



Contactez votre agent général AXA.

Retrouvez-nous sur:
passion.axa.fr



Réf. 2004421 0624 - Solutions Graphiques



Passion



Naviguez l'esprit libre



ÉDITO ÉRIC LEMAIRE

Chers plaisanciers,

Chez AXA et ses filiales, nous nous efforçons de mettre en pratique notre devise "Agir pour le progrès humain en protégeant ce qui compte". En tant que Président d'AXA Passion et d'AXA Prévention, je sais à quel point la prévention est au cœur de nos préoccupations, et notamment dans le domaine de la Plaisance. Parce que nous aimons la mer autant que vous, il nous paraît important de sensibiliser le plus de plaisanciers sur les risques et les moyens de les prévenir.

C'est pourquoi nous avons décidé de créer ce guide pratique et utile pour adopter les bons réflexes avant, pendant et après une excursion maritime.

De plus, il était particulièrement important pour nous de devenir partenaires de l'association Les Sauveteurs en Mer. Notre soutien permettra notamment à cette belle association de développer et produire des combinaisons en néoprène adaptées aux femmes, Sauveteurs Nageurs de Bord et Sauveteurs Plongeurs.

Éric LEMAIRE
Président exécutif AXA Passion/RUN Services



AXA
Prévention



ÉDITO DIDIER MOREAU

Chers plaisanciers,

Amoureux de la mer nous savons la joie que procure la navigation. Notre mission de sauvetage de la vie en mer nous confère une expertise que nous souhaitons vous partager. Aussi, nous avons pris soin de relire ce livret pour apporter les connaissances de la SNSM au service de votre sécurité.

Navigation, sports aquatiques, baignade... autant d'activités où la vigilance doit être de mise pour que la plaisance reste synonyme de plaisir.

Bonne lecture, bonne navigation

Didier MOREAU,
Directeur de la formation à la SNSM



La SNSM est une association qui assure les missions de sauvetage au large et de surveillance des plages du littoral. Tous bénévoles, les 11 000 sauveteurs en mer œuvrent depuis 208 stations de sauvetage, 32 centres de formation et d'intervention et 235 postes de secours sur les plages. Ils opèrent en France métropolitaine et en Outre-mer. En parallèle de cette activité opérationnelle, la SNSM met en place de nombreuses actions de prévention afin de sensibiliser aux gestes qui sauvent et aux dangers de la mer. Notre contribution à la relecture de ce livret en est un exemple.

Avertissement

Ce guide est un recueil d'informations pratiques qui ne saurait remplacer les guides nautiques officiels. La responsabilité d'AXA PASSION et de la SNSM ne peut être engagée en cas d'imprécision ou d'erreurs.

Le mot du Capitaine

Le meilleur moyen d'éviter une catastrophe est de tout faire pour qu'elle n'arrive pas !

Les incidents en plaisance sont en augmentation, l'étude de leur typologie montre que les deux principales causes sont :

Les lacunes d'entretien des navires

Les fautes humaines des utilisateurs

Il faut aussi y ajouter l'accroissement des événements climatiques : coups de vent violent et tempêtes etc.

En fait, un naufrage est rarement constaté à la suite d'un seul incident. Il est le plus souvent dû à une cause originelle suivie d'une série d'événements plus ou moins aggravants en fonction des circonstances et des réactions humaines.

Il convient d'aborder la pratique du nautisme avec raison et humilité, ce guide pédagogique de prévention des risques maritimes a été rédigé dans le respect de ces valeurs et nous l'espérons, contribuera à réduire la sinistralité en plaisance.

En mer, le mot
« **Prévention** »
prend tout son sens !

An illustration of a captain with a white beard and a black cap, wearing a striped shirt, standing on a white speedboat. The boat is on a blue sea with white waves. In the background, there are white clouds and a seagull flying in the sky. A large white speech bubble originates from the captain, containing text.

Souvenez-vous : chaque sortie en mer commence par une **préparation méticuleuse**. Joignez-vous à moi et suivez attentivement chacune des étapes essentielles pour prendre la mer en toute sécurité !

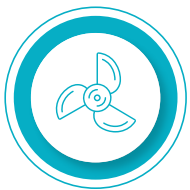
Don SNSM	P. 01
Sécurité	P. 02



Partie 1 : Sur Terre

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir

A. Je réalise les obligations administratives	P. 05
B. Je planifie mon itinéraire	P. 07
C. Je consulte les prévisions météorologiques marines	P. 07
D. Je vérifie mon matériel de sécurité	P. 09
E. Je contrôle les pleins et les approvisionnements	P. 11
F. Je vérifie le bon fonctionnement des moyens de communication	P. 12
G. Je fais un essai de la barre et des moteurs	P. 13



Partie 2 : En navigation

Ma sortie en mer

A. J'adopte une tenue vestimentaire adaptée	P. 17
B. Je respecte les règles de navigation	P. 18
C. Je procède au mouillage de mon bateau dans les règles de l'art	P. 19



Partie 3 : Retour au port

À l'issue de ma sortie en mer

A. Je retourne au port	P. 27
B. Je signale les incidents ou des problèmes rencontrés au cours de la sortie	P. 28
C. J'exerce une surveillance régulière de mon bateau s'il reste à flots	P. 29



Partie 4 : Entretien

J'entretiens mon bateau

A. J'hivérise mon bateau en fin de saison	P. 35
1. J'hivérise mon bateau à flot	
2. J'hivérise et je désarme mon bateau à terre	
3. Les opérations de carénage	
B. Je réarme mon bateau pour la saison estivale	P. 39



Partie 5 : Sinistre

J'ai conscience des risques majeurs

A. L'incendie	P. 45
B. L'échouement	P. 47
C. La voie d'eau	P. 51

Pages annexes	P. 55
---------------	-------



Le budget de la SNSM repose à près de
70 % sur des fonds privés et la générosité du public.

Plaisanciers et passionnés de la mer,
soutenez la SNSM !



QUI
APPELER
EN CAS
D'**URGENCE** ?

Appelez le CROSS.

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage CROSS.

Par radio

Utiliser la radio VHF, en appuyant
sur la pédale du micro ou
bouton-poussoir du combiné.

VHF CANAL 16
DEMANDER LE CROSS.

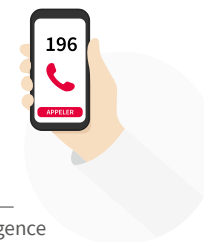


Par téléphone

Le numéro national d'urgence
ouvert 7j/7 et 24h/24

LE 196

APPEL GRATUIT DEPUIS UN
FIXE OU UN PORTABLE.



Messages radio type à transmettre en cas de détresse en mer.

Message
de détresse

« **MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY** »

*En cas de détresse et risque de perte de vie
humaine à la mer.*

Message
d'urgence

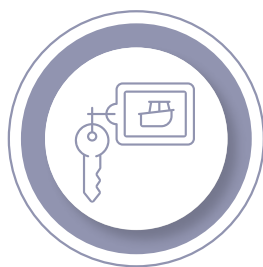
« **PAN PAN - PAN PAN - PAN PAN** »

*En cas de problème grave à bord et de besoin
d'assistance urgente.*

Message
d'informations

« **SÉCURITÉ - SÉCURITÉ - SÉCURITÉ** »

*Pour signaler le trafic maritime d'un danger,
objet dangereux, phare éteint...*



Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

Partie 1



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

A. Je réalise les obligations Administratives

Dès que vous devenez propriétaires, vous êtes responsables de votre bien ! Si votre unité est soumise à immatriculation faites les démarches nécessaires auprès de DDAM sur le portail :

Demarches-Plaisance.Gouv.Fr

Toutefois, si le bateau a été acheté à l'étranger, le certificat de radiation de l'ancien pavillon vous sera demandé.

Le marquage d'identification (si votre embarcation y est soumise) devra être réglementaire.

Il est indispensable pour identifier votre navire notamment dans le cadre d'une opération de sauvetage.

AJ B52181

Exemple de marquage
sur fond clair.

DZ 292 722

Exemple de marquage
sur fond foncé.



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !



Indispensable

En cas de modification apportée en cours de la vie de votre bateau, vous devez obligatoirement mettre à jour votre certificat d'immatriculation et informer votre assureur ! Toutes modifications pouvant impacter les normes "constructeurs" (stabilité, longueur, poids, etc.) sont à proscrire sans l'aval des autorités compétentes.

Contrairement à d'autres pays étrangers, en France, l'assurance n'est pas obligatoire en Plaisance. (sauf pour les bateaux de jauge brute supérieure à 300 UMS)

Cependant, elle est fortement recommandée, et elle vous sera notamment demandée pour obtenir une place dans un port à flot ou à sec et pour stationner dans une zone de gardiennage ou dans un chantier.



Conseil

Lors de l'achat d'une unité d'occasion, il est recommandé de privilégier l'acquisition d'un bateau possédant un carnet d'entretien.

Une expertise de pré-achat est souhaitable surtout pour les unités âgées de plus de 10 ans d'âge.



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

B. Je planifie mon itinéraire

La planification de l'itinéraire en mer est la première étape pour garantir votre sécurité et celle de vos passagers !

Voici des **points clés** à savoir avant de prendre le large :

1

Étudiez les cartes marines et les guides nautiques. Qui fournissent des informations précieuses sur les zones dangereuses, les installations portuaires etc.

2

Faites le choix des points de départ et d'arrivée, **calculer** la distance à parcourir et estimer la durée du voyage.

3

Prévenez toujours une personne de confiance à terre de votre sortie en mer et de votre itinéraire.



Conseil

*En navigation la tenue d'un journal de bord est fortement recommandée.
Il est également judicieux de connaître tous les abris de replis envisageables sur votre itinéraire.*

C. Je consulte les prévisions météorologiques marines

La connaissance de la météo marine du jour est une information fondamentale lors d'une sortie en mer tout comme les prévisions météorologiques en fonction de la durée du voyage envisagée.



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

Les **points essentiels** à connaître avant toute sortie en mer :

Les avis de coup de vent

L'état de la mer

Les précipitations

Les conditions générales

La marée - courants et hauteurs d'eau

Où consulter les informations météorologiques pour la navigation ?

- Sur les panneaux d'affichage des capitaineries à proximité des bureaux d'accueil des ports.
- En composant le **08.92.68.08** suivi du numéro de département pour obtenir le bulletin côtier. Et le **3250** pour obtenir la météo d'une commune.
- **En écoutant sur la VHF** canal 16, l'annonce des bulletins météo marine qui sont diffusés 3 fois par jour sur canaux 79 ou 80. Basculez sur le canal annoncé pour les écouter.
- Sur des **applications mobiles** dédiées avec des informations en temps réel et sans coupure :
 - **Météo Consult Marine**
 - **Windy**
 - **Windfinder**

Applications disponibles sur smartphones et tablettes Android ou Apple.



Astuce du marin

*En mer, l'observation de l'environnement (ciel, vague, faune etc.) peut aussi vous donner des informations précieuses sur l'évolution des conditions météorologiques.
Avant de partir, si vous relevez un vent et un courant de sens opposé, soyez vigilant, la mer peut être très agitée.*



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

D. Je vérifie mon matériel de sécurité

Avant de prendre la mer, il relève de votre responsabilité du chef de bord de vérifier le matériel de sécurité. Assurez-vous que cet équipement est conforme à la division 240 pour la catégorie de navigation prévue.



Gilets de sauvetage et équipement de sauvetage

Assurez-vous que chaque membre de l'équipage dispose d'un gilet de sauvetage approprié. Tout en vérifiant l'état général et l'accessibilité en cas d'urgence. Si vous disposez de bouée de sauvetage ou de ligne de sauvetage, assurez-vous qu'elles sont prêtes à l'emploi !



Extincteurs

Vérifiez que les extincteurs sont à jours des visites réglementaires et prêts à être utilisés en cas d'incendie à bord.



Appareils de communication

Assurez-vous que la radio VHF, les téléphones portables, et tout autre moyen de communication à bord fonctionnent correctement.

Il est obligatoire de maintenir une veille permanente auditive et visuelle sur tout l'horizon. (Règle N°5 du RIPAM)



Fusées de détresse et feux de signalisation

Contrôlez la date d'expiration des fusées de détresse et des feux de signalisation.

Ce matériel de sécurité doit être rangé dans un endroit facilement accessible et connu de tout l'équipage. Il doit être en conformité avec la navigation envisagée.

Basique moins de 2 milles : aucun feu.

Côtier de 2 à 6 milles : 1 jeu de 3 feux à mains conforme aux normes SOLAS.

Semi-hauturier : VHF fixe obligatoire, remplaçant les fusées parachutes et les fumigènes, sous réserve de compétence (certificat CRR), d'enregistrement, et de possession d'un numéro MSII.

Hauturier au-delà de 6 milles : Un jeu de 3 feux à mains, 3 fusées parachute, 2 fumigènes.



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !



Équipement médical

Assurez-vous que votre trousse de premiers soins est complète et que tout le matériel médical est à jour des dates de péremption.

Cette trousse doit être rangée dans un endroit facilement accessible et connu de tout l'équipage.



Trousse de secours ? (Dotation obligatoire)

- 1 couverture de survie
- 1 paquet de 5 compresses de gaze stériles, de taille moyenne
- 10 paires de gants d'examen non stériles
- 1 coussin hémostatique de type CHUT
- 1 boîte de pansements adhésifs stériles et étanches, disponibles en trois tailles
- 1 rouleau de sparadrap
- 1 rouleau de 4 mètres de bande autoadhésive, de largeur 10 cm
- De la Chlorhexidine en solution locale
- 1 flacon de 75 ml de gel hydroalcoolique



Lampe torche

Assurez-vous de son fonctionnement et de posséder des piles recharges



Feux de navigation

Vérifiez que tous les feux de navigation réglementaire pour votre navire sont en état de marche. Ils sont essentiels pour la sécurité, en particulier lors de la navigation de nuit.



Astuce du marin

Embarquez une caisse à outils et un stock de pièces de rechange et de consommables peut se révéler fort utile !



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

E. Je contrôle les pleins et les approvisionnements

Avant de larguer les amarres, il est essentiel de s'assurer que votre bateau est avitaillé en termes de carburant, d'eau et d'approvisionnements.

Cette préparation vous permettra de répondre au besoin de votre sortie en mer et de faire face à une éventuelle situation de crise.

Les **points clés** de l'approvisionnement sont :

Le carburant

L'eau douce

Les vivres

Lors de toute navigation, la quantité minimum d'eau potable par personne est de 1,5 litre par jour.



Astuce du marin

En mer, en termes d'approvisionnement il vaut mieux prévoir trop que pas assez !

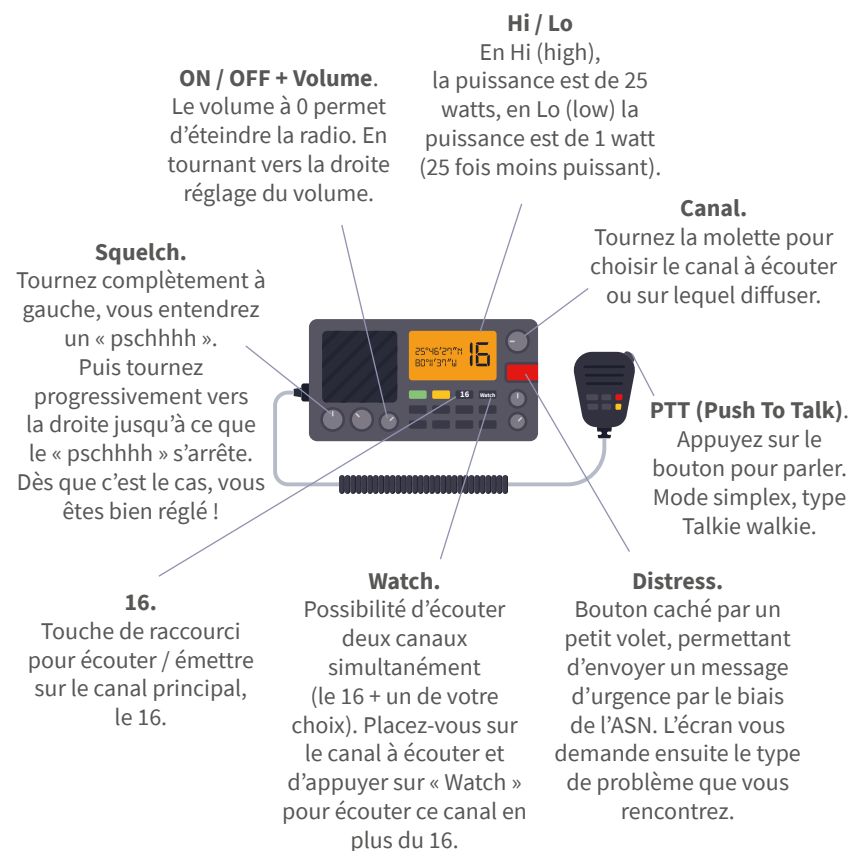


Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

F. Je vérifie le bon fonctionnement des moyens de communication

Les touches principales qu'on retrouve sur la plupart des VHF fixe. En cas de différences, reportez-vous au manuel de votre appareil.



Pour connaître les messages d'alertes et qui appeler en cas d'urgence, reportez-vous à la page 2 du livret.



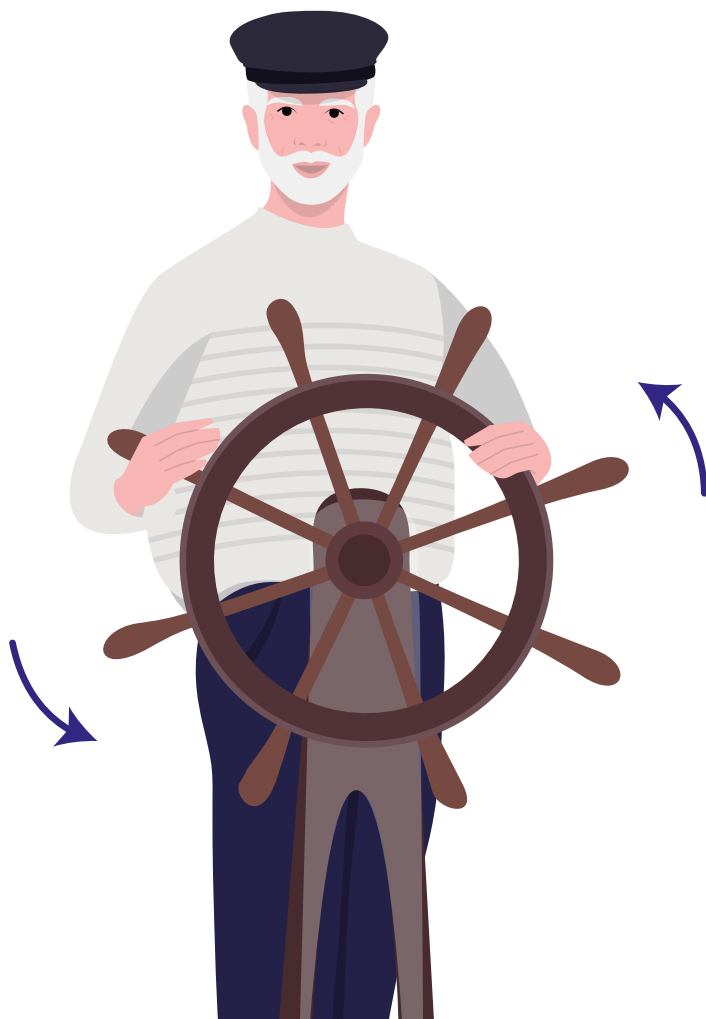
Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

G. Je fais un essai de la barre et des moteurs

La barre

Avant d'appareiller, balancez la barre de gauche à droite pour vérifier que le gouvernail répond correctement et que le mouvement est fluide.



Partie 1

Avant de prendre la mer, ce que je dois savoir !

Les moteurs

Très important : vérifiez toujours les niveaux d'huile, de carburant et de liquide de refroidissement pour vous assurer qu'ils sont à des niveaux adéquats avant tout démarrage.

Démarrez les moteurs et vérifiez qu'ils tournent sans à-coups ou bruits inhabituels et vérifiez la sortie à la coque de l'eau de mer de refroidissement.

Embrayez les moteurs en marche avant et en marche arrière pour vous assurer qu'ils répondent correctement.



Conseil

Observer les fumées d'échappement d'un moteur vous renseigne sur son fonctionnement.

Fumée **noire** : Mauvaise combustion

Fumée **blanche** : Présence d'eau

Fumée **bleue** : Présence d'huile



Ma sortie en mer !

Partie 2



Ma sortie en mer !

A. J'adopte une tenue vestimentaire adaptée

Une tenue vestimentaire adéquate est essentielle pour assurer votre confort et votre sécurité lors de votre sortie en mer.

Des vêtements adaptés : en fonction de la météo, optez pour des vêtements qui vous gardent au sec et vous protègent du froid avec des habits imperméables.

Des chaussures antidérapantes : pour éviter toute glissade, choisissez des chaussures fermées spécialement conçues pour un usage en mer. Elles doivent être antidérapantes pour garantir votre sécurité.

Une paire de gants : pour la manutention des bouts et du mouillage.

Une protection solaire : chapeau ou casquette, lunettes de soleil et crème solaire sont vos alliés contre les rayons UV.



Ma sortie en mer !

B. Je respecte les règles de navigation

Avant de prendre la mer, il est crucial de comprendre et de respecter les règles de navigation conçues pour garantir la sécurité de tous les usagers de la mer, réduire les risques de collision et prévenir les situations dangereuses.

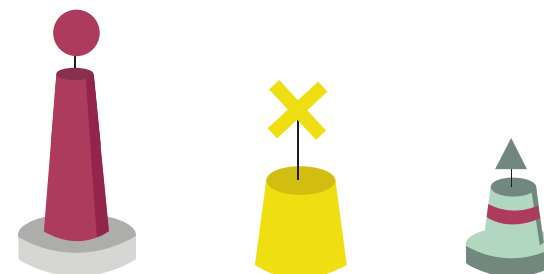
Respectez les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) en particulier dans les situations de croisement, d'intersection ou de dépassement.

Adaptez votre vitesse en fonction des conditions météorologiques, de la visibilité et de la densité du trafic.

Évitez de naviguer dans des zones interdites ou des zones de pêche réservées.

Signalez vos intentions aux autres navires en utilisant des signaux sonores et lumineux conformes aux règles de navigation.

Maîtrisez le balisage maritime, les feux et les signaux de navigation. (pages annexes)





C. Je procède au mouillage de mon bateau dans les règles de l'art

Avant de procéder au mouillage, je m'équipe :

- d'un gilet, car le risque de passer par-dessus bord ou de se faire emporter par la chaîne est élevé.
- de ma paire de gants.
- de chaussures fermées pour se prémunir d'un choc avec la chaîne du mouillage.

La ligne de mouillage

- Pour toute navigation, votre bateau doit être équipé d'une ligne de mouillage et d'une ancre adaptée et réglementaire.
- La chaîne offre plus de poids et de résistance que le cordage. Le cordage offre plus de souplesse et d'élasticité que la chaîne, mais est aussi plus sensible à l'usure.
- La longueur de la ligne de mouillage doit être au moins égale à trois fois la hauteur d'eau sous le bateau. Par vent fort, n'hésitez pas à augmenter sa longueur.



Page 57, retrouvez les informations concernant les différents types d'ancres à utiliser en fonction de votre bateau et du fond usuellement rencontré lors de vos navigations.



Comment choisir votre zone de mouillage ?

Privilégiez un fond adapté à l'ancre dont vous disposez !

- Choisissez un fond sableux ou vaseux pour une meilleure accroche de l'ancre, en évitant les fonds rocheux ou coralliens.
- Tenez compte du tirant d'eau de votre bateau et des profondeurs d'eau indiquée sur la carte et par le sondeur.
- Optez pour un mouillage à l'abri des vents dominants et des vagues et anticipez les éventuels changements de direction ou de force du vent pour garantir une sécurité maximale.
- Assurez-vous de maintenir une profondeur maximale et minimale pendant la durée du mouillage et maintenez une profondeur suffisante sous le bateau pour éviter tout risque d'échouage.
- Respectez une distance suffisante avec les autres bateaux, la côte ou les obstacles en tenant compte du cercle d'évitage.



Conseil

Lors des opérations de mouillage il est préférable d'être deux. Dans ce cas une bonne communication entre l'équipier et le barreur est essentielle.





Ma sortie en mer !

Réalisation de la manœuvre pour mouiller

- Gagnez le point de mouillage choisi à faible vitesse.
- Vérifiez que l'ancre est parée à mouiller, saisines et stoppeur retirés, vous pouvez descendre l'ancre au raz de l'eau en utilisant le guindeau. Resserez le frein puis débrayez, vous êtes « prêt à mouiller ».
- Présentez-vous face au vent.
- Cassez l'air du bateau en battant en arrière puis mettez au point mort.
- Donnez l'ordre à l'équipier de mouiller l'ancre en desserrant le frein du guindeau.
- Embrayez doucement en marche arrière et laissez filer la chaîne à mesure.
- Remettez au point mort.
- Une fois que la longueur de chaîne souhaitée a été mouillée, serrez le frein du guindeau.
- Attendez d'avoir « fait tête ».
- Rangez la plage avant.
- Prenez des repères et notez votre position.



Indispensable

Vérifiez toujours votre position au mouillage et contrôlez fréquemment que le bateau n'est pas en train de déraper.



Ma sortie en mer !

Manœuvre pour lever l'ancre et quitter le mouillage (idéalement à 2)

Au moment d'appareiller, le barreur doit embrayer le moteur et avancer lentement. Il doit veiller à rester dans l'axe du mouillage, sans dépasser la position à la verticale de l'ancre.

L'équipier à l'avant indique au barreur la position de l'ancre, et donc la direction à suivre. Il informe le barreur quand l'ancre est à la verticale du bateau. Il annonce : « **à pic** ».

Le barreur manœuvre doucement au moteur, en laissant à l'équipier le temps de ranger la plage avant et de mettre l'ancre au poste de mer (le stoppeur, les saisines).

L'équipier informe le barreur quand l'ancre est à bord.



Conseil

En cas de baignade – Accrochez une ligne avec une bouée à l'arrière du bateau, et laissez-la filer. Vérifiez que l'échelle de bain est disposée. Toute baignade doit être surveillée !



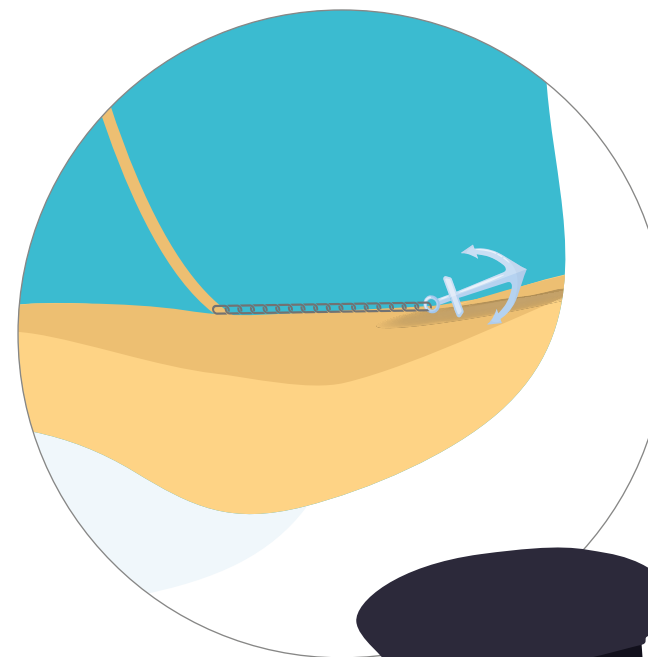
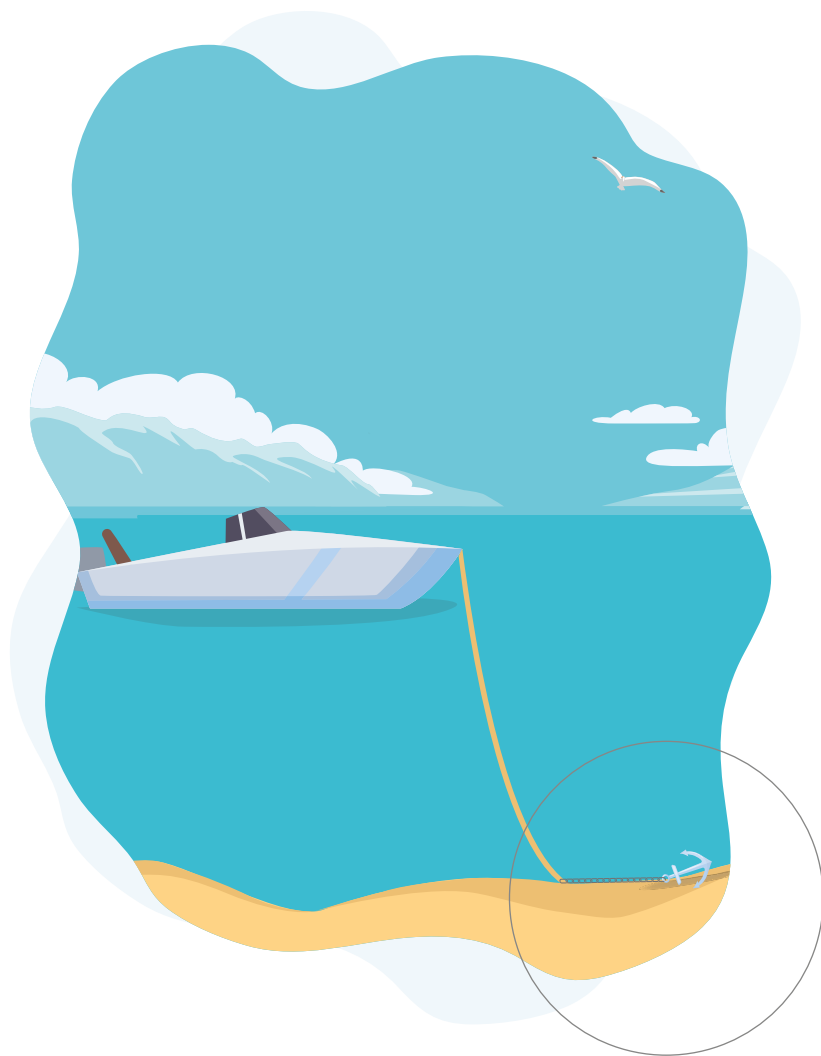
*Je respecte
la nature et
l'environnement.
Je ne jette aucun
déchet à la mer.*



Le type de mouillage le plus pratiqué

Le mouillage simple

Le bateau est retenu par une seule ancre.





À l'issue de ma sortie en mer

Partie 3

[Retour au port](#)

A. Je retourne au port

Regagnez le poste à quai en respectant les vitesses réglementaires en redoublant de prudence dans les chenaux d'accès à fort trafic potentiel.

Anticipez l'accostage en disposant le matériel nécessaire (amarres, pare-battages etc.)

Une fois amarré, disposez la coupée de manière sécurisée et raccordez au circuit électrique à quai, assurez-vous du bon état du câble et de la prise.

Rangerez votre bateau et rincez-le entièrement.

Utilisez des coffres de préférence avec une serrure, pour entreposer le matériel amovible (coussin, petit moteur hors-bord etc.)

Avant de quitter le navire, débranchez le câble de quai sauf si vous disposez d'une pompe de cale automatique en 24 volts et fermez les coupe-circuits des batteries de démarrage moteur et éventuellement les batteries de servitude.

Vérifiez que tous les accès au bateau sont fermés y compris la porte du cockpit et les hublots.



Conseil

La pose d'une balise antivol équipée d'un tracteur avec fonction "géofencing" est fortement recommandée, ne pas oublier de l'activer !

B. Je signale les problèmes rencontrés au cours de la sortie en mer

À l'issue d'une sortie en mer, il est de la responsabilité du Chef de bord de rassembler toutes les informations relatives suite à cet événement.

Types d'accidents ou incidents pouvant être déclarés : (Liste non exhaustive)

*Avarie du navire
Collision
Échouement
Incendie
Accidents corporels*

Informations importantes requises pour la déclaration d'accident

Nom du navire et numéro d'immatriculation du navire

Nom et adresse du propriétaire

Nom du commandant, capitaine ou de la personne en charge

Date et heure de l'accident

Origine et destination du navire

Latitude et longitude ou position géographique au moment de l'accident

Partie du navire où l'accident a eu lieu (s'il a eu lieu à bord)

Conditions météorologiques

Nom de tout autre navire impliqué et son port d'immatriculation

Nombre de personnes décédées ou blessées (nom, adresse et sexe)

Ampleur des dommages, pollution éventuelle ou danger pour la navigation découlant du sinistre

Un bref compte rendu sur les circonstances de l'accident.

C. J'exerce une surveillance régulière de mon bateau s'il reste à flots

Pour préserver votre bateau, une surveillance régulière est essentielle, notamment lorsqu'il est amarré ou au mouillage. Des inspections fréquentes pour détecter les signes de dommages ou de problèmes potentiels sont nécessaires.

Voici une liste non exhaustive d'éléments à prendre en compte :

La sécurisation de l'amarrage

Amarrez votre bateau avec **une amarre à épissure et un amortisseur**.

Doublez vos amarres pour plus de sécurité en cas d'absence prolongée pendant l'hiver et/ou de coup de vent annoncé.

Prenez-en soin en ajoutant des protections limitant le ragage.

Si votre bateau séjourne de manière prolongée sur un coffre en rade, il est indispensable de contrôler régulièrement l'état de l'aussière utilisée et de modifier régulièrement le point de ragage.



Conseil

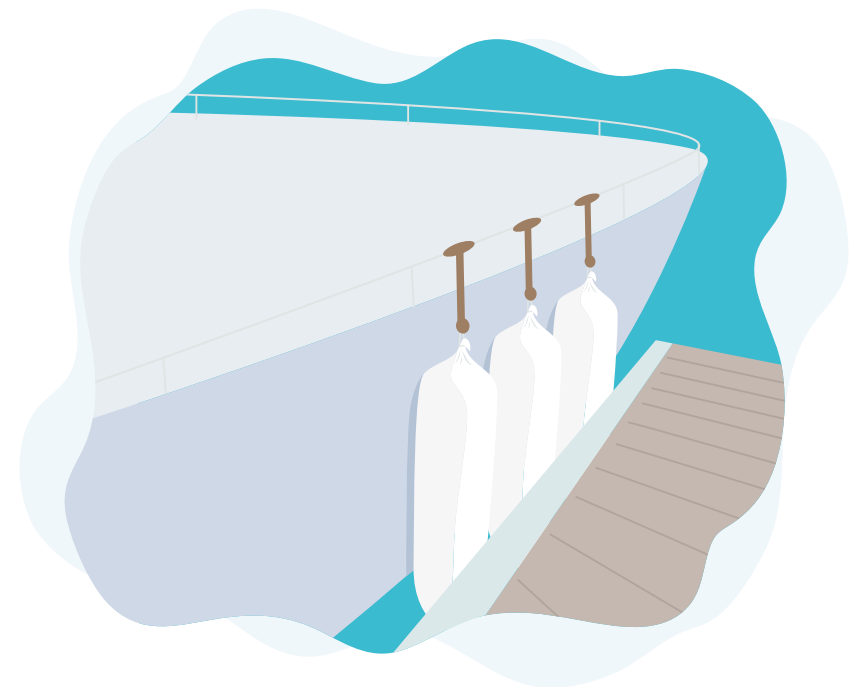
Remplacez vos amarres dès que des signes d'usure apparaissent.

La protection de la coque

Protégez votre coque des chocs et des frottements à l'aide de pare-battages munis de chaussettes de protection.

À noter que des alternatives aux chaussettes existent comme une jupe de coque.

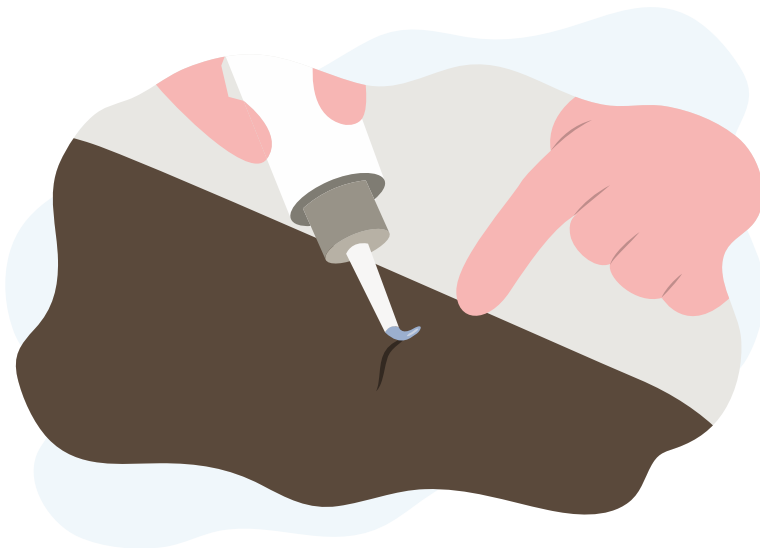
Housse de protection de coque textile pour bateau.



Le contrôle de l'étanchéité de vos hublots et panneaux

Vous pouvez colmater provisoirement les fissures des plexis et les éventuelles entrées d'eau au niveau des joints d'étanchéité pour que votre bateau soit hermétique et résiste aux pluies d'hiver en utilisant divers produits adaptés.

Cette solution doit cependant être considérée comme transitoire, les joints d'étanchéité défectueux doivent être remplacés tout comme les hublots et panneaux fissurés avant tout réarmement.



Le contrôle des fonds du navire

Vérifiez régulièrement la présence d'eau éventuelle dans les fonds du navire et testez régulièrement le système d'assèchement.

Le contrôle du presse-étoupe et des bagues d'étanchéité

En cas de présence d'eau dans les fonds, il est conseillé d'effectuer une inspection visuelle du presse-étoupe ou du joint tournant.

Demandez conseil à un professionnel, car un remplacement de la garniture sera peut-être nécessaire.

Le contrôle et l'entretien des vannes de coque

Procédez à un examen visuel. Pour prévenir de l'oxydation des vannes, appliquez une noix de graisse marine directement sur la vanne. Manœuvrez-les régulièrement pour éviter tout blocage.

L'essai du système de ventilation

Profitez de votre présence à bord pour renouveler l'air de votre bateau.

La protection des éléments extérieurs

Veillez à ce que les voiles soient correctement ferlées et protégées, ajuster les housses (winch, barre etc.).

Les coussins de pont doivent être rentrés.

Éliminez toute prise au vent potentielle (tauds, biminis, drisses etc.).



Conseil

Vous aimez votre bateau, nous vous conseillons de venir le voir le plus souvent possible et d'effectuer des contrôles réguliers.



J'entretiens mon bateau

Partie 4

Entretien

Chaque action pour assurer la protection, la préparation et la maintenance de votre embarcation a un impact direct sur la sécurité de vos futures navigations et sur la longévité de votre bateau.

Tous les travaux entrepris doivent être consignés dans un carnet d'entretien. Gardez toutes les factures, cela sera un plus pour la revente et la valorisation de votre bateau !

Si votre bateau a été récemment expertisé, effectuez l'ensemble des travaux préconisés par l'expert. Celui-ci les aura en général classés par ordre d'importance dans son rapport.

A. J'hiverné mon bateau en fin de saison

1. J'hiverné mon bateau à flot

(se reporter au paragraphe précédent)

Votre bateau étant à flots, il est susceptible de devoir être déplacé de manière autonome à la suite par exemple d'une injonction des autorités compétentes.

Votre bateau doit rester manœuvrable, il ne s'agit donc pas d'un désarmement.

Cela ne vous dispensera pas d'une sortie d'eau pour diligenter une inspection de la coque et un carénage.

Une mise à sec est vivement recommandée annuellement.



À savoir

Tous les ports ne présentent pas le même niveau de protection face aux risques encourus (vol, météo, marées etc.).

2. J'hiverné et je désarme mon bateau à terre

- **Privilégiez** une zone close et surveillée.
- **Débarquez** tout le matériel amovible et **entrezposez** le dans un endroit sécurisé.
- **Vérifiez** la qualité et la solidité des bers utilisés.
Des cocons de protection sont désormais proposés par la plupart des sociétés de gardiennage, il est recommandé de faire ce choix.
- **Coupez** les coupe-circuits des différentes batteries.
- Si vous avez une annexe avec un petit moteur hors-bord, il est préférable de le débarquer pour le stocker dans un endroit sécurisé. Profitez-en pour en faire l'entretien annuel (vidange des fluides, changement des anodes, des courroies, et des rouets de pompe, des filtres et nettoyage des carburateurs).
- Il est préférable d'**hiverner** le(s) moteur(s) de votre bateau, pour cela il est recommandé de s'adresser à un mécanicien professionnel agréé par le constructeur qui prendra les mesures nécessaires pour préparer votre moteur à un arrêt de longue durée et fera également le réarmement, tout en respectant les travaux d'entretien recommandés par le constructeur. **La durée de vie de votre moteur en sera prolongée.**
- Effectuez les opérations de carénage avant la remise à l'eau.



Hivernage chez un professionnel

Lisez bien votre contrat de gardiennage qui comprend la plupart du temps une mention d'abandon de recours. Nous vous conseillons dans ce cas de prendre conseil préalablement auprès de votre assureur.



3. Les opérations de carénage

Il s'agit de pouvoir inspecter les parties habituellement sous l'eau dites « les œuvres vives ». (opération vivement recommandée annuellement).

- Procédez au nettoyage complet de la coque et des appendices
- Inspectez minutieusement la coque (rechercher les traces de chocs éventuels, les fissures, les cloques), les cloques peuvent être le signe de la présence d'osmose.
- Inspectez la quille et la liaison coque quille
- Inspectez l'ensemble de la ligne d'arbre (de la sortie coque à l'hélice)
- Inspectez le propulseur d'étrave si existant le safran et les supports de safran
- Inspectez les passe-coques, les vannes de coque, les aspirations et les sorties d'eau
- Changez toutes les anodes sacrificielles (trouver des anodes neuves est signe qu'elles n'ont pas fait leur office...)
- Refaites la sous-marine en prenant soin de masquer l'aillette du loch et le capteur du sondeur.

Les vannes de coque doivent être équipées par deux colliers de serrage à chaque extrémité.



Conseil

La mer est un milieu salin agressif (Risque de corrosion, d'oxydation etc.) et les risques encourus à flots en hiver sont nombreux (coup de vent, envahissement etc.), un hivernage à sec est donc toujours préférable.



B. Je réarme mon bateau pour la saison estivale

Les 7 points clés pour sortir de l'hivernage en toute sécurité.

1 Équipements généraux

Nettoyez

- le pont puis la coque
- les toiles : bimini, auvent...
- les pièces métalliques : les polir

Contrôlez

- l'étanchéité des capots et des hublots
- l'intérieur du bateau, cale comprise
- la validité du matériel de sécurité
- les balais d'essuie-glaces
- la date de la dernière visite de la survie les documents administratifs
- les dalots et les anguilles
- les amarres et les changer si nécessaire

Inventorisez

- le matériel de sécurité qui doit être en conformité avec les règles d'export de la division 240
- la pharmacie
- les pièces de rechange et outils



2 Cale

Vérifiez

- la propreté des fonds, en cas de présence d'eau ou de corps gras, trouver l'origine et y remédier
- le fonctionnement des pompes de cale en modes automatique et manuel
- l'état des filtres

Manceuvrez

- les vannes de coque

Examinez

- les tuyautages et les durites

Resserrez

- les brides sous la flottaison

3 Pont et accastillage

Examinez

- le balcon avant, les chandeliers et les filières
- la ligne de mouillage, les défenses, les cadènes et les taquets
- les fermetures des capots et des coffres

Graissez

- les appareils de pont (guindeau, winchs...)

Essayez

- les appareils de pont (guindeau, winchs...)



4 Moteurs et auxiliaires

- **Inspectez**
 - le circuit d'alimentation en combustible et les raccords
 - les réservoirs, évents et pompes à combustible
 - le circuit de refroidissement, s'assurer que les flexibles soient bien ajustés et serrés avec 2 brides et les changer si défectueux
 - le collecteur d'échappement (après l'avoir retiré) pour s'assurer de l'absence de corrosion, et ce tous les 2-3 ans
 - la manche du ventilateur de cale
- **Changez**
 - les filtres à combustible

5 Circuits électriques

- **Nettoyez**
 - les cosses des batteries
- **Contrôlez**
 - le niveau (si batteries avec entretien)
 - la charge
- **Constatez le bon fonctionnement**
 - des régulateurs de tension
 - des jauges
 - de la prise d'alimentation à quai et du chargeur
 - de tous les appareils d'éclairage (dont feux de navigation, ampoules et fusibles de rechange)
 - des équipements électroniques
 - des antennes
- **Resserrez**
 - les connexions électriques, particulièrement les extrémités des câbles de batterie



6 Voiles, mâts et gréements

- **Vérifiez**
 - les voiles en contrôlant les lattes, leurs goussets, les fixations, la ralingue, les œillets
 - l'absence de corrosion et de dommages sur le mât, barres de flèche, rivets et ferrures vissées
 - les protecteurs de barres de flèche, haubans et étais
 - les garcettes et bosses de ris
 - les drisses, écoutes, bras de spinnaker, palans de pataras et hale-bas,
 - les fixations des étais, bas-étais, cadènes de haubans, bas-haubans, et du pataras
 - les clavettes et la tension des ridoirs
 - les ferrures de la tête de mât, réas et tourniquet du raban de ferlage
- **Appliquez**
 - du ruban adhésif sur les ridoirs, clavettes et barres de flèche
 - les cadènes du pont si nécessaire

7 Vie courante

- **Assurez-vous**
 - du fonctionnement des pompes d'alimentation et du chauffe-eau
 - de l'évacuation des eaux usées dans les sanitaires
 - du fonctionnement du circuit gaz et de la date de péremption du flexible
 - de l'état et du niveau de la bouteille de gaz
- **Vidangez**
 - le réservoir d'eau



Conseil

Comme pour l'entretien des moteurs, il est préférable pour le contrôle et les interventions sur le gréement de s'adresser à un spécialiste !

Les mâts et le gréement dormant ont une durée de vie limitée !



J'ai conscience des risques majeurs

Partie 5



En mer, les risques sont nombreux, l'humilité face aux éléments est de rigueur !

Les trois types de sinistres suivants peuvent avoir un impact important sur votre sécurité et l'état futur de votre navire. Pour les assureurs plaisance, ils sont les plus générateurs de perte totale.

A. L'incendie

L'incendie est le type de sinistre le plus redouté à bord d'un bateau. En mer, les pompiers ne pourront pas forcément intervenir pour vous aider, la prévention est le maître mot. Un incendie déclaré à bord d'un navire se termine malheureusement très souvent en perte totale.

Si cela arrive, la vitesse de l'intervention est un facteur essentiel pour circonscrire le sinistre.

1. Vérifiez les installations de gaz

Fermez systématiquement les vannes de gaz en dehors de toute utilisation. Installez un détecteur de fuite de gaz et contrôlez vos installations tous les ans.

2. Contrôlez les branchements à quai

La rallonge de quai et sa prise doivent être en bon état ! Débranchez le circuit électrique de la borne du quai en cas d'absence prolongée sauf si vous disposez de pompes d'assèchement automatiques en 24 volts.

Fermez les coupe-circuits des batteries de démarrage moteur. Fermez éventuellement les coupe-circuits des batteries service sauf si vous disposez de pompe d'assèchement automatique en 24 volts.

3. Aérez et ventilez la cale "moteur" avant démarrage

Si votre bateau est équipé d'un moteur in-board à essence. En cas de vapeur d'essence, il y a un risque d'explosion.

4. Privilégiez des équipements "marinisés"

Ils sont adaptés à la navigation et à une utilisation en milieu humide.



5. Inspectez régulièrement les armoires électriques

Le resserrage fréquent des causses et des connexions est recommandé.

6. Équipez-vous d'extincteurs

En fonction de la réglementation qui s'applique pour votre bateau. Respectez les dates de péremption et d'entretien. Les extincteurs sont spécifiquement adaptés aux types de feux rencontrés, respectez l'usage indiqué.

7. Rangez votre bateau

Chaque chose à sa place ! Portez un soin particulier au stockage des produits inflammables.

8. En cas de travaux à bord

Redoublez de vigilance lorsque vous utilisez des produits inflammables ou lorsque vous entreprenez des travaux à chaud. Dans ce cas disposez alors toujours un extincteur à proximité.

9. En cas de fumée et/ou d'odeur inhabituelle

Investiguez sans tarder pour en trouver obligatoirement l'origine et remédiez au désordre rencontré.

10. En cas de feu à bord

Stoppez les ventilations et évitez les appels d'air. Isolez électriquement la zone concernée.

11. Après un incendie

Déblayez la zone concernée et effectuez des rondes régulières pour éviter toute reprise de feux.



Conseil

Préférez les bateaux « non-fumeurs ». Le jet d'un mégot en mer et au vent est un acte peu respectueux de l'environnement et de votre embarcation.



B. L'échouement

Deux origines principales

1. La défaillance technique

La défaillance de certains appareils peut rendre votre bateau «non maître» de sa manœuvre (panne "moteur", défaillance du système de barre, démâtage). Si votre bateau est non manœuvrant, des courants ou des vents défavorables pourront provoquer un échouement, voire vous drosser violemment à la côte.

Si vous ne parvenez pas à réparer la défaillance, **informez le cross sans tarder de votre situation par VHF canal 16 de préférence.**

Mettez-vous en situation « **Paré à mouiller** ». Jeter l'ancre pourra être un recours ultime pour ne pas vous échouer.

Préparez les moyens d'assèchement dont vous disposez. Faites porter les gilets de sauvetage à tous les membres d'équipage.

Préparez le largage éventuel du radeau de survie. **Ne quitter le navire que si la situation l'exige.**



2. L'erreur de navigation

Pour éviter de vous échouer, vous devez savoir à tous moments où se trouve votre navire et connaître le niveau de la marée. Vous devez vous servir de tous les éléments et instruments de navigation à votre disposition pour vérifier votre position, ne vous fiez pas à une seule source d'information qui défaillante peut vous induire en erreur.

Attention, certains appareils électroniques peuvent être interfacés et peuvent se transmettre une mauvaise information.

À quai :

- Vérifiez régulièrement le calage de votre sondeur et de votre GPS en contrôlant que les informations données par ses appareils sont réelles.
- Préparez votre route, repérez les dangers éventuels.





J'ai conscience des risques majeurs

En mer :

- Effectuez une veille visuelle, observez la côte et les amers remarquables.
- Contrôlez les profondeurs indiquées par les cartes (sans oublier que vous êtes soumis au régime des marais) et par le sondeur.
- Tenez une estime permanente de votre position, faites des points réguliers.
- Utilisez le GPS, le sondeur, le radar, les cartes électroniques et les traceurs de cartes.
- Utilisez les amers côtiers pour faire des points par évènement.
- Reportez votre position sur une carte marine.
- Adoptez votre vitesse aux conditions de navigation en particulier dans les zones resserrées.
- Soyez vigilant lors de la prise d'un mouillage et contrôlez votre position très régulièrement une fois mouillé.

**Conseil**

Restez éloigné du danger et appropriiez-vous ces deux adages maritimes :

1. *Prenez un large tour, car raser les cailloux n'est pas une gloire mais une imprudence maritime*
2. *Gardez un pied de pilote, car prendre une marge de sécurité par rapport aux indications du sondeur est un acte de sagesse pour naviguer par petits fonds.*
3. *Pour une navigation côtière, téléchargez une application de cartes marines pour vous localiser et identifier les obstacles en temps réels.*



J'ai conscience des risques majeurs

Après un échouement, la violence du choc au moment où le bateau est entré en contact avec le fond pourra être une bonne indication des dégâts éventuels subis par votre navire.

La nature des fonds (rocheux, vaseux, sableux) est aussi un facteur de gravité.

La situation de la marée (montante ou descendante) est aussi un critère d'évaluation de la situation.

Dans tous les cas un appel au Cross est indispensable. Signalez ensuite au Cross l'évolution de la situation.

- Vérifiez qu'aucun équipier ne soit blessé ou tombé à la mer.
- Prenez les mesures et manœuvres recommandées et adaptées à votre situation pour tenter de déséchouer le navire.

Vérifiez ensuite :

- L'état des cales et la présence d'eau éventuelle voir (chapitre suivant la voie d'eau page 49)
- La manœuvrabilité du navire
- Le système de barre
- L'absence de bruits et de vibrations anormales
- La bonne réfrigération eau de mer du moteur
- L'état des boulons de quilles (voilier)





C. La voie d'eau/envahissement

Respectez les recommandations faites aux chapitres « séjour à flots », « hivernage » et « carénage », pour rappel les organes essentiels à contrôler sont :

Les vannes de coques - Les passe-coques - Les garnitures d'étanchéité des lignes d'arbres - Les panneaux de pont et les hublots.

Au port :

- Manœuvrez régulièrement les vannes de coques, isolez-les en cas d'absence prolongée.
- Veillez au bon amarrage de votre navire.
- Nettoyez régulièrement les fonds.
- Essayez régulièrement les différents moyens d'assèchement.

En mer :

- Respectez toutes les règles pour prévenir les abordages.
- Adaptez votre vitesse aux conditions de mer, ne faites pas souffrir la structure de votre bateau.
- Vérifiez la fermeture des hublots et panneaux .
- Après un échouement ou un abordage soyez particulièrement vigilant, ces événements sont souvent suivis d'un envahissement.
- Au mouillage surveillez votre position de jour et de nuit.



En cas de voie d'eau déclarée, mettez en place et activez tous les moyens d'assèchement à votre disposition :

- Alertez le Cross par VHF 16 de préférence sur votre situation et de l'évolution de celle-ci.
- Recherchez l'origine de la voie d'eau et remédiez au problème dans la mesure du possible.

En cas de brèche dans la coque, réduisez le débit d'eau par tous les moyens. La pose d'une bâche lestée le long de la coque (Paillet de Makaroff) peut efficacement limiter la vitesse de l'envahissement !

- Faites capeler les gilets de sauvetage à tout l'équipage.
- Préparez le largage éventuel du radeau de survie.

Ne quitter le navire que si la situation l'exige !

La mer doit demeurer un formidable espace naturel de libertés, de plaisirs et de découvertes pour les cinq millions de plaisanciers répertoriés par la Fédération des Industries Nautiques, comme pratiquant régulièrement des loisirs et des sports nautiques en France.

Nous espérons que ce guide de prévention vous aidera à vivre votre passion en toute sécurité et en respectant l'environnement marin.

Bonne navigation à tous !



Liste de matériel	Basique	Côtier	Semi-hauturier	Hauturier
Équipement individuel de flottabilité ¹	●	●	●	●
Dispositif lumineux	●	●	●	●
Moyens mobiles de lutte contre	●	●	●	●
Dispositif d'assèchement manuel	●	●	●	●
Ligne de mouillage (si masse lège ≥ 250 kgs)	●	●	●	●
Annuaire des marées	●	●	●	●
Pavillon national (hors eaux territoriales)	●	●	●	●
Dispositif de repérage et d'assistance pour personne à la mer de type bouée fer à cheval ou bouée couronne		●	●	●
3 feux rouges à main		●	●	●
Compas magnétique (ou GPS en côtier)		●	●	●
Cartes marines officielles		●	●	●
Règlement international pour prévenir les abordages en mer		●	●	●
Description du système de balisage		●	●	●
Radeau de survie			●	●
Matériel pour faire le point			●	●
Livre des feux tenu à jour			●	●
Journal de bord			●	●
Dispositif de réception des bulletins météorologiques			●	●
Harnais et longe par navire pour les non-voiliers			●	●
Harnais et longe par personne embarquée pour les voiliers			●	●
Trousse de secours			●	●
Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit			●	●
Radiobalise de localisation des sinistres			●	●
VHF fixe			●	●
VHF portative			●	●

¹Un équipement individuel de flottaison (EIF) est un dispositif qui permet à une personne de flotter plus facilement en cas de chute dans l'eau.

	Ancre Bruce	Ancre Charrue	Ancre bascule	Ancre à jas	Grappin
Vase	✓	✓	✓	✗	!
Boue	✓	✓	!	!	✗
Sable	✓	!	✓	✗	✗
Algues	✗	!	!	✓	✓
Roche	!	✗	!	✓	✓

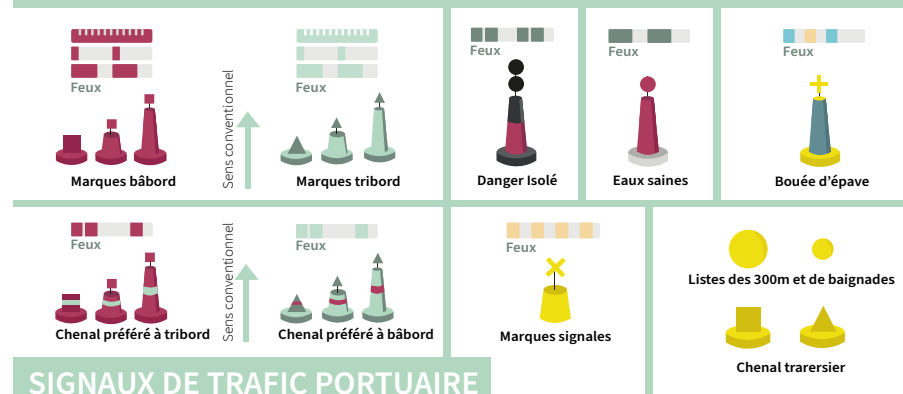
✓ Recommandé ! Moyennement adapté ✗ Non adapté

Choix du poids de l'ancre

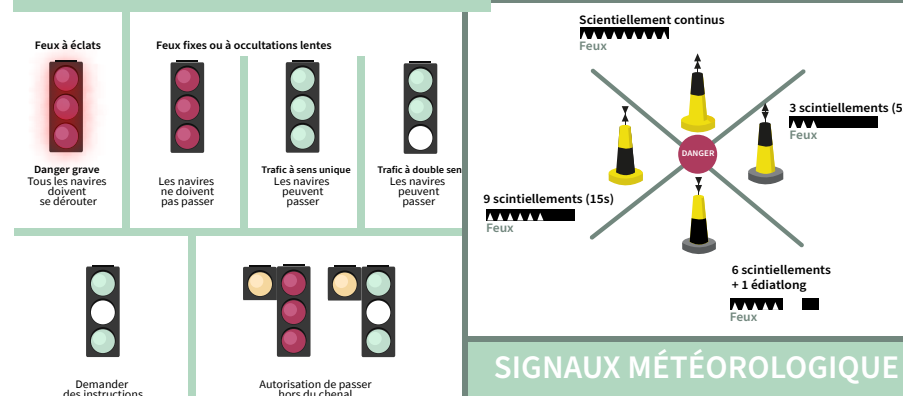
Longueur du bateau	Déplacement du bateau	Poids minimum de l'ancre	Diamètre chaîne	Diamètre câblot	Diamètre manille
jusqu'à 4m	300 Kg	3.5 Kg	6 mm	6.8 mm	8 mm
5.50m	800 Kg	6 Kg	6mm	10 mm	8 mm
6.50m	1 000 Kg	8 Kg	6-7 mm	10 mm	8 mm
7.50m	2000 Kg	10 Kg	8 mm	14 mm	10 mm
9m	3000 Kg	12 Kg	8 mm	14 mm	10 mm
10.50m	4500 Kg	14 Kg	8 mm	14 mm	10 mm
12.50m	8000 Kg	16 Kg	10 mm	18 mm	12 mm

Veuillez noter que les valeurs indiquées sont des **estimations générales** et peuvent varier en fonction d'autres facteurs spécifiques à votre bateau.
 Nous vous recommandons de consulter les spécifications du fabricant de l'ancre.

BALISAGE REGION A



SIGNAUX DE TRAFIC PORTUAIRE



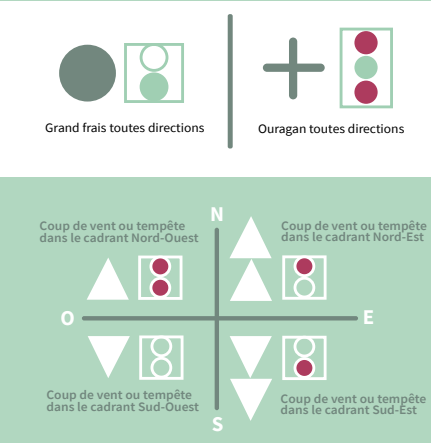
VHF

A Alfa	H Hotel	O Oscar	V Victor
B Bravo	I India	P Papa	W Whiskey
C Charlie	J Juliett	Q Quebec	X X-ray
D Delta	K Kilo	R Romeo	Y Yankee
E Echo	L Lima	S Sierra	Z Zulu
F Foxtrot	M Mike	T Tango	
G Golf	N November	U Uniform	

Détresse inconnue
 Incendie, explosion
 Voie d'eau
 Abondage
 Echouement
 Gîte, chavirement
 Navire coule
 Navire à la dérive
 Abandon du navire
 Homme à la mer
 Piraterie

Undesignated
 Fire, explosion
 Flooding
 Collision
 Grounding
 Listing, capsizing
 Sinking
 Disable and adrift
 Abandoning ship
 Man over board
 Piracy

SIGNAUX MÉTÉOROLOGIQUE



Détresse, d'urgence et sécurité : **canal 16**
 Navires à navires: **canaux 6,8,72 et 77**
 Capitainerie port de plaisance : **canal 9**