



Que faire en cas de piégeage d'un marin sous un bateau et/ou dans le gréement

Le phénomène de piégeage se produit lorsqu'un marin reste coincé (accroché involontairement) à un bateau ou sous un bateau et est en danger lors d'une situation d'urgence. Cela peut se produire lors d'un chavirage, lorsque le bateau devient une tortue, etc. Le but de cette section est de minimiser les risques par le biais de normes et de procédures de sécurité.

Le chavirage est un phénomène courant dans la navigation en dériveur. Sans une réaction rapide de l'équipage, un bateau chaviré continuera à se retourner jusqu'à ce que le bateau devienne une tortue. Le bateau transformé en tortue signifie que la coque s'est complètement retournée et que le mât est vertical ou presque vertical sous l'eau. Le chavirement en tortue n'est pas une situation dont il faut avoir une peur irrationnelle, mais il est important pour les athlètes et les entraîneurs de comprendre les risques encourus et de se préparer adéquatement aux situations où des membres de l'équipage peuvent s'emmêler dans le gréement ou être submergés sous la coque.

Des situations où un athlète peut se trouver sous le bateau transformé en tortue ou s'emmêler dans le cordage peuvent se produire à l'occasion. Les entraîneurs doivent essayer d'orchestrer un sauvetage depuis l'intérieur du bateau lorsque cela est possible. Le bateau est votre principale plate-forme de sécurité et votre meilleur élément pour assurer la sécurité de vos athlètes. Voici une réponse de base qui peut être appliquée chaque fois qu'un athlète PEUT se retrouver coincé sous le bateau.

1. Effectuez immédiatement un contrôle visuel du bateau chaviré à la recherche d'un ou de plusieurs marins, selon le nombre de personnes présentes à l'origine dans le bateau.
2. Si un seul des marins est visible, assurez-vous que celui-ci exécute des manœuvres près de la dérive-sabre ou sur celle-ci pour empêcher le bateau de chavirer en tortue.
3. Si aucun marin n'est visible ou s'il manque des marins, utilisez une radio VHF pour héler un autre bateau-entraîneur ou un entraîneur à terre et indiquez que vous avez peut-être un membre d'équipage coincé sous le bateau. S'il n'y a qu'un entraîneur, il faut informer immédiatement les organisateurs au point de contrôle (ou sur le rivage selon le Plan d'action d'urgence [PAU]) tout en œuvrant au sauvetage.
4. Amenez le bateau-entraîneur du côté où se trouve le mât du bateau chaviré, ou vers le côté opposé du bateau s'il est retourné et cherchez du regard le(s) marin(s) manquant(s).
5. Si le(s) marin(s) n'est (ne sont) pas visible(s) :
 - a) Si le bateau est retourné, essayez d'entrer en contact verbal avec le marin.
 - b) Si le marin est coincé dans la poche d'air mais qu'il est en sécurité (ce qui a été établi par le contact verbal), il est préférable de laisser le bateau en position retournée jusqu'à ce que le marin puisse être dégagé de sa position. Forcer le bateau à se redresser pourrait causer des blessures plus importantes ou faire perdre au marin sa poche d'air.
 - c) Si le contact ne peut pas être établi, commencez à redresser le bateau en utilisant le hauban ou le mât. Stabilisez le bateau en position de retournement (utilisez un VFI de rechange en haut du mât ou laissez le mât sur le plat-bord du bateau-entraîneur).

- d) Les skiffs (bateaux auto-videurs) n'ont pratiquement pas de poche d'air viable, surtout par mauvais temps; il est donc important de faire preuve de rapidité et de sécurité.
6. S'il s'agit d'un sauvetage impliquant deux personnes (moniteur ou bénévole du service de sécurité), l'une d'entre elles peut entrer dans l'eau si cela ne présente aucun danger pour libérer l'athlète de sa situation à l'aide d'un couteau ou d'un coupe-câbles se trouvant à bord du bateau-entraîneur. Si un seul instructeur est sur les lieux, placez le bateau-entraîneur de manière à pouvoir accéder à l'athlète et tenter de le libérer avec un couteau ou un coupe-câbles.
 7. Il est important de rester calme et de parler tout au long du processus. La peur ou le choc peuvent transformer un sauvetage en une situation dangereuse pour la vie du marin piégé et du sauveteur.
 8. Une fois dégagé, si l'athlète piégé ne réagit pas immédiatement, activez votre PAU.
 9. Après avoir suivi toutes les procédures d'urgence, informez tous les athlètes, les entraîneurs et les parents de l'athlète qui a été piégé de l'incident et remplissez le(s) formulaire(s) d'urgence requis.

La plupart des incidents ne dépasseront pas l'étape 4. La plupart du temps, une fois le mât stabilisé, les athlètes sont capables de se libérer sans blessure additionnelle.

Soyez prêts – Étapes de l'entraînement

1. Créez un plan qui s'intègre à un PAU utilisent chaque fois qu'un bateau



sur l'eau

standard que les instructeurs chavire.

2. Chaque bateau d'instructeur sur l'eau devrait avoir des pinces coupantes transversales adaptées à la coupe de câbles d'acier (Felco C7 est



une marque réputée).

3. Tous les entraîneurs et les athlètes qui utilisent le spinnaker et le trapèze avec un risque accru de piégeage) devraient porter un couteau de gréement tranchant avec une lame en forme de pied de mouton ou de type Wharnclyffe attaché à leur VFI.

d'expérience (en particulier ceux

4. Tous les entraîneurs devraient également être munis d'une radio VHF ou d'une radio personnelle qui soit surveillée par les autres entraîneurs et le personnel à terre et d'un couteau tranchant en plus de l'équipement de sécurité requis.

5. Il faut rappeler régulièrement aux instructeurs les dangers inhérents au piégeage des marins en cas de chavirement. Il est très facile de devenir un peu trop confiant au cours d'une saison.

6. Les clubs doivent partager leurs problèmes et leurs solutions. Communiquer fréquemment avec tous les membres du personnel, les administrateurs et les bénévoles améliorera la sécurité de chaque programme.

Les coupe-cordes ou les coupe-sangles sont également efficaces pour libérer les athlètes des harnais qui s'emmêlent dans le gréement. Gill, Spinlock, Magic Marine et d'autres fabricants proposent des versions capables de couper des lignes de 6 mm maximum, mais elles sont complètement encapsulées

dans une poignée en nylon, ce qui rend pratiquement impossible toute coupure par un marin paniqué. Les couteaux de plongée ou les couteaux de type Leatherman sont à éviter car il est trop facile de se couper en cas d'urgence. En général, le fait de couper l'un ou l'autre ou les deux cordons de l'enrouleur du trapèze ou le cordon de réglage du trapèze relâche la tension sur le crochet et permet au marin de se libérer ou au moins d'obtenir une liberté de mouvement suffisante pour rester à la surface de l'eau. La plupart des autres situations peuvent être résolues avec une paire de pinces coupantes.

Responsabilités du club

Entraînement des entraîneurs et des instructeurs : Dans le cadre de la formation professionnelle continue, les entraîneurs devraient être préparés à des scénarios de piégeage sur les bateaux dont ils auront la responsabilité avant le début de leur saison. Cela permettra aux entraîneurs d'être calmes et sûrs dans une situation réelle de sauvetage. Ceci est particulièrement important pour les bateaux utilisant un spinnaker ou un trapèze.

Entraînement des marins : Les jours de vent faible ou nul, comme leçon alternative, les athlètes devraient pratiquer les procédures de piégeage pour réduire la peur et la phobie que de nombreux marins ont de rester coincés. Cela doit être fait avec précaution dans un cadre très contrôlé. Les entraîneurs/instructeurs doivent surveiller chaque marin pendant qu'ils effectuent l'exercice.

1. L'exercice le plus facile de VoileCAN Niveaux 1 et 2 est de demander aux athlètes de faire un bateau-tortue, puis de passer à tour de rôle sous le bateau, dans la poche d'air et de ressortir. Un entraîneur/instructeur peut être sous le bateau pour soutenir l'athlète. Rappelez-vous de ne pas forcer les athlètes à faire cet exercice s'ils ne sont pas à leur aise.
2. Un autre exercice consiste à utiliser un bateau chaviré avec un mât équipé d'un dispositif de flottaison. Demandez à l'athlète de se frayer un chemin sous la voile.
3. Lorsque vous passez à la pratique du spinnaker et du trapèze, les élèves doivent s'entraîner à effectuer des techniques de largage en mode trapèze.

Exemples courants de piégeage

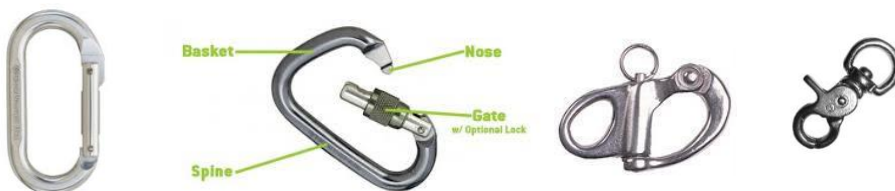
Brides : De nombreuses classes de bateaux ont des longueurs et des hauteurs de brides spécifiques, l'une de ces raisons étant d'empêcher les athlètes ainsi que certaines parties du bateau de s'y emmêler, ce qui peut entraîner un chavirage, une tortue ou des collisions.

Hale-bas : Les hale-bas lâches, comme les brides lâches, se coincent facilement sur les vêtements, la tête ou d'autres parties d'un marin. Le hale-bas doit toujours avoir une tension minimale pour l'empêcher de s'affaisser. Dans la mesure du possible, évitez que le câblage ne pende du hale-bas.

Drisses : Les drisses posent deux problèmes majeurs en matière de piégeage : les cordages lâches s'emmêlent après le hissage, ce qui entraîne un emmêlement des pieds et des jambes dans le fond du bateau. Il y a aussi le risque de collision et de chavirement lorsqu'on essaie d'affaler les voiles par mauvais temps. Certains dériveurs ont une poche sur la voile pour les bouts de drisse ou une poche sur le sac à spinnaker dans laquelle ils peuvent être rangés. Au minimum, les cordages lâches doivent être enroulés et repliés derrière la drisse serrée pour la maintenir contre le mât.

Un autre problème majeur est celui des drisses qui ne sont pas complètement hissées, ce qui fait que la bôme est trop basse et ce qui entraîne le piégeage des marins et augmente le risque de chavirage, sans parler du risque accru de commotion cérébrale. Tous les bateaux doivent faire vérifier les drisses avant que les marins ne quittent le quai.

Mousquetons : Ils sont devenus une méthode d'arrimage moins chère sur certains bateaux comme Optis au lieu des mousquetons ou des manilles de sécurité. Ce n'est pas une solution sûre car les vêtements ou d'autres cordages peuvent facilement être coincés dans les mousquetons, ce qui peut entraîner le chavirage et les collisions. Il faut au moins utiliser un mousqueton de verrouillage.



Certains athlètes utilisent des mousquetons pour attacher des bouteilles d'eau et des sacs secs à leur bateau. Cela présente également un risque si un cordage ou un vêtement parvient à s'enfoncer dans les mâchoires.

VFI : Ils peuvent être une autre source de piégeage. Les VFI de type « Rashguard » bien ajustés empêchent les cordages ou l'équipement de s'accrocher à leurs bords, mais les VFI mal ajustés sont eux-mêmes une source de problèmes. Dans les programmes de voile junior, les VFI avec cols ou sangles d'entrejambe constituent un énorme problème, les cols pouvant se prendre dans les brides, les hale-bas et l'écoute, les sangles d'entrejambe pouvant se coincer dans les dérives et les taquets. Aucun club ne devrait utiliser des VFI à col pour les programmes de voile sur dériveur.

Ex. Opti : Après avoir vérifié que la bride est correctement tendue, ajoutez le dispositif de blocage de la bride. Ce dernier doit permettre à la bride de ne pas s'éloigner de plus de 10 cm de la bôme si elle se desserre.

Consigne de sécurité : Une bride de bôme desserrée peut pendre sous la bôme en forme de « V ». Elle peut coincer la tête d'un marin et provoquer un chavirage et une catastrophe.



Charge : La charge est la pression exercée sur le gréement d'un bateau. Une charge importante peut faire que les marins soient coincés par le hale-bas ou la bôme, mais aussi augmenter le risque de chavirage et de bris. Un problème courant dans la voile en Opti et en Laser est que les athlètes lèvent la planche trop haut. Lors d'un empannage avec une charge lourde, le hale-bas coince la planche et empêche les manœuvres, ce qui entraîne un chavirage.

Sangles d'orteils : De nombreux bateaux de type Skiff utilisent des sangles d'orteils pour faciliter le trapèze. Il peut être difficile pour les marins de retirer leurs pieds si les sangles sont trop serrées. Les athlètes doivent s'assurer que les sangles sont bien ajustées aux pieds.

Mâts : Les mâts creux se remplissent d'eau et passent de 25 à plus de 75 livres, ce qui rend la récupération plus difficile, la chute plus probable et augmente le risque de piégeage. Certaines classes ont intégré de la mousse dans la tête de la voile principale pour éviter cela et de nombreux clubs utilisent des bouteilles de détergent vides attachées à la tête de la voile ou des nouilles de piscine sur les haubans pour aider à prévenir ou ralentir le chavirage et le retournement.

Phobie/panique : Les marins chavireront inévitablement, que ce soit au près ou vent arrière. La considération la plus importante lors de la formation des marins pour faire face aux chavirements est de souligner l'importance de rester calme. Par exemple, il n'est pas rare qu'un marin se retrouve sous la grand-voile ou le foc lorsqu'un bateau chavire au vent. Au début, un marin peut avoir tendance à paniquer lorsqu'il sent qu'il y a quelque chose au-dessus de lui. Dans ce cas, il faut lui rappeler que ces voiles sont suffisamment petites pour qu'il puisse facilement nager par en dessous. Un autre scénario courant est que les marins sentent un cordage ou une ferrure s'accrocher autour de leurs membres ou sur leurs crochets de trapèze. Là encore, il faut rappeler aux marins qu'ils doivent s'efforcer de se démêler tout en gardant leur calme.

Piégeage et trapèze



Il faut rappeler aux entraîneurs que le trapèze est une compétence et non une récompense.

Le piégeage en trapèze

Afin de gérer la puissance d'un bateau en double, les marins doivent faire du trapèze. C'est-à-dire qu'ils doivent porter un harnais muni d'un crochet, qui est ensuite accroché à un anneau suspendu au mât. Le marin se suspend alors, ou fait du trapèze, sur le côté du bateau à pleine vitesse. Le trapèze est exaltant mais l'un des dangers inhérents est qu'en cas de chavirage, le marin ne peut pas se décrocher du trapèze et reste coincé sous le bateau.

Solution : Réduire le risque

Le trapèze est souvent considéré comme une récompense, ou une activité amusante à faire à la fin d'un camp. Cette attitude accroît le risque de piégeage des dériveurs car les marins non formés sont initiés à cette activité sans avoir les connaissances nécessaires pour faire face aux problèmes de piégeage. Il faut rappeler aux entraîneurs que le trapèze est une compétence et non une récompense. Le risque peut également être limité en enseignant aux marins comment se libérer efficacement.

Le trapèze nécessite une formation et une pratique appropriées pour être fait de manière sûre et efficace.

Piégeage en dériveur : Anneaux de trapèze

Les anneaux de trapèze sont munis d'une boucle supplémentaire à laquelle les marins s'accrochent fréquemment lorsqu'ils chavirent, ce qui les empêche de se décrocher et de s'éloigner du bateau à la nage.

Solution : Éliminer le risque

Remplacer les anneaux par des anneaux Ronstan élimine ce danger, permettant aux marins de se décrocher facilement sans être gênés par la boucle supplémentaire.

