

UNION DES ASSOCIATIONS DE NAVIGATEURS DU MORBIHAN

2024/1

DE L'INTERET DE BIEN CONNAITRE L'EMPLOI DES MOYENS DE SECURITE EMBARQUES

Ce document se propose de préciser l'emploi des matériels cités ci-dessous ainsi que de prodiguer des conseils et des rappels permettant de pratiquer notre plaisance en toute quiétude. Ces matériels sont imposés par la division 240. Les normes sont harmonisées en ISO et sont publiées au journal officiel de l'Union Européenne. La norme NF est supprimée.

LE CHEF DE BORD : Membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnels embarqués. Le chef de bord s'assure notamment :

- De l'adéquation de sa navigation avec les caractéristiques de son navire.
- De la présence à bord, du bon état et de la validité de tous les équipements et matériels de sécurité embarqués ainsi que leur adaptation aux personnes embarquées.
- De la mise en œuvre des dits matériels lorsque les circonstances l'exigent

ABRI : Endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité, en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météo et de l'état de la mer du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.

Le Chef de bord embarque le matériel de sécurité adapté à la navigation pratiquée

- Dotation basique à moins de 2 milles d'un abri ;
- Dotation côtière de 2 à 6 milles d'un abri (dotation basique complétée) ;
- Dotation semi-hauturière au-delà de 6 milles et jusqu'à 60 milles d'un abri (dotation côtière complétée) ;
- Dotation hauturière au-delà de 60 milles d'un abri (dotation semi-hauturière complétée).

Les dotations sont précisées en annexe.

En fonction du type de navigation pratiquée, la division 240 impose d'avoir à son bord, entre autres :

- Equipement individuel de flottabilité EIF (gilet de sauvetage)
- Des feux à main
- Equipement mobile de lutte contre l'incendie (Extincteur)
- Un canot de survie dans lequel le naufragé trouvera de nombreux matériels d'alerte et de survie.

- VHF
- Dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau (bouée fer à cheval)

Un chef de bord se doit de savoir parfaitement quand et comment utiliser ces matériels. Il doit être convaincu que ce n'est pas au moment tragique du naufrage qu'il cherchera ses feux à main et en découvrira la manière de s'en servir.

- Condition d'utilisation des navires à moteur hors-bord, dispositif filaire d'arrêt d'urgence.

- **EIF** : gilet de sauvetage

Réglementation division 240 :

Obligatoire pour tout type de navigation.

Il n'est pas obligatoire de porter cet équipement, mais il doit être accessible rapidement et être réglé à la taille du navigateur. Le chef de bord peut obliger les membres de son équipage à le porter, dans le cas contraire, il doit avant l'appareillage, montrer explicitement où il se trouve à bord du bateau. A cet équipement doit être associé un dispositif lumineux de repérage, il peut être collectif : lampe torche étanche. Individuel : matériel spécifique disponible dans le commerce, le plus simple un cyalume fixé sur le gilet.

Les gilets doivent être marqués CE ou "Barre à roue"

LES FEUX A MAIN

Réglementation, division 240

Trois feux rouges à main si vous naviguez à plus de 2 miles d'un abri. Dotation côtière, semi hauturière, hauturière.

Conseils :

Il existe au moins 20 modèles de feux à main en vente sur le marché. Au bout de trois ans, ils sont périmés, il faut les changer. Le détaillant qui vous les vend DOIT reprendre les engins pyrotechniques périmés (Feux à main, fusées, fumigènes)

La mise à feu de ces engins diffère d'un fabriquant à l'autre.

Ils sont toujours emballés dans un sac en plastique dont certains, très solides, ne peuvent être ouverts sans l'aide d'un couteau.

Le mode d'emploi est écrit ou schématisé en très petits caractères sur le corps du feu à main, qu'un porteur de lunettes sans celles-ci ne peut déchiffrer, même de jour. Certains ne sont pas rédigés en Français. Leur mise en œuvre peut s'avérer dangereuse pour quelqu'un de non initié.

A l'achat, ouvrir le sachet puis le refermer avec un système permettant une ouverture facile.

Bien lire le mode d'emploi, le faire lire par les membres d'équipage susceptibles de les employer.

Les ranger dans un endroit facile d'accès, s'assurer que les membres d'équipage en connaissent l'emplacement.

Certains feux à mains sont dotés d'un opercule qu'une personne manquant de force ne peut enlever. Enlever cet opercule et le remettre d'une manière permettant un retrait facile.

Profitez des séances d'entraînement organisées par votre association. Insistez pour que les personnels féminins de votre équipage ainsi que les jeunes de 13/14 ans y participent.

Vous n'avez que trois feux à main. Utilisez-les lorsque vous êtes certain que quelqu'un peut les apercevoir, un aéronef ou un bateau.

Un feu à main produit une flamme rouge de 20 cm de long ainsi que des projections de résidus incandescents et brûlants. Placez-vous sous le vent dans une direction neutre. Le feu brûle pendant 2 à 3 minutes

Attention à l'effet de panique, de stress très important ressentis par le tireur et son entourage !!



Ne vous entraînez pas avec des feux périmés en dehors des séances organisées, vous seriez susceptible d'être poursuivi pour utilisation non réglementaire d'engin de signalisation.

Equipement mobile de lutte contre l'incendie (Extincteur)

Réglementation Division 240 :

Obligatoire pour tout type de navigation sur navire équipé d'un moteur à combustion interne y compris les véhicules nautiques à moteur sauf les annexes navigant à moins de 300 m d'un abri.

Les extincteurs portatifs d'incendie doivent être marqués CE ou barre à roue.

Conseils :

Ils doivent être facilement accessibles et leur emplacement connu de tous les membres d'équipage. S'ils sont entreposés dans un espace clos, la porte doit porter le pictogramme qui va bien !



Comme pour les feux à main profitez des séances d'entraînement à l'extinction d'hydrocarbures organisées par votre association de plaisanciers.

Les extincteurs ont une durée de vie fixée par le constructeur.

Un dispositif de sécurité empêchant un déclenchement intempestif équipe tous les extincteurs. Ça peut être une goupille ou une collerette. Comme pour les feux à main son arrachement est difficile. Un adolescent ou une personne physiquement faible peut éprouver des difficultés à l'arracher. Il est nécessaire de vérifier ce dispositif avant de placer l'extincteur dans son emplacement de stockage. Ne stocker pas vos extincteurs dans le compartiment moteur. Attention aux retours de flammes à l'ouverture de celui-ci.



Votre association organise tous les ans des ateliers d'entraînement à l'extinction de feux d'hydrocarbure. Profitez-en pour vous entraîner à approcher un feu. Ce n'est jamais simple. Insistez pour que les navigatrices qui vous accompagnent ainsi que les jeunes de 13/14 ans y participent.

Canot de survie

Réglementation division 240 :

Les radeaux gonflables autorisés répondent à la norme NF/ISO 9650 ou de la classe II et de la classe V si acquis avant le 1^{er} janvier 2008 ;

les radeaux gonflables marqués "barre à roue" peuvent aussi être embarqués.



La classe de votre survie doit correspondre au nombre de personnes embarqués.

Elle doit être placée dans un endroit facile d'accès. Ce matériel est très lourd, une navigatrice ou un adolescent ne pourra pas la déplacer seul. Elle doit être solidement fixée sur votre bateau, mais doit aussi pouvoir être libérée facilement par n'importe quel membre de l'équipage, homme ou femme.

Si d'aventure vous deviez abandonner votre bateau, si possible, dans l'ordre effectuez les actions suivantes :

Assurez-vous que tous les membres de votre équipage ont bien perçu l'ordre d'abandon.

Appuyez au moins 5 secondes sur le bouton détresse de votre VHF si elle est ASN.

Lancez un MAYDAY

Préparez la survie, ne pas oublier de solidement amarrer le filin de gonflage automatique à votre bateau.

Jeter la survie à la mer

Maintenant commence l'aventure !!

La survie ne s'est pas forcément gonflée à l'endroit, si non, quelqu'un doit se jeter à l'eau et la redresser.

Lorsque tout l'équipage a pris place à bord, peut-être avant en fonction de la vitesse de disparition du bateau, couper le filin reliant l'épave à la survie, sinon l'un entraînera l'autre par le fond.

Une fois tout l'équipage dans la survie, vous découvrirez le matériel de secours emballé dans des sacs étanches qu'il est difficile d'ouvrir sans un couteau.

N'utilisez les feux à main et fusées qui s'y trouvent que lorsqu'un aéronef ou un bateau passe à proximité. Vous découvrirez alors que ces engins ont un fonctionnement différent que ceux que vous aviez dans votre bateau.

Un principe important : Tant que votre bateau est à flot, maintenez-vous à sa proximité. Il est beaucoup plus facile pour un observateur aérien de repérer une coque, même retournée, qu'une survie.

Imaginez ce scénario de nuit par mer force 5 avec des blessés.....Bonne chance.

La VHF

Réglementation division 240 :

Les navires effectuant une navigation au-delà de 6 milles d'un abri (voir définition d'un abri en tête de document) doivent être dotés d'une installation radioélectrique VHF FIXE.

Il est rappelé que l'utilisation des installations radioélectriques à bord d'un navire est soumise à autorisation administrative appelée licence de station de navire.

La VHF est le premier moyen qui peut vous sauver, sa portée, surtout sur un voilier est supérieure à 50 Km.

En appelant sur le canal 16, il y aura toujours quelqu'un qui recevra votre message.

Les VHF vendues actuellement sont pratiquement toutes ASN. Votre VHF ASN (Appel Sélectif Numérique) est dotée d'un bouton "Distress" couvert par un couvercle monté sur ressort. En appuyant 5 secondes sur ce bouton, après avoir relevé le couvercle, un signal de détresse s'affichera sur les écrans des CROSS et MRCC à portée, indiquant votre position GPS. Ce signal de détresse sera aussi reçu par tous les navires à votre portée équipés d'une VHF ASN.

MAIS pour que la fonction ASN fonctionne, il faut que vous ayez déclaré votre VHF ASN à l'Agence des fréquences ANFR qui vous donnera un N° MMSI (Mobile Maritime Service Identity) à 9 chiffres commençant par 227 et vous devrez initialiser votre VHF avec ce numéro. A partir de ce moment votre VHF est attachée à votre bateau et à lui seul. Si vous achetez une VHF d'occasion, assurez-vous bien que le N° MMSI ait bien été effacé (par un professionnel) Il vous faudra alors recontacter l'ANFR pour obtenir un nouveau N° MMSI qui correspondra à votre bateau.

La licence et le N° MMSI peuvent être obtenus gratuitement sur le site de l'ANFR.

La VHF est un moyen de communication, mais ce n'est pas un téléphone.

Vous pouvez appeler n'importe qui sur le canal 16, mais vous devrez dégager immédiatement sur un canal navire/navire dès votre liaison établie. Le canal 16 est un canal d'urgence et doit rester libre.

Pendant l'été, trop de jeunes enfants s'amuse sur le 16. La VHF n'est pas un jouet. Sachez que les sémaphores sont dotés de goniomètre automatique et peuvent relever avec précision le navire qui ne respecte pas la réglementation radiomaritime, délivrer la position de ce navire aux autorités compétentes et attirer une sérieuse amende au chef de bord.

Les canaux autorisés navire/navire sont les 06,08,72, 73. Ces canaux sont entièrement libres pour toute communication. Les ports trafiquent sur le 09.

Par téléphone portable, vous pouvez appeler le Cross en tapant 196. Dans ce cas, seul le Cross connaîtra votre problème, les bateaux autour de vous qui pourraient vous porter assistance ne feront pas par méconnaissance de l'incident.



Dispositif de repérage et d'assistance pour personne tombée à l'eau (bouée fer à cheval)

Réglementation division 240 :

Dispositif obligatoire pour une navigation au-delà de 2 miles nautiques d'un abri.

Ce matériel est essentiellement utilisé pour assister les personnes tombées à l'eau. Ce sont des bouées couronne ou des bouées fer à cheval. La bouée doit être équipée d'un dispositif lumineux étanche ayant une autonomie d'au moins 6 heures et être visible à ½ mile. La bouée doit comporter le nom et le N° d'immatriculation du navire. Certains modèles sont équipés d'un feu à retournement alimenté par des piles du commerce. Par expérience, son fonctionnement est aléatoire dû à la corrosion des contacts et à l'usure prématurée des piles. Il est possible de se procurer actuellement des modèles scellés dotée d'une batterie. La batterie n'est pas rechargeable et la durée de vie du dispositif n'est pas illimitée, système assez onéreux mais fiable. Le dispositif lumineux doit être attaché à la bouée.



Dispositif filaire d'arrêt d'urgence des navires propulsés par moteurs hors-bord.

Réglementation division 240 du 13/12/2023

A bord des navires à moteur HB et des véhicules nautiques à moteur, lorsqu'ils en sont équipés, un dispositif filaire d'arrêt d'urgence des moteurs doit être fixé au poignet ou à la jambe du conducteur permettant l'arrêt du système de propulsion si le conducteur est éjecté du bateau. Le fil ne doit pas être ni modifié ni rallongé.

Tout déplacement du conducteur sur le navire doit se faire moteur stoppé ou hélice au point mort. **IMPORTANT** : Un second coupe circuit filaire doit pouvoir être accessible et son emplacement identifié.

Afin de pouvoir redémarrer le moteur si le conducteur tombe à l'eau et le récupérer.

Cet alinéa s'applique également pour les navires dotés de coupe-circuit électronique.



	Basique	Côtier	Semi-hauturier	Hauturier
Équipement individuel de flottabilité ❶	✓	✓	✓	✓
Dispositif lumineux ❷	✓	✓	✓	✓
Moyens mobiles de lutte contre l'incendie (indiqués dans le manuel du propriétaire)	✓	✓	✓	✓
Dispositif d'assèchement manuel	✓	✓	✓	✓
Dispositif de remorquage	✓	✓	✓	✓
Ligne de mouillage (si masse lège ≥ 250 kgs)	✓	✓	✓	✓
Annuaire des marées ❸	✓	✓	✓	✓
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 ❹		✓	✓	✓
Compas magnétique (ou GPS en côtier)		✓	✓	✓
Cartes marines officielles (voir la fiche <i>Les documents nautiques</i>)		✓	✓	✓
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		✓	✓	✓
Description du système de balisage		✓	✓	✓
Radeau de survie			✓	✓
Matériel pour faire le point			✓	✓
Livre des feux tenu à jour (voir fiche <i>Les documents nautiques</i>)			✓	✓
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 conforme à l'article 240-2,16			✓	✓
Dispositif lumineux pour la recherche et le repérage de nuit			✓	✓
Radiobalise de localisation des sinistres (EPIRB)				✓
VHF fixe ❺			✓ (Depuis le 01/01/2017)	✓
VHF portative ❻				✓

Recommandation : port d'un coupe-circuit au poignet pour tous les pratiquants de bateaux de plaisance équipés d'un moteur hors bord commandé à distance.

BASIQUE : Jusqu'à 2 miles nautiques

COTIER : jusqu'à 6 miles nautiques

SEMI HAUTURIER : jusqu'à 60 miles nautiques

HAUTURIER : au-delà de 60 miles nautiques

MUNAN
Union des associations de navigateurs
du Morbihan