



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

PRÉAMBULE

Avant de débiter, je tiens à remercier particulièrement deux intervenants. La galanterie me fait parler de SIDONIE en premier.

Sidonie SIGRIST, journaliste à Voiles Magazine , responsable de plusieurs rubriques mais qui, sur un simple mail, se précipite aussi pour des expériences comme la nôtre. Elle n'hésite pas, non plus , dès que l'occasion lui ait donné d'une petite régate

Jean Marie VIDAL, dois-je vous le présenter? Un CV de coureur au large long comme le bras mais aussi, et surtout, un homme engagé auprès des plaisanciers. Ancien patron de Port Camargue, ancien membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, ancien responsable de la Commission de Sécurité de cette instance. C'est aussi l'un des acteurs des modifications de la division 240 et c'est grâce à lui que la durée de nos survies a été prolongée

Merci infiniment à ces deux personnalités qui ont oeuvré lors de ces tests mais qui nous ont aussi apporté de précieux conseils et un savoir que nous n'avions peut être pas à la base.

J'ai personnellement fait des milliers de kilomètres pour rassembler le matériel nécessaire à ces tests. Nous avons mis plus de 18 mois pour réunir 13 survies et une équipe du Bar du Port. Alors un grand merci également à cette équipe :

Philippe CARLIER (Carlier) qui s'est jeté à l'eau pour les tests mais qui nous a, un de plus, apporté une compétence acquise au cours de sa carrière de Gendarme Maritime, entr'autres. L'implication de Philippe va encore plus loin. Il est allé voir, deux semaines après les tests, une station de révision pour observer son fonctionnement

Christian CHIESA (Binchi), dont les compétences de plongeur nous ont fait comprendre le principe de fonctionnement des bouteilles de gonflage, un sacré duo avec Vincent

Vincent MARTINEZ (Sangalop) , plongeur, bricoleur, aviateur qui a construit ses avions. C'est le duo , avec Christian, qui nous apprend beaucoup sur le « plomberie » des bouteilles de plongées ou de gonflage

Claude GOSSELIN (Claude 77) , 1500 km pour venir participer et s'instruire, un modérateur très motivé

Jérôme Damoison (Dadane), régatier et pigiste qui a également réalisé un reportage pour un journal nautique digital

Bruno Vidal (Bruno V) qui a fait chaque jours les aller retour de Gruissan au Cap d'Agde pour participer à ces tests. Ça c'est de la motivation

Ferry et Henri, votre serviteur, terminent cette équipe que je remercie infiniment



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Un grand merci également à **Raphaël et Fred** du chantier Windward au Cap d'Agde qui, pendant plus d'un an, ont recueilli gentiment les survies que nous apportions mais aussi pour la main d'oeuvre qu'ils ont donné pour la manipulation de ces survies

METHODOLOGIE

Chaque participant a reçu une fiche sur laquelle il pouvait pointer l'armement présent à bord des survies.

Chaque contrôle s'est fait selon une méthodologie définie à l'avance. Celle ci , qui a fait l'objet d'une fiche spécifique, sera jointe au présent rapport

Chaque survie avait été numérotée et les contrôles se sont fait selon le numéro de la survie en faisant abstraction de la marque et de la classe du radeau.

Je rappelle que le but était de voir si nos révisions étaient faites correctement mais pas de comparer les marques entr'elles.

La suite nous fera penser autrement ...



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

JEUDI 12 JANVIER 2017

DEBUT DES TESTS

Après l'arrivée de Sidonie et de Jean Marie, nous débutons la percution des premières survies, vers 11H15.

La première se gonfle partiellement, le boudin inférieur est totalement gonflé, la bouteille n'a plus la pression nécessaire pour donner sa chance au boudin supérieur.

J'apporte une petite touche personnelle à ce premier test. J'avoue avoir beaucoup souri . Le premier radeau sur lequel se sont précipité nos testeurs est un radeau que j'avais refusé lorsqu'il m'a été proposé. Puis je me suis ravisé en me disant qu'il pouvait nous apporter des surprises. Ce radeau, **numéroté 10**, est en effet un vieux Plastimo de plus de 40 ans qui n'avais jamais été révisé.

Il nous a réellement surpris.

La housse étanche a assuré sa fonction et nous avons retrouvé un radeau qui, même peu gonflé, pouvait encore assurer la survie d'un équipage par son boudin inférieur.

Le matériel d'armement, quoique périmé , nous aussi apporté son lot de surprise.

Quand Philippe a décidé de tirer quelques fusées, j'avoue avoir eu un peu peur des conséquences.

Après avoir informé le Cross Med et avoir reçu les autorisations de tir, j'ai donc donné le feu vert. Surprise, les fusées fonctionnaient encore après tant d'années.

Premier résultat : une survie très âgée mais propre et avec un armement quasi opérationnel. Un boudin gonflé à bloc pouvant assurer la sécurité de l'équipage pour quelques heures.

Cet ancien radeau nous servira de référentiel quant au comportement des autres plus récents

Pas moderne mais encore fière allure pour un Bib de plus de 40 ans





RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Plusieurs survies seront percutées dans la journée du jeudi, toutes se sont ouvertes quasiment sans problème. Il n'en sera pas toujours de même des résultats .

En quelques photos, voici les conséquences d'un reconditionnement mal réalisé par la station de révision. Sur les images ci dessous, il s'agit d'une survie qui avait réalisé sa dernière vérification en 2013 et dont la durée de 15 ans expirait en 2017.

Dès le gonflage, nous avons vu l'état catastrophique de l'enveloppe étanche. Sale, extrêmement boueuse , l'enveloppe n'avait pas été refermée correctement et le radeau avait macéré dans l'eau boueuse.

Nous avons contacté l'ancien propriétaire qui nous a confirmé au téléphone, que son BIB était stocké dans son garage depuis deux ans, soit un an après la dernière révision.

Le résultat, le voici en image :



Remarquez, au bas de l'image l'état de l'enveloppe étanche : sale et boueuse. La pression des boudins n'est pas au top. Sans étanchéité , les bouteilles et raccords ont aussi souffert

Philippe est à la manoeuvre.



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017



Au bout d'une demi heure, la valve de surpression a explosé et le radeau s'est retrouvé totalement à plat , remarquez sur la photo, l'état du matériel d'armement . Logique mais surtout une belle démonstration de l'importance de la poche étanche.

Nous sommes là sur une station qui n'a pas bien fait son boulot et vous voyez , et imagez, les conséquences que cela peut avoir si vous envoyez votre famille dans un tel radeau. Cela conforte aussi ce principe qui dit de ne jamais quitter son bateau tant qu'il flotte



Détail de l'état de l'armement



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

« l'explosion » de la valve de surpression s'explique là encore par la macération des éléments dans l'eau, la boue ...

Le plastique nylon , élément composant ces fameuses valves, a probablement mal digéré une immersion prolongée dans des éléments qui ont conduit à sa destruction.

Nous avons récupéré deux valves, l'une saine et la seconde est celle qui a sauté. Pour être plus précis c'est le clapet intérieur qui est parti avec violence ouvrant ainsi une importante voie d'air qui a eu la conséquence que l'on voit ci dessus.



Vue de face et vue arrière

On distingue clairement le trou et la valve manquante que l'on aperçoit sur la pièce non abimée

Nous sommes là, face à une station qui n'a pas fait son boulot.

Deuxième surprise du jeudi, l'une des survies se gonfle bien mais un bout, mal rangé, ceinture le radeau par son milieu, lui donnant une forme de noeud papillon.

Philippe se précipite sur ce bout pour décoincer le BIB, il y arrive avec difficulté
Cela mérite le commentaire suivant. Il s'agit là encore d'un mauvais reconditionnement sans conséquence mais, mais... , nous n'étions pas en situation. L'expérience se déroulait sur un parking . Que se serait-il passé dans une situation de catastrophe , avec des personnes affolées de se jeter à l'eau ?

Là encore nous sommes très très sceptique sur la survie des plaisanciers .

Pendant ce temps là..... notre vieille survie de plus de 40 ans tient toujours le choc et surprend l'ensemble des participants à ces journées



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Encore une fois, lorsque nous avons initié ces tests , voici plus de 18 mois, le but était de voir si les stations de contrôle faisaient bien leur boulot et s'il n'y avait pas d'arnaque sur les révisions... et bien nous avons touché une belle arnaque lorsque, en contrôlant un carnet d'entretien, nous avons observé que la station de contrôle avait programmé un nouvel entretien un an plus tard !!

Eh oui, vous ne rêvez pas . Le propriétaire est retourné, un an plus tard, pour une seconde révision, facturée bien sur.

Au cas où vous ne seriez pas au courant, les contre visites n'existent pas pour le contrôle des survies

Voilà en quelques lignes le résultat des premiers « tirs » du jeudi

Si l'on excepte notre vieille plastimo qui tenait toujours le choc le jeudi soir, nous avons percuté huit radeaux :

1 a tenu une demi heure gonflé et il était en piteux état

1 avait le fil de la lampe qui entravait un gonflage correct (fil de la lampe de l'arceau)

les autres se sont gonflées normalement. On peut donc en déduire que ces deux survies, mal reconditionnées présentaient un danger en cas d'utilisation par un plaisancier. Si l'on rajoute « l'arnaque » du contrôle annuel, cela ne plaide pas en faveur de ces contrôles obligatoires.

Et la suite des évènements nous fera encore plus froid dans le dos .



TEST DE RETOURNEMENT, Philippe à l'action



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

VENDREDI 13 JANVIER 2017

Seconde journée de TESTS

Nous avons conservé quatre survies à percuter le vendredi pour les spectateurs qui auraient souhaité assister à ces tests.

Force est de reconnaître que, malgré plusieurs relance sur le forum, aucun agathois ne s'est dérangé

Nous avons donc percuté les quatre derniers radeaux le vendredi matin

Nous n'avons pas eu de surprise sur ces derniers, au moins lors du « tir » et du gonflement



Examen complet de la survie, juste après la percussio ici une classe 2 plastimo

Vendredi après midi, l'une des survies se vidant de son air, suite à un malencontreux coup de couteau de l'un des participants, nous avons tenté une réparation avec le kit présent à bord. Le tube de colle néoprène était bien présent mais la colle n'avait pas supporté le vieillissement . Tous les bricoleurs ont un jour jeté un vieux pot de néoprène



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Sur la photo précédente, on aperçoit les éléments de l'armement. Ils sont encore à bord.
C'est un des points de contrôle que nous avons exercé :

pointage de l'armement
état de l'armement
armement bien conditionné et bien arrimé

Il y a eu d'autres points de contrôle, bien évidemment. L'intérêt d'une expérimentation en groupe c'est que nous avons amélioré de jours en jours. Même le dernier jour, lors du démontage nous avons encore appris beaucoup de choses qui nous auront permis d'apporter de nouveaux contrôles pour les prochaines expériences.

Avant de passer en revue l'armement et pour information, sur 13 radeaux, nous avons :

3 Plastimo
1 Eurovynil
1 Zodiac
6 Bombard
1 Arimar

Passons maintenant à la revue de l'armement :

Trainard + Malin

Présent sur tous les radeaux : 12 en bon état et un moisi (survie N°4)

Couteau Flottant

Tous présents, mais parfois pas assez vite repérable

Ecope

Toutes présentes, toutefois les écopas en plastiques rigides étaient souvent cassés. Les écopas en « cuir » bien que pliés par le conditionnement étaient encore opérationnelles

Eponge

Présentes partout sauf sur la survie N°10, cela ne devait pas faire partie de l'armement il y a 40 ans

Paire de pagaies flottantes

Présentes partout mais souvent trop petites pour être utilisées sans se pencher par dessus bord. Nous avons même deux pagaies qui ressemblaient plus à des petites planches à découper le saucisson

Kit de réparation

Présents partout mais le tube de colle néoprène est généralement sec ou la colle n'assure plus sa fonction

Gonfleur

tous présents, mais là, il y a un gros et sérieux problème. Pour le fun, nous avons trouvé un gonfleur soufflet en bois, encore parfaitement fonctionnel malgré son grand âge. Par contre, 7 gonfleurs en caoutchouc noir étaient tous totalement inopératoires. J'ai contacté la marque en question. Les réponses laissent pantois

Notice d'utilisation

10 présentes sur 13.

3 Probablement pas remises dans la survie lors du reconditionnement



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Feux à main

les feux étaient complets dans toutes les survies, Par contre, le tir de feux de plusieurs décennies s'étant bien passé (même si Philippe m'a fait peur quand il m'a informé de son souhait), nous pouvons nous poser des questions sur la faible durée de vie de nos fusées. Il faudra renouveler l'expérience pour confirmer

Feux parachute

iden feux à main

Sifflet

tous en place et en bon état, mais qu'elle est la portée d'un tel jouet en plastique ????

Miroir de signalisation

tous répertoriés et en bon état

Lampe torche

3 d'entr'elles étaient HS, une n'était plus étanche. Huit étaient encore utilisables si les piles avaient encore été bonnes. Je dois reconnaître que, dans notre contrôle, toutes les piles n'ont pas été regardées. Une petite modification que j'ai apporté sur le processus à venir Deux radeaux n'avaient pas de piles, là encore c'est un problème au niveau de la révision et à la vente, puisque l'une des survies, où les piles étaient absentes, n'avait jamais été révisée. Donc les piles n'avaient pas été mises à l'origine

Ration alimentaire

les classes 2 en étaient toutes équipées, hormis dans le radeau N°4, ces rations étaient en bon état de conservation. Je me suis même lancé à goûter l'une d'elle.

Pas mauvais car pas vraiment de goût mais très nutritif

Trousse de premier secours

Nous frisons ici le scandale, aucun des ciseaux que j'ai personnellement contrôlés n'était utilisable : rouillé et coincé par cette rouille.

Très mauvaise conservation des différents éléments, certaines trousse ne sont que de simples petites boites plastiques non étanches.

Au vu de ce que nous avons pu rencontrer, nous sommes persuadés qu'il n'y a pas de contrôle sur la trousse de premier secours. Elle mériterait un emballage sous vide





RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Les traces blanches que vous apercevez sur les boudins de la photo précédente ne reflètent pas l'état de la survie qui, au demeurant, était en parfait état.
C'est une couche de givre qui se produisait au moment du gonflement de la survie et qui disparaissait au bout d'un certain temps.

A ce stade, il est temps de vous présenter un tableau comparatif des pressions que nous avons pu observer au fil des jours. Même si nous n'avions pas d'outils de mesure très précis, nous étions tous des navigateurs et à ce titre en capacité de dire si un radeau était encore en état d'assurer un minimum de flottaison avec quelques personnes à bord.
Sur le tableau, nous vous indiquons la quantité d'air restant dans les boudins, comparée à un boudin totalement gonflé.

A	B	C	D	E
	Tableau 1			
	Pointage du Vendredi 13/01/17 à 18H	Pointage du Samedi 14/01/17 à 10H	Pointage du Dimanche 15/01/17 à 9H30	
N°1 (J)	30 %	0 %	0 %	radeau de 1999, jamais révisé
N°2 (J)	30 %	0 %	0 %	
N°3 (J)	40 %	30 %	10 %	
N°4 (J)	0 %	0 %	0 %	Survient fin de vie 2017, révisée en 2013. Explosion d'une valve au bout d'une demi heure
N°5 (V)		0 %	0 %	
N°6 (J)	30 %	0 %	0 %	
N°7 (V)		70 %	50 %	
N°8 (V)		90 %	80 %	
N°9 (J)	90 %	80 %	80 %	
N°10 (J)	80 %	60 %	40 %	Dans le boudin resté gonflé, celui du dessus s'étant à peine gonflé, rappelons qu'il s'agit de la plastimo de 40 ans
N°11 (J)	60 %	40 %	30 %	
N°12 (J)	NS	NS	NS	elle a pris un coup de couteau, lors d'une manie d'un des testeurs
N°13 (V)		40 %	0 %	
				C'est le pointage que j'ai réalisé les vendredi, samedi et le dimanche matin. J'ai fait une estimation de la quantité d'air restant dans les boudins par rapport à un gonflage normal.

La lettre entre () qui suit le numéro représente le jour où le radeau a été percuté. Nous en avons réservé 4 pour le vendredi afin d'offrir un spectacle aux agathois . qui ne se sont pas dérangé :-((



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Deux radeaux ont une particularité. Celle de n'avoir jamais été révisés. Toutefois l'un est de 1978 et l'autre de 1999

Le plus ancien, (N°10) , un Plastimo d'une très ancienne génération , nous a totalement bluffé. Certes son ancienneté a probablement causé le fait que le premier boudin s'est parfaitement gonflé et que le second n'a pas reçu assez de gaz. Nous supposons que la bouteille a subi des fuites au regard de son grand âge. Mais, mais... le radeau était d'une propreté impeccable et au bout de trois jours, elle aurait pu rassurer quelques naufragés.



**C'est à 40ans que je les trouve belles :-)
Franchement, c'est bluffant**

A l'inverse, la N°1, une Bombard de 1999 avait un armement correct dans lequel se trouvait bien la lampe torche mais les piles sont restées introuvables.

Là nous sommes confrontés à un problème lors du conditionnement en usine. Certes, je vois déjà la réponse : si la personne avait fait réviser sa survie on aurait constaté le problème.

Certes, mais que se serait-il passé si le propriétaire avait du utiliser sa survie avant la première révision ??



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Continuons la liste des problèmes, je vous rappelle que l'origine de ces tests était de démontrer que, oui ou non, les contrôles sont bien effectués.

Voici un autre exemple de contrôle mal fait. La survie N°4, un radeau que Philippe a testé en condition : sur l'eau.

Le percutage s'est bien fait, La survie s'est bien gonflée mais de suite nous avons pu observé un bib en piteux état : de la boue à l'intérieur, l'armement qui était dans un bien triste état, de la pourriture partout.

Très rapidement, au bout d'environ une demi heure, nous avons entendu un bruit suivi d'un sifflement. C'est le cas évoqué en image à la page 6. La valve avait explosé.

La housse étanche qui protège votre radeau à l'intérieur de sa boîte n'avait probablement pas été rendu étanche lors du contrôle, ce qui explique l'état dans lequel nous avons retrouvé ce bib.

Christian (Binchi) , qui avait ramené cette survie , a alors téléphoné au propriétaire pour connaître les conditions de stockage de ce radeau.

Celui ci, qui atteindrait les 15 ans en 2017 et qui a été révisé en 2013, a été conservé au sec dans un garage ces deux dernières années.

Là encore, il s'agit d'un problème de reconditionnement par la station de contrôle.

Autre problème, le caisson N°3. Lors de l'essai, le gonflement se faisait bien jusqu'à ce que nous soyons témoin d'un bout qui entravait la survie et faisait en sorte que la survie se gonflait en forme de noeud papillon.

Cet essai s'est réalisé sur le parking. En condition réelle, les plaisanciers n'auraient pas pu monter à bord. Nous, qui n'étions pas en situation de panique ni de danger, avons pu libérer ce bout pour continuer l'opération.

Toutefois, on peut encore une fois considérer que le contrôle n'a pas été fait correctement.

Toujours en exceptant la survie N°10, nous en sommes à 3 sur 10 où la station de contrôle peut être mise en cause.



**Survie N°4
Explose au bout d'une demi heure**



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Dans la série des problèmes, vous pouvez remarquer dans le tableau récapitulatif que certaines survies ne restent guère gonflées plus de 24 heures.

Bien sur, nous avons posé la question au fabricant. Vous verrez la réponse plus tard. En fin de rapport nous commenterons les réponses qui nous ont été apportées.

A l'unanimité, le groupe des testeurs a constaté une chose importante. Le dimanche, pour la mise en déchetterie de nos survies, nous avons du faire un tri sélectif. Notre ami Vincent (Sangalop) voulait récupérer les bouteilles .

Nous avons donc engagé le démontage des systèmes d'air, plus exactement des bonbonnes de CO2.

A notre grande surprise, toutes les bouteilles d'une même marque se démontaient à la main sans avoir recours à un quelconque outil.

Cela signifiait à notre sens que le joint torique n'assurait pas l'étanchéité et que l'air pouvait passer. Ce qui d'une part expliquerait que les survies de cette marque se dégonflaient rapidement, en deçà de 24h parfois et d'autre part qu'il y avait probablement là encore un problème au reconditionnement puisque ces survies avaient bien été révisées, à l'exception de la N°1.

Les bouteilles étant normalement pesées lors de la révision, elles sont démontées pour ce contrôle. On peut donc , en toute sincérité, penser que le problème viendrait du remontage ou peut être de la conception.





RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT** du 12 au 15/01/2017

Sur la photo ci dessous, notre ami Vincent a imaginé un blocage de cette pièce que l'on pouvait desserrer sans outil.

Désolé Vincent , le blocage à base de fil de fer n'est pas top. Il risquerait de blesser la survie lors de la mise sous vide. Mais, mais, le principe est bon et surtout, la photo a le mérite de mettre en évidence cette fameuse pièce qui nous a tant inquiété .

Selon un représentant de la marque, nous devrions avoir une marque au feutre qui pourrait indiquer si la pièce a bougé.... Nous avons trouvé quelques marques et, en tout état de cause, aucune sur la platine qui nous pose question. Est-ce encore un problème lors des contrôles ????



A ce stade , j'ai interrogé notre spécialiste des joints pour avoir son analyse et pour comprendre un peu mieux le pourquoi de ces platines qui se dévissent sans outil, à la seule force de la main.

Christian (alias Binchi) a beaucoup oeuvré, dans sa carrière dans le monde des vérins, joints toriques et autres pièces dans ce monde qui m'est inconnu (ou si peu). Je vous livre sa synthèse :

Merci Henri pour tout ce travail de synthèse.

Concernant le montage des radeaux ne tenant pas la pression il y a, à mon avis un principe de montage qui, s'il n'est pas expliqué aux stations de révision, ne peut que créer des fuites au moment du remontage. Je pense qu'au moment de l'assemblage de la survie, les "embouts de gonflage" installés sur les boudins sont montés non serrés. Les bouteilles de CO2, avec leurs coudes et Tés de raccordement, sont ensuite montés sur les embouts de gonflage. Les différents raccords sont ensuite réglés puis serrés. Les embouts de gonflage sont ensuite serrés sur les coudes de raccordement



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

et, enfin, les embouts de gonflage sont serrés sur les boudins. Ce principe, lorsqu'il est monté sur un système qui ne doit jamais bouger, n'est pas aberrant. Mais au moment de la révision, si l'opérateur en démontant la bouteille pour la peser, desserre légèrement l'un des 2 coudes il peut y avoir une fuite qui expliquerait le dégonflage de ces survies. Mon expérience dans les joints toriques me permet d'affirmer qu'un joint torique qui a été comprimé pendant quelques années ne reprend jamais exactement sa forme cylindrique lorsqu'on le libère. Il suffit alors qu'il soit légèrement moins serré pour qu'il se mette à fuir. Les opérateurs peuvent aussi ne pas être responsable de ce desserrage. Au moment où le radeau est mis dans sa coque, il est dégonflé puis mis dans un sac de protection qui est lui même vidé de son air. Nous ne savons pas ce qui se passe entre les différents raccords et les boudins. Le desserrage peut ce passer à ce moment là. Dans ce cas on peut dire que la conception est mauvaise.

Pour le reste je n'ai pas grand chose à rajouter.

Amitiés.

Christian.

Voilà une voie a suivre de la part des constructeurs.

Avant de passer aux commentaires reçus par les opérateurs du circuit, je vous propose une nouvelle récapitulation :

	Pointage du Vendredi 13/01/17 à 18H	Pointage du Samedi 14/01/17 à 10H	Pointage du Dimanche 15/01/17 à 9H30		Marque	
N°1 (J)	30 %	0 %	0 %	radeau de 1999, jamais révisé	Bombard	Pas de piles , gonfleur HS, pas de notice d'utilisation
N°2 (J)	30 %	0 %	0 %		Bombard	Gonfleur HS
N°3 (J)	40 %	30 %	10 %		Bombard	Gonfleur HS , pas de notice
N°4 (J)	0 %	0 %	0 %	Survie en fin de vie 2017, révisée en 2013. Explosion d'une valve au bout d'une demi heure	Bombard	Gonfleur HS, tout le matériel d'armement hors service, souvent mois
N°5 (V)		0 %	0 %		Bombard	Gonfleur HS
N°6 (J)	30 %	0 %	0 %		Zodiac	lampe torche HS
N°7 (V)		70 %	50 %		Eurovynil	lampe torche HS
N°8 (V)		90 %	80 %		Plastimo	lampe torche moyen (joint étanche sorti)
N°9 (J)	90 %	80 %	80 %		Plastimo	
N°10 (J)	80 %	60 %	40 %	Dans le boudin resté gonflé, celui du dessus s'étant à peine gonflé, rappelons qu'il s'agit de la plastimo de 40 ans	Plastimo	difficile de juger un armement d'un autre âge, mais nous avons tiré les fusées qui fonctionnaient encore très bien
N°11 (J)	60 %	40 %	30 %		Arimar	la seule a avoir une trousse médicale sous vide
N°12 (J)	NS	NS	NS	elle a pris un coup de couteau, lors d'une manip d'un des testeurs	Plastimo	
N°13 (V)		40 %	0 %		Bombard	Gonfleur HS, lampe torche HS



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

RECAPITULATION FINALE

C'est gratuit, ce travail a été fait bénévolement, sans préjugé, avec pour seule volonté celle de voir si pour une somme assez conséquente, nos révisions étaient faites consciencieusement. Nous vous offrons donc cette récapitulation.

Sur 12 survies percutées, toujours en exceptant notre vieille Plastimo de 40 ans d'âge :

- 1 explose au bout de 30mn
- 1 se gonfle en noeud papillon
- 6 gonfleurs sont inutilisables
- 2 manuels d'utilisation n'ont pas été remis
- 1 avait la lampe torche mais sans pile
- 1 n'avait pas de joint d'étanchéité au niveau de la bouteille (oubli lors de la révision)

Nous ne reviendrons pas sur la survie qui a explosé, cela a largement été évoqué plus haut. Précisons toutefois que cette survie avait été parfaitement révisée et que ses 15 ans se terminaient en 2017

Nous avons aussi beaucoup évoqué la survie qui s'est gonflée en noeud papillon. Pour nous c'est grave qu'un bout ait été mal remis lors de la révision. Il faut toujours juger l'évènement dans une situation de crise

Venons en aux gonfleurs défectueux. Là nous avons beaucoup à dire. Tous ces gonfleurs mis en cause, ne sont utilisés que par la marque Bombard



C'est exactement le même modèle que sur la photo ci contre mais de couleur noir. Ces gonfleurs sont conditionnés « aplatis » dans une sorte de papier cello d'emballage. Nous avons donc des gonfleurs qui vivent « écrasés » dans votre survie et qui, au moment d'être utilisés ne reprennent pas leur forme initial.

Il faut donc, pour pouvoir s'en servir, le « regonfler » à la main pour qu'il puisse servir.

Rappelez vous que vous êtes toujours en situation de crise.

J'ai donc contacté l'un des responsables de la société Bombard. La première conversation, téléphonique, m'a permis d'apprendre que l'entreprise était au courant du problème et qu'elle avait demandé à ses stations de réparer les gonfleurs.

A notre avis, le coût de main d'oeuvre est supérieur au coût de remplacement, mais c'est le choix de l'entreprise.

Je me suis fait confirmer par écrit notre conversation téléphonique. Ce sont les réponses obtenues qui nous ont fait changer d'avis sur le but initial de ces tests.

Bien sur, les mails sont sauvegardés au cas où l'on tenterait de mettre en doute les phrases qui vont suivre.

En gras et en couleur, ce sont les réponses de la société Bombard



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

*concernant le fait de trouver des gonfleur HS dans des radeaux qui ont pourtant été révisés,
j'ai regardé rapidement concernant les remplacement des gonfleurs, et depuis 2011, nous en avons vendu 1886 pièces aux stations françaises.
la où c'est moins bien, c'est que je recense seulement 23 stations parmi les clients, alors que je recense 39 stations sur l'année 2015.
Ce qui, pour moi, signifie bien que toutes les stations ne jouent pas leur rôle comme il le faudrait*

Là on met en cause les stations. Mais le message est-il bien passé ? Bombard a-t-il réellement informé les stations ?

Notre ami Philippe est allé visiter une station de contrôle dans le sud, le 26/01/17. Nous ne la citerons pas car Philippe a constaté que les salariés de cette entreprise avaient réalisé des contrôles avec beaucoup de sérieux. Toutefois, il a constaté que lors de la révision d'une survie Bombard, le gonfleur de cette même série avait été remis directement dans le radeau, sans aucun contrôle, de même que les kits de réparation que la grande marque concurrente change à chaque révision

*Je viens de lire les derniers posts sur votre forum, et notamment la remarque concernant l'essai lors du stage MACIF à Marseille.
Nous étions bien conscient que les radeaux fournis à MACIF avaient les gonfleurs défectueux.
Il s'agissait d'inventés, et plutôt que de les détruire, il nous a semblé plus utile de les mettre à disposition de MACIF pour leur stages.
Ils ont également été informé que les gonfleurs dans ces exemplaires étaient défectueux et devaient prévenir les stagiaires avant leur exercice.
Malheureusement, les messages ne sont pas toujours transmis.*

J'en avais parlé avec les responsables de MACIF, que ce soit JM Pauly (en retraite maintenant) et H. Roger, et ils trouvent aussi dommage que lors de ces exercices en conditions (presque) réelles, les stagiaires ne s'impliquent pas plus dans leur rôle. Certes, un gonfleur cassé, c'est difficile à accepter quand on a payé le prix fort pour les révisions, et certaines stations demanderaient à être plus suivies dans leur travail.

*Mais au lieu d'attendre la fin de la journée pour se plaindre au comptoir ou sur les réseaux sociaux, il aurait été plus enrichissant de voir comment on peut contourner le problème et l'utiliser malgré tout. On est en mode SURVIE
Lorsque Steve Callahan a fait son naufrage, il avait 3 dessalinisateurs à bord, et ne comprenant pas le fonctionnement, il en a découpé un pour en comprendre le fonctionnement ce qui lui a permis d'exploiter correctement les autres.*

Avec un gonfleur défectueux, il y a toujours moyen de récupérer le tuyau pour pouvoir refaire la pression du radeau à la bouche. Je précise bien refaire la pression, et non gonfler le radeau.



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

Nous sommes dans le cynisme. Sur le naufrage de Steve, il avait trois dessalinisateurs, mais dans une survie, il n'y a qu'un gonfleur.

Quant à gonfler une survie, dans une mer agitée, avec du monde à bord et les coups de boutoir des vagues, ce n'est déjà pas facile avec un gonfleur qui fonctionne mais le faire à la bouche est une mission quasi impossible tant la pression sur les boudins doit être forte.

Espérons que dans leurs radeaux à venir il soit rajouté à l'armement de l'Aérius ou de la Ventoline.

J'ai eu le temps de parcourir un peu les dernières pages du fil sur votre forum, et j'ai cru comprendre que les différents radeaux ne sont pas restés gonflés 24H.

Je ne sais pas dans quelles conditions vous avez fait les essais, mais j'aurai envie de vous répondre que rien ne me choque.

La pression à l'intérieur des flotteurs change avec la température, et ce encore plus si le gonflage se fait au CO2. Donc si on retrouve un radeau à plat le lendemain, cela ne veut pas forcément dire qu'il est endommagé. Les matériaux des flotteurs, souvent du PVC, sont aussi pas les plus étanches au CO2. La solution de Plastimo, avec une vessie en PU, est certainement plus performante.

lorsque nous faisons des essais de percussion en atelier, et que nous n'avons pas le temps de ranger le matériel dans la journée, le lendemain, souvent, nous retrouvons les flotteurs tout mou, et souvent, l'arceau s'est effondré. seul un gonflage à l'air comprimé évite ce genre de perte de pression.

Sur le fait que les survies de la marque ne tiennent pas ou peu la pression sur le long terme, la réponse ci dessus est éloquent, amusant que la société Bombard reconnaisse que la concurrence est meilleure

Plusieurs commentaires sur ce sujet de la tenue en pression.

Les conditions des essais ont été plutôt favorable. Soit les radeaux ont été percutés à l'eau, dans le port, soit sur le parking. Nous n'étions pas dans une mer formée.

Il faisait froid en janvier, 3 à 6°C. Mais nous ne voulons pas entendre que cela serait négatif, ou alors il faudra prévenir l'utilisateur que les radeaux ne sont utilisables qu'au mois d'août avec une température estivale.

Quant à la différence entre le CO2 et l'air comprimé, sauf erreur de notre part, le CO2 a une densité supérieure à l'air. Les molécules sont plus grosses. Il nous semble donc faux de dire qu'un gonflage à l'air serait plus efficace.... à prouver.

J'ai aussi entendu, je dis bien entendu, qu'un classe V est fait pour une durée de 24h. FAUX, FAUX, FAUX.

C'est l'armement qui est prévu pour 24h mais jamais il n'a été dit que le radeau devait se dégonfler.

Nous ne sommes pas dans Mission Impossible : votre radeau s'auto détruira dans les 24h. Certes aujourd'hui, les secours sont de plus en plus rapide mais si vous n'avez pas pris la précaution d'embarquer une balise, ou si vous n'avez pas eu le temps, si la météo vous met en situation catastrophique dans une mer agitée avec une visibilité nulle, vous n'avez aucune garantie d'être récupéré en moins de 24H.



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

En conclusion, nous pensons que le meilleur geste commercial, nous sommes gentil car nous pourrions parler de geste de survie, aurait été d'avertir par voie de presse du rappel des radeaux pour changement des gonfleurs.

Quant à la qualité des boudins évoquée par mon interlocuteur, certes il est plus difficile de contrôler la qualité d'un produit fabriqué en Asie, mais en imposant un cahier des charges strict et des contrôles systématiques par un technicien de la marque, on devrait pouvoir faire mieux

Pour les platines que nous avons pu dévisser à la main, Binchi a émis ses hypothèses, Vincent en a une autre, qui se défend, ; peut être que, lors de la percussion, il se produit un choc tel que la platine se dévisse un peu ... à étudier.

La solution ne serait-elle pas de mettre du joint filet sur ces pièces qui ne sont pas appelées à être démontées lors des révisions

Toujours est-il que la confiance n'est pas totale tant sur la qualité du produit que sur le contrôle. Certes les radeaux plus récents sont « peut être » de meilleure qualité.... quoique !!! Nous avons toujours beaucoup de questionnement sur la qualité du Made in RDC.

Nous parlons là d'un engin qui peut nous sauver la vie. Ne vaut-il pas mieux ajouter 100€ sur le prix d'achat et avoir un produit plus fiable et subissant de vrais contrôles avant la mise en circuit.

Pour information, les radeaux de chez Plastimo ont tenu la pression pendant les quatre jours, y compris notre vieille demoiselle de 40 ans, nous avons donc cherché à comprendre pourquoi une telle différence de cette marque avec la concurrence

La réponse s'est présentée à nous comme une évidence. Nous avons vu que les boudins, Plastimo, avait une fermeture éclair. Cette fermeture n'étant pas étanche, il y avait forcément quelque chose à l'intérieur. Nous avons ouvert pour constater qu'il y avait une vessie en polyuréthane parfaitement étanche.

Les radeaux de la marque ne sont pas partis à la déchetterie, exception de l'ancêtre, et de la petite Plastimo qui avait été perforée malencontreusement par un coup de couteau, les testeurs les ont emportées pour faire des piscines pour leurs enfants

Lors de la mise en déchetterie, nous avons démonté les bouteilles. J'en ai emporté deux, une de chaque grande marque, pour les photos prises à la maison.

Sur la photo de la page 14, vous voyez une partie de cette vessie en polyuréthane.

Après notre visite de l'usine plastimo, nous avons eu droit à une démo de la résistance de cette vessie au poinçonnement .

Je l'ai renouveler à la maison pour avoir un avis personnel et non plus commercial.



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST
Organisées
par le forum :
LE BAR DU PORT
du 12 au 15/01/2017



Nous avons tenté de perforer cette membrane avec un stylo, vous pouvez voir sur la photo que la pointe semble sortir de la membrane. Ceci vous montre que nous n'avons pas été tendre avec cette chambre à air.

Le stylo, une fois retiré, la membrane a retrouvé sa forme initiale.

L'un de nos testeurs ayant percé une survie avec son propre couteau lors d'une manipulation, nous nous sommes posé la question suivante : le kit de réparation permet-il de réparer cette vessie ?

Chaque type de « membrane », reçoit des patches de réparation.



RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : **LE BAR DU PORT**

du 12 au 15/01/2017

CONCLUSION

Ces quatre jours d'essais avait pour but de constater si nos révisions étaient bien faites. Devant les mésaventures et les constats que nous avons pu faire, nous avons des doutes tant sur le sérieux de certaines stations que sur la communication des usines en direction de leurs stations. Nous n'avons rien à vendre, rien à acheter. Tous les testeurs étaient bénévoles et sont arrivés sur site pour m'aider. Par intérêt pour le sujet traité, ils sont aussi venu sans a priori. Nous avons peu parlé des marques Eurovynil et Arimar, présentes dans ces tests mais avec un seul exemplaire. Difficile de porter un jugement sur une seule pièce. Nous espérons, lors de nos prochains tests que vous nous fournirez des radeaux de toutes marques.

Nous sommes donc globalement inquiets et déçus par ces stations de contrôles. Comme indiqué en page 18, même si les stations sont sérieuses, il y a un manque d'informations , au moins d'une marque, vis à vis de ces stations. Il n'en reste pas moins que cela renforce nos inquiétudes.





RAPPORT DES JOURNÉES DE TEST

Organisées par le forum : LE BAR DU PORT

du 12 au 15/01/2017

Sur la photo précédente, il s'agit de l'atelier Plastimo. On y voit la zone de fabrication, conditionnement et emballage des radeaux mais en arrière plan, les survies gonflées sont celles en cours de révision.

Ce sont les mêmes salariés qui fabriquent, conditionnent et révisent. En plus de la membrane polyuréthane, cela explique peut être que les radeaux testés aient tenu la pression pendant quatre jours.

Nous avons eu plaisir à nous retrouver tous ensemble pour vous offrir ces tests et en se quittant, tous les testeurs et les curieux ont eu une seule et même phrase : la prochaine fois, on achète une P...

L'expérience acquise au cours de ces quatre jours nous fait envisager les choses différemment . Une survie doit être près de la mer , nous voulons dire par là, pas enfermée dans un coffre. Idéalement, un système d'éjection rapide devrait être installé : largueur hydrostatique. Si votre bateau venait à couler rapidement, la survie serait éjectée gonflée. Une balise EPIRB devrait être positionnée juste à côté du radeau et enfin..... une réflexion qui nous ait venue lors de ces tests, Messieurs qui possédaient un bateau insubmersible, que se passerait-il si votre bateau s'enflamme en mer.... Une survie, surtout quand elle tient la pression, c'est pas mal.

Une dernière petite chose nous choque. Les fabricants sont tenus par une norme ISO. Si vous souhaitez connaître les contraintes qui sont imposées à ces entreprises, vous devrez déboursier près de 200€ pour connaître vos droits... Vous avez des sites comme légifrance, qui vous permettent de savoir ce que vous impose les textes mais le plaisancier n'a pas le droit de connaître ses droits sans passer à la caisse... bref, c'était un petit coup de gueule

A titre personnel, je remercie encore tous les amis qui ont permis la réussite de ces quatre jours de tests et je vous invite, tous lecteurs de ces tests ou lecteurs de notre forum, à nous réserver vos survies en fin de parcours pour nos prochains tests en Bretagne fin 2017 ou début 2018

Merci mille fois