

## Révision du bib à l'étranger

Salut à la rédaction de Voile Magazine. Petite question : quid de la révision de son radeau de sauvetage lorsque le voilier est immatriculé en France mais stationné à l'étranger, en Italie pour être précis ? Doit-on se référer à la législation du pays hôte ? Merci pour votre réponse et belles navigations estivales à venir.

PIERRE MURAT (PAR MAIL)

L'obligation faite de réviser son radeau de survie tous les trois ans est avant tout une réglementation française issue de la Division 333 du ministère de la Transition écologique, des Transports et de la Mer. Chaque pays est libre d'adopter la législation qui lui convient, et il semblerait que l'Italie n'ait pas adopté de loi sur le sujet... Quoi qu'il en soit, tous les fabricants de radeaux recommandent une révision tous les trois ans car certains produits inclus dans le bib ont des durées de vie qui ne dépassent pas ce laps de temps. ■

THIBAUT DESPLATS



« Votre radeau doit être révisé tous les trois ans, en France comme à l'étranger. »

## Les orques font de la résistance !

Pour la rédaction, en plus du pinger Isifish sur lequel vous aviez fait un article, j'ai investi dans un modèle développé par une société allemande, spécialement pour la plaisance et qui apporte une large amélioration. J'invite donc la rédaction à regarder ce produit de plus près par ici : <https://www.f3mt.net/whale---pal.html>. Amicalement.

HERVE VAN VALENBERG (PAR MAIL)

Merci à vous d'alimenter à nouveau le sujet. Ce produit, le Whale-Pal, qui de loin ressemble beaucoup à une ligne de traîne (on retrouve un bas de ligne en inox et une paravane plombée), se termine par un pinger en forme de torpille. Celui-ci émet toutes les 4 secondes sur une fréquence comprise entre 10 et 160 kHz un signal de 145 dB de 0,3 s dans un rayon de 200 mètres autour du voilier. Selon le fabricant, avec qui nous avons échangé, il est indispensable, pour obtenir des effets probants, que l'ensemble de la ligne soit correctement immergé à petite comme à grande vitesse. Cela demandera donc quelques essais avant d'aller se frotter aux épaulards de Gibraltar. Car loin de se tarir, le phénomène semble être reparti de plus belle à l'approche des beaux jours. Le site espagnol Orcaiberica, qui se charge des recensements des interactions orques-plaisanciers et qui publie une cartographie des risques, vient de relever quatre nouvelles attaques en moins d'une semaine, et toujours côté atlantique du détroit de Gibraltar. A ce propos, des statistiques intéressantes viennent d'être publiées après deux ans de compilation de données réalisées par ce groupe de travail sur les orques de l'Atlantique (GTOA). On apprend que la majorité des embarcations touchées par ces attaques sont... des voiliers (72 % des monocoques et 16 % des multicoques). Mais que par chance, dans 40 % des cas, les navires avec lesquels les orques ont interagi n'ont subi aucune avarie. Parmi ceux qui ont présenté des avaries (60 % des cas), 60 % étaient des avaries mineures et dans 40 % des avaries suffisamment graves pour empêcher la poursuite de la navigation... Les safrans payent un lourd tribut, et plus particulièrement les safrans suspendus qui concentrent la majorité des dégâts. On apprend ensuite que le respect de la procédure d'urgence qui consiste à arrêter le voilier et à se faire discret semble porter ses fruits, même si elle ne garantit



▲ Les attaques d'orques sont à la hausse avec le retour des beaux jours.



▲ Le Whale-Pal se compose d'un bas de ligne en inox, d'une paravane plombée et d'un pinger qui émet un signal répulsif de 145 dB.

pas l'absence de dommage. En effet, les avaries graves touchent plus ceux qui continuent à faire route (24 % ont fait stop, 31 % n'ont pas mis en panne). Enfin, la couleur de la coque ou de l'antifouling ne semble avoir aucun impact sur la probabilité et la gravité des interactions. ■

## Se sortir d'un mauvais pas



J'ai lu avec intérêt votre article sur l'effet de pas, une histoire de couple. Et je tiens à préciser que celui-ci n'est pas forcément un inconvénient. Quand on connaît bien son bateau, l'effet de pas est même très utile pour les manœuvres de port. Mon bateau de 17 tonnes, 16,50 m, quille longue, m'autorise à faire un créneau pour prendre ma place. Je me présente perpendiculairement à la place, je mets la barre à tribord et je n'y touche plus. En faisant AV/AR en dosant chaque sens, on tourne sur place. Pour faire marche arrière sans trop tourner, il faut « fouetter » sans insister.

GERARD PASCAL (SITE VOILER&MOTEUR)

Vous avez tout à fait raison de rappeler les bénéfices de l'effet de pas. Pour un skipper connaissant son voilier sur le bout des doigts, c'est effectivement un

bon allié. Rappelons toutefois que cette déviation du cul du bateau en marche arrière a de quoi surprendre les jeunes capitaines comme les locataires occasionnels... ■

## Le siège bébé de cockpit

Nous naviguons en famille avec deux enfants de 6 et 3 ans et la chaise de cockpit maison a toujours été un succès. Il s'agit de la partie supérieure d'une chaise Ikea attachée sur une planche fabriquée maison qui se glisse dans les encoches de la porte. Si la porte du bateau est en plusieurs parties, il est possible d'utiliser la partie inférieure de la chaise et il n'y a plus qu'à la suspendre. Elle a l'avantage de donner aux enfants un endroit où ils se sentent en sécurité, ils sont dehors avec nous, voient le paysage et l'horizon, sont à l'abri du vent sous la bâche du cockpit. Grâce à la tablette intégrée à la chaise, les enfants peuvent jouer, dessiner, manger et sont attachés, donc en sécurité. Comme la chaise est placée sur un seul point, elle peut pivoter lorsque le bateau gîte, de manière à toujours laisser chaise et tablette à plat.

SIGRID ET GERT (BELGIQUE)



Sympa la chaise de cockpit pour sécuriser les enfants à bord. Pour vous remercier de cette astuce, notre partenaire Plastimo vous offre ce couteau multi-outil Safe Black 18 outils. Alors n'hésitez pas à nous envoyer vos astuces à l'adresse suivante : paul.gury@editions-lariviere.com



L'astuce du mois...