

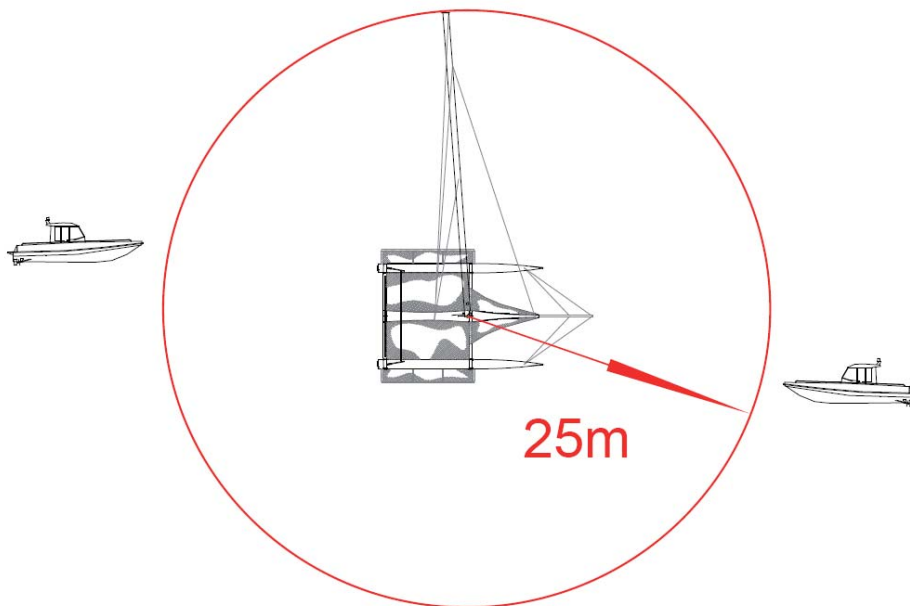
Protocole d'intervention en cas de chavirage ou démâtage

Approche d'un catamaran par un bateau moteur :

Lorsqu'un catamaran est à l'endroit, il faut impérativement l'approcher par le côté, jamais par l'arrière. A moins d'une raison impérative de sécurité (évacuation d'un blessé) il ne faut pas s'approcher des catamarans avec des bateaux à coque rigide.

Lorsqu'un catamaran est endommagé, l'approche doit être très lente et prudente. Un membre de l'équipage du bateau de sauvetage se tient à l'étrave de la vedette et vérifie qu'il n'y a pas de bouts qui risquent de se prendre dans l'hélice. Il ne doit pas y avoir de contact entre la vedette et le catamaran. Le voilier serait automatiquement endommagé (poinçonnage). L'idéal est donc de pouvoir travailler avec un semi-rigide.

Mise en place d'un périmètre de sécurité et évaluation de la situation



- Y a-t-il des blessés ? Si oui, coordination de l'évacuation
- Prise de contact avec un répondant à bord : skipper ou préparateur
- Mise en place du périmètre de sécurité, un rayon de 25m minimum autour du bateau. Attention aux cordages et voiles qui flottent entre deux eaux. L'équipage fait un bilan de la situation.
- Bilan :
 1. bateau à l'endroit avec mât cassé
 2. bateau chaviré avec mât cassé
 3. bateau chaviré avec mât entier
- Stabiliser la position du catamaran, éviter qu'il dérive près du bord ou dans une zone où il y a moins de fond.

1. Bateau à l'endroit avec mât cassé

- Maintenir le périmètre de sécurité et stabiliser la position du catamaran.
- Les morceaux de mât cassé sont très dangereux, ils bougent beaucoup dans les vagues et sont coupants.
- Les priorités de l'équipage vont être, dans l'ordre :
 - 1) Sécuriser la plateforme. Empêcher que des morceaux de mât endommagent le bateau.
 - 2) Récupérer les voiles sans les abîmer
 - 3) Récupérer les morceaux de mât et les attacher sur la plateforme ou sur une vedette de sauvetage
 - 4) Remorquer le bateau dans un port

Lors de toutes ces opérations, l'aide d'une équipe de sauveteur peut être utile. Il n'y a pas ici de procédures standard et le bon sens prime. Souvent il est plus simple de hisser un morceau de mât cassé sur une vedette de sauvetage que sur un D35.

Un responsable de l'équipe de sauvetage coordonnera les actions à mener avec le répondant de l'équipage.

2. Bateau chaviré avec mât cassé

- Maintenir le périmètre de sécurité et stabiliser la position du catamaran. **Le périmètre de sécurité est ici très important**, les cordages et voiles peuvent flotter loin des coques.
- Les morceaux de mât cassé sont très dangereux, ils bougent beaucoup dans les vagues et sont coupants. Ils peuvent perforer la coque et blesser un plongeur.
- Les priorités de l'équipage vont être, dans l'ordre :
 - 1) Sécuriser la plateforme. Empêcher que des morceaux de mât endommagent le bateau.
 - 2) Récupérer tout le matériel qui peut couler
 - 3) Récupérer les voiles et les bouts sans les abîmer
 - 4) Récupérer les morceaux de mât et les attacher sur la plateforme ou sur une vedette de sauvetage
 - 5) Remorquer le bateau dans un port

Lors de toutes ces opérations, l'aide d'une équipe de sauveteur peut être utile. Il n'y a pas ici de procédures standard et le bon sens prime.

Un responsable de l'équipe de sauvetage coordonnera les actions à mener avec le répondant de l'équipage.

L'aide d'un plongeur peut grandement faciliter les opérations de récupération du matériel.

Il est impossible de remettre la plateforme à l'endroit si le mât est cassé.

Le remorquage de la plateforme retournée ne peut se faire que très lentement, à 5 nœuds maximum.

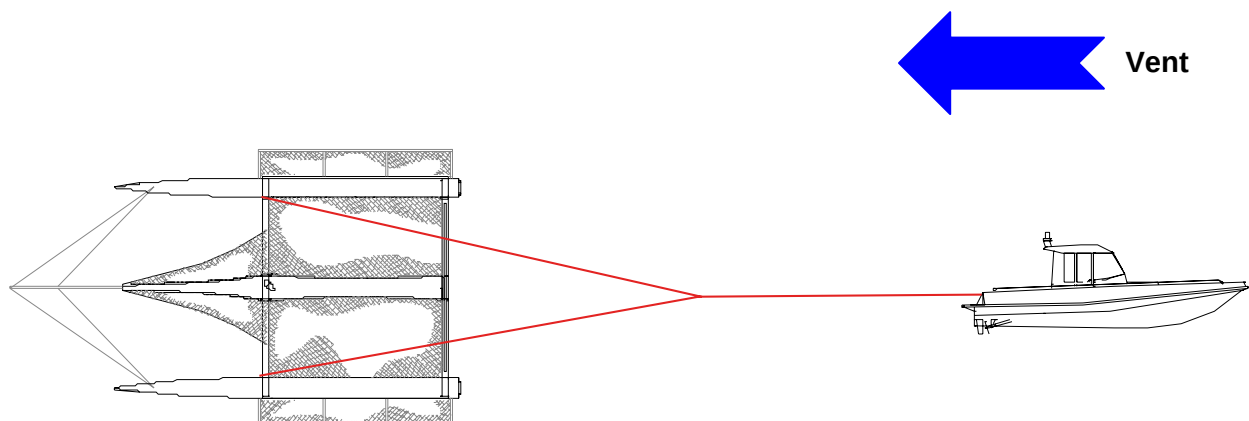
3. Bateau chaviré avec mât entier

- Maintenir le périmètre de sécurité et stabiliser la position du catamaran.
- L'équipage effectue les opérations de préparation du redressement sur le bateau :
 - 1) Bloquer les dérives
 - 2) Mettre le baby stay en tension
 - 3) Choquer les écoute et rassembler les bouts
 - 4) Libérer le charriot de GV
 - 5) S'il est en haut, affaler le foc et récupérer la drisse pour la manœuvre.
 - 6) S'il est déroulé, essayer de rouler le gennaker. Il est important de le laisser en tension pendant la première phase du redressement.
 - 7) Mettre les deux bastaques en tension

Lors de toutes ces opérations, l'aide d'un plongeur peut être très utile.

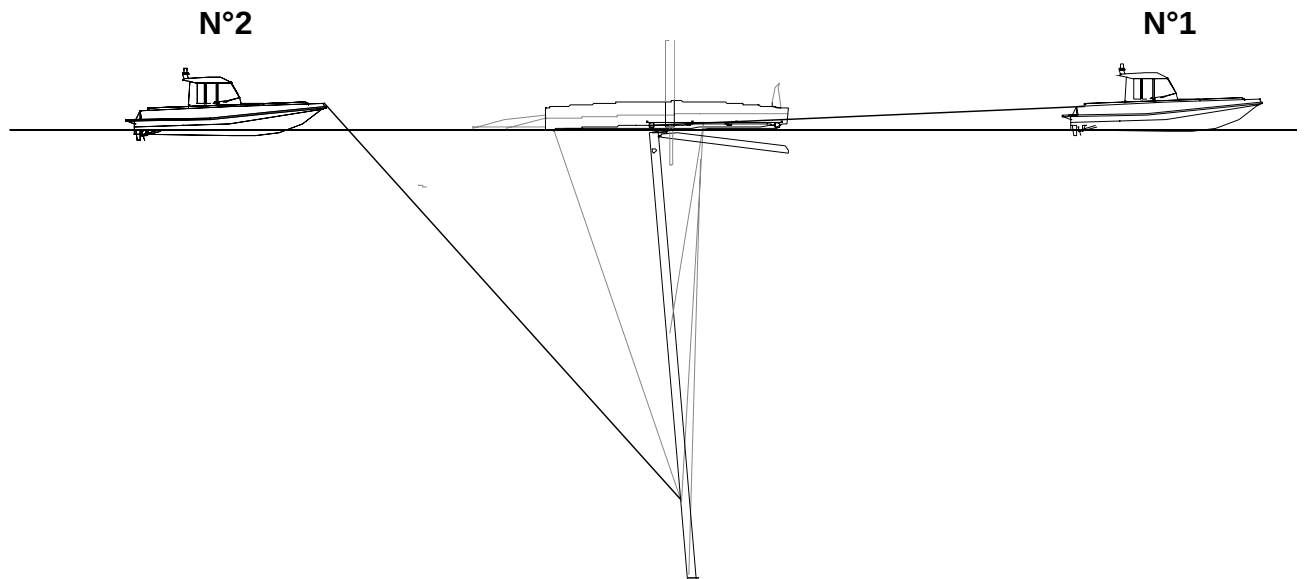
Préparation de la manœuvre de retournement :

- 1) Une pantoire est fixée sur les deux extrémités intérieures de la poutre de liaison avant. Si possible utiliser des sangles pour faire la pantoire. La corde de remorquage utilisée ne doit pas être trop raide et doit être assez longue (environ 30 à 40 m). La vedette la plus puissante se positionne pour redresser le D35.
- 2) Rallonger la drisse de foc avec un bout et fixer le tout à l'extrémité du bout dehors.
- 3) Positionner l'arrière du bateau face au vent. Utiliser un semi-rigide pour faire pivoter le bateau.
- 4) Pendant toute la durée de l'opération deux équipiers restent à bord pour éviter que la pantoire ou tout autre bout se bloque dans les dérives ou safrans.

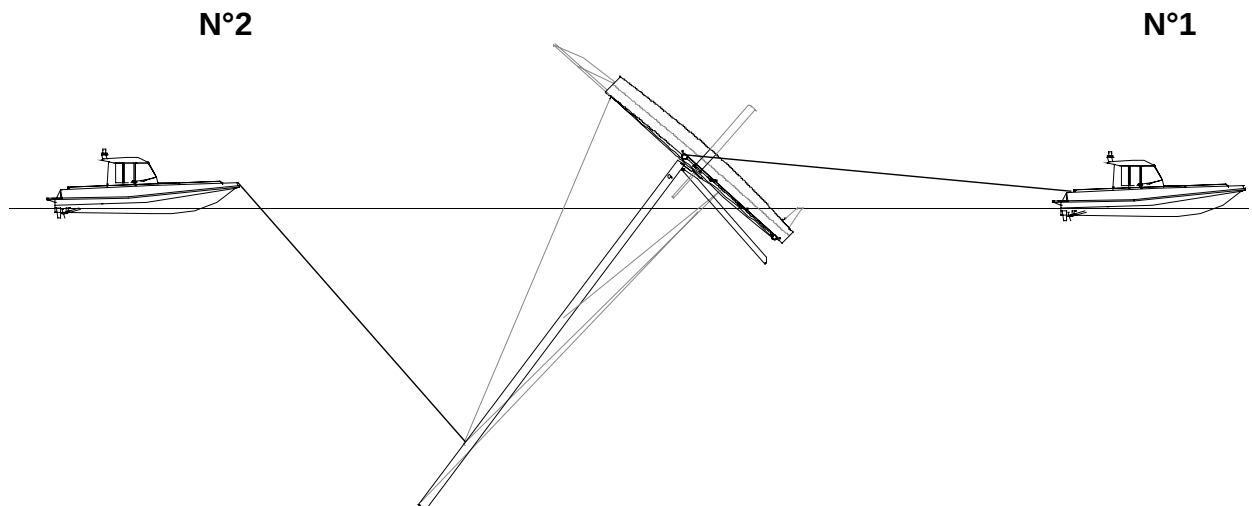


Début du redressement :

- 1) Alors que le D35 est maintenu dans l'axe du vent, un deuxième bateau vient prendre la drisse de foc et se laisse dériver de 15 à 20m. Si possible les deux pilotes des bateaux moteur communiquent avec une VHF.
- 2) Les deux équipiers restés à bord se positionnent sur les raquettes arrière de manière à faire plonger la poupe.

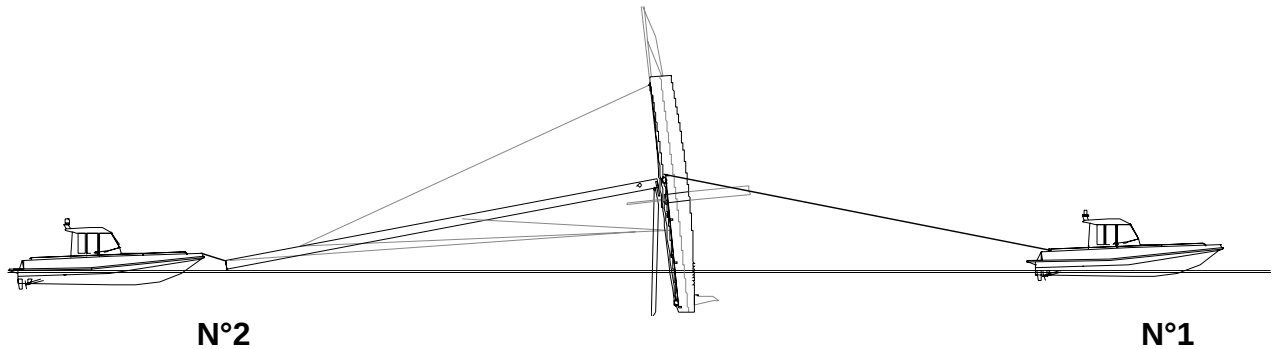


- 3) Le bateau N°1 commence à tirer le D35. Le bateau N°2 ne recule pas. Il se laisse trainer par l'impulsion engendrée par le bateau N°1. Une personne sur le bateau N°2 tire sur la drisse de foc pour aider le bateau à se retourner.



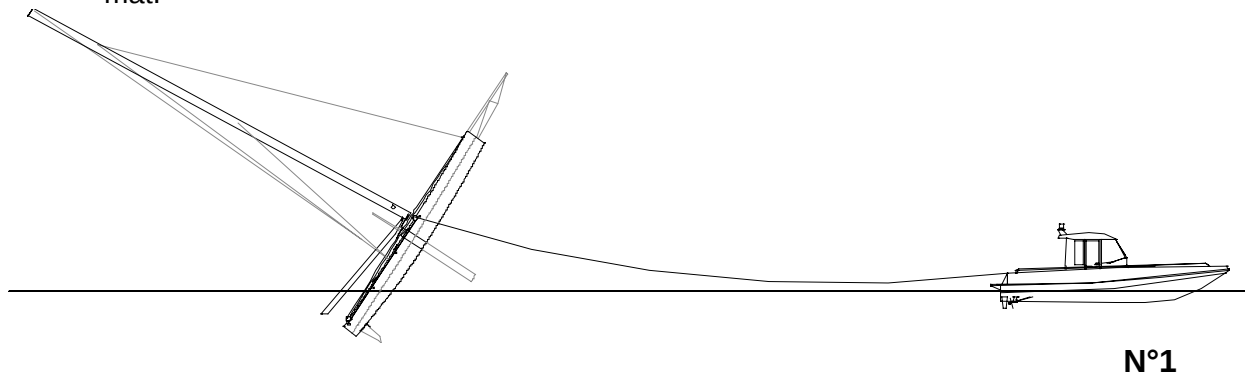
- 4) Les deux équipiers restés à bord se tiennent sur les échelles latérales au bord de l'eau. La manœuvre se poursuit et le bateau se redresse lentement.

- 5) Une fois la tête du mât quasi hors de l'eau, il est important de stabiliser un moment le bateau pour permettre à l'eau de sortir du mât. Pendant que le mât se vide, le bateau N°1 continue à avancer et le N°2 soutient le mât.
- 6) Pendant que le mât se vide, les deux équipiers se chargent des points suivants :
 - 1) Choquer la drisse de Gennaker
 - 2) Libérer le hook de Grand Voile
 - 3) Vérifier que les barres soient libres

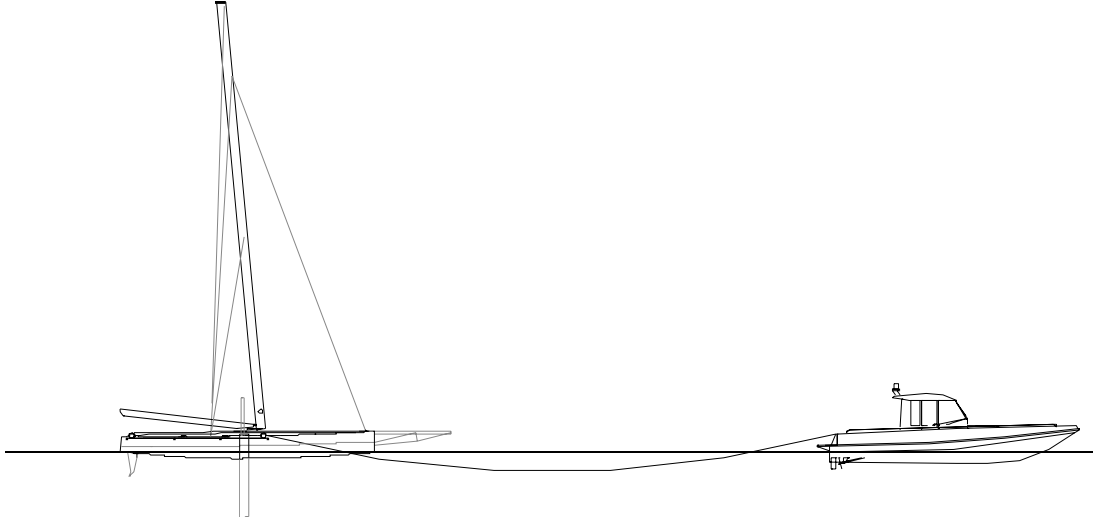


Redressement :

- 1) Les deux équipiers se positionnent sur les échelles du côté « dessus ».
- 2) Le bateau N°1 exerce une forte traction en avant et le bateau N°2 libère la tête de mât.

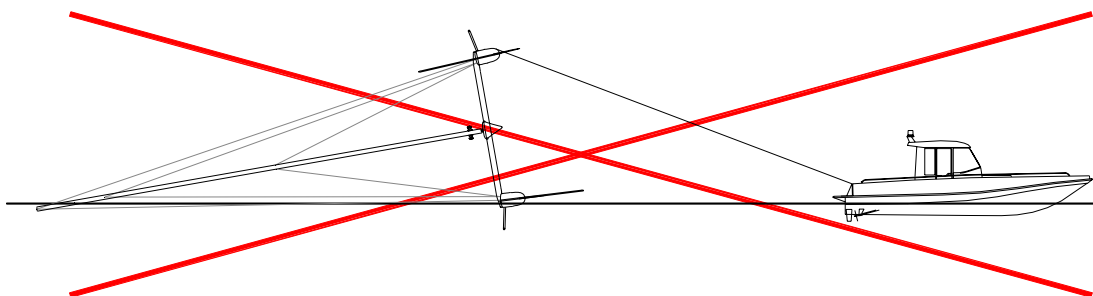


- 3) Le bateau se redresse et les deux équipiers qui sont restés à bord prennent le contrôle du D35.
- 4) Le bateau N° 1 continue à tirer légèrement le D35 en direction du vent pendant que le reste de l'équipage monte à bord.
- 5) L'équipage range le bateau et pendant qu'il est remorqué au port.



Redressement par le côté : fortement déconseillé

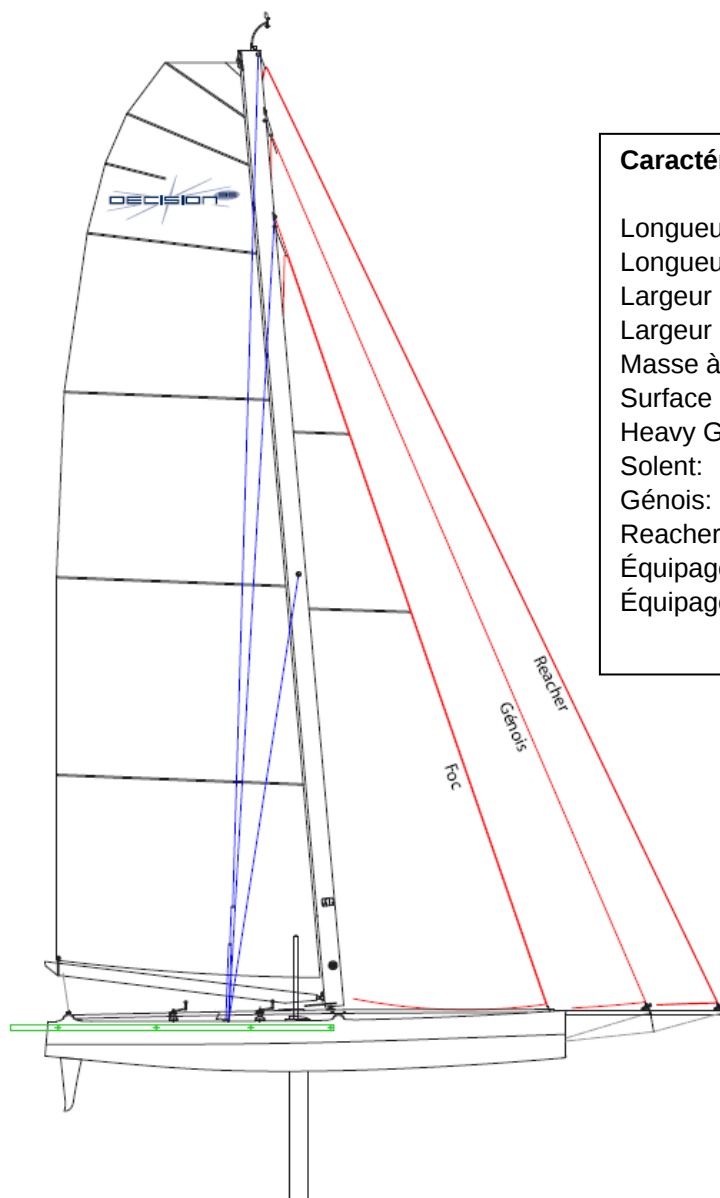
Il est vivement déconseillé de tenter de redresser le D35 par le côté car une attache de sangle ou de bout par-dessus le flotteur risque fortement d'endommager ce dernier (peau de carbone très fine). De plus, le cata risque de beaucoup dériver (dériver) sans que le flotteur dans l'eau croche et on risque d'endommager sérieusement les échelles sous l'eau. On remarque aussi que le bras de levier n'est pas très grand (une largeur de poutre).



Sécurité générale

Attention, la manœuvre de redressement d'un D35 comporte des risques non négligeables pour le matériel mais surtout pour les personnes qui s'en chargent. Veillez donc à prendre le maximum de précautions possible pour garantir la sécurité des personnes impliquées (protection contre les chocs, protection contre le froid, gilet de sauvetage...).

Le Décision 35



Caractéristiques Techniques:

Longueur de coque:	10.81m
Longueur hors tout:	14.95m
Largeur hors coques:	6.89m
Largeur hors tout:	8.74m
Masse à vide, prêt à naviguer	1200kg
Surface de grand-voile:	81.6m ²
Heavy Gib	21m ²
Solent:	40.7m ²
Génois:	70.8m ²
Reacher:	131.1m ²
Équipage minimum:	5 personnes
Équipage maximum:	463 kg

