

Comment se passe un stage sécurité en mer d'une journée, avec feux de détresse et radeau de survie ?



Déclenchement des feux à main. Ils permettent la localisation jusqu'à 5 milles du navire. | ETIENNE DORIN

Etienne DORIN. Modifié le 03/07/2019 à 16h51 Publié le 03/07/2019 à 16h50

Partagez

-
- Nous avons assisté à une journée de formation à la sécurité en mer. Mis en place par la Fédération Française de Voile, le stage Sécurimar est proposé par de nombreux clubs et ouvert à tous. Une partie théorique permet de réviser ses connaissances avant la mise en pratique en mer. Celle-ci va de l'utilisation des feux de détresse jusqu'à l'évacuation dans un radeau de survie. Instructif, rassurant et potentiellement très utile...

« La Fédération Française de Voile est sensible aux problèmes liés à la sécurité des pratiquants de la voile : coureurs de haut niveau, régatiers, stagiaires, plaisanciers... Pour contribuer à la connaissance des bonnes pratiques, la commission de sécurité a mis en place au sein des clubs la formation Sécurimar. » Ce sont les premiers mots du guide présenté aux marins qui réalisent le stage de sécurité en mer. Une formation cherchant à transmettre les connaissances de base liées à la sécurité mais aussi les bons réflexes à adopter. Avec, notamment, des déclenchements pyrotechniques et l'évacuation d'un bateau en détresse. Nous avons voulu y participer.

Théorie le matin, pratique l'après-midi

Rendez-vous est pris à 9 heures au club de voile des Sables-d'Olonne pour une matinée axée sur la théorie. Aujourd'hui, la formation est organisée par le club des Sports Nautiques Sablais et dirigée par Gaël Bigot, directeur technique du club et ancien skipper, notamment sur [la Solitaire du Figaro](#) et [la Mini-Transat](#). Sachez que cette journée n'est pas spécifique aux Sables d'Olonne : elle est proposée par quasiment tous les clubs en France, toute l'année.

Les objectifs principaux sont les suivants : connaître l'organisation des secours en France, être capable d'alerter efficacement les secours en utilisant les moyens appropriés, être sensibilisé aux risques de la navigation. Les neuf autres plaisanciers qui participent avec moi à cette journée ne sont pas des novices, mais pour eux, la sécurité est une notion à ne surtout pas négliger et ils considèrent qu'une piqûre de rappel leur sera utile.



Les fumigènes émettent une épaisse fumée orange pendant plusieurs minutes. Ils sont utilisés pour le repérage aérien de jour. | ETIENNE DORIN

Même si le problème survient une fois sur mille, mieux vaut avoir les bons réflexes...

« Même si le problème survient une fois sur mille, il faut avoir les bons réflexes quand il arrive. Lorsque l'on part sur l'eau tout est beau, mais l'accident peut survenir n'importe où et n'importe quand », prévient d'entrée Gaël Bigot. Serge est sans doute le marin le plus expérimenté du groupe. Il a déjà traversé plusieurs fois la mer Baltique en solitaire, mais il veut se perfectionner et en savoir plus sur les bons gestes en cas de pépin. Trois couples sont également présents, skippers et co-skippers de leurs bateaux. Ils veulent être plus réactifs si un souci se présente à bord. « J'ai envie d'être plus efficace » explique Sylvie. « Nous n'avons

pas assez d'expérience pour intervenir efficacement en cas d'accident » avoue Françoise, lors du tour de table de présentation de chacun.

Lire aussi

[Tous nos articles sur la sécurité en mer](#)

On échange sur la sécurité

La matinée est riche en informations, réactions, questions-réponses. Chacun émet des hypothèses, apprend, ou se remémore ce qu'il sait déjà. Les thèmes varient : météo, armement de sécurité, premiers secours, moyens d'alerte, homme à la mer, hypothermie, incendie à bord, radeau de survie, etc. Chaque aspect de la sécurité sur l'eau est abordé. Notamment les gestes à faire (et aussi ceux à ne pas faire !) lorsqu'un homme tombe à la mer. La chute est une des causes principales des accidents maritimes mortels et chacun a conscience que le skipper a la responsabilité de maîtriser cette manœuvre de sauvetage.

On décortique la manœuvre d'homme à la mer

On décortique donc ensemble cette manœuvre, qu'il faut avoir expliqué à tout l'équipage avant de prendre la mer... à commencer par montrer comment on démarre et stoppe le moteur, ça a l'air évident mais c'est indispensable. N'oubliez pas que l'homme à la mer peut s'avérer être le skipper lui-même.

Point par point, Gaël Bigot rappelle qu'il faut d'abord exiger le port du gilet de sauvetage (avec flash light) et celui du harnais quand on navigue de nuit ou que les conditions sont difficiles. Puis, il nous remémore les bases de la manœuvre de récupération d'homme à la mer. Crier « homme à la mer ! » en précisant de quel côté du bateau (« à bâbord ! à tribord ! »). Demander à un équipier de garder un contact visuel permanent sur le naufragé en pointant le bras vers lui. Lui jeter la bouée couronne et la perche. Enregistrer la position sur le GPS en appuyant sur la touche MOB (Man over board). Engager aussitôt la manœuvre de récupération, à la voile ou au moteur. Dans les deux cas, il faut se positionner au vent du naufragé et réduire au maximum sa vitesse en approchant. Ne pas plonger et risquer un deuxième homme à la mer ! Si tous ces gestes sont appliqués, il y a de bonnes chances de récupérer la personne tombée à l'eau. Si l'on n'y parvient pas ou qu'on ne le voit pas, déclencher aussitôt une alerte (VHF canal 16 / téléphone 196) et tirer des fusées parachute.

Alerter avec les bons mots et les bonnes méthodes

« *Vous devez être capable d'alerter les secours avec les bonnes méthodes* » explique à son tour Christian, membre du club sablais et bras droit de Gaël Bigot pendant la formation. Il explique, entre autres : la convention SOLAS (Safety of life at Sea) qui définit le matériel aux normes, ce qu'est le SAR (Search and Rescue), qui organise le sauvetage et l'assistance. Il explique aussi le SMDSM (Système mondial de détresses et de sécurité en mer) et l'appel sélectif numérique (ASN) ou encore le Maritime Mobile Service Identity (MMSI), autrement dit l'identité électronique du bateau.



Non, Martine ne vient pas de remporter le Vendée Globe, elle s'entraîne au maniement des feux de détresse. | ETIENNE DORIN

Les centres régionaux d'organisation et de coordination des secours (CROSS), la Société nationale de sauvetage en mer ([SNSM](#)), la VHF, les feux à mains, les fusées parachutes, les fumigènes, les différents extincteurs, les radeaux de survie... l'intégralité des organisations de secours à contacter et du matériel à disposition pour les prévenir sont évoqués.

Comment bien contacter le CROSS ?

Un point primordial est développé : la prise de contact avec le CROSS. Comment et quand le contacter ? Les appels se font tous sur le canal VHF 16 ou par téléphone au 196. Chacun doit connaître les trois mots à répéter trois fois – à la VHF ou au téléphone – selon la gravité de la situation, par ordre de gravité : « Sécurité-sécurité-sécurité » pour signaler un danger à la navigation, « Pan-Pan, Pan-Pan, Pan-Pan » (prononcer « panne – panne ») pour une demande d'assistance. Le plus connu est bien sur le troisième, à savoir l'appel de détresse « Mayday-Mayday-Mayday ». A la suite de ce mot répété trois fois, il faut impérativement donner les informations suivantes : le type et le nom du bateau ainsi que sa longueur, sa position GPS précise, le nombre de personnes à bord et la nature de la demande, de l'avarie etc.

De l'importance du gilet...

La matinée se termine par la présentation d'un objet de sécurité obligatoire à bord : le gilet de sauvetage. Gaël Bigot prend un exemple pour témoigner de son importance : « *Il n'y a pas si longtemps, une embarcation a chaviré à Talmont. Sur les trois personnes à bord, une seule portait un gilet de sauvetage. C'est aussi la seule personne qui est encore en vie*

aujourd'hui.... Allez, fini la théorie. On se retrouve sur l'eau tout à l'heure pour la pratique !
»

Place à la pratique



Les fusées parachutes sont impressionnantes. | ETIENNE DORIN

Une heure et demie plus tard, les dix marins que nous sommes sont sur l'eau, répartis à bord de deux bateaux. Avant le début de l'exercice et du déclenchement pyrotechnique, Gaël Bigot prend bien soin de prévenir le CROSS pour indiquer que les fusées et les fumigènes qui seront aperçus ne proviennent pas d'un bateau qui demande réellement assistance.

On déclenche les différents feux

Les organisations de secours étant prévenues, les déclenchements des objets pyrotechniques peuvent débuter. Successivement, les feux à main, les fusées parachute et les fumigènes seront actionnés.

Les feux à main (durée 60 secondes) sont souvent utilisés lorsque les secours sont déjà alertés, ils permettent de localiser le bateau. Ils sont à tenir bras tendu au-dessus de l'eau. Utilisez un gant pour éviter les brûlures et ne regardez pas la flamme trop longtemps. Une fois la combustion terminée, ne jetez pas le feu à la mer mais préférez l'immerger dans un seau pour éviter la pollution.

Que ce soit pour les feux à main ou pour les fusées parachute, méfiez-vous de ceux qui ne fonctionnent pas du premier coup... il est préférable d'immerger l'engin dans l'eau afin d'éviter l'accident.

Les fusées parachutes (durée 40 secondes) sont les plus dangereuses à manier mais sont très utiles pour donner l'alerte. Tenez la fusée loin de vous, à deux mains, avec des gants et au-dessus de l'eau. Méfiez-vous du recul lors de la mise à feu et tenez-vous sous le vent du bateau.

Les fumigènes (durée 3 minutes) signalent relativement difficilement un bateau en détresse mais se révèlent très utiles si les recherches sont faites par un avion ou un hélicoptère. Ils donnent des indices précieux concernant la direction du vent, ce qui facilite l'approche aérienne. Tenez le fumigène loin de vous lors de la mise à feu et ne vous étonnez pas des quelques secondes de retard d'allumage une fois jetés à la mer.

On évacue dans le radeau de survie

Place au moment redouté de tous : l'évacuation du bateau et le déclenchement des radeaux de survie, obligatoires à bord des bateaux naviguant à plus de 6 milles d'un abri. Deux catégories de radeaux existent : côtier et hauturier.



La simulation du navire en détresse vient de débuter. L'équipage doit évacuer sur le radeau de survie. | ETIENNE DORIN

Dans notre exercice, deux skippers restent à la barre pour manœuvrer les bateaux. Le reste de l'équipage est livré à lui-même et doit réaliser un inventaire. Préalablement, un des stagiaires a été désigné chef de bord. Ce chef doit organiser l'évacuation et emporter avec lui les objets indispensables énumérés lors de la théorie (VHF, GPS, balise, eau, nourriture...). Depuis un semi-rigide, Gaël prend contact avec les « naufragés ». L'un d'entre eux possède une VHF et peut communiquer sa localisation, l'autre a emporté une Radiobalise de Localisation de

Sinistre (RLS). Les deux équipages peuvent être secourus. Après dix minutes à six dans le même radeau, la chaleur est étouffante et certains ont déjà le mal de mer. Les enseignements sont là... « *dans le radeau les conditions deviennent vite critiques. Aujourd'hui, l'exercice était préparé et surtout, les conditions étaient calmes. Dans une mer agitée avec de la houle, ça doit être l'enfer !* » estime Vincent.



Six personnes à l'intérieur du même radeau... Il y a peu de place et il fait chaud. | ETIENNE DORIN

Retour à terre et débriefing. Ceux qui ont embarqué dans les radeaux de survie comprennent mieux que c'est vraiment l'ultime solution, la dernière extrémité, et qu'il vaut mieux rester sur le bateau le plus longtemps possible. Une fois sur le radeau, mieux vaut être secouru dans les 24 heures qui suivent. Au-delà, les conditions de survie deviennent plus compliquées.

Le stage Sécurimar se termine sur un quiz, un test de connaissances sur les cas abordés toute la journée. La formation a été courte, mais très dense en apprentissage et en expérience. Même si on croit (trop) souvent tout savoir sur le sujet, on la conseille à tous

UPPM revue de presse