



Aide-mémoire «Sécurité»

Compléments et adaptation du manuel Voile (cahier 1)

La voile est considérée par J+S comme un sport à risque. En d'autres termes, le moniteur J+S devra observer des prescriptions de sécurité plus strictes.

- Il respectera en tout temps les directives et les règles J+S.
- Il s'en tiendra également aux dispositions énoncées dans le manuel J+S.
- Il veillera, dans le cadre des activités J+S, au respect des jeunes et des enfants qui lui ont été confiés, à leur santé et à leur sécurité.
- Il s'assurera que toutes les mesures ont été prises pour prévenir les accidents.

1 Sécurité à terre et sur l'eau

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 18 – Responsabilité du moniteur

Ton dispositif de sécurité personnel

Le moniteur doit toujours être équipé de manière à pouvoir entrer dans l'eau à tout moment (cas d'urgence) sans courir le risque d'une hypothermie. Il doit porter, outre un gilet de sauvetage, une combinaison en néoprène (ou similaire). En règle générale, la tenue des participants et du moniteur doit être adaptée aux conditions météorologiques, notamment lorsque la température de l'eau est inférieure à 15°C.

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 15 – Sécurité

Sur l'eau – Chavirage

S'assurer après un chavirage qu'aucun équipier ne manque à l'appel et ne se trouve sous le bateau. Le cas échéant, plonger immédiatement pour aller sauver le participant manquant.

Si un équipier ne peut pas rejoindre le bateau, l'équipier restant devra retourner ce dernier fond sur fond pour freiner sa dérive. Si un équipier dérive sous le vent du bateau qui a chaviré, le moniteur devra le récupérer avec le bateau à moteur et le ramener au voilier ou, si cela n'est pas possible, l'amener au vent.

En cas de chavirage sous spinnaker, le bateau devra d'abord être redressé de manière que le mât soit à plat sur l'eau. Une fois le spinnaker démêlé et affalé, le bateau pourra alors être entièrement redressé.

Si le gouvernail est cassé, on procédera là encore en deux temps: redresser le bateau de manière que le mât soit à l'horizontal sur l'eau et affaler, si possible, les voiles puis redresser complètement le bateau et le ramener jusqu'à la rive (en pagayant ou en le remorquant).



Il s'agira, après plusieurs tentatives infructueuses de redressement, de stabiliser le bateau au vent. Cela pourra s'effectuer au moyen d'une corde que l'on fixera à la proue du bateau ou, avec un dériveur biplace, par l'entremise d'un coéquipier qui tiendra la proue du bateau. Celui-ci servira d'« ancre flottante » et le bateau se mettra alors face au vent. Si un aide-moteur se trouve sur le bateau à moteur, il aidera à redresser le bateau depuis là.

Un équipier au moins montera à bord du bateau par la dérive ou, le cas échéant, par la poupe dès que le mât commencera à se redresser. Il conviendra, dès que le bateau sera redressé, de choquer toutes les écoutes et de remettre en ordre le matériel. Si un équipier se trouve à la proue du bateau, il remontera alors à bord seul ou avec l'aide d'un équipier, par le côté ou la poupe.

Il n'est pas conseillé de remorquer, tel quel, un bateau qui a chaviré. Cela prend en effet beaucoup trop de temps et peut occasionner des dégâts considérables. Il est plus raisonnable, s'il y a suffisamment de place, de le laisser dériver et d'aller chercher de l'aide pour le redresser.

En s'approchant, avec le bateau à moteur, d'un dériveur qui a chaviré ou d'une personne dans l'eau, on risque de blesser cette dernière, voire de prendre dans l'hélice les écoutes et les cordes qui flottent (moteur à l'arrêt et faculté de manœuvre).

Un équipage qui ne pourra pas redresser le bateau ne devra en aucun cas l'abandonner, mais s'asseoir dessus. Il sera ainsi plus visible, pourra se reposer et évitera une éventuelle hypothermie. L'équipage ne pourra quitter le bateau que sur ordre du moniteur.

Le moniteur ne quittera le bateau à moteur que pour sauver un navigateur qui a perdu connaissance dans l'eau (risque de noyade) ou pour venir en aide à un navigateur en difficulté sous le bateau qui a chaviré.

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 16 – Le dispositif de sécurité – Ta responsabilité

Matériel

L'étanchéité des corps flottants ou des caissons doit être contrôlée avant le début du cours. Deux possibilités: les remplir d'eau à terre ou mettre le dériveur à l'eau et le presser sous l'eau.

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 19 – Responsabilité du moniteur

Bouts de remorquage

Le remorquage doit être exercé à l'entraînement et en camp dans différentes conditions météorologiques. Le bout de remorquage sera attaché d'un côté à un crochet (idéal) ou à la poupe, si possible au moyen d'un triangle de remorquage et sans gêner le mouvement du moteur, de l'autre au mât à hauteur de son implantation. Sur un Optimist, le bout sera fixé au pied du mât de manière à rester attaché lorsque l'on enlève le mât.

Le bout de remorquage doit avoir un diamètre de 8 ou 10 mm. Trop fin, il sera difficile à dénouer et coupera la peau. Chaque bateau doit être doté d'un bout de remorquage qui doit correspondre au pourtour du bateau et pouvoir être utilisé à tout moment. Le bout doit être fixé au bateau pour ne pas être perdu en cas de chavirage.

Il est recommandé, lorsque l'on accroche d'autres dériveurs, de ralentir pour que l'équipage ne doive pas attacher les cordes sous tension. Le moniteur devra alors faire moins de manœuvres, car les nœuds, mieux faits, tiendront mieux.



La dérive sera relevée aux 2/3. Si elle est complètement relevée, le bateau perdra de sa stabilité et commencera à basculer.

Les bateaux remorqués devront être constamment sous surveillance, les barreaux devant rester à bord. Si l'on doit remorquer les bateaux vent arrière, on démarrera contre le vent pour abattre ensuite vent arrière. Si nécessaire, les voiles seront affalées.

Le moniteur doit savoir que le remorquage d'un groupe par vent fort prendra au moins deux fois plus de temps.

Il conviendra, à la fin du remorquage, de ralentir pour se préparer à détacher les cordes.

2 Législation et règles de priorité

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 17 – Rappel

Réglementation concernant les enfants de moins de 12 ans

Lorsque, à bord d'un bateau de plaisance, la place le permet, 3 enfants de moins de 12 ans comptent comme 2 adultes. Si le bateau est autorisé pour 2 personnes, 2 enfants peuvent accompagner un adulte.

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 17 – Rappel

Un permis est nécessaire pour conduire un bateau dont la puissance propulsive dépasse 6 kW. Le conducteur d'un bateau motorisé doit être âgé de 14 ans au moins.

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 24 – Règles de priorité

ONI Art. 43¹ Comportement à l'égard des bateaux des autorités de contrôle - Tout bateau doit s'écarter de la route des bateaux qui montrent le feu bleu scintillant, visé à l'art. 30, al. 1, ou émettent les signaux sonores mentionnés à l'art. 33, al. 4. Au besoin, les embarcations non officielles réduisent leur vitesse ou s'arrêtent.

Art. 44 Bateaux tenus de s'écarter d'autres bateaux – En cas de rencontre et de dépassement, et sous réserve de l'art. 43:

- a. tout bateau s'écarte des bateaux en service régulier;
- b. tout bateau, à l'exception des bateaux en service régulier, s'écarte des bateaux à marchandises;
- c. tout bateau, à l'exception de ceux en service régulier et des bateaux à marchandises, s'écarte des bateaux de pêche professionnelle portant les signaux visés à l'art. 31;
- d. tout bateau, à l'exception de ceux en service régulier, des bateaux à marchandises et des bateaux de pêche professionnelle portant les signaux visés à l'art. 31, s'écarte des bateaux à voile;
- e. tout bateau motorisé, à l'exception de ceux en service régulier, des bateaux à marchandises et des bateaux de pêche professionnelle portant les signaux visés à l'art. 31, s'écarte des bateaux à rames;
- f. les planches à voiles tirés par des cerfs-volants doivent s'écarter de tous les autres bateaux.

Les convois remorqués sont considérés comme bateaux en service régulier, les convois poussés comme bateaux à marchandises.

¹ NT : Ce texte de loi comprend des erreurs en français, la version allemande fait foi.



3 Prescriptions J+S

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 5 – Personnalité du moniteur – Compétence sociale – Incarner l'autorité naturelle

... Le moniteur aura plus de facilité à faire respecter les règles s'il adopte lui-même un comportement exemplaire, p. ex. en portant le gilet de sauvetage de la mise à l'eau à la sortie de l'eau.

Nouveau renvoi:

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 14 – Hiver

Remplacer le renvoi Cahier 2 / pages 6 et 7 par Cahier 1 (Bases de l'enseignement) page 18 – Saisons

Nouveau texte:

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 14 – Sécurité – Gilet de sauvetage

Tous les participants (navigateurs, moniteurs, auxiliaires) à un cours de voile portent un gilet de sauvetage de la mise à l'eau à la sortie de l'eau quelles que soient les conditions météorologiques (ONI art. 134 et 134 a).

Il incombe au moniteur de veiller à ce que tous les participants portent un gilet de sauvetage conforme à la loi.

Les gilets de sauvetage J+S pour les enfants et les jeunes peuvent être commandés lors de l'annonce d'un cours auprès du service cantonal J+S.

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 17 – Rappel – Gilets de sauvetage sur tous les bateaux

Au moins un gilet de sauvetage à bord par personne ONI art. 134 et 134 a).

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Pages 18/19 – Responsabilité du moniteur

Groupes

La taille des groupes (règle du maximum défini p. 14) dépend également de différents facteurs externes et peut être corrigée vers le bas en fonction de la situation. Ces facteurs sont les suivants:

- Vent et conditions météorologiques
- Température de l'air et de l'eau
- Equipement des participants
- Possibilités de mise à l'eau et de sortie de l'eau
- Capacités des participants
- Organisation fondamentale en matière de sécurité (bateau à moteur, moyens de communication, soutien à terre, ...)
- Expérience du moniteur



A partir du moment où un ou plusieurs participants sont sur l'eau, ils doivent obligatoirement être accompagnés d'un moniteur. Si, pendant l'entraînement, la taille du groupe diminue, il est recommandé de déplacer la zone d'entraînement à proximité de la zone de sortie de l'eau pour garder directement un œil sur cette dernière. Dès que le moniteur aura une bonne vue d'ensemble sur le trajet restant à parcourir, il pourra faire rentrer les participants à terre. Le participant renvoyé à terre devra toutefois se voir confier une tâche précise.

Pour que la sécurité d'un groupe d'entraînement soit garantie, les participants doivent impérativement

1. rester le plus compact possible sur l'eau (bouées),
2. demeurer à côté du bateau en cas de chavirage,
3. se rassembler autour du bateau ayant chaviré.

Ces règles doivent bien entendu être communiquées avant le début de l'entraînement.

4 Premiers secours et noyade

Informations complémentaires

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Si, en dépit d'une planification adéquate, les participants se retrouvent quand même dans une situation dans laquelle ils doivent être secourus, il convient d'observer certains points.

Procédure à suivre lorsque l'on constate au loin que quelqu'un est en train de se noyer ou est blessé:

- Appeler le 117
- Se diriger avec le bateau à moteur vers la personne
- S'approcher d'elle latéralement
- Couper le moteur (le mettre au point mort ne suffit pas)
- Remonter la personne dans le bateau à moteur
- Regarder si elle a perdu connaissance et/ou ne respire plus
- L'allonger, le cas échéant, dans le fond du bateau et procéder immédiatement à la respiration artificielle
- Dispenser les premiers secours (cf. cours de sauveteur)

Sauvetage d'une personne en train de se noyer

Les personnes qui ne savent pas nager ne sont pas les seules à se noyer. Les bons nageurs aussi peuvent se noyer. Le cas échéant, la noyade peut être due à divers facteurs (défaillance cardiaque, épuisement, hypothermie, crampes musculaires, etc.).

A noter que dans une eau relativement froide, les chances de survie sont légèrement meilleures, car le corps a besoin d'une moins grande quantité d'oxygène. En règle générale, il convient, en cas de doute, de procéder à une tentative de réanimation.

Même en cas de noyade légère, il existe après le sauvetage un risque de seconde noyade: en effet, le noyé peut dans les minutes ou les heures qui suivent être victime d'un œdème pulmonaire, notamment en cas de noyade en eau salée. Une surveillance médicale est donc toujours recommandée.

En cas de noyade, les voies respiratoires se ferment en raison d'un laryngospasme (-> noyade sèche, pas d'eau dans les poumons) ou de l'entrée de l'eau dans les poumons (-> noyade humide; faible quantité d'eau qui entre dans les poumons). Il en résulte un arrêt respiratoire, éventuellement des crampes et un arrêt cardiaque peu de temps après.



Signes accompagnant une noyade

- Cyanose (coloration bleuâtre de la peau et des lèvres)
- Perte de connaissance
- Arrêt respiratoire
- Eventuellement arrêt cardiovasculaire

Envoyer si possible à la personne en train de se noyer un ballon de sauvetage avec une corde. Pour ne pas la blesser et être sûre qu'elle puisse l'attraper, le lancer juste au-dessus de sa tête.

En dernier recours: sauter dans l'eau. Le sauveteur doit alors éviter que la personne en train de se noyer ne s'agrippe à lui. Si celle-ci est agitée et crie, le sauveteur devra rester hors de sa portée et essayer d'abord de la calmer.

Remonter un nageur épuisé par la poupe dans un bateau à rames ou un dériveur.

Premiers secours

Il convient de s'assurer préalablement que le noyé ne fait pas un arrêt cardiaque (signes: perte de connaissance, arrêt respiratoire, absence de pouls).

Si le pouls du noyé est encore perceptible mais que ce dernier ne respire plus, les voies respiratoires doivent être libérées et la tête basculée en arrière pour commencer la respiration artificielle au plus vite, c'est-à-dire dès que le sauveteur se trouvera sur un support stable ou pourra se tenir à quelque chose.

Si le blessé saigne abondamment à la jambe, celui-ci doit être allongé et sa jambe surélevée. Le sauveteur pourra enrayer le saignement en exerçant une pression sur l'aîne. Un bandage compressif devra, si possible, être posé.

Complément

Cahier 1 – Bases de l'enseignement

Page 16 – Le dispositif de sécurité – Ta responsabilité

Le dispositif de sécurité recèle les informations essentielles sur le secteur de navigation; il se compose d'un croquis et de renseignements sur la situation à terre et sur l'eau.

Le moniteur J+S est responsable de la sécurité de son cours! Il établit pour lui et son groupe un dispositif de sécurité pour le «secteur du club ou d'enseignement».

Contenu du croquis (schéma, illustration avec points cardinaux):

- Vue d'ensemble du port, du secteur de navigation, des lieux, évent. coordonnées
- Emplacements des signaux d'avis de tempête
- Principaux endroits à risques (routes des bateaux de navigation, embarcadères, débarcadères, jetées, hauts-fonds, endroits exposés)
- Direction des vents (directions dominantes, fronts, orages, thermiques, etc.)

Autres informations utiles:

- Informations complémentaires par rapport à celles contenues dans le croquis
- Moyens de communication terre – eau, (y compris les numéros de téléphone suivants: police, société de sauvetage du lac, police du lac, médecin, hôpital, REGA)
- Numéros de téléphone disponibles également sous une autre forme (de manière à pouvoir être emportés sur l'eau)