



Harnais, filières, lignes de vie et bouée couronne

Dans un cockpit, les pontets doivent être répartis pour que le corps ne sorte jamais à l'extérieur des filières. Le mieux est de rester attaché serré et de ne pas prendre d'élan. Il faut un pontet au centre, au fond du cockpit, et un de chaque côté, pas trop près du bord. Les filières ne sont pas l'endroit idéal car elles sont trop extérieures pour pouvoir s'y attacher. Pour que le système soit efficace, il est préférable de laisser des longues à poste fixe sur le pont, et d'être attaché par deux points. La meilleure garantie de sécurité par mauvais temps consiste d'ailleurs à rester dans la cabine, en ne laissant qu'une seule personne à l'extérieur, pour barrer si besoin est. Si le pilote remplit son office, tout le monde à l'intérieur ! Sur mon 12 m, j'ai un poste de veille sous un petit rouf équipé d'une bulle. J'évite de

rester dehors, ça mouille et c'est dangereux. Sachez que la première vague peut être la bonne... Je garde en mémoire deux drames méditerranéens, celui de Linsky et, l'hiver dernier, d'un bateau entre Continent et Corse où les hommes dans le cockpit ont disparu tandis que leurs femmes, restées à l'intérieur, ont eu la vie sauve. J'utilise fréquemment le harnais car, sur des petits bateaux comme les Figaro ou le mien, les vagues arrivent vite sur le pont. Le bateau part rapidement au lof, déséquilibrant tout l'équipage, même au moment de franchir la descente. À cet effet, j'ai prévu un point de fixation supplémentaire en haut des marches de descente qui permet de rester attaché au moment de sortir, un épisode dangereux où l'on ne voit pas encore les vagues. Une fois dehors, je m'attache grâce à une

Revue de détail

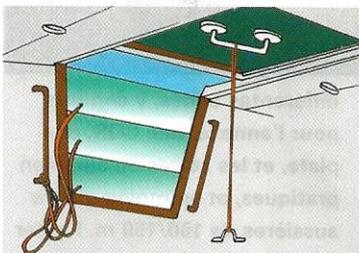
PLUS GUÈRE À LA MODE, LA BULLE ÉVITE
POURTANT DE S'EXPOSER DANS LE TRÈS GROS TEMPS.

autre longe à un autre point. Maintenir ces liaisons tout en se déplaçant est un gage de sécurité supplémentaire. Sur le pont, entre le mât et le cockpit, j'ai monté un bout à poste fixe avec un mousqueton qui me permet de faire l'aller-retour entre le mât et la descente sans jamais me détacher. Je l'utilise souvent pour aller prendre un ris. À partir d'une certaine taille de bateau, il ne faut pas hésiter à installer des filières à une hauteur confortable de 80 cm. Les lignes de vie obligatoires de l'avant à l'arrière du bateau doivent être solides. En position de travail, pensez à vous accrocher à un point fixe avec des longues courtes. Dans ces conditions, je ressemble, il est vrai, à un alpiniste, mais je crois que je mets toutes les chances de mon côté pour rester à bord. Il faut avoir senti la force d'une vague qui court sur le pont, ou être parti au lof, suspendu aux filières, pour prendre conscience du danger.

Ça m'est arrivé... quelquefois ! La fixation de la bouée couronne (et du feu à retournement) doit répondre à une double contrainte : ne pas se larguer seule mais se défaire rapidement. J'utilise des sangles en velcro qui tiennent bien et se larguent facilement. J'utilise également un système de bout flottant dans un petit sac prêt à être lancé à un équipier tombé à la mer. J'avais même une épuiette à bord pour repêcher ma fille quand elle avait entre 1 et 3 ans ! J'essaie, sans honte, de penser à tout, ce qui ne nous empêche pas de naviguer... dans les mers du Sud.



UN HARNAIS DE SÉCURITÉ À DOUBLE LONGE PERMET DE RESTER ATTACHÉ AU BATEAU EN TOUTES CIRCONSTANCES.



La descente

Dès 1979, le drame du Fastnet a mis en évidence la faiblesse des capots et panneaux de descente dans le gros temps. Ces derniers devraient être systématiquement assurés avec des bouts et le capot verrouillé à l'intérieur par une retenue fixe ou mobile.

Je n'apprécie que modérément les panneaux de descente traditionnels à plusieurs volets qui exigent des manipulations successives quand il faut sortir. Dans le mauvais temps, il faut quatre manipulations si l'on veut garder le bateau fermé lors d'une sortie pour régler les voiles et rentrer quelques minutes plus tard. Ils trouvent par ailleurs difficilement leur place à l'intérieur et n'offrent qu'une étanchéité relative. Un vrai panneau (ou une porte) étanche à 45° sera plus efficace et plus sûr.

