

ELEMENTS DE BASE DE LA SEGURITÉ

Les Vauriens modernes sont l'un des bateaux de voile légère les plus sûrs, grâce à leur grande stabilité, et à leur facilité de manœuvre. Cela étant, toute activité nautique implique quelques risques. Nous devons donc lister les mesures de sécurité de base, qui seront en outre obligatoires en régate.



Le kit de base se compose de :

- Deux gilets de sécurité (en parfait état).
- Un câble de remorquage d'un diamètre minimum de 6mm, qui flotte, et d'une longueur minimum de 12 m (ceci n'est pas exceptionnel, tout magasin nautique en possède). Ce câble ne doit pas être libre dans le bateau, mais l'une des extrémités doit être fixée au mât ou à la coque, afin que nous puissions être remorqués en cas d'incident.
- Une pagaie avec un manche d'au moins 60 cm de longueur. Noter, sur la photo, deux Velcros qui nous permettront de l'avoir toujours à portée de main. Elle nous facilitera les retours au port en cas de vent faible (Il n'est pas intéressant d'avoir une pagaie très grande, car elle serait gênante).
- Ecoues : au minimum une grande écope de 5 litres, complétée par une plus petite. Une éponge est également très utile.
- Fermetures des caissons. En cas de dessalage, les caissons garantissent la flottabilité du bateau, et nous permettent de redresser rapidement. Cela ne sert à rien d'avoir des caissons si l'eau s'y accumule...
- Une sécurité pour le gouvernail : les gouvernails ont tendance à flotter et à sortir de leurs ferrures. Cela crée bien des frayeurs. Une petite pièce telle qu'une lamelle est une bonne solution pour régler la sécurité du gouvernail.
- Une trappe de tableau arrière : La (les) trappes de tableau arrière permettent d'écouper quand il entre beaucoup d'eau, par exemple après un dessalage. Il faut vérifier qu'elles s'adaptent parfaitement, et il faut les assurer avec un élastique, car elles pourraient laisser entrer de l'eau.



La trappe s'ouvre pour vérifier les caissons, et constater qu'il n'y a pas d'entrées d'eau. (Ce sont habituellement de petites infiltrations dues aux fixations) et pour pouvoir les assécher.

C'est une bonne chose que, lorsqu'on est à terre, et quand il ne pleut pas, les trappes soient ouvertes. Cela asséchera le bateau qui résistera plus longtemps et qui, en outre, réduira les risques de déchirure du taud, souvent provoquées par la chaleur. Dans tous les cas, nous ne devons pas aller à l'eau avec les trappes ouvertes.

Dans les bateaux en bois avec réserves de flottabilité, il est fondamental de disposer d'un nombre suffisant de ballons correctement gonflés et parfaitement fixés à la coque. Naturellement dans les bateaux en bois les vide-vite et le fonctionnement correct des trappes de tableau arrière deviendront des dispositifs "clés" puisqu'ils évacueront l'eau après un dessalage.

Commentaire de l'auteur : il est dommage de ne pas avoir un bateau parfaitement au point dans le domaine de la sécurité, et ne pas pouvoir en profiter un jour de fort vent, par peur d'un dessalage, chose qui serait anecdotique avec un bateau préparé.



Sur cette image, nous pouvons voir clairement la sécurité du gouvernail. Nous voyons également la trappe du tableau arrière. Cette fenêtre (avec une charnière supérieure dans ce cas) sert à vider l'eau du bateau quand celui-ci est rempli, par exemple après un dessalage. Il est important que cette trappe soit suffisamment rigide, et s'ajuste correctement. S'il entre un peu d'eau, le fait de mettre de la vaseline sur les bords est un bon remède provisoire, en attendant d'en fabriquer une nouvelle.

Les trappes se fabriquent en bois, en plastiquec'est à dire dans un support rigide. Sur le pourtour, on utilise un matériau d'ajustement qui est habituellement du caoutchouc, du néoprène etc... Au milieu de la trappe, on fait un petit trou qui permet de passer un petit bout ou un élastique lequel assure une fermeture depuis l'intérieur du bateau.

Supprimer la trappe arrière avec un peu de ruban américain est une solution très efficace si beaucoup d'eau entre dans le bateau, et si vous disposez d'un système alternatif comme une écope automatique (vide-vite). Se rappeler que la suppression n'est pas permise en régate et que l'on vous demandera inévitablement d'en installer une. Autant ne pas la fabriquer au dernier moment, et prendre le risque qu'elle soit mal ajustée en laissant rentrer de l'eau.



Sur l'image, le gouvernail est installé. La mise en place de la sécurité est très importante ; si elle est très ajustée à la ferrure, il sera difficile d'enlever le gouvernail, mais si vous laissez beaucoup de jeu elle peut être inefficace. Observer aussi que ce bateau prévoit un élastique sur sa ferrure supérieure ; ceci est autre type de sécurité. Dans la photo il n'est pas en place, car il devrait passer par dessus le boulon supérieur.



Vide-vite : Lorsqu'il n'est pas en utilisation, vérifier qu'il est bien fermé (levier vers l'avant bien poussé), le débarrasser régulièrement du sable pour éviter les entrées d'eau, et mettre un peu de vaseline pour réduire les infiltrations. Si vous avez un vieux bateau où il entre beaucoup d'eau, il peut être changé et/ou condamné temporairement avec du ruban adhésif par en dessous. (Ceci est un bricolage provisoire pour éviter de perdre une journée de navigation. Mais se rappeler qu'il doit fonctionner, même s'il perturbe l'hydrodynamique du bateau et que celui-ci ira moins vite).