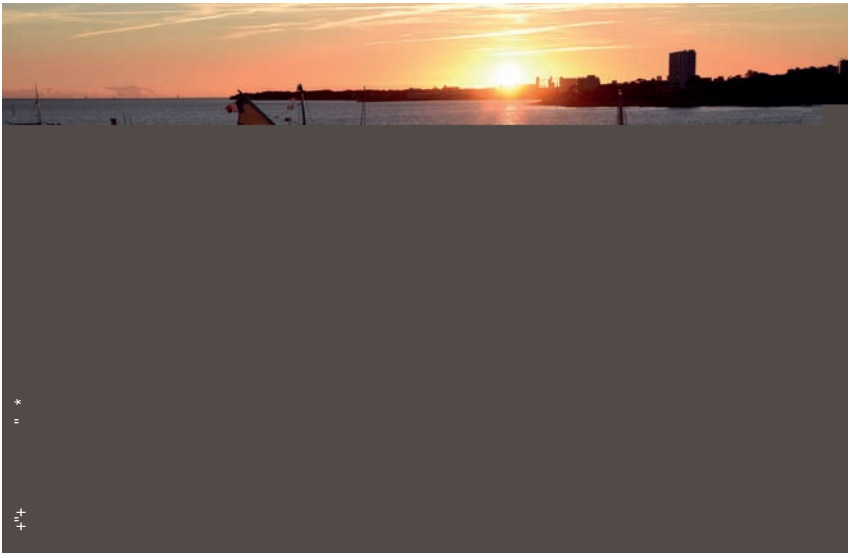


%4 /! 8FG ?8 @BL8A E47<B E8G8AH C4E ?8 ,LFGS@8 @BA7<4? 78 7RGE8FF8 8G 78 FR6HE<GR
?c<A9BE@4G<BA @4E<G<@8 78 FR6HE<GR 74AF ?4 54A78 6XG<SE8 =HFDHcO @<??8F 4H ?4
G<8 78 ?c<A9BE@4G<BA @4E<G<@8 78 FR6HE<GR 7<99HFRF 8A /! FBAG 78F 5H??8G<AF] 6X

&T@8 F< ?8 GR?RC;BA8 @B5<?8 8FG HA @BL8A CE4G<DH8 CBHE 6BAFH?G8E 68F 5H??8
@4E<G<@8F 4GG<E8 ?c4GG8AG<BA 78F C?4<F4A6<8EF FHE ?8F 4I4AG4:8F 78 ?4 /! C4E E4
CBEGR8 8A @8E ?4E:8@8AG FHCRE<8HE8 ABG4@@8AG 74AF ?8 64F 7cHA8 <AFG4??4G<E
6B@C4E4<FBA 8A 64F 78 7RGE8FF8 I8<??8 C8E@4A8AG8 7H 64A4? C4E ?8F EBFF ?8F F
78F A4I<E8F 946<?<GR 78 E47<B?B64?<F4G<BA

B:/<B7?C3

C::3B7<A 3<B@3 2744CA3C@ I;3BB3C@ 1/<!: * 3C@3A 23 2744CA7=

3 :/ >=7<B3 EBFF NG8? 23 $3<;/@1W6 J :W/<A3 23 :W 75C7::=< 1/@B3	)8A@4E6c; 4A EB<K 4A 8??8 "?8 4A ,4<AG '4M4<E8 4A 28H 4A %8F ,45?8F 7c(?BAA8 4A NG8? 4A	; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; -BHG8F ?8F @A 8A 6L6?8	
3 :W/<A3 EBFF NG8? 23 :W 75C7::=< J :/ 4@=<B7N@3 3A>/5<=:3 1/@B3	;4FF<EBA 4A ,BH?46)G8 78 E4I8F 4A 4C 8EE8G 4A BAG<F 4A <4EE<GM 4A ;4FF<EBA 4A 4C 8EE8G b 4A	; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; ; -BHG8F ?8F @A 8A 6L6?8 -BHG8F ?8F @A 8A 6L6?8	

Ordre des zones

Mer du Nord

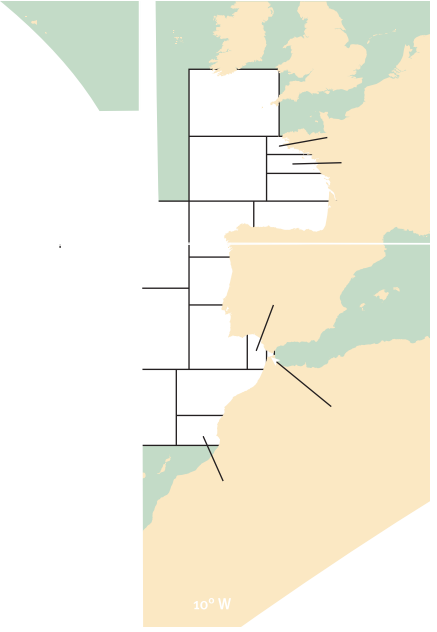
- Viking
- Utsire
- Forties
- Cromarty
- Forth
- Tyne
- Dogger
- Fisher
- German
- Humber
- Tamise

Manche

- Pas de Calais
- Antifer
- Casquets
- Ouessant

Atlantique

- Iroise



/@B3

Illustration fichier naufrage de Tao dans la zone la plus forte

on se doit d'être humble vis-à-vis de la force de la mer et prudent dans la décision de contourner ou traverser une dépression.

Taille du bateau L(m)			9	12	15	18
H100= 1/3 L	3	4	5	6		
H1/10=H1/3x1,27	2,5	3,3	4,2	5		
H1/3=H100/1,52	2	2,6	3,3	4		

Ces valeurs sont bien entendu indicatives. Elles doivent être corrigées par les skippers en fonction de leur propre expérience de mers très fortes et du comportement de leur bateau et de leur équipage dans ces mers-là. Ils doivent aussi tenir compte dans ce choix de l'état du bateau et de l'équipage. La recommandation est de ne pas sous-estimer la dangerosité d'une mer car elle n'est pas facile à apprécier.

3-7 Décider une stratégie de contournement ou d'attente

il doit décider clairement, en informant l'équipage, et le plus tôt possible (J-4 de préférence ou J-3 au plus tard) son évitement.

En conséquence quand on décide une stratégie de contournement il ne faut pas hésiter à faire une correction de route franche avec une bonne marge à J-4 et J-3 pour tenir compte du fait que la prévision n'est pas encore très précise. Ajuster ensuite la route à J-2 et J-1 en tenant compte des prévisions précises rafraîchies.

Partir au portant en contournant les dépressions par le Sud en hémisphère Nord, par le Nord en hémisphère Sud.

Si le détour apparait trop grand ou si la zone dangereuse englobe le but ralentir ou se mettre à la cape, également le plus tôt possible pour être plus confortable

sur le fichier grib état de la mer

Puisqu'il s'agit de contourner un danger il nous semble plus prudent de placer un ou des points de route (WP) manuellement comme on le fait pour contourner des rochers par exemple plutôt que de se contenter d'utiliser un programme de routage avec contrainte de mer fait pour optimiser une route mais où une erreur peut se glisser.

4-Disposer à bord pour cela d'une installation robuste et fiable bien maîtrisée par le skipper pour acquérir les documents météo nécessaires.

4-1 Principes de base

les liaisons navire-satellite-terre.

!

5 1&! $(! +-&@&'0! +(0! @&/&'$(! A&,0*-!kN,&?G! UQp,&?G! WA,0(/G! `/P'0&%/&@G!
1H+&AG!g&0dC/PSG!&@!C/+-!AB/?$,A!$+D,&,!@/!*$%%+(&*/-&$(!'/-0@@&-/&,0!>+
@/!,0C0,%0,!AK'!H+0!>$"&?@0!/>,K'!@0!*./,N0%0(&*.&0!,'!
5 1&!$(! +-&@&'0! +(0! ,0H+T-0!5%/&0@! M1H+&AG! L/D&%/&@G! `/P'0/! #.$>>0,G! '/&@%/
'/&@A$*'G^S!$(!D$&0!+(!5%/&@!E!+(!,$?$-!A+!'0,D0+,!H+&G!>/,!,0-$+,!A+!*$+,,&0,!
0(D$&0!@0!C&*.&0,!N,&?I!#0--0!>,$*)A+,0!0'-!>,)C),/?@0!>$+,!?&0(!%/t-,&'0,!@0!-0%
A0!*$((0P&$(!0-!@/!-/&@@0!A0'!C&*.&0,'I!#.$&'&,!@/!U$(0!A0!*$+D0,-+,0!A+!C&*.&0
@B$(!A0%/(A0!>$+,!0!!0P*)A0,!9R~$G!*0*&!>$+,!@&%&-0,!@0!-0%>'!A0!*$((0P&$(I

jx/+-,0'! >$"&?&@&-)'! Ax)H+&>0%0(-! '/-0@@&-/&,0! 0P&'-0(-! mA(@0!0!+$G!
>0,%0--/(-! A0'! A)?&-'! >@+'!)@0D)'G! F+'H+x/+! ./+-! A)?&-! MA$(((/(-! >/,! 0P0%>@0!
/**K'! E! @/! D&A0$! vj! H+0! @x$(! D$&-! %(/&*$0(/%%0(-! A/('! @/! *$+,'0! /+!
@/,N0SI! 2$+-0C$&'! @0+,! *$f-G! @0+,! 0(*$%?,0%0(-! 0-! @0+,! -0*.(&*&-)! 0(! C$(-! A
)H+&>0%0(-'!%/,N&(/+P!>$+,!($'!+'/N0!0(!*,$&&K,0G!($+'!(0!@0'!*&-$('!H+0!>$+,!
%)%$&,0I

5 b$+,!/&A0,!E!'0!N+&A0,!A/('!*0--0!F+(N@0!A0!@$%&*)&0@!0$(!@&,/!/D0*!>,$C&-!
@0!0P*0@@0!0&-0!.-->YccC,/(*&C+'-&0,IC,c%0-0$N,&?!A0%@/(*&'!e+'-&0,!>$+,!
*0+P!$,&0(-)'!D0,'!@0'!%/-),&0@'!`/*G!Zb/AG!D>$0@&0!e,/(_!1&(N@0-$(!>@+'!
N)(),/@!Y!!-->Yccd0/-.0,I%/&@/'/&@I*$%ce,$0/-.0,cv$%0 &&('&!H+0!@0!@&D,0!
A)FE!*&-)!A0!h5W(D0'!r0,($-!'+,!@0!,$+-/N!0I
5 !432& 47172.:2& A7036832&3 0F3&0338&7 031F703] #0'! @&/&'$('G! ,)/@&')0'! 0(!
./+-0! C,)H+0(*0G! '$(-! '+>>$,-)0'! >/,! A0'!)%0--0+,'! ,)*0>-0+,'! r=k! M?/(A0!
@/-),/@0! +(&H5!0Q'-K%0! A0! *$%>,0"&$(! >0,%0--/(-! A0! (0! -,/('%0--,0G! A0!
%/(&K,0!'*.)%/-&H+0G!H+0!@/!%$&-&)!A+!'&N(/@!0(!@0!,0*$(%/&*D)0E!@!
0(!/(N@/&'$I!

=$(N-0%>'G! /D/(-! @x/DK(0%0(-! A0'! '/-0@@&-0'G! *0! %$A0! A0! @&/&'$(! /!)-)! @0! '(
%$Q0(!A&'>$(&?@0! E! ?$,AI! Z@! >,)'0(-0! @x/D/(-/N0! A0! >0,%0--,0! A0'! @&/&'$(
A&,0*-0'G! 0(! >.$(&0G! '+,! +(0! >$,-)0! A0! @x$,A,0! A0! 7RR! %&@@0'G! 0-! ?&0(!
M>@+'&0+,'! %&@@&0,'! A0! %&@@0S! >/,! ,)C@0P&$(! A0'! $(A0'! '+,! @0'! *$+*.0'! ?/
@x/-%$'>.K,0I!Z@!>0,%0-!/+''&!@0!A&/@$5!/-0&(0!D&0*-!0-!N,/-+&-G!>$+,!>0+!
H+0!@0'!A0+P!(/D&,0!'$&0(-!/**$,A)'!'+,!@/!?$((0!C,)H+0(*0I![(!*$(-,0>/,-&0G!&@!
'x/N&-! Ax!+(%/-),&0@! $(),0+P! M>@+'&0+,'! %&@@&0,'! Ax0+,$'SG! H+&! ()*0"&-0!
&('-/@@/-&$(!A0!N,/(A0!H+/@&-)!H+0!'0+@!+(!>,$C0"&$((0@!>0+-!/--0&(A,0G!/D0*!
/(-0((0!A0!N,/(A0'!A&%0('&$('!M>/-/,/'!&'$@)!$+!/(-0((0!C$+0-SG!+(0!>@/H+0!A0!
%/"0!'$+'! @x0/+!>$+,!@0'!?/-0P!($(!%)-/@@&H+0'!0-!+(!F0+!A0!*$(A0('/-0+,'!
A)@&*/-!E!>/,/%)-,0,G!($-/%%0(-!A/('!@0!*/'!Ax+(0!*$H+0!%)-/@@&H+0I!j0!>@+'G!+(
)%0--0+,5)*0>-0+,! r=k! (0! >0,%0-! >/'G! '0+@G! @x)*./(N0! A0! A$(()0'I! Z@! C/+-! @+&!
/AF$&(A,0! +(! %$A0%! zb/*-$,z! H+&! /+N%0(-0! @0'! 0$!-0/! *$%>@0P&-)! A0!
@x&('-/@@/-&$(I! [(! -0,%0'! Ax+-&@&'/-&$(G! @/! r=k! M/! C$,-&$,&! '&! 0@@0! 0'-!)H+
%$A0%S! ()*0"&-0! +(0! '$@&A0! C$,%/-&$(! A0! @x+-&@&'/-0+,G! 0-! '+,-$+-! +(0! >,/-&H
-,K'!,)N+@&K!,$!+'!(0!@/!,0*$%%/(A$('!>/'I !!!! ! ! !
! ! ! !!!!!!!2$+-0C$&'!>$+,! *0+P! H+&/,-/N0(-! @/! >/"&$(! A0'!

"; !

!

en complément de la balise RLS

Ces considérations sur le matériel nous conduisent à recommander une liaison satellitaire, Iridium (pour sa couverture globale) étant la solution de référence choisie par la majorité des marins pour recevoir en haute mer des données météo sous formes de fichiers.

4-2 Fiabilisation de l'installation et exploitation du système

Considérons le cas de la configuration minimale détaillée suivante retenue par deux des membres de la commission :

Chaque élément de cette chaîne doit être sécurisé et testé avant le départ. Au moins une personne à bord doit s'être formée pour en connaître le fonctionnement dans ses

moindres détails. Et surtout, la réparation des pannes courantes doit avoir été prévue, et testée.

Dans l'hypothèse où la personne en charge de ces questions n'est pas parfaitement à l'aise avec les points cités, une formation est à faire avant le départ

Voici à titre d'autre exemple la configuration retenue par un autre membre de la commission :

On appliquera dans le même esprit la même démarche de redondance et soins apportés pour disposer d'une installation robuste et fiable tout en recherchant la simplicité du fonctionnement de base.

---

5 Maîtriser les procédures d'acquisition de ces documents météo.

6- Se former (stages, ouvrages spécialisés bien assimilés) pour interpréter correctement les documents et situations et prendre les bonnes décisions de stratégie de route.

techniques
environnementaux
humains

du briefing indispensable

8- Choisir de se faire assister ou non par un routeur professionnel.

9-Préparer soigneusement le bateau et l'équipage à faire face au gros temps s'il n'a pu être évité. Les deux démarches sont absolument complémentaires et tout aussi indispensables pour assurer une bonne sécurité en haute mer.