

Écrivez-nous à : Voiles et Voiliers au 13, rue du Breil, CS 46305 - 35063 Rennes Cedex
ou par mail : courrier@voilesetvoiliers.com (Texte maxi : 250 mots. Photos bienvenues.)

Réactions Ça n'aurait pas dû arriver

Difficile de ne pas réagir au «Ça vous est arrivé» du numéro de mars 2021. On nous offre ici le récit de tout ce qui est proscrit : stagiaires non amarinés, sans consignes de sécurité suffisamment intégrées, envoyés au casse-pipe dans une météo qui annonce 30 nœuds de vent (valeur moyenne), avec la seule excuse d'un skipper qui a certes beaucoup d'expérience mais qui a oublié que la mer incite à l'humilité. Il ne s'agit pas de montrer à des «clients» que l'on commande aux éléments mais de leur apprendre la mer et ses contraintes, qui plus est en école de croisière. Au total, c'est le skipper lui-même qui part au lof. On découvre que les équipiers ne sont pas attachés, ne savent pas se tenir, que l'un d'eux n'a pas mis sa sous-cutale... On apprend qu'aucune perche n'a été lancée, que l'électronique est en faillite, que le moteur est en rade et que les balises AIS n'ont pas été paramétrées sur MaxSea. Sans beaucoup de chance, cela aurait pu finir par deux morts.

Philippe Asquier, Tours.

Abonné depuis de nombreuses années et toujours intéressé par cette rubrique, j'ai été très surpris de la teneur de cet article que vous auriez pu plutôt intituler

«Ça vous est arrivé... et c'était évitable». L'auteur de l'article est un professionnel et je me pose des questions au sujet de cette équipée :

- Un bateau de course à usage d'un solitaire ou de deux navigants est-il adapté à une navigation à huit personnes, notamment en termes de sécurité (lignes de vie, nombre de places sécurisées dans le cockpit, matériel individuel, etc.)?
- Certes, «la météo n'a rien d'exceptionnel pour un 11 novembre», mais si je ne m'abuse, 30 nœuds annoncés égalent BMS en cours, non ?

- «Quelques départs au lof!» Le chef reprend la barre et... gros départ au lof de nouveau. N'étant pas en course, n'était-il pas prudent de rentrer le spi et de gréer une voile plus sage? Et ce d'autant qu'un peu plus loin l'auteur nous dit «30 nœuds de vent et creux de 3 mètres».
- Les équipiers ou plutôt clients-équipiers et plus certainement clients tout court n'ont pas suivi les consignes «jambes de part et d'autre des winchs»? Je n'ai jamais entendu parler de cette consigne surprenante et je n'y souscrirais pas car elle me semble dangereuse.

- Pourquoi aucun engin de repérage n'a été lancé à l'eau dès qu'il y a eu cet homme à la mer?

- «Il vaut mieux déclencher la

chaîne de sauvetage et l'annuler après.» Il ne vaut pas mieux : c'est une obligation, surtout dans ces conditions.
- La cerise sur le gâteau et vous le signalez très justement : quel mépris pour la sécurité de ses clients, personne n'est attaché haut et court,

c'est tout juste incompréhensible. Vous comprenez donc pourquoi je pense que tout cela était évitable. Seul point positif, cet article va servir de fiche test pour notre prochaine journée formation sur le thème de la sécurité.

Alain Garnavault, par @



VOILES Cet article vous a fait réagir et c'est tant mieux! L'un des objectifs de cette rubrique est de pousser chacun d'entre nous à interroger son expérience et à chercher à progresser vers une pratique plus sûre et plus consciente. Vos critiques sont compréhensibles et certaines de vos remarques sont justifiées. Cela dit, quiconque a déjà pratiqué la régate ou la course au large sait que la prise de risque fait partie du sport. Et c'est précisément ce que les clients de Marc Lapesqueux viennent chercher, comme il nous l'a rappelé, à la lecture de ces courriers. «Il est clair que souvent nous partons alors qu'il y a BMS! Nous le faisons en connaissance de cause. La navigation sur un bateau de course dans ces conditions comporte plus de risques que de naviguer dans 5 nœuds de vent sur un Dufour 410... Les clients viennent pour cela et reviennent. Deux des équipiers présents durant la navigation relatée dans cet article sont revenus. Je peux comprendre que cela secoue mais ces navigations sont dénommées "Sensation Class40"! Pour ce qui est de la sécurité, en effet, il y a eu des erreurs. Je les assume et nous en avons tenu compte pour évoluer.» Notons que c'est tout à l'honneur des participants à cette rubrique que d'avoir eu le courage de s'exposer ainsi aux critiques pour partager leur expérience avec nos lecteurs. Merci à eux.

Précision Le DC20, surtout en polyester

Je tiens à vous remercier de la publication du très bel article de Jean-Louis Le Gonidec «Mon bateau coup de cœur» consacré au DC20. Tout y est dit sur le plaisir de naviguer sur ce bateau. Je

Il est mentionné dans l'encadré à la loupe «Matériau : bois moulé». Cette indication laisse à penser que les DC20 sont en bois moulé alors que la quasi-totalité de la flotte est en plastique. C'est d'ailleurs ce qui participait et participe toujours à la modernité de ce bateau âgé de plus de 50 ans. L'indication «bois moulé» n'est pas erronée car elle concerne les premiers numéros de la série, mais une rectification paraît s'imposer pour éviter que l'exception ne soit considérée comme la règle par nos amis lecteurs

de Voiles et Voiliers, toujours soucieux de l'exactitude des informations publiées dans leur mensuel préféré.

Alain Nicolas, secrétaire de l'Aspro DC20

VOILES Voilà nos lecteurs désormais bien avertis! Votre réaction illustre fort bien le rôle essentiel que jouent les associations de propriétaires comme la vôtre pour maintenir ces flottes de voiliers vivantes et attrayantes. Merci à vous et longue vie aux Aspros!



souhaiterais toutefois y apporter un complément ou rectificatif concernant le matériau utilisé pour la construction du DC20.