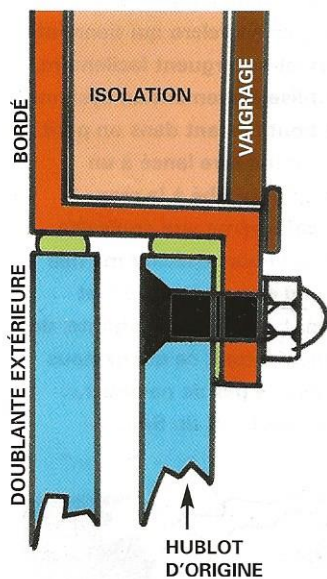


Revue de détail

Hublots et panneaux de pont

Le plexiglas des hublots et des panneaux vieillit et se fragilise dans le temps. Les conséquences d'une rupture d'un vitrage, en particulier ceux situés sur le pont ou sous le liston, peuvent être importantes. Les hublots de coque doivent être en bon



état. À l'intérieur, une tappe de sécurité me rassure. Sur *Fleur Australe*, j'ai rajouté un plexi de forte épaisseur, collé à l'extérieur comme une doublante. Ce travail n'est possible que sur les unités où le hublot est monté en renforcement. Afin de prévenir les incidents de manœuvre – chute d'un tangon par exemple –, j'utilise des protections amovibles en contreplaqué, serrées sur les panneaux de pont à l'aide de sangles à cliquets inox. Détenir à bord des plaques de contreplaqué et de stratifié, du mastic et de la colle à prise rapide permettra de boucher temporairement une voie d'eau ou un hublot, de réaliser des réparations d'urgence et autres petits travaux. Les coffres du cockpit devront résister aux objets qu'ils contiennent et rester clos.

Radeau de survie, combinaison de survie et balise de détresse

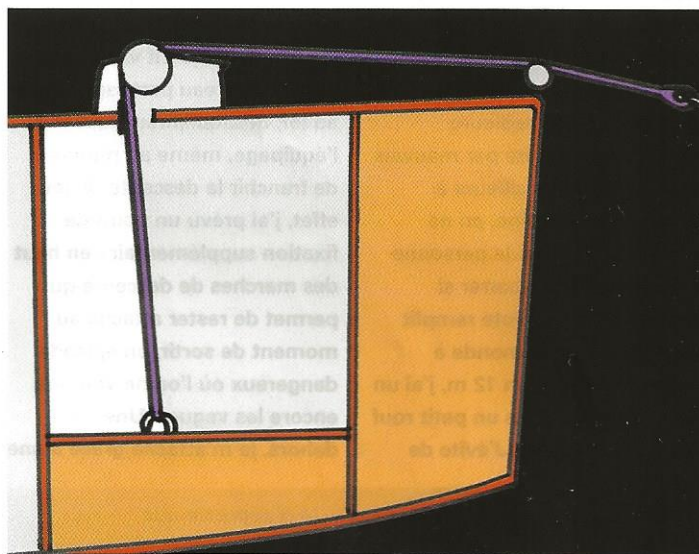
En multi comme en monocoque, les coureurs des grandes épreuves océaniques travaillent depuis de nombreuses années sur le problème de la survie et de la récupération des équipages en difficulté. Si, en dépit de tout le soin apporté à la préparation du bateau, vous êtes contraint de l'abandonner, il faut toujours s'en sortir. Je ne veux pas entrer dans la polémique qui sévit autour de la question des radeaux de survie (d'autant que la législation nationale en la matière semble sur le point d'évoluer), mais comme il peut vous sauver la vie, il faut lui prêter la plus grande attention.

Deux autres équipements contribuent à une plus grande sécurité : la balise de détresse et la combinaison de survie. La balise, qui ne s'utilise qu'en cas d'extrême nécessité et non pour une simple panne d'essence, permettra aux sauveteurs de vous localiser efficacement. Mais sachez que son déclenchement oblige à quitter le bateau : la priorité des sauveteurs est la sauvegarde des vies et non du matériel. À mes yeux, la combinaison de survie est un objet essentiel. Je ne peux plus embarquer sur un bateau sans ma combinaison TPS. Elle est à la fois pratique

si l'on veut faire une manœuvre par gros temps, elle peut vous permettre un débarquement dans les vagues avec votre annexe, en sécurité et sans remplir les bottes. Son utilisation première étant la survie, vous subsisterez dans votre radeau là où d'autres mourront en quelques heures, même dans des eaux tempérées. Avec l'aide de Guy Cotten, j'ai équipé ma fille de trois ans pour ne pas la laisser seule à avoir froid ! Dans toutes nos courses, en Figaro ou autour du monde, elle est devenue obligatoire et ce, grâce au sens des responsabilités des coureurs.

Mouillage

J'ai un guindeau électrique avec 75 m de chaîne et une bonne ancre CQR de 60 livres. La longueur de chaîne se termine par 5 m de textile épissé qu'il sera facile de couper ou de rallonger en cas d'urgence. Dans les cas où je doute de la tenue et quand le vent souffle fort, il m'est arrivé d'affourcher avec une bonne ancre Fortress, 5 m de chaîne et 100 m de textile, faciles à remonter à bord. Petit inconvénient : si le vent tourne de 180°, on commence à faire des nœuds. Je n'ai pas l'habitude d'empenner car j'aime pouvoir ramener rapidement mon ancre à bord, changer de mouillage et recommencer. Dans ce cas, les manœuvres sont doublées. Je ne suis pas prophète en la



matière et d'autres méthodes sont bonnes. Pour naviguer dans la région des canaux de Patagonie, de la Géorgie et de l'Antarctique, il faut être bien équipé en mouillage et aussières. À bord, j'ai au moins cinq ancres de

différentes tailles, y compris pour l'annexe, une CQR, une plate, et les autres en alu, bien pratiques, et au moins quatre aussières de 100/150 m. Rester accroché à la terre, quelles que soient les conditions, c'est la base de la sécurité en croisière.

En lisant tout ceci, vous devez penser que mes navigations se pratiquent au centre de la Terre, pas loin de l'enfer, là où les tempêtes se succèdent et où les bateaux font des cabrioles à n'en plus finir. Pas du tout ! Elles sont au contraire plutôt paisibles, et j'aime pouvoir naviguer n'importe où, en toute sécurité, entre la Corse et le Continent, dans le golfe de Gascogne ou dans les parages du cap Horn. Quand je pars en mer, j'estime que mon bateau est prêt. Je suis quelqu'un de prudent, mais j'aime aller dans les endroits sauvages où les éléments peuvent se déchaîner. La préparation, c'est le prix de ma liberté.