



Ligue
Bretagne
de Voile

SÉCURITÉ RAID CATAMARAN

BRETAGNE®

MATERIEL DE SÉCURITÉ



La pratique du raid en catamaran requiert quelques précautions !

Les bases :

Ce sont **des épreuves exigeantes où le risque est toujours présent**: le matériel et l'équipage doivent donc être préparés !

La sécurité est le souci majeur pour les organisateurs et les coureurs font parties du dispositif de sécurité.

-En Assurant une surveillance mutuelle et en ayant bien à l'esprit que :

Porter assistance en mer reste un devoir.

-En se préparant physiquement.

-En se présentant avec un bateau fiable :

Un démâtage parcequ'on a oublié de sécuriser les anneaux brisés, va monopoliser une sécurité pour un bateau au détriment de la flotte, la préparation des bateaux est donc très importante: les coureurs doivent fiabiliser leurs bateaux.

-En embarquant le matériel de sécurité requis par les organisateurs.

-En émargeant au départ et au retour.

Les organisateurs de raid ne peuvent généralement pas ouvrir leur raid à toutes les séries pour des problèmes de sécurité : **les écarts peuvent être très importants entre les flottes et plus les écarts sont importants, plus la sécurité est délicate à gérer.**

Les 5 risques:

-l'homme à la mer




- le coureur coincé sous le trampoline, la noyade

- les traumatismes suite aux chocs,

-l'hypothermie,

-l'hypoglycémie

LE MATÉRIEL CONSEILLÉ : Pas forcément obligatoire mais considéré comme nécessaire. Pour le matériel obligatoire : consulter les avis de courses et Instructions de course des raids	
	
Un compas , bien sûr, où vais je ?	Les feux rouges à main (lire la notice d'emploi) ne pas avoir à s'en servir pour découvrir le mode d'emploi
	
Un couteau fixé sur la martingale, accessible une fois le bateau à l'envers...	Une VHF pour communiquer, la sécurité ? le 16 bien sûr, mais connaître le canal comité de course pour avertir
	
Un miroir de signalisation , léger, dans la poche de trampoline,	Flash light brassard: très efficace : à porter sur le bras : tourner le bouton : ça marche !
	

<p>Pince multi fonction indispensable dans la poche de trampoline, elle permet de tout faire , l'outil indispensable par excellence</p>	<p>Carte marine plastifiée de la zone à minima GPS avec cartographie conseillé</p>															
<p>Choisissez le gilet d'aide à la flottabilité en fonction de votre poids, un gilet de mauvaise taille pourrait entraver son efficacité.</p>  <p>Votre gilet d'aide à la flottabilité doit porter le marquage CE. Le gilet répond à la norme ISO 12402-5.(pour les 50 à 70 N, flottabilité exprimée en Newton.) <i>A savoir : 10 Newtons correspondent à 1,01 kg force de flottabilité.</i></p> <p>Le choix du gilet se fait en fonction de son poids:</p> <table border="1" data-bbox="231 1032 922 1256"> <thead> <tr> <th>Poids en kg</th> <th>Flottabilité 70 newtons</th> <th>Flottabilité 50 newtons</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25/40</td> <td>40</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>40/60</td> <td>60</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>60/80</td> <td>70</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>>80</td> <td>70</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table>	Poids en kg	Flottabilité 70 newtons	Flottabilité 50 newtons	25/40	40	40	40/60	60	40	60/80	70	50	>80	70	50	<p>Ceinture de trapèze confortable et adaptée à votre morphologie, préférer un modèle avec des bretelles : c'est long un raid ! se reposer les abdos tout en effectuant un couple de rappel efficace c'est mieux !</p> 
Poids en kg	Flottabilité 70 newtons	Flottabilité 50 newtons														
25/40	40	40														
40/60	60	40														
60/80	70	50														
>80	70	50														
<p>Equipement individuel adapté : Combinaison intégrale, chausson, gants, protections : casque ; Ne pas avoir froid Conserver sa liberté de mouvement</p>	<p>S'alimenter, et s'hydrater régulièrement barres céréales, boissons énergétiques, eau A bord !</p>															
<p>Sauve ta peau ! Crème solaire, casquette, lunettes de soleil , lycra longues manches !</p>																
<p>Bout de remorquage : 15 mètres minimum diamètre 5 mini</p> <p>Bout de ressalage : diamètre 10 mini suffisamment long pour faire le tour du bateau</p>	<p>Pagaie utile pas seulement dans la pétrole ! A fixer sur la poutre, le tangon ou la bôme. Longueur : au moins 1 mètre</p>															
<p>Prévoir :</p>	<p>Une clé adaptée pour</p>															

Toujours emporter quelques manilles et axes et anneaux brisés ainsi qu'un petit rouleau d'adhésif , quelques bouts

le réglage du losange



Préparer sa navigation : une copie plastifiée du parcours sur fond de carte marine ,

Utiliser google earth pour visualiser la zone de navigation.

Consulter les cartes marines, repérer les dangers.

Consulter la météo.

Consulter les cartes courant.

Noter l'heure des marées

Ce que peuvent faire les organisateurs pour améliorer la sécurité

Cohérence entre l'AC (avis de course) et les IC (instructions de course) quand aux parcours et à la définition du matériel de sécurité obligatoire.

Si possible éviter de découvrir une annexe aux IC le matin du raid, rallongeant la liste du matériel obligatoire...

IC et notamment parcours pour le raid, présentés sous forme d'IPE (instruction particulière d'étape) et publiés sur le site internet avant l'épreuve: (le comité de course choisit en fonction des conditions météo, le matin du raid un des parcours officiel).

C'est un élément très important: les coureurs peuvent préparer leur navigation avant d'arriver sur place: ils peuvent imprimer et étudier leurs parcours calculer leurs caps, visualiser les zones dangereuses. etc

Bref ils ne découvrent pas un parcours au dernier moment, le jour même, dans le stress de la préparation de la régata.

Lorsque des coureurs arrivent après une longue route et qu'il faut s'inscrire, monter le bateau, émarger, lire les instructions, fiabiliser son bateau (ne pas oublier les adhésifs sur les anneaux brisés), lire les panneaux officiels, mettre le matériel de sécurité, s'habiller etc, le coureur est en état de stress et généralement pour les moins expérimentés, oublie une partie des choses incontournables à faire.

Pouvoir préparer sa régata en ayant connaissance des IC, des parcours, du matériel de sécurité spécifique est un élément très positif pour la sécurité.

Un des éléments qui permet de dé-stresser les coureurs et qui participent grandement à la sécurité: c'est donc que les parcours notamment ceux du raid soient simples, identiques à chaque édition, publiés sur le net à chaque édition avec les horaires de marée.

Les catamaran de sport n'ont pas de table à carte, faire marcher un cata demande de la concentration et est physiquement sollicitant, des parcours compliqués ne sont pas adaptés aux exigences de la pratique catamaran.

Les catamarans de sport actuels ont un tirant d'eau de 1,50 mètres, cela impose de prendre des précautions dans le choix des marques à contourner

Les catamarans de sport actuels ont une hauteur de franc bord élevée : on constate que de nombreux coureurs ont d'énormes difficultés pour remonter à bord du bateau une fois le bateau redressé après chavirage. Pour les sécurités : voir un bateau se redresser n'est pas une garantie que tout va

bien : il est important de vérifier que les 2 équipiers sont remontés à bord.

Définir une liste commune de matériel de sécurité : un matériel identique pour tous les raids du championnat de Bretagne : ceci permettra d'instaurer des routines de fonctionnement dans la préparation des coureurs.

S'assurer d'un suivi météo par une personne compétente en la matière en liaison avec le comité de course: se méfier des évidences, ne pas se laisser gonfler par la confiance, ne pas se satisfaire des météo à accès libre qui sont basées sur le modèle GFS très généraliste et qui ne prend pas en compte les effets locaux.

Briefing du raid

Le rappel succinct du parcours est un piège : des oublis ou de la confusion peut en ressortir alors que ce qui fait foi : c'est ce qui est écrit.

Suggestion: plus attirer l'attention sur les spécificités du parcours: les zones à forte densité de cailloux, les zones avec des courants particuliers, les repères....

La présentation des pavillons utilisés est un plus

En préambule rappeler les règles fondamentales notamment : porter assistance

Rappeler que la sécurité est certes l'affaire de l'organisation et de son dispositif de sécurité mais aussi celle des coureurs: un bateau vérifié contrôlé et disposant du matériel de sécurité et également rappeler qu'il faut se sentir concerné par les bateaux proches: la sécurité est aussi l'affaire des concurrents entre eux: être vigilant si un bateau chavire : regarder si on voit les deux équipiers à bord...

Des consignes sur la conduite à tenir en cas d'annulation en cours de raid: la neutralisation de la course : que ce soit pour cause de pétrole ou de vent trop fort ou de visibilité réduite: chacun pour soi ou bien demande de rester groupé ? éventuellement conseiller d'affaler les GV de rentrer sous foc....de rentrer en restant groupé et attentif aux autres bateaux... d'attendre et de préparer son bout de remorquage si pétrole

La neutralisation de la course

Des conditions difficiles peuvent nécessiter la neutralisation de la course pour concentrer tous les moyens sur la SÉCURITÉ. Une procédure doit être connue de tous les bateaux organisateurs viseurs, pointeurs et donc pas seulement les sécurités. En cas de neutralisation l'ensemble du dispositif bascule sur le mode : sécurité et assistance. Les coureurs savent alors qu'il s'agit de rentrer directement en étant vigilant sur la sécurité : la leur et celle des autres.

Les éléments à intégrer dans les AC et IC de tous les raids du championnat de Bretagne

SÉCURITÉ

Il est de la responsabilité des équipages de se procurer les documents officiels relatifs à la zone de course.

Redressage:

L'équipage doit pouvoir démontrer sa capacité à redresser le bateau.

-Surveillance des équipages entre eux :

Rappel : Chapitre 1 - Règles Fondamentales des RCV

" 1 SECURITE

1.1 Aider ceux qui sont en danger

Un voilier ou un concurrent doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger. "

En application de cette règle, il est demandé aux équipages d'assurer constamment la surveillance des autres concurrents, et en cas de problème, d'en informer immédiatement le comité de course par VHF, ainsi que de porter assistance aux personnes ou aux voiliers concernés.

-Demande d'abandon à un équipage :

Le comité de course se réserve la possibilité de demander à un(des) concurrent(s) retardataire(s) d'abandonner la course soit en regagnant directement la ligne d'arrivée soit en étant pris en remorque.

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette obligation devra(ont) mettre leur VHF en veille sur le canal de la course pour écouter les instructions du comité de course, et se conformer aux injonctions du commissaire de course.

Le(s) concurrent(s) concerné(s) par cette obligation sera (ont) classé(s) DNF. La première infraction à cette règle entraînera pour la course concernée, sans instruction, la disqualification du(es) concurrent(s) concerné(s), une deuxième infraction à cette règle entraînera pour le(s) concurrent(s) concerné(s) l'exclusion de l'épreuve.

-COURSE NEUTRALISÉE: cas de météo défavorable

- Neutralisation d'une course après le départ :

En cas d'annulation d'une course après le départ par le comité de course, le reste du parcours sera effectué en convoi en navigation groupée.

Les concurrents devront :

- mettre leur VHF en veille sur le canal de la course pour écouter les instructions du comité de course,
 - assurer une assistance mutuelle.
- Une infraction à cette règle entraînera pour le(s) concurrent(s) concerné(s) l'exclusion de l'épreuve.

EQUIPEMENT DE SECURITE :

Proposition commune pour tous les raids du championnat de Bretagne

Équipement de sécurité minimum obligatoire à bord :

1 pagaie d'au moins un mètre à poste à bord

1 bout de remorquage à poste de 15m diamètre 5 minimum

1 bout de redressage à poste

(Pagaie, bout remorquage et bout de redressage font souvent également partie des règles de classe de chaque série.)

2 équipements d'aide à la flottabilité (brassière) homologuée CE portées en permanence par les équipiers avec un moyen de signalisation sonore à poste sur la brassière (sifflet)

1 compas fixé au bateau (fait souvent également partie des règles de classe de chaque série.)

1 moyen de communication :VHF ou téléphone étanche en état de fonctionnement à poste à bord

3 feux rouges automatiques à main à poste à bord

2 flashs lights brassard individuels étanches portés au bras en permanence

1 couteau ou 1 pince multi fonction à poste à bord.

COMMUNICATIONS RADIO

Excepté en cas d'urgence et en utilisant le canal 16, les communications radios émises ou reçues par un voilier pendant la course doivent être audibles par tous les voiliers. Elles sont effectuées exclusivement sur le canal VHF de course.

JAUGE

Il n'y aura pas d'opération de jauge de matériel sur place pendant la confirmation des inscriptions.

Tout équipement non jaugé ne pourra être utilisé pendant l'épreuve, ceci ne pourra pas constituer un motif de désistement.

RÉFLEXION SUR VHF et téléphone portable

De nombreux coureurs naviguent avec des VHF, allumées bien sûr, aussi bien pendant les manches sur parcours construit que sur le raid. Aucune action concernant cet état de fait: ni de réclamations de coureur, ni de rapport des contrôleurs d'équipement, ni des jurys sur l'eau. Pourtant l'usage de la VHF n'est pas autorisé en course sur parcours construit. : " un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course, ni recevoir de communication radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. cette restriction s'applique également aux téléphones portables"

Le moyen de communication (VHF ou Téléphone) est OBLIGATOIRE EN RAID MAIS SEULEMENT EN RAID