



La Randonnée en Voile-Aviron

Un Guide pour préparer vos sorties
Introduction générale

3 La Sécurité « autrement » (V2)

Rappel du plan de l'Introduction Générale du Guide

Préambule

1 La randonnée en voile-aviron, une façon de « naviguer autrement »

1-1 Pour quel programme : choisir entre ses envies

1-2 Avec quel bateau : choisir entre ses possibilités

1-3 Comment préparer sa randonnée nautique en voile-aviron

2 Conseils pratiques

2-1 Voile-Gréement-Manœuvre : la prise de ris

2-2 Dans voile-aviron, il y a « aviron »

2-3 Pas de randonnée sans mouillage et beachage

2-4 La navigation en canot : on est bien petit...

2-5 Equiper son bateau pour « vivre à bord »

2-6 Faut-il se résoudre au « moteur » ?

3 La sécurité « autrement »

3-1 Quelques rappels réglementaires

3-2 Les équipements

3-3 Le chavirage

3-4 La « gestion du bord »

3-5 Les secours

3-6 Conclusion : une approche « globale »

4 Annexes

4-1 Les ressources de la FVA

4-2 Les ressources des partenaires de la FVA

4-3 Sources règlementaires

3-1 Quelques rappels réglementaires

Au regard de la question de la sécurité relative à la navigation en mer, on peut distinguer en gros **trois champs de la réglementation** :

1 Ce qui concerne le bateau proprement dit :

Sauf si vous êtes le concepteur de votre propre bateau, si vous achetez un bateau (neuf, d'occasion, à construire) vous devez vous assurer de sa « conformité » (certifiée par une « norme » établie au niveau européen dite « **norme UE** »), au regard de l'usage que vous voulez en faire.

Cette certification doit être obtenue par celui qui vous vend le bateau.

Selon la « catégorie » dans laquelle votre bateau se situera, vous pourrez considérer qu'il est fait pour naviguer dans un certain type de conditions de mer, et pas un autre.

Très concrètement, et pour ce qui concerne les canots de type voile-aviron, la qualification se situera en général entre les catégories C et D, définies ainsi (voir : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-des-navires-plaisance-loisirs-et-sports>):

- **Catégorie de conception C** : navires de plaisance conçus pour des vents qui peuvent aller jusqu'à la force 6 comprise et pour des vagues qui peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à deux mètres compris.
- **Catégorie de conception D** : navires de plaisance conçus pour des vents qui peuvent aller jusqu'à la force 4 comprise et pour des vagues qui peuvent atteindre une hauteur significative jusqu'à 0,30 mètre compris, avec des vagues occasionnelles d'une hauteur maximale de 0,50 mètres.

Cette définition est administrativement claire, mais pour autant, pas vraiment claire pour ce qui concerne nos voile-avirons !

En effet :

- Au regard des conditions de vents, on est en général « bien » jusqu'à Force 4, mais en situation à risques à partir de Force 5, et vraiment en danger avec Force 6
- Par contre, en règle générale, nos canots sont capables de passer sans problèmes des vagues bien supérieures à 0,50 m (et puis c'est quoi une vague...)!

Dit autrement, la plupart du temps nos canots sont plutôt des « petit C », et sûrement « plus que D ».

Ce classement UE n'est donc pas vraiment adapté à nos types de bateau.

La preuve en est que bien des bateaux sont souvent à la fois C et D, selon le nombre d'équipiers à bord (déclassé si on a plus d'équipiers, alors que la tenue à la mer est souvent améliorée par le poids...).

Exemple emblématique de cette inadaptation de la norme: le NorseBoat 17,5 qui est classé D, alors qu'un exemplaire en version quasi d'origine a fait rien de moins que....le passage de l'Ouest !!!



Norseboat de Cat D en Arctique !

Voir :

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=14&ved=2ahUKewij6pjbxaTfAhXsp4sKHZgpD2kQFjANegQICRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.spri.cam.ac.uk%2Fabout%2Ffunding%2Fginowatkins%2Fgrants%2F2009%2Farcticmariner.pdf&usg=AOvVaw2yKt7Ovlp3I3g6PYhRvPsm>

Ce constat est donc bien ennuyeux car si l'on s'en tient à la stricte norme, bien de nos voile-aviron (classés D) se verraient contraints de ne pas faire beaucoup de sorties....

Ceci étant, on notera que la « norme UE » n'a pas de conséquence administrative sur la possibilité d'éloignement d'un abri !

Ce qui en montre les limites car, à la lettre, on pourrait donc, en catégorie D, s'aventurer à plus de 20 milles de la côte par très beau temps, et ne pas pouvoir sortir en rade de Brest si le clapot est à 0,51 m....alors que les risques seront moindres dans le deuxième cas que dans le premier....

En pratique, on propose donc de ne pas « se prendre la tête » sur cette question de « catégorie D ou C », mais plutôt de bien réfléchir aux deux questions essentielles, et liées, suivantes :

- **Comment je maîtrise le chavirage (voir § 3-3 ci-après) ?**
- **Quelles sont mes réserves de flottabilité ?**

Sur cette dernière question, une première recommandation que l'on peut faire est de se renseigner du côté du vendeur (architecte et constructeur) qui doit savoir vous spécifier la flottabilité prévue à l'origine, et les moyens éventuels de l'améliorer.

On rappellera en effet que si une flottabilité est souvent prévue à l'origine à base soit de **caissons étanches**, soit de « **pains de mousse** », il est toujours possible de l'accroître avec des « **boudins gonflables** ».

Il faut savoir également que bien des caissons finissent par fuir (ce qui peut justifier de les remplir de mousses), et qu'il peut arriver que des boudins gonflés se détachent...

Exemple de flottabilité renforcée sur la yole Atipik (Arwen) :



Il faudra aussi se méfier des **caissons faussement étanches** :



Type de fermeture de caissons en général pas étanche

On se souviendra enfin qu'il faut aussi réfléchir à **l'effet du chargement en avitaillement et affaires, qui, selon les sacs et bidons utilisés, pourront améliorer ou dégrader votre flottabilité** (voir § 2-5).

Pour le reste, on considèrera donc que la question de la distance de sortie en mer ne sera pas déterminée par la catégorie UE, mais plutôt par les deux facteurs suivants :

- Son équipement (voir ci-après)
- La compétence de l'équipage et surtout du Chef de Bord

Sachant que l'évolution de la réglementation va vers plus de souplesse, en même temps qu'une responsabilisation accrue du Chef de Bord.

2 Ce qui concerne les équipements et règles de sécurité en navigation en mer:

Tout découle de ce que l'on appelle la « **Division 240** » !

Cette réglementation porte sur l'équipement requis sur un bateau de plaisance, en fonction de la distance à laquelle il va se porter de l'abri le plus proche.

Voir : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/materiel-darmement-et-securite-et-limites-dutilisation>

Cette réglementation a évolué en 2014, sur le principe d'une plus grande souplesse, associée au renforcement de la responsabilité du « Chef de Bord » (ce qui va bien dans le sens attendu des marins...).

Zone de navigation :

Notre pratique de la randonnée en voile-aviron se situe clairement dans une et une seule zone :

- la **Zone côtière définie comme se situant dans la limite de 6 milles d'un abri.**

Un abri étant défini ainsi : *Un abri est un endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, atterrissant ou accostant et en repartir sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.*

Cette définition est ainsi très claire, mais elle conduit tout de même à une certaine part d'interprétation !

Nous connaissons en effet tous des parcours où l'on peut trouver un « abri » dans une anse, ou sur une plage, si celle-ci est protégée du vent, mais qui n'est plus du tout un abri si le vent tourne à 180° !

C'est là qu'entre en jeu la responsabilité du Chef de Bord (et qui renvoie à ce que nous avons écrit plus haut à propos de la préparation d'une randonnée, voir § 1-3, et à la navigation, voir § 2-4) : l'obligation de bien s'assurer des conditions normalement prévisibles des abris que nous prenons en compte dans notre navigation.

Equipements :

Les équipements de sécurité sont définis par le même texte réglementaire

Voir : http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/equipement_secu_plaisance_4p_DEF_Web.pdf

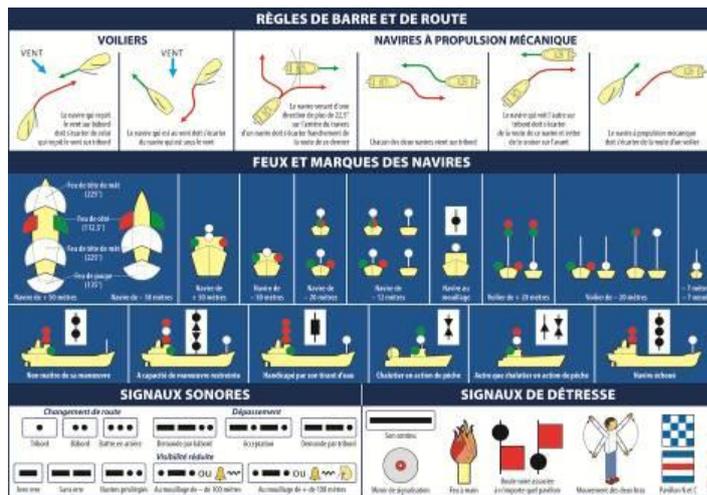
Règles de navigation (RIPAM):

Considérées comme des règles « basiques » (non spécifiques à la randonnée en voile-aviron), nous rappellerons juste que les règles de navigation relatives au risque d'abordage sont rassemblées dans ce qui s'appelle le RIPAM, et renvoyons le lecteur à ses « cours de base ».

Voir par exemple le très bon résumé illustré suivant :

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewjYnpCg_oXgAhUR6qQKHRhYAO8QFjAAegQICRAC&url=http%3A%2F%2Fsetekayakmer.free.fr%2Fripam.pdf&usg=AOvVaw3nMBQBnYxCINR6h5MyFJZ

Rappelons enfin que **ce RIPAM doit être accessible et lisible sur un support embarqué** (en général, les documents nautiques du type Almanach ou Pilote côtier en rappelle l'essentiel).



Affiche RIPAM résumée

3 Ce qui concerne le Chef de Bord:

La fonction de chef de Bord est réglementairement (toujours la Division 240) définie :

Le chef de bord est le membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées.

Il doit y avoir un chef de bord désigné par navire.

C'est lui qui est garant du respect des réglementations.

Et même si on est sur des petits bateaux, cette notion de Chef de Bord reste entière en termes de **responsabilité civile et d'assurance**.

Voir : <https://www.argusdubateau.fr/actualite/juridique-la-responsabilite-du-chef-de-bord>

Et : <https://truesailor.com/apprendrelavoile/coursdevoile/misesengarde/responsabilite-du-chef-de-bord.php>

Nous reviendrons plusieurs fois sur cette question du rôle du Chef de Bord (voir notamment §3-4).

4 Cas de la navigation en eau intérieure :

Pour ce qui concerne la navigation en eaux intérieures (rivières, canaux et lacs), la réglementation générale est relativement légère ; voir ici : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/reglementation-des-navires-plaisance-en-eau-douce#e1>

En gros, si vous êtes bon pour la mer, vous devriez l'être pour les eaux intérieures.

Ceci étant, **il est indispensable de s'assurer des règles spécifiques de gestion fixées par l'autorité gestionnaire du plan d'eau intérieure qui vous intéresse !**

Et dans ces règles spécifiques, il en est qui touchent à la sécurité, comme par exemple les conditions d'utilisation des écluses.

La première chose à faire en préparant une randonnée « en eau douce » est donc de vérifier quelle est l'autorité concernée qui peut être le « Service Navigation », VNF, ou des autorités locales du genre « Syndicat ». Voir indications fournies au § 2-4 (La navigation en canot).

A titre d'exemple, voici les « consignes » données par VNF pour le passage des écluses automatisées, consignes qui édictent des règles de sécurité dont on fera bien de tenir compte !

Règles VNF générales:

http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=4559

Exemple local : <http://www.sudouest.vnf.fr/passer-une-ecluse-r140.html>



Guide VNF

3-2 Les équipements

Comme on vient de le voir, les équipements requis pour la sécurité sont définis essentiellement par la fameuse « **Division 240** », pour la zone de navigation dite « **Zone Côtière** »

Rappel de la définition réglementaire déjà citée plus haut: http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/equipement_secu_plaisance_4p_DEF_Web.pdf

Pour ce qui concerne les voile-aviron, voici le matériel ainsi recommandé réglementairement:

Matériel obligatoire

	Basique	Côtier
Équipement individuel de flottabilité ❶	X	X
Dispositif lumineux ❷	X	X
Moyens mobiles de lutte contre l'incendie (indiqués dans le manuel du propriétaire)	X	X
Dispositif d'assèchement manuel	X	X
Dispositif de remorquage	X	X
Ligne de mouillage (<i>si masse lège ≥ 250 kgs</i>)	X	X
Annuaire des marées ❸	X	X
Pavillon national (hors eaux territoriales)	X	X
Dispositif de repérage et d'assistance pour personne à la mer		X
3 feux rouges à main ❹		X
Compas magnétique (ou GPS en côtier)		X
Cartes marines officielles (voir la fiche <i>Les documents nautiques</i>)		X
Règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM)		X
Description du système de balisage		X

Avec les recommandations d'usage suivantes :

Le chef de bord choisit l'option la plus adaptée parmi les équipements suivants.

❶ Équipement individuel de flottabilité (EIF)

Le niveau de performance est exprimé en newtons. La norme doit être NF-EN 12402 ou norme équivalente. L'équipement doit être adapté à la morphologie de l'utilisateur et répondre aux caractéristiques suivantes :

- 50 newtons au moins (aide à la flottabilité) pour une navigation jusqu'à 2 milles d'un abri ;
- 100 newtons au moins (gilet de sauvetage) pour une navigation jusqu'à 6 milles d'un abri ;
- 150 newtons au moins (gilet de sauvetage) pour une navigation toutes zones ;
- 100 newtons au moins (gilet de sauvetage) pour les enfants de 30 kg maximum quelle que soit la distance d'éloignement d'un abri.

Ces équipements sont approuvés  ou marqués .

■ Combinaison de protection

Cet équipement se substitue à l'EIF s'il est porté en permanence. Il protège le torse et l'abdomen. Il présente une flottabilité positive jusqu'à 2 milles d'un abri et de 50 newtons jusqu'à 6 milles d'un abri.

❷ Dispositif lumineux *Pour être secouru il faut être vu*

Une lampe torche étanche ou moyen lumineux individuel (type lampe Flash ou cyalume) d'une autonomie minimale de 6 heures et assujéti à chaque individuel équipement de flottabilité.

❸ Annuaire des marées

Pour une navigation en basique et côtier, il suffit d'avoir un moyen de connaître les heures de marées du jour de la zone de navigation. L'emport de l'annuaire n'est pas obligatoire.

❹ Fusées à parachute et feux rouges à main

Depuis le 1^{er} janvier 2016 les fusées périmées peuvent être rendues au point de vente lors de l'achat de nouvelles. Ne pas les jeter, ne pas les stocker, ni les utiliser comme feux d'artifice qui déclencheraient des secours en mer.

❺ VHF

À plus de 6 milles d'un abri, le chef de bord peut choisir de n'embarquer ni fusées à parachutes, ni fumigènes s'il dispose d'une VHF. **À partir du 1^{er} janvier 2017, une VHF fixe sera obligatoire pour une navigation semi-hauturière.**

Ces préconisations réglementaires ne sont malheureusement pas toujours adaptées aux spécificités du voile-aviron.

C'est pour cela que la FVA a reformulé celles-ci dans son **Bulletin Fédéral** que vous trouverez sur ce lien : <http://voileaviron.org/le-carnet-de-bord-n17-bulletin-de-la-fva-est-paru/>

Et dont l'essentiel peut se résumer dans les tableaux suivants (extraits du Bulletin n° 17) :

Modification de la division 240 depuis mai 2015

Par Emmanuel Mailly

La division 240, qui régit les « REGLES DE SECURITE APPLICABLES A LA NAVIGATION DE PLAISANCE EN MER SUR DES EMBARCATIONS DE LONGUEUR INFERIEURE OU EGALE A 24 M » a été mise à jour : une nouvelle version est applicable depuis le 1^{er} mai 2015. Elle est maintenant focalisée sur les questions de sécurité, les éléments liés à la conception étant reportés dans d'autres référentiels :

- pour les navires soumis au marquage CE (en gros, les bateaux neufs), le Décret n°96-11 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement,
- pour ceux qui n'y sont pas soumis, ceux qui nous concernent : reproduction de bateaux conçus avant 1950, construction amateur, kayaks, bateaux d'aviron, etc), la division 245, qui vient de paraître.

Vous en trouverez les textes détaillés sur le site du ministère du développement durable : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Division_240_Aurais_2015_0115.pdf - http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Division_245_-_version_05_juin_2015_-_avec_signets.pdf

Tous les bateaux de moins de 24 m sont en revanche concernés par la division 240, qu'ils soient à usage personnel ou de formation. Nous ne détaillerons ici que les évolutions qui touchent nos bateaux, et pour une pratique de navigation basique (entre 300 m de la côte et 2 milles d'un abri) ou côtière (inférieure à 6 milles d'un abri).

On notera les points suivants :

- la notion d'abri a été précisée : endroit de la côte où tout engin, embarcation ou navire et son équipage peuvent se mettre en sécurité en mouillant, attirissant ou accostant et en restant sans assistance. Cette notion tient compte des conditions météorologiques du moment ainsi que des caractéristiques de l'engin, de l'embarcation ou du navire.

- la notion de chef de bord a aussi été précisée : c'est le « membre d'équipage responsable de la conduite du navire, de la tenue du journal de bord lorsqu'il est exigé, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées ». Le capitaine ou chef de bord est juge de ce qu'il estime être un abri. Il choisit parmi les diverses configurations de sécurisation autorisées celle qu'il retient (notamment en ce qui concerne les moyens de sauvetage individuels). En contrepartie, il assume la responsabilité éventuelle des dommages causés, auprès des juridictions pénales ou du tribunal maritime commercial.

Un chapitre est dédié aux dispositions applicables notamment aux navires de formation, ou appartenant à une association, ou destinés à la location. Ces navires sont soumis à une vérification spéciale annuelle sous la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant qui donne lieu à l'établissement d'un rapport suivant un modèle précis. Ce rapport doit être mis à disposition des usagers du navire (chef de bord notamment) et des autorités de contrôle. En gros, il s'agit de vérifier l'état du navire, la présence et l'état du matériel de sécurité. Le modèle de « registre de vérification spéciale » fourni, bien fait, présente la « check-list » à effectuer lors de ces vérifications.

On notera qu'il existe des possibilités de dérogations pour les structures membres d'une fédération sportive, pour les manifestations nautiques.

Le matériel de sécurité exigible au 1^{er} mai 2015 est résumé dans le tableau ci-dessous.

Matériel exigible selon la division 240 et le RIPAM pour les navires à voile de moins de 20 m et naviguant à moins de 6 milles d'un abri

Le matériel	La réglementation	Nos commentaires
Sécurité personnelle		
Équipement individuel de flottabilité	Obligatoire : 50N en basique, 100 N en côtier (restes à 50 N pour kayaks et aviron de mer) 100 N pour les enfants <30kg	Les aides à la flottabilité type kayak sont pratiques en basique (isolées, peu chères, sûres), en côtier il faut passer aux systèmes auto gonflants (les vérifier régulièrement)
Moyen de repérage	Obligatoire à partir de la dotation basique, lampe torche unique ou lampe individuelle. Quelques changements sur le matériel autorisé.	On recommande : en basique, une lampe torche étanche, en côtier lampes individuelles sur le gilet de sauvetage.
Dispositif de repérage et d'assistance (flottaison+ lumière)	Obligatoire des dotation côtière (dérogation si chacun porte équipement individuel de flottabilité + lampe)	La bouée Sillip est chère mais se loge plus facilement qu'une bouée fer à cheval et permet aussi de remonter un homme à bord
Moyen de remonter à bord	Ces dispositions ne sont plus mentionnées dans la division 240, car elles font partie des obligations du constructeur (marquage CE ou division 245). Il est de la responsabilité du chef de bord de les mettre en œuvre en cas de nécessité.	Même sur un voile-aviron, il peut être difficile de remonter à bord. Faites un essai et prévoyez le nécessaire, même si ce n'est pas obligatoire.
Trousse de secours		Peut être utile en navigation côtière. Prévoir aussi de quoi réchauffer l'homme tombé à la mer (non, pas du café)

Sécurité navire		
Dispositif d'assèchement manuel	Obligatoire des dotation basique, pour bateaux non auto-videurs	Ecope et seau peuvent suffire, pompe à main sinon
Moyen de lutte contre l'incendie	Obligatoire des dotation basique	En l'absence de moteur et de cuisins, un seau doit suffire
Dispositif de remorquage	Obligatoire des dotation basique	Bout long et point d'amarrage (plutôt autour du mât que sur un taquet). Prenez aussi une gaffe et des pare-battage, toujours utiles
Ligne de mouillage	Obligatoire à partir de la dotation basique, dérogation pour navire de moins de 250 kg et moins de 6cv	On la conseille même pour un petit bateau. Prenez aussi une sonde à main.
Signalisation navire		
Moyen de signalisation sonore	Obligatoire (RIPAM)	Une corne de brume est toujours utile pour se signaler, peut éviter des accidents. Peut aussi signaler une détresse
Feux	Obligatoire (RIPAM) Navire inférieur à 7 m : un feu blanc Navire à voile <20 m : feux de côté vert/rouge + feu de poupe blanc ou 1 feu combiné en tête de mât	Nos bateaux ne sont pas faits pour naviguer de nuit. Le feu de navigation Navilight de Navisafe, (mono ou tricolore) à LED et à piles est une bonne solution. En moins cher, des feux de secours à piles. A défaut, la lampe torche pour les petits bateaux.
Marques	Boule ou feu blanc obligatoire au mouillage si plus de 7 m (RIPAM) Cône si navigation voile+moteur (RIPAM)	Raniment exhibés de fait.
Pavillons	Pavillon National obligatoire en dehors des eaux territoriales	L'équipier veut qu'on n'ait pas un pavillon de propriétaire, de courtisole, guidon de club que si on arbore aussi le pavillon national. Hissez aussi le pavillon FVA.
Signal de détresse		
3 feux rouges à main	Obligatoire des dotation côtière	Attention à leur péremption et à leur recyclage.
VHF portable et étanche		On la conseille en navigation côtière et même basique. C'est le meilleur moyen d'appeler les secours (cana 16).
Téléphone portable		Utilis, mais dépend de la couverture et ne permet pas une localisation rapide comme la VHF. Un numéro d'urgence, le 196, permet d'appeler les CROSS gratuitement.
Pavillons NC		Les pavillons N et C (RIPAM) peuvent signaler votre demande d'assistance (quand la VHF ne fonctionne pas).
Miroir de signalisation	N'est plus obligatoire	Il en est difficile d'utilisation et peu sûr, on s'en passera aisément.
Positionnement / navigation		
Compas	En côtier : Compas magnétique ou dispositif de positionnement par satellite pouvant assurer la fonction de compas	La réglementation est plus souple, mais sur un voile-aviron sans source d'énergie électrique, on recommande le compas magnétique (certains peuvent aussi servir de compas de relèvement, comme le Pictomè Iris 100)
Cartes marines officielles	Obligatoire des dotation côtière, support électronique autorisé	La version papier ne nécessite pas de batterie, mais peu pratique en bateau ouvert. Privilégier les cartes plastifiées. Et bien sûr grande une règle de Cras, voire un compas à pointes sèches.
Matériel pour le faire le point	(N'est obligatoire qu'à partir du semi-hauturier)	En version électronique, emportez un GPS avec carto est utile en côtier. On aura aussi la vitesse fond. Autre choix : un smartphone ou une tablette avec une appli de carto type Navionics permettant d'afficher des cartes sans couverture téléphonique.
Documentation		
Annuaire des mers	Obligatoire des dotation côtière (sauf Méditerranée), support électronique autorisé	L'annuaire du marin breton comporte tous ces documents obligatoires + plans de port, feux, conseils d'urgence etc.
Description système balisage	Obligatoire des dotation basique, support électronique autorisé	Connaitre ces documents et faire les calculs de marée avant de partir (il existe aussi des applis sur smartphone pour ça).
RIPAM	Obligatoire des dotation basique, support électronique autorisé	Le RIPAM impose d'autres équipements (voir plus haut).

En pratique, et pour ce qui concerne nos petits canots, voici quelques compléments relatifs aux équipements suivants :

1 Equipement individuel de flottabilité :

Voilà encore un sujet de débat sur les pontons !

En gros, il y a une alternative entre deux possibilités assez différentes :

Les gilets gonflables :

C'est en gros la solution vraiment réglementaire pour aller à 6 milles.

Le gilet de 100 à 150 Newton.



Même par beau temps !

L'avantage essentiel de ce gilet, outre ses qualités d'excellente flottabilité, est de pouvoir **être porté en permanence, et en toutes circonstances**, même s'il fait chaud !

Et c'est un avantage considérable car, par expérience, si on a un équipement à ne porter qu'en cas de « temps à risques », on a tous tendance à trop retarder le moment de l'enfiler! Et enfiler un gilet à bord, en navigation, ce n'est pas non plus très commode...

C'est donc un gage de sécurité.

Son inconvénient essentiel est qu'une fois gonflé **il est évidemment très encombrant**, ce qui peut créer un vrai problème en cas de chavirage.

Comme nous le verrons plus loin (voir § 3-3), la remontée à bord d'un bateau chaviré est toujours un moment difficile, et peut l'être d'autant plus que les « ballons » autour du cou vous bloquent au moment de vous rétablir.



_Pas facile de remonter à bord...

Les vestes flottantes

Soit sous forme veste, ou de gilet.



_Gilets Flottants

Ces vêtements ont l'avantage de **ne pas entraver une remontée à bord**, et sont donc à priori mieux adaptés que les gilets gonflables.

Par contre leurs inconvénients sont :

- De n'assurer une flottabilité que de 50 Newton, et donc être **règlementairement incompatible avec une navigation au-delà de 2 milles**
- Et d'être un peu chaud pour les jours de très très beau temps...

A noter qu'il est aussi envisageable d'utiliser un gilet prévu pour le kayak, du genre :



Gilet type « kayak »

Ces gilets ont une portance un peu supérieure : 70 Newton (intermédiaire entre les normes de 50 et 100 Newton, et donc pour les limites de 2 et 6 milles ?).

Par contre, ces gilets sont un peu plus encombrants que les gilets souples de 50 Newton.

Pour ce qui connaissent Roger Barnes pour son Guide (voir préambule), sachez qu'il recommande plutôt la solution « gilets confort à 50 Newton », partant du principe que sur nos petits canots, il est plus utile d'avoir une aide à la flottabilité pour nager près du bateau et remonter à bord le plus vite possible, alors que sur un croiseur, le gilet a pour fonction prioritaire non pas de vous aider à nager, mais plutôt de vous maintenir flottant immobile en attendant que le bateau revienne vous chercher.

La FVA aura du mal à vous recommander de ne pas respecter la réglementation, mais elle peut vous inciter à bien réfléchir aux avantages et inconvénients de ces deux solutions, et ceci en fonction des caractéristiques de votre bateau, et de vos capacités physiques.

Et pour terminer, on insistera ici sur l'intérêt de **mettre votre gilet, quel qu'il soit, en quasi permanence !**

Il peut être inutilement dangereux d'enfiler son gilet en pleine mer, alors qu'un petit canot bouge tout le temps...et que l'on peut vite s'entraver et ...tomber à l'eau !

La bouée Silzic :

Pour ce qui concerne la situation « Homme à la mer », à noter la possibilité d'utiliser une bouée Silzic qui peut se révéler efficace pour la flottabilité de la personne, mais aussi bien utile pour « tirer » quelqu'un à remonter à bord (si il y a quelqu'un à bord pour tirer !).

Et en position « boudin », elle peut plus facilement trouver sa place à bord de nos canots.



Bouée Silzic

2 Attention au froid

Encore une spécificité du petit voile-aviron !

Quand on commence à avoir froid sur un croiseur, on descend à l'intérieur et l'on se change !

Dans un voile-aviron, non seulement il faut trouver ses vêtements dans les sacs étanches enfouis au fond du bateau, et surtout bien capelés pour le cas où l'on chavirerait, mais en plus il va falloir faire des prouesses d'équilibriste pour se changer, alors que le bateau bougera à chaque fois que l'on se penchera d'un côté et de l'autre.

Le « top » de l'inconfort : enfiler une salopette en navigant!!!

Tout ceci ne serait pas grave si c'était juste rigolo, ou pénible.

Le problème c'est que tout cela peut être dangereux si cela se termine par une tête à l'eau ou le bateau qui part vers le pire...

D'où le dilemme suivant : comment s'habiller pour éviter d'avoir trop chaud, ou froid, en limitant au strict minimum les « manœuvres d'habillage et de déshabillage » ?

Bien sûr chacun trouvera son optimum, en fonction de ses habitudes, de l'endroit et de la saison.

Juste quelques remarques :

- Si vous êtes sensible au « look tradi », rien ne vous fera changer d'avis sur votre « vareuse »...



La vareuse

- Si vous êtes prêt à accepter du « moderne » sur votre canot, on peut proposer la **salopette** comme bon « compromis thermique » ; s'il fait chaud, vous la laissez bien ouverte (ça ventile bien), et si le vent se lève et que la température « ressentie » baisse, en la fermant complètement on résiste bien au froid car tout le dos et les reins sont protégés en sus des jambes ; tenue idéale pour le barreur qui est moins exposé aux embruns que l'équipier d'avant



En salopette et gilet gonflable

Le cas de l'hypothermie :

Il nous semble indispensable, dans un Guide de la Randonnée Nautique, et par rapport aux questions de sécurité, d'aborder la question du risque d'hypothermie, et ce avec les remarques suivantes :

- *Ça arrive plus vite que ce que l'on croit en général !*

On se refroidit très vite une fois dans l'eau fraîche ! Une fois à l'eau il faut tout faire pour s'exposer le moins possible, y compris en restant à cheval sur un corps flottant comme une coque...

Ne pas s'agiter inutilement (du genre nager pour rien) et se mettre plutôt en position fœtale...

- *Il faut bien faire ce qu'il faut quand cela arrive !!!*

Il ne suffit pas de sortir de l'eau pour se réchauffer ! Si les premiers symptômes sont visibles (envie d'uriner, cyanose des extrémités et crampes), vous n'allez pas récupérer tout de suite !

Et pour récupérer, il faut qu'une **source de chaleur** vous réchauffe (une personne qui vous « enlace » !), si possible en commençant par le **haut du corps** (commencer par les extrémités peut vous mettre en danger cardiaque !), et **de façon « douce »**.

Une boisson chaude (réservée dans une thermos) est appréciable.

Pour informations, voir :

<https://www.snsn.org/conseil/prevenir-lhypothermie-en-mer>

<https://www.snsn.org/conseil/traiter-lhypothermie>

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=2ahUKEwibg7y_5qnfAhVQgxoKHbMoA-4QFjACegQIBxAC&url=http%3A%2F%2Fgfol1.ssdpg.org%2Fdownload%2Fsurvie-eau-froide-2_ws26265093.pdf&usg=AOvVaw1R6aYxD69O98YNkWNcdT9Q

Disposer de vêtements chauds de rechange est appréciable.

Certains prévoient « au cas où » un gilet de type « néoprène ».



Mais toute la difficulté sera de gérer le changement de vêtement à bord, selon la situation du bateau (facile de le faire par temps calme, plus délicat si cela remue, ou si le canot est chaviré...).

En effet, contrairement au réflexe que l'on peut avoir, il ne faut pas réchauffer la victime de manière active, par frottement ou contact avec un objet trop chaud. Car si l'on apporte de la chaleur de façon trop "active", le sang froid va retourner au cœur, abaisser la température et il peut provoquer un arrêt cardiaque !

Sachez donc qu'**il faut prendre très au sérieux l'hypothermie**, même si elle vous paraît légère : si vous avez à bord quelqu'un qui, après un chavirage, ne voit pas son état s'améliorer, il ne faut pas hésiter à **joindre les secours** !

Une fois de plus, en bateau ouvert, une situation difficile peut vite tourner au drame...

3 La trousse de secours :

Là aussi, les idées de « trousse de base » sont variées et fonction de chacun, et des conditions de navigation !

Mais une proposition a circulé lors d'un rassemblement organisé par ArwenMarine qui nous semble très complète et bien adaptée ; nous vous la proposons :

Trousse de soins

1. Matériel

- gants
- couverture de survie
- écharpe triangulaire
- attelle de doigt
- poche à froid
- pince à écharde
- ciseaux

2. Médicaments

- ▷ communs
 - antalgiques : paracétamol 500mg
 - anti-allergiques ; xyzal, clarytine,...
 - biafine
 - collyre anti-inflammatoire : sterdex
 - hémostatique : mèche coalgan
- ▷ personnels (ventoline, trinitrine, corticoïdes, anti-acides,...)

3. Pansements

- antiseptique : chlorexidine aqueuse en ampoules
- compresses (20X20)
- bandes : nylex, velcreau, cohéban
- double peau
- steristrip
- pansements divers résistants à l'eau
- pansement compressif

Et puisque nous sommes dans le paragraphe « trousse », mentionnons aussi l'utilité d'une **trousse de réparation du bateau** (quelques tournevis, cordages, manilles, voire poulies de rechange), et pour être complet : pensez à utiliser un aviron comme gouverne en cas de défaillance du safran...

3-3 Le chavirage

On ne le répètera jamais assez, **tout voile-aviron est susceptible de chavirer un jour !**

Et même les plus expérimentés vous raconteront que cela leur est arrivé, et que l'on a alors bien souvent des surprises....

Voir par exemple le témoignage de Marc Rohou publié dans l'Almanach du marin breton :

**Dessaler,
ça n'arrive pas qu'aux autres !**

« Printemps 2015. 8^e édition de la Semaine du Golfe. J'envisage avec "Avel", mon voile-aviron de 4,30 mètres (plan François Vivier) de rallier l'île aux Moines, depuis le petit port du Logeo, pour y participer à une réunion de l'association (...).

La pointe de Penhap est à moins d'un mille au NNW. Les vents sont au SW, la météo annonce force 5 avec des rafales à 6 mollissant dans l'après midi. La flottille est en attente des dernières infos et du briefing...

Je suis à poste à 8 h 00 pour préparer le bateau. Comme je participe à la semaine du Golfe, j'ai à bord tous mes vêtements secs. Ça souffle mais je prends soin de bien amarrer tout ce qui est mobile et de m'assurer aussi en capelant mon gilet. Je vérifie le matériel de sécurité et je l'amarre.

Pour évaluer les conditions de mer, pendant une demi heure, je tire quelques bords dans le port. Je prends 2 ris et décide de faire route.

Dès la sortie du port, sous l'effet d'un phénomène de sur-vent, le bateau accélère. De 25 nds établis, le vent passe à 30. Le courant porte dans le même sens et je ne tarde pas à embarquer une centaine de litres d'eau.

La suite va très vite, cette "carène liquide" se déplace sur l'avant, le bateau enfourne. À la prochaine rafale, le dessalage est inévitable. J'ai le temps de monter sur la dérive, de saisir la misaine et d'affaler puis de monter sur le tableau arrière pour faire contre poids et éviter que le bateau ne pique trop du nez. Je saisis la VHF portable, prêt à appeler les secours...

Je n'aurai pas à le faire... Bienveillant le capitaine du port du Logeo qui m'a vu appareiller est en approche avec son semi-rigide. Je lui fais signe d'attendre un peu, je dois mettre au clair tous les bouts qui flottent autour de bateau: inutile d'en rajouter et de provoquer un "sur-accident".

Une fois monté dans le zodiac, j'essaie de faire le point. Je saigne et ne m'en suis pas rendu compte. J'ai besoin de me calmer pour réfléchir à la suite des opérations.



Photo: Marc Rohou

L'aventure se terminera sans dégâts et grâce à cette assistance. Avec "Avel" amarré bord à bord, nous rentrons. Je suis quitte pour écoper une bonne paire d'heure et pour appeler les copains qui me prêteront une machine et un sèche linge pour remettre tout ça en ordre !

CE QUE J'EN RETIENS :

■ Côté matériel, j'aurais pu perdre tout ce qui n'était pas assuré. Le mât n'étant pas haubané, si la situation s'était prolongée, il est probable que je l'aurais perdu aussi...

■ Une fois à bord du bateau d'assistance, il faut s'accorder un temps pour faire le point sur son intégrité physique et ... mentale. Ce type de mésaventure laisse quelques empreintes.

■ C'est banal à dire, mais il est aussi impératif d'avoir une écope et un seau à bord pour évacuer l'eau. Une évidence !

■ Enfin, je conseillerais aux propriétaires de ce type de bateau de procéder, au moins une fois et par temps calme à un essai, "remplissage/vidange" du bateau.

Ca permet d'évaluer la difficulté de la tâche et de s'y préparer en conséquence. »

Il est donc une recommandation vraiment impérative : il faut absolument tester sa capacité à surmonter un chavirage, avant que les éléments ne vous y obligent !!!

S'il fallait encore vous en convaincre, sachez que si vous vous inscrivez au Raid Sail Caledonia, raid plutôt réservé aux plus expérimentés (voir : <http://www.sailcaledonia.org/>), les organisateurs vous demanderont le premier jour de leur faire la preuve de votre capacité à chavirer !

Le plus facile est évidemment de la faire un jour où il fait beau....

Voir nos amis charentais : <http://www.naviguerautrement.org/blog/naviguer/chavirages-volontaires.html>

Pour avoir un dossier bien étayé sur la question, préparé par François Vivier pour le Chasse-Marée, voir : <https://www.chasse-maree.com/toutsavoir/le-chavirage/>

Par rapport à cette question du chavirage, nous évoquerons ici 5 questions à bien travailler :

1 Ne pas tout perdre

Un voile-aviron en randonnée, c'est tout un « bazar » à bord !!

Et bien évidemment, tout est prêt à partir à l'eau une fois chaviré....

On le sait tous, **tout doit être capelé**, mais on n'est jamais assez organisé pour faire en sorte que, le jour où ça arrive (en général, c'est un peu imprévu...surtout quand on a confiance en soi et en son bateau, ce qui est le cas des « randonneurs »), tout soit bien comme cela devrait être...

Et puis, il y a des choses plus évidentes que d'autres à vérifier...

Par exemple, s'assurer que la barre ne se...barre pas (penser à bloquer la sortie de l'aiguillot de son fémelot...), que les bancs ne sortent pas ...!

Et se méfier des mâts non haubanés qui, une fois la drisse choquée (pour affaler la voile), peuvent avoir la fâcheuse tendance à prendre leur liberté....**Pensez à frapper un bout (ou prévoir un système de blocage) pour maintenir à poste votre mât non haubané une fois la tête en bas!**

A chacun de tout vérifier, en pensant bien qu'une fois chaviré, tout va partir et qu'une fois à l'eau, la loi de l'em....maximum fera que tout ce qui part s'écarte dans tous les sens....

2 Redresser le bateau

Pour qui a fait du dériveur, redresser le bateau est encore le plus facile !

On monte sur la dérive et hop (en général...).

Juste petite précaution : s'assurer que si par malheur la dérive pivotante rentre dans son puits, on saura la ressortir (et oui, la gravité va nous trahir....), ce qui peut justifier l'emploi d'un bout....

3 Remonter à bord

Voilà sans doute **le problème le plus sérieux, et de loin !!!**

Tous ceux qui ont fait l'exercice vous le confirmeront, **c'est très difficile de remonter à bord !**

Nos bateaux sont tels que nous ne pouvons pas nous appuyer sur nos pieds pour remonter à bord, et même si le franc bord est limité, on a beaucoup de mal à faire un « rétablissement » sur les bras (on est souvent lourd et fatigué...).

En gros, il y a deux méthodes possibles (avec des variantes ...) :

La méthode du « vautreage » :

Si le bateau est suffisamment bas sur l'eau, ce qui signifie qu'il est vraiment plein d'eau...on peut se « vautre » pour rentrer à bord.

C'est en gros la méthode illustré dans le blog de VAP :



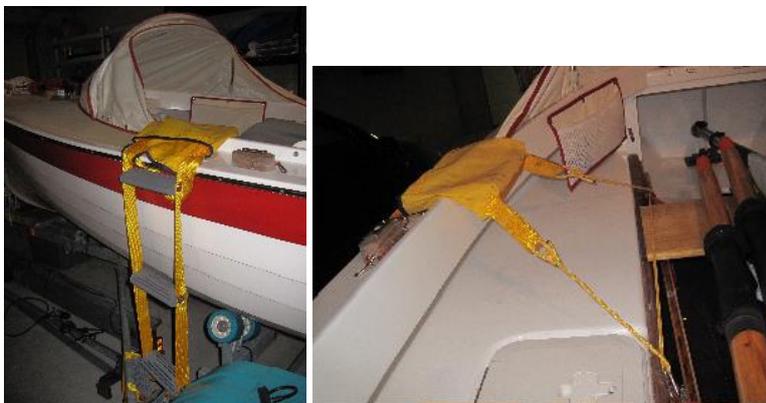
Se « vautre » ?

Mais même dans ce cas, il est bon de disposer d'un « point de tire » pour s'aider, ce qui peut se faire avec un « bout » (s'il est au bon endroit et du bon côté...).

L'échelle :

Pouvoir s'aider d'une échelle peut faciliter grandement la remontée à bord, si elle permet de prendre un appui suffisant pour les pieds.

Une solution simple : l'échelle de « secours » souple du type Plastimo (facile à ranger):



Echelle Plastimo

Mais il faut bien vérifier qu'elle convient car selon la forme de la coque, **l'échelle peut avoir tendance à « fuir » sous la coque**, rendant l'appui pour le pied difficile. Ce n'est pas la solution miracle !

L'idéal est de pouvoir installer une échelle « rigide »...



Sur un Carantec de 12' !

Il paraît que certains ont testé la pose d'échelon le long du safran ...

A noter enfin que même avec une « aide » pour se remonter à bord, encore faut-il être en situation physique de le faire, ce qui veut dire être en bonne forme physique, mais aussi ne pas être gêné par sa tenue.

A ce titre, se pose **la question du gilet de sauvetage**, question que nous avons évoquée précédemment (Voir § 3-2).

On le répète : **remonter bord, c'est vraiment le moment crucial de la gestion d'un chavirage, et il n'y a qu'un seul moyen de vérifier qu'on peut le faire : tester pour de vrai !**

4 Vider l'eau

Une fois redressé, vous allez déjà faire le point sur ce qui a pu « partir à l'eau », et que vous n'auriez pas pu récupérer, et surtout faire le point sur l'état de l'équipage !

Si tout va bien, va commencer l'opération la plus physique : vider le bateau qui est quasi plein d'eau (à part le LiteXP, aucun voile-aviron n'est auto-videur)!

La situation peut être très variable selon le bateau, sa réserve de flottabilité, son chargement, et le nombre d'équipiers.

Le point essentiel n'est pas tant la question du volume d'eau embarqué, que celui de **la hauteur du « franc bord » au-dessus de l'eau !**

Le risque majeur est celui d'un franc-bord insuffisant pour éviter qu'au moindre clapot, il ne rentre autant d'eau que vous ne pourrez en vider à chaque écopage (en particulier en cas de « portières » qui baissent encore la hauteur)! Cela va donc bien sûr dépendre de l'état de la mer....et de la conception de votre bateau.

A noter également que sur certains bateaux, et si le bateau est très chargé (ce qui est le cas en randonnée, selon le type de « bagage » que l'on a), on peut avoir des **rentrées d'eau par le haut du puits de dérive.**

Bref, il peut y avoir bien des raisons de se retrouver en situation du type « Shaddock » !!!

D'où, une fois de plus, l'intérêt de se tester avant, en conditions sécurisées...

Petit conseil enfin à ceux qui ont un bateau équipé d'une **pompe de cale** (à main en général) : **elle ne sera certainement pas suffisante.**

Dans tous les cas, ayez au moins une ou deux écopés, mais sachez **qu'il est INDISPENSABLE d'avoir au moins un seau pliant** :



FanDeLidl.fr Seau pliant

Ce seau vous sera par ailleurs bien utile pour les « pauses pipi », en vous évitant en particulier de tomber à l'eau (même les garçons...).

5 Faire le point avant de se remettre en route ?

Même si vous avez pu tout écopé, et surtout si ce n'est pas le cas, n'hésitez pas, une fois les efforts accomplis (remonter à bord puis écopé vont vous pomper de l'énergie...), à faire le point sur la situation :

- **Qu'avez-vous perdu** (en général, dans le feu de l'action, on a zappé des pertes...), surtout au regard de ce qui peut être important pour votre sécurité (tiens, où est la VHF ?) ?
- **Dans quel état physique êtes-vous**, surtout au regard de l'hypothermie (point très important, voir § 3-2 : **hypothermie**) ?
- **Dans quel état est votre bateau, et en particulier le grément ?**

Et en fonction de la situation, **prenez une décision réfléchie** : je rentre seul, ou je demande de l'aide.

Dîtes vous bien qu'une fois à bord, et donc a priori en sécurité (certes relative), il vaut mieux appeler les secours que tenter le tout pour le tout pour rentrer seul (ceci est surtout vrai si vous n'êtes pas arrivé à bien écopé le bateau ou si quelqu'un à bord est faible ou trop refroidi).

Car **si vous avez chaviré**, souvent dans des conditions qui s'aggravent, et alors que l'opération « redressement » vous a fatigué (pour tout remettre en ordre de marche, vous en aurez au mieux pour une demi-heure, et peut-être pour une heure, et donc largement le temps de vous refroidir...), **cela sera plus difficile de tenir après qu'avant le chavirage....**

5 Et que dire de l' « homme à la mer » ?

Faire un chapitre « sécurité » sans parler de la situation de l' « homme à la mer » pourrait sembler impensable si l'on se souvient que c'est LE sujet sensible de toute formation sur la sécurité en croisière !!!

Pour autant, la situation sur un petit canot est bien différente de celle d'un croiseur.

Oui, il y a aussi un risque d'homme à la mer sur un voile-aviron, mais la situation est a priori bien différente : alors que sur un croiseur l'enjeu essentiel est de savoir récupérer la victime alors qu'une manœuvre de récupération va éloigner significativement le bateau de la victime, il est peu probable que cela soit le problème sur un petit canot sur lequel **la victime a peu de chances de s'éloigner beaucoup du bateau, à l'exception notable du cas d'un navigateur solitaire.**

Les deux enjeux essentiels sur un voile-aviron au regard du risque « homme à la mer », sont en fait les suivants :

- **Savoir remonter la victime à bord** : on est, dans ce cas, dans la même situation que lors d'un chavirage ; il ne faut en effet pas se faire trop d'illusion sur sa capacité à tirer à bord de soi-même un équipier (un équipier tout mouillé, c'est lourd !) ; il y a donc tout lieu de recommander la mise à disposition d' « appui » du genre échelle
- **Eviter de tomber à l'eau !!!**

Par rapport à ce dernier point, et tout particulièrement pour ceux qui naviguent en solitaire, il est fortement recommandé de **pouvoir s'attacher.**

Bien sûr, cela ne se fera pas comme sur un croiseur (harnais et « ligne de vie »), mais il est toujours possible de prévoir un « bout » à frapper sur son gilet, et sur « quelque chose » au fond du bateau.

A chacun de trouver l'astuce adaptée à son bateau, en veillant à bien ajuster la longueur du bout (trop long, et ça va faire des nœuds, trop court et on va être entravé dans ses manœuvres).

Et pour ce qui concerne **le repérage**, au cas où tout irait mal, il faudra bien se résoudre à ne pas utiliser de « perche IOR » réglementaire, et penser plutôt à des solutions du type « **balises** » (voir § 3-5 ci-après).



Vu de l'eau, c'est bien haut....

3-4 La « gestion du bord »

1 L'équipage

Bien des randonneurs pratiquent en solitaire (voir par exemple les participants au « Challenge Naviguer Léger »).

Pour autant, pratiquer en équipage a bien des avantages en termes de sécurité et de convivialité !

Nous nous placerons ici dans l'hypothèse d'un équipage, mais limité en nombre (de 2 à 4), vu que nous nous intéressons aux petits voile-aviron.

Dans ce cas, il nous semble utile d'insister sur deux aspects :

- L'absolue nécessité d'avoir un **Chef de Bord désigné !**

C'est obligatoire en termes règlementaires, mais c'est surtout nécessaire pour la sécurité !

L'expérience montre que sur un bateau, même petit, il est des moments où des choix s'imposent (prendre un ris, virer, faire demi-tour...) qui supposent de s'appuyer sur une vision synthétique de la situation (état de la mer, du vent, du bateau...), et pour cela, rien de mieux que d'avoir quelqu'un qui se sent totalement responsable !

Mais cela ne veut pas dire que les décisions soient prises de façon solitaire, bien au contraire !

- L'impérieuse nécessité d'avoir un **équipage préparé !**

Même si le bateau est petit, et donc les équipiers très proches les uns des autres !, il faut toujours faire en sorte de valoriser au maximum, et de façon complémentaire, les compétences de chacun, dans un échange permanent d'avis, de commentaires, de questions...

Même si le Chef de Bord est plus expérimenté que les équipiers, il aura toujours besoin d'un échange avec ceux-ci.

C'est en particulier vital pour tout ce qui nécessite de l'observation et de l'anticipation !

Voir par exemple ce qui est recommandé en ce qui concerne la navigation (voir § 2-4).

Pour cela, le Chef de Bord doit sans cesse faire en sorte que l'équipage « se forme » !

Rien de mieux par exemple que de tester son équipage en faisant des exercices de prise de ris (voir §3-1), ou de chavirage (voir § 3-3).

Un équipier, même peu expérimenté, progressera d'autant plus vite qu'il sera sollicité régulièrement, à son niveau, sans l'accabler de questions trop techniques !

Le sens marin ça s'apprend déjà par l'apprentissage du milieu marin !

Et en plus c'est motivant...

Si l'on insiste sur cette question de **la gestion de l'équipage par le Chef de Bord**, c'est notamment parce que cela constitue **un élément essentiel de la sécurité** :

- On est plus attentif et réactif à plusieurs, d'où l'importance d'une attitude proactive de tous !
- Et en cas de situation qui devient « à risques », il est essentiel que la priorité soit donnée à **la mise en sécurité collective**

C'est en particulier le cas lorsqu'il s'agit d'évaluer une situation où sont à décider des mesures « fortes » (du genre faire demi-tour, appeler les secours...)

Voir par exemple la question des suites à décider lors d'un chavirage (voir §3-3): le Chef de Bord ne doit jamais surestimer les ressources et capacité de ses équipiers, en se référant notamment à son propre état !

Et dernier point, aussi essentiel, il faut toujours se préparer au **cas particulier du Chef de Bord qui tombe à la mer....**

2 Le bateau

Là aussi, cela va peut-être faire sourire certains lecteurs, mais on n'insistera jamais assez sur le fait qu'en randonnée en voile-aviron, on est aussi sensible aux « avaries » que sur un croiseur, mais qu'on aura infiniment plus de difficulté à faire une réparation, ou suppléer une défaillance par un dispositif « de fortune » !

Et donc là encore, et **toujours pour des raisons de sécurité, il faudra en permanence veiller à anticiper !**

Pour ça, pas de recettes, il s'agit essentiellement d'une question d'« **état d'esprit** » : toujours un œil sur son gréement, sur sa barre...

3-5 Les secours

1 Savoir déclencher à temps

La première question, qui n'est pas d'ordre réglementaire !, est de **savoir déclencher les secours « au bon moment » !**

Cela paraît tout bête, mais cela n'est pas toujours évident.

Dans le § 3-3 nous avons déjà évoqué la question du « après le chavirage » comme étant un moment important pour évaluer la nécessité ou pas d'alerter les secours (s'il y a risque d'hypo-thermie par exemple).

Et donc, en situation qui commence à se dégrader, il va devenir souvent difficile de décider du « meilleur moment » pour alerter les secours, par crainte, louable, d'avoir à déclencher la mise en branle d'un dispositif qui serait trop lourd au vu de la situation réelle.

Seul le Chef de Bord peut en décider, en pleine responsabilité.

Mais il faut savoir que nous ne sommes pas toujours en situation du « tout ou rien ».

Et le nombre de randonneurs en voile-aviron n'est pas tel que nous puissions saturer le canal 16... Ce qui peut être recommandé, c'est sans doute de préparer la possibilité d'une information de « mise en alerte », soit auprès du sémaphore le plus proche (dont on aura noté au préalable les coordonnées), soit auprès de proches un peu habitués et du secteur, soit directement auprès du CROSS pour les informer de votre situation.

Une simple information réciproque peut vous permettre d'obtenir un éventuel conseil (prévision météo, port de repli...), et peut permettre aux autorités ainsi contactées de se mettre en veille, pour une éventuelle intervention à suivre.

2 Comment déclencher

Nous distinguerons les déclenchements radiotéléphoniques et les déclenchements par balises.

Alerte par radiotéléphone :

Vu les zones naviguées, les deux moyens d'appel sont :

- **Le téléphone portable : appeler le 196**
- **La VHF : appeler sur le 16**



Même si la VHF n'est pas réglementairement obligatoire, nous en recommandons vivement l'usage !

Cela permet :

- D'avoir une double possibilité d'appel (en secours du téléphone)
- De joindre les ports (Canal 9)
- Et d'éventuellement organiser un canal d'échange avec d'autres bateaux si vous randonnez en flottille

Voir : <https://www.snsn.org/conseil/alerter-les-secours-en-cas-de-detresse-message-detresse>

Alerte par balise :

De nos jours il existe sur le marché des balises d'alerte, essentiellement prévues pour le secours d'« homme à la mer », qui peuvent constituer un outil efficace de positionnement et d'alerte, et pas uniquement pour un homme à la mer.

Nous en évoquerons deux types d'un prix plus abordable que les systèmes à base satellitaire :

- **Les balise « AIS » :**



Elles fonctionnent sur le principe du renvoi sur les AIS des bateaux environnants ou des centres de secours. Voir : <https://www.simy-beacons.com/Nautisme>

- **La toute nouvelle balise DIAL** proposées via la SNSM :



Elles fonctionnent sur le principe d'une connexion sur le réseau téléphonique. Voir : <https://www.snsn.org/cpdp/dispositif-individuel-d-alerte-et-de-localisation-dial>

3 Le remorquage

Il peut paraître surprenant d'avoir à parler du remorquage à propos de voile-aviron !

Pour autant, il n'est jamais exclu d'avoir à recourir à cette solution pour se sortir d'un mauvais pas, soit par l'intervention d'une « autorité spécialisée » (du genre SNSM, ou simple « sécu » mise en place par l'organisateur d'un rassemblement), ou d'un simple plaisancier ou pêcheur qui passait par là et qui s'est dévoué pour vous aider.

Or cette manœuvre suppose d'être, là-aussi, préparée !

En termes d'équipement :

Cela peut paraître évident, mais il vaut mieux y penser avant ! La possibilité d'être pris en remorque suppose :

- **D'avoir une remorque** : en se souvenant que la **longueur est un facteur de sécurité** (plus la remorque est longue, et mieux c'est), et que sa résistance est fonction aussi de son élasticité ; avoir une vingtaine de mètres en réserve est un minimum utile.
- **D'avoir un point d'amarrage prévu à cet effet** : il faut bien se souvenir que l'effort de traction de la remorque est fonction de la puissance du remorqueur et pas de votre puissance !! Très concrètement, si c'est un « gros moteur » qui vous remorque, et s'il met trop les gaz, attendez-vous à de belles tractions ! **Il vous faut donc avoir prévu un point d'amarrage en conséquence**. Un simple taquet d'amarrage est en général largement insuffisant ; certains utilisent le pied de mât, mais attention à ne pas mettre en péril votre mât ! En tous cas, il faut y avoir réfléchi avant...

Une bonne solution recommandée par la SNSM :



A signaler que si vous avez une **VHF**, cela peut aider grandement aux échanges avec le remorqueur et sécuriser les manœuvres.

En termes de manœuvre :

Nous n'insisterons pas ici sur la maîtrise de la manœuvre du remorqueur.

Par contre, du côté du remorqué (vous), il nous semble utile d'attirer l'attention sur les points suivants :

- **Bien assurer le point de remorquage** : nous l'avons évoqué ci-dessus ; être sûr de la résistance du point d'amarrage de la remorque est vraiment important car une rupture peut non seulement remettre en cause le remorquage, mais peut aussi conduire à de la « casse » sévère (certains préconisent pour les grandes yoles de ceinturer la remorque par l'arrière)
- **Mettre le bateau en ordre** : là aussi, une évidence, mais il faut savoir qu'une fois parti en remorque, il est possible de se retrouver à des vitesses conséquentes pour une petit voile-aviron, dans un clapot qui peut surprendre, et sans appui stabilisateur de vos voiles : donc ça va brasser ! Si vos voiles, vos avirons, et autres babioles ne sont pas bien en place, ça craint....
- **Bien installer l'équipage** : comme pour le gréement, il faut que tout soit bien en place, dont l'équipage ! Mais plus encore, il vous faut soigner **l'assiette du bateau** ! Comme il est possible que le remorquage se fasse aux environs de 5 nœuds, votre bateau va vite se retrouver à sa vitesse limite ! Il sera donc très sensible à son assiette. Ne vous mettez pas trop en arrière...Si possible remontez la dérive à mi-hauteur.
- **Et barrez tout en finesse** : au cul d'un gros qui va un peu vite, et qui fait des vagues de sillage conséquentes, vous allez facilement partir d'un côté et de l'autre. C'est à éviter soigneusement car les zigzags vont aussi perturber le remorqueur. Vous devez donc rester très attentif à votre route, en veillant à réduire au minimum les à-coups.

Pour en savoir plus, consulter le numéro 146 de la revue « Sauvetage » de la SNSM.



3-6 Conclusion : une approche « globale »

Si la question « règlementaire » est très importante (c'est celle qui vient à l'esprit le plus souvent en priorité : ai-je bien à bord le matériel requis ?), on voit bien, au vu des commentaires précédents, que **la question des risques et de la sécurité est une question bien plus globale !**

1 Préparation

A la lecture des différents chapitres de ce Guide, chacun mesurera l'**importance de la préparation !**

- La préparation du programme de randonnée
- La préparation du bateau
- La préparation de l'équipage

Les imprévus dans un petit canot ouvert peuvent vite devenir un problème.

Cela ne veut pas dire qu'il faut craindre le pire, cela veut simplement dire qu'il faut imaginer tout le « possible » pour voir les réponses que l'on peut y apporter !

2 Anticipation et Appréciation de la situation

Dès lors que l'on s'est bien préparé, une fois sur l'eau, il devient plus facile d'anticiper.

Et du coup, on sera plus à l'aise pour apprécier une situation (changement de temps, modification du timing par rapport à la marée, casse, équipier en difficulté...).

Et ceci à partir d'une observation permanente de ce « qui se passe autour de nous ».

3 Décider

Nous l'avons indiqué plus haut, **le rôle du Chef de Bord n'est pas de tout savoir, mais savoir bien décider !**

Et ce n'est pas toujours facile.

A titre d'exemple, et toutes proportions gardées, on peut évoquer la réflexion menée au sein de la communauté des pilotes de lignes (dont certains font du voile-aviron...) qui montre combien cette question du « savoir décider » est importante, et pas toujours facile, quand on est responsable !

Elle peut vous inspirer....

Vous avez dit FORDEC ?

La prise de décision est un paramètre fondamental en aviation, notamment pour la gestion des risques. La réflexion doit être continue pour maintenir la situation en cours ou la

modifier. Parfois, la décision doit se prendre dans l'urgence. Pour cela, il faut s'y être préparé, avoir des plans B, retenir une méthode pour gérer l'improvisé...

Figurant depuis un certain temps dans les documents de la FAA, puis de l'EASA, et utilisé par des compagnies aériennes, l'acronyme FORDEC est une des solutions à disposition pour avoir une méthode de traitement de la situation. Il a l'avantage de pouvoir être transcrit en français. La formule mnémotechnique se décompose ainsi :

F – Facts (les Faits) : *quel est le problème ? Quelle est sa cause ? Quels sont son importance et son impact possible sur la sécurité du vol ?*

O – Options (les Options disponibles) : *poursuivre, faire demi-tour, se dérouter, atterrir immédiatement... Telles sont, entre autres, les possibles options à lister.*

R – Risks (les Risques) : *évaluer les différentes solutions disponibles avec leurs avantages et inconvénients. Faut-il prendre la piste la plus proche mais courte, ou rallonger le vol pour atteindre une piste non limitative ? Si la panne exige l'intervention d'un mécanicien, est-ce que l'aérodrome visé dispose d'un atelier ? Si l'avion est bloqué au sol ensuite, quelle solution pour poursuivre le voyage au sol ?*

D – Decide (Décision) : *le choix final de la solution retenue. S'il n'y a pas d'urgence, cette décision aura été prise après avoir bien évalué les « plus » et les « moins » de toutes les solutions possibles. Si la décision a dû se faire dans l'urgence, c'est la première solution trouvée qui aura été appliquée, pas forcément l'optimale.*

E – Execute (Exécution) : *mise en place de la solution. L'option a été choisie, il faut l'appliquer.*

C – Check (Check !) : *évaluation des résultats obtenus. Est-ce que la solution mise en place répond aux attentes ? Faut-il la faire évoluer, la modifier ?*

4 Gérer un équipage

Nous avons insisté dans le chapitre « navigation » (voir § 2-4) sur l'importance de l'échange entre chef de bord et équipiers.

C'est un élément majeur de la sécurité.

Bien sûr, en termes réglementaires, le Chef de Bord est responsable de ses équipiers, mais un bon Chef de Bord c'est aussi (et peut-être surtout) quelqu'un qui saura tirer le meilleur de l'équipage.

C'est évident pour la dimension « performance » du bateau, mais cela doit l'être aussi sur la dimension « sécurité » !

- Échanger sur l'évaluation de la situation,
- Partager sur l'appréciation des risques
- Discuter sur la décision à prendre

Et surtout, répéter ensemble les manœuvres qu'il faut prévoir en cas de problèmes (y compris en prévoyant le cas du Chef de Bord qui tombe à l'eau !!!).

5 Que conclure de tout ça ?

Certains penseront que ces énoncés de tous les risques encourus en randonnant en voile-aviron peuvent décourager de se lancer !

Ce serait vraiment dommage.

Et quelque peu excessif : de la lecture des rapports de la SNSM, on ne retire pas l'impression que ce type de navigation soit une cause particulière d'accident !

La randonnée en voile-aviron est en fait un formidable moyen de découvrir une approche de la mer et du bateau « autrement », mais aussi, et surtout, une formidable école de navigation !

La taille modeste de nos canots constitue finalement une excellente incitation à la modestie face à la mer !

Etant au ras de l'eau, on y apprend mieux qu'ailleurs à « lire la nature », à surveiller ce qui se prépare...toutes qualités qui concourent à l'acquisition du fameux « sens marin » que l'on a souvent du mal à définir.

D'où l'encouragement de la FVA à ne pas hésiter à se lancer seul dans la randonnée côtière, et l'édition de ce Guide en est la preuve.

Certains, déjà expérimentés dans le cadre des « rassemblements » que diverses associations organisent, pourront encore hésiter.

Peut-être pourrait-on rêver d'une « communauté » de petits canots qui s'organise, en groupes très limités (une demi-douzaine de bateaux ?), pour « **randonner ensemble** » ?

Se retrouver à quelques-uns pour partager notre plaisir, tout en gardant notre totale liberté et responsabilité à bord de chaque bateau (sans sécu collective), peut être un moyen d'apprendre l'autonomie, tout en étant solidaires ?

Certains parmi les plus expérimentés ont tenté cela avec le « Challenge Naviguer Léger » (voir Chasse-Marée N° 301).

La FVA est prête à témoigner de vos expériences à travers son Bulletin « Carnet de Bord » !