gendarmes, traces de torsion) et on refait les fixations des embases de chandeliers s'il y a du jeu ou des traces de corrosion afin d'éviter les infiltrations d'eau.

Les vannes et passe-coques

Toutes les vannes doivent être contrôlées, graissées et changées si nécessaire. Si les passe-coques n'ont pas été changés depuis plusieurs années, autant profiter de la mise à sec pour les remplacer. Une attention toute particulière doit être apportée aux WC du bord, dont l'étanchéité laisse parfois à désirer – dans ce cas, il est plus rentable de changer tout le système que de remplacer les éléments l'un après l'autre.

Le moteur

Il est important de le soigner tant est grande la capacité de nuisance d'un moteur récalcitrant ! Il faut s'astreindre avant le départ à une révision complète, avec vidange et changement des filtres. Si l'on n'est pas expert en la matière, on a tout intérêt à profiter de la présence du mécanicien pour faire le tour avec lui des gestes d'entretien courant, des pannes fréquentes, et établir avec lui la liste des pièces de rechange à prévoir.

Le plan de pont

Les navigations d'avant départ sont aussi l'occasion de tester l'ergonomie du plan de pont, la fluidité des manœuvres, le bon fonctionnement – et le bon dimensionnement – de l'accastillage. On peut, le cas échéant, ramener les drisses au cockpit ou installer des ris automatiques, confectionner un lazy-bag, remplacer des coinçeurs défectueux, rajouter un winch puissant ou installer un winch électrique !

Les voiles

En une année, les voiles vont être très sollicitées. Si la grand-voile et/ou le génois ont déjà quelques saisons, on peut envisager d'en acheter des neufs ou, à défaut, de les amener chez un maître voilier pour révision : le professionnel se chargera de rénover les coutures abîmées et de poser des renforts aux endroits les plus exposés. On discutera avec lui de la garde-robe la mieux adaptée au programme choisi : pour la transat, le spi asymétrique suffira-t-il ? Aura-t-on besoin d'un spi symétrique pour naviguer plein vent arrière ? Pour naviguer au près dans le clapot court de Méditerranée, ne serait-il pas judicieux d'ajouter une trinquette de brise sur étai largable ?



Un jeu de voiles adapté au programme et en bon état pour aller loin.

L'électricité

Soit le bateau est neuf, soit il a bénéficié d'un bon entretien ou d'une rénovation soignée, et dans ce cas une petite vérification ou un graissage des contacts peut suffire. Mais sur un bateau ancien, il faudra peut-être carrément envisager de refaire tout le circuit électrique : tableau, contacts et câblage. Un travail gourmand en temps et en argent, et qu'il faut donc bien anticiper !

Le mouillage

Si l'ancre à poste est de bonne qualité, la chaîne d'un diamètre et d'une longueur suffisants, on vérifie que l'ensemble est en bon état. On contrôle la chaîne en la dévidant entièrement sur le ponton et on peut en profiter pour poser des marques tous les cinq mètres à l'aide de peinture, de serre-câbles ou de marqueurs de couleur à attacher – cela facilitera les manœuvres de mouillage. On contrôle également le bon fonctionnement du guindeau.

L'étanchéité et la ventilation

Ces deux éléments jouent un rôle important dans la lutte contre l'humidité, primordiale à bord tant au plan du confort que de la sécurité. Lors des navigations préalables, il faut identifier tous les points faibles – entrées d'eau, suintements, condensation – et y remédier. On prévoira par exemple de refaire les joints des hublots, de remplacer un panneau de pont dont l'étanchéité laisse à désirer, de rajouter de la ventilation (manche à air, hublot ouvrant).

Equiper son bateau

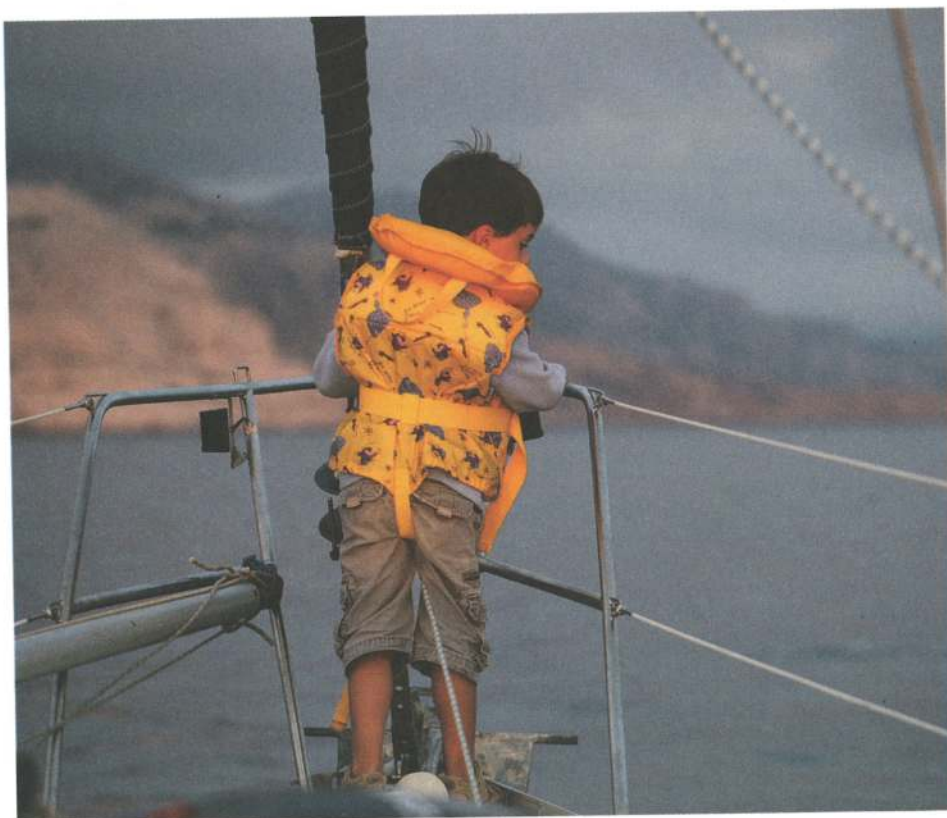
AMÉLIORER LA SÉCURITÉ

Lorsque l'on part pour une année, que l'on prévoit d'effectuer de grandes traversées – qui plus est avec des enfants –, la question de la sécurité arrive bien souvent en tête des préoccupations. Entre matériel réglementaire obligatoire, compléments indispensables et accessoires rassurants, tour d'horizon des équipements de sécurité bienvenus à bord.

Avant toute chose, l'important est de se mettre en règle avec la législation. Depuis le 1^{er} mai 2015, la division 240 prévoit quatre listes d'armement obligatoire, en fonction de la navigation pratiquée : «basique» jusqu'à 2 milles d'un abri, «côtier» jusqu'à 6 milles d'un abri, «semi-hauturier» entre 6 et 60 milles d'un abri et «hauturier» au-delà de 60 milles.

Le matériel obligatoire (voir page 32) est assez peu différent entre les zones de navigation semi-hauturière et hauturière, à l'exception de la balise de détresse et de la VHF portable. En Méditerranée, on peut se débrouiller pour ne jamais effectuer de traversées de plus de 120 milles (soit 60 milles d'un abri) – même si l'exercice est un peu contraignant ! – et ainsi se passer d'une balise de détresse, mais la VHF portable ne représente pas un gros investissement, il serait dommage de s'en priver.

Même au mouillage, voire au ponton, apprenez le réflexe gilet de sauvetage à vos enfants en bas âge.



D. Fleury

Le matériel obligatoire

Le radeau de survie

C'est le poste le plus lourd en termes d'investissement (plus de 1000 euros). Les différences de prix n'étant pas significatives, il est préférable de choisir un modèle hauturier, le côtier n'étant plus réglementaire au-delà de la zone des 60 milles, dans un contenant rigide, qui sera mieux protégé des intempéries. Et de bien réfléchir à l'endroit où l'on va le stocker,

si aucun emplacement n'a été prévu par le constructeur du bateau : il faut que le radeau soit accessible facilement et qu'il puisse être sorti par une personne seule.

Les gilets

Aujourd'hui, les gilets de sauvetage auto-gonflants sont pratiques, légers et ergonomiques : ils n'ont plus rien à faire au fond

d'un coffre. Il faut prévoir un gilet personnel pour chaque membre de l'équipage qui sera ajusté à la bonne taille, marqué au nom de son propriétaire (ou différencié par sa couleur) et rangé à un endroit toujours accessible. Important : à chaque harnais doit être associée une longe munie de deux mousquetons, pour les déplacements sur le pont. On peut aussi y attacher une lampe flash, voire une balise personnelle.

Les balises de détresse

Il ne faut pas confondre les balises Sarsat de type EPIRB, qui sont liées au bateau, et les balises personnelles.

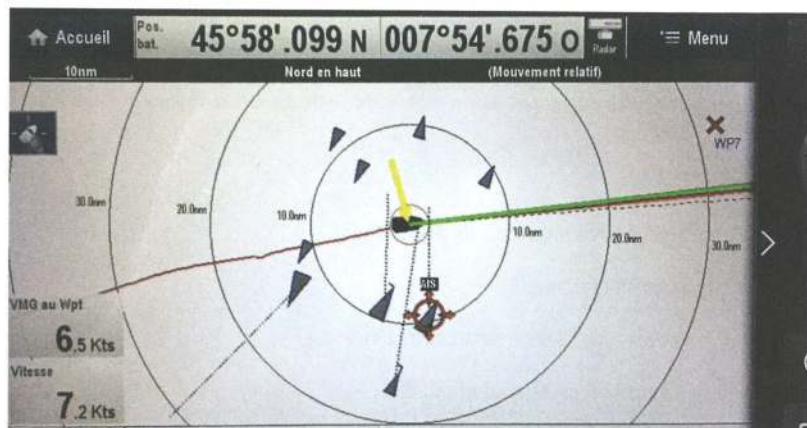
Les balises EPIRB

Elles sont désormais obligatoires à plus de 60 milles d'un abri et constituent un élément de sécurité déterminant lorsque l'on navigue au large : en cas de grave problème, il suffit d'appuyer sur un bouton pour déclencher les secours. La balise, étanche et flottante, envoie par satellite un signal de détresse avec la position du bateau et son identification (grâce au numéro MMSI). Pour une efficacité optimale, mieux vaut choisir une balise équipée d'un GPS intégré, qui enverra sa position quasiment en temps réel et avec une précision de quelques mètres. On privilégiera aussi une bonne autonomie en émission (elle varie selon les modèles de 24 heures à 48 heures).

Les balises personnelles

Plus légères, elles sont rattachées non pas à un bateau mais à une personne. On en trouve de deux types. D'une part les balises AIS homme à la mer, qui sont destinées exclusivement au signalement d'une chute et envoient un signal sur le réseau AIS (que recevront tous les navires équipés d'AIS dans un rayon de 4 à 15 milles), à privilégier lorsque l'on navigue en équipage. D'autre part les balises Sarsat PLB (pour «Personal Local Beacon»), qui fonctionnent de la même façon que les balises EPIRB. Plus polyvalentes, elles permettent de signaler toute forme de détresse et ont une couverture mondiale ; en revanche, le délai de réaction est plus long, ce qui peut être crucial en cas de chute à la mer. Elles sont davantage adaptées au navigateur solitaire qui sait qu'il ne pourra pas compter sur son équipage pour le récupérer.

Des compléments bien utiles



L'AIS est bien pratique puisqu'il donne cap et vitesse des bateaux à proximité. Mais attention : à portée de VHF seulement... et souvenez-vous que rien ne remplace une veille active.

L'AIS

Les collisions en mer avec d'autres navires font partie des principaux dangers de la navigation, aussi bien près des côtes qu'en haute mer. L'AIS (pour «Automatic Identification System») est un outil précieux : il permet de visualiser sur un écran les navires à proximité, de connaître leur cap et leur vitesse. Très utile en cas de doute sur la route d'un cargo et dans les zones très fréquentées par les navires de commerce, il ne dispense pas pour autant d'une veille visuelle, car tous les bateaux n'en sont pas équipés.

Le sac de survie

Il est plus facile de réfléchir calmement à terre à ce dont on aura besoin si l'on doit quitter le bateau en urgence. C'est pourquoi il vaut mieux se constituer à l'avance un sac

de survie («Grab Bag») dans lequel on glissera pour les traversées ses papiers et ceux du bateau, le téléphone, la VHF portable, le GPS portable de secours avec des piles de rechange. On établit la liste des affaires à prendre au dernier moment, que l'on scotche à la table à cartes ou sur le sac : téléphone Iridium, balise de détresse, fusées, écran solaire, eau et nourriture...

Et la combinaison TPS ?

D'ordinaire destinée aux coureurs au large et aux marins professionnels, cette épaisse combinaison étanche peut permettre à celui qui la porte de rester sur le pont par très gros temps, mais aussi de résister au froid et de flotter en cas d'immersion. Un équipement de survie recommandé pour les équipages qui envisagent des navigations hauturières exposées.

L'équipement du voilier

Le bateau lui-même doit être doté de certains équipements destinés à assurer la sécurité de l'équipage. Il faut ainsi prévoir :

- ▷ d'installer des lignes de vie sur le pont et des points d'ancrage pour les harnais dans le cockpit, près de la barre et à la sortie de la descente ;
- ▷ de vérifier le bon fonctionnement des pompes de cale, et au besoin d'installer une pompe automatique ;
- ▷ d'installer un troisième ris sur la grand-voile et de réfléchir à une configuration de voilure adaptée au gros temps. Avec un génois sur enrouleur, il est sage d'envisager un étai largable qui permettra d'envoyer des voiles de brise ;
- ▷ d'installer des filets dans les filières (notamment sur un monocoque) si l'on a des enfants à bord. Cela sécurisera leurs déplacements et évitera la chute à l'eau des petits objets ;
- ▷ de doter le bateau d'une bonne ancre et d'une (très) grande longueur de chaîne pour résister au mauvais temps dans les mouillages. Prévoir aussi un deuxième mouillage de sécurité et un long bout que l'on pourra porter à terre ;
- ▷ d'investir dans un bon coupe-câbles en cas de démâtage, une lampe torche étanche puissante et un couteau de bonne qualité pour pouvoir couper filets et bouts pris dans l'hélice, de jour comme de nuit.



Une bonne ancre et une longue ligne de mouillage sont indispensables. Car quand la mer se lève...