

Comment se comporter en cas d'accident de bateau

SCIENCES ET MÉCANIQUES

SEPTEMBRE 1967 N° 256



Quelle est la première chose à faire quand un bateau chavire ? Quand on est en panne de moteur ? Quand on touche le fond ? Voici quelques procédés éprouvés qui peuvent vous être utiles le jour où l'inattendu se produit.

Par George EMORY

Illustrations de D. Rasmussen.

LA première loi de la sécurité de navigation est sans doute : « Tout faire pour éviter l'accident. » Connaissiez bien votre bateau et manœuvrez avec prudence ; emportez tout l'équipement de sécurité requis et faites des exercices de sauvetage ; entretenez le bateau, le moteur et la transmission avec soin. Cela va sans dire.

Mais si malgré tout l'accident se produit (et cela peut arriver au plus habile d'entre nous), la première chose à faire est de garder son sang-froid. La situation est rarement aussi grave qu'on l'imagine de prime abord, et dans chaque cas il y a un moyen simple de s'en tirer.

Lisez avec soin les pages suivantes pour connaître les principales règles à suivre.



LE BATEAU CHAVIRE BRUSQUEMENT



COMPTEZ LES PASSAGERS IMMEDIATEMENT ; si quelqu'un manque, cherchez derrière ou sous la coque. Passez les gilets de sauvetage ou saisissez les radeaux. Réunissez tout le monde autour de la coque et restez-y (nager jusqu'à la côte est risqué, elle est toujours plus loin qu'on ne croit). Pour redresser le bateau, poussez tous d'un même côté pour le faire rouler ; mais faites attention, vous risquez de vous blesser.

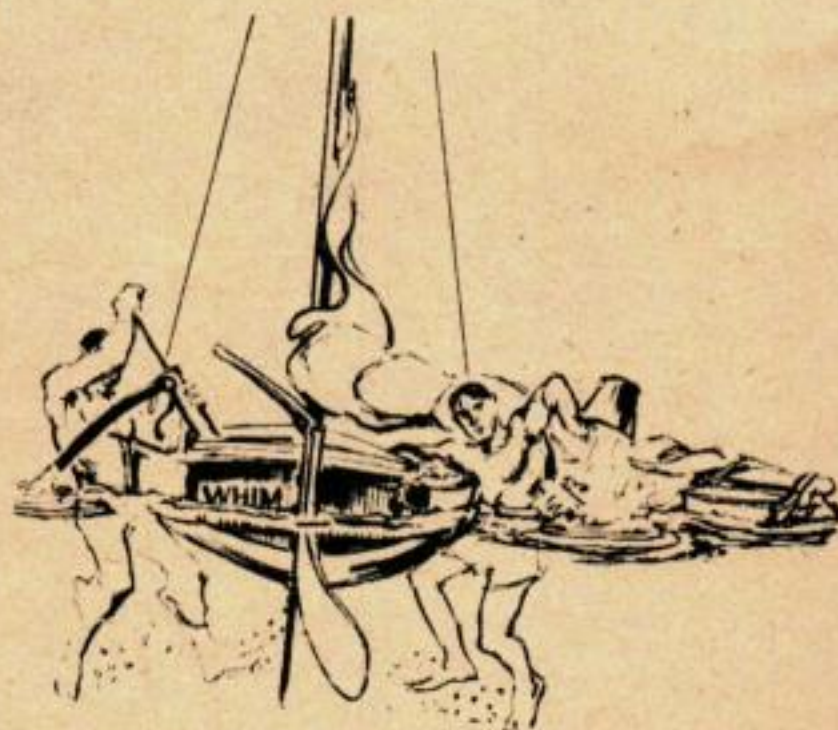


Une fois le bateau redressé, vous pouvez le vider, pourvu que le bord dépasse, même légèrement. Si le haut du tableau est sous l'eau, mettez quelqu'un à l'étrave pour l'enfoncer tandis qu'un autre homme vide l'arrière. Utilisez tous les moyens possibles : des tasses, des boîtes, des coups de la main, et la pompe à écopier si elle n'a pas été perdue au cours du naufrage. Quand vous avez fait un peu de progrès, vous faites monter à bord le plus léger d'entre vous qui pourra écopier de l'intérieur. Cela prend du temps, mais on y arrive.



Les bateaux à flancs arrondis se prêtent à une manœuvre spéciale, on peut les vider d'une assez grande quantité d'eau en les faisant rouler d'un bord à l'autre. Les passagers se mettent autour, saisissent le plat-bord, ceux d'un côté enfoncent tandis que les autres lèvent ; on arrive ainsi à faire passer l'eau par-dessus bord. Après quelques mouvements on en aura enlevé assez pour permettre à un homme de grimper à bord et de terminer de l'intérieur.

Il est plus facile de redresser un petit bateau à voile qu'un bateau à moteur. Il suffit de placer les pieds sur la dérive, de saisir le bord à deux mains et de tirer à soi. Cependant si votre voilier possède un mât en aluminium qui n'est pas complètement fermé aux extrémités, il faut glisser un corps flottant sous l'extrémité du mât le plus tôt possible après le naufrage. Ceci empêchera le mât de s'enfoncer et de renverser complètement le bateau, qui serait alors plus difficile à redresser. Pendant que vous êtes encore dans l'eau, faites sortir le plus d'eau possible, à la main ou en écopant. Puis montez à bord par l'arrière, pour ne pas chavirer de nouveau (à moins que vous ne soyez un vieux loup de mer habitué à cette manœuvre) et terminez l'écopage.



Le bateau à voile plein d'eau va probablement chavirer de nouveau pendant que vous êtes en train d'écopier. Pour l'éviter, et pour faciliter la manœuvre, il faut descendre les voiles et baisser complètement la dérive avant d'essayer de redresser la coque. Sur certains bateaux on a la possibilité de transformer la bôme en un balancier d'équilibrage, en la fixant à angle droit avec le bateau et en plaçant un corps flottant à son extrémité. Une chose à ne pas oublier dans un naufrage, c'est qu'il ne faut pas se fatiguer inutilement en essayant de faire l'impossible ; si vous n'arrivez pas à redresser la coque, restez-en là et attendez les secours.

VOUS AVEZ HEURTÉ : UNE VOIE D'EAU SE DÉCLARE



Si le trou s'est produit à l'avant sur un bateau qui plane, vous pouvez tenir la voie d'eau au-dessus de la ligne de flottaison en gardant votre vitesse d'hydroplanage ; si la mer est agitée il faut que quelqu'un aille à l'avant et mette un chiffon dans le trou, ou en appuyant dessus un paquet de chiffons. Conservez une vitesse régulière, ne faites pas de virages brusques, et vous n'aurez pas de difficultés pour revenir au port.



Si vous avez dans le cockpit un trou qu'on peut atteindre de l'intérieur, bouchez-le avec des chiffons ou des vêtements et maintenez ce tampon en faisant asseoir un passager dessus. (On cite des cas où des bateaux ont fait des kilomètres avec un trou bouché par quelqu'un qui avait simplement mis le pied dessus.) Si le bateau a une pompe à écopper, prenez-la. Faites écopper les passagers et faites-leur manœuvrer la pompe. La vitesse à conserver dépend de l'emplacement de la voie d'eau ; commencez doucement et regarder ce que cela donne quand vous accélérez. Prenez une vitesse qui fait entrer le moins d'eau possible.

Si vous ne pouvez atteindre la côte et que vous êtes dans un bateau qui va couler complètement, par exemple un voilier à lourde quille, approchez-vous le plus possible de la terre avant de sauter à l'eau avec vos gilets de sauvetage. Avant d'abandonner le navire, attachez une longue ligne à la poupe, en mettant un flotteur à son extrémité. Une bouteille d'huile en plastique fera bien l'affaire. Ce flotteur servira pour repérer l'épave et la renflouer. Si vous en avez le temps, prenez des repères sur la côte pour retrouver par la suite l'emplacement du naufrage.



On peut soulever au-dessus de l'eau un trou dans le flanc, en plaçant le matériel et les passagers du même côté ; même si le trou ne sort pas de l'eau, l'entrée de l'eau sera moins rapide. Comme pour n'importe quelle voie d'eau, il faut la boucher avec tout ce qui tombe sous la main : tricots, vestes, costumes de bain et autres vêtements. Puis on fait route vers la côte à petite vitesse en laissant dans les virages le trou vers l'extérieur et en manœuvrant avec prudence.



Si le trou est sous le plancher on ne peut l'atteindre de l'intérieur, il faut le boucher de l'extérieur, bien qu'on puisse essayer de soulager le bateau en jetant du lest. En admettant que l'eau est calme et que vous êtes un bon nageur, vous pouvez arrêter le moteur et sauter à l'eau. Il vous faudra sans doute trouver le trou en tâtant la coque. S'il est petit, vous le bouchez avec un chiffon ; s'il est plus grand, vous prenez un coussin ou un paquet de chiffons et vous l'appuyez contre la coque en faisant passer une corde tout autour. Puis vous commencez à écopper en vous dirigeant vers la côte. Si possible allez vers la plage la plus proche, car en général un bateau coule dans le port avant d'avoir été hissé hors de l'eau, surtout si vous arrivez en dehors des heures de travail.





Coupez immédiatement le moteur et vérifiez immédiatement la coque pour voir les dommages possibles ; veillez aux fuites d'essence, surtout si le choc a été rude ; puis faites basculer le moteur et regardez si le système de refroidissement n'est pas endommagé. Avant d'essayer de pousser l'embarcation, pompez l'eau du fond de cale pour l'alléger et mettez les passagers à l'arrière si vous avez touché à l'avant. Prenez une rame, une gaffe, un ski pour soulever le bateau, en vous plaçant de côté ou vers l'arrière pour ne pas tomber par-dessus bord.

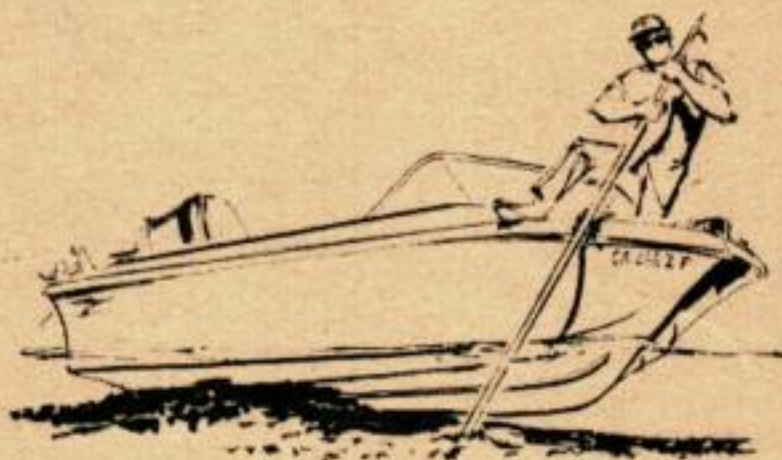


Si vous n'arrivez pas à vous dégager, laissez à bord une personne capable de manœuvrer seule et mettez à l'eau tous ceux qui savent nager ; ceci vous fera gagner jusqu'à 250 kg. Pour libérer la coque, appuyez votre dos contre l'étrave et poussez vers le haut et l'arrière en raidissant les jambes (ceci ne vaut pas pour un fond vaseux). Si le bateau flotte, vous n'avez plus qu'à remonter à bord.



Si le fond est mou mettez les passagers d'un côté, car ceci fait remonter le point le plus profond de la coque, surtout avec les coques en V profond et poussez pour remettre le bateau en eau profonde. Une fois libéré, faites tourner le moteur à la main, contact coupé, en écoutant bien s'il n'y a pas de bruits révélant un dommage interne, dommage qui serait aggravé en essayant de faire marcher le moteur. Si tout semble correct, lancez le moteur et regardez les ouvertures de refroidissement pour voir si ça fonctionne. Si vous avez perdu une pale d'hélice et que vous n'avez pas d'hélice de rechange, partez pour la côte à petite vitesse.

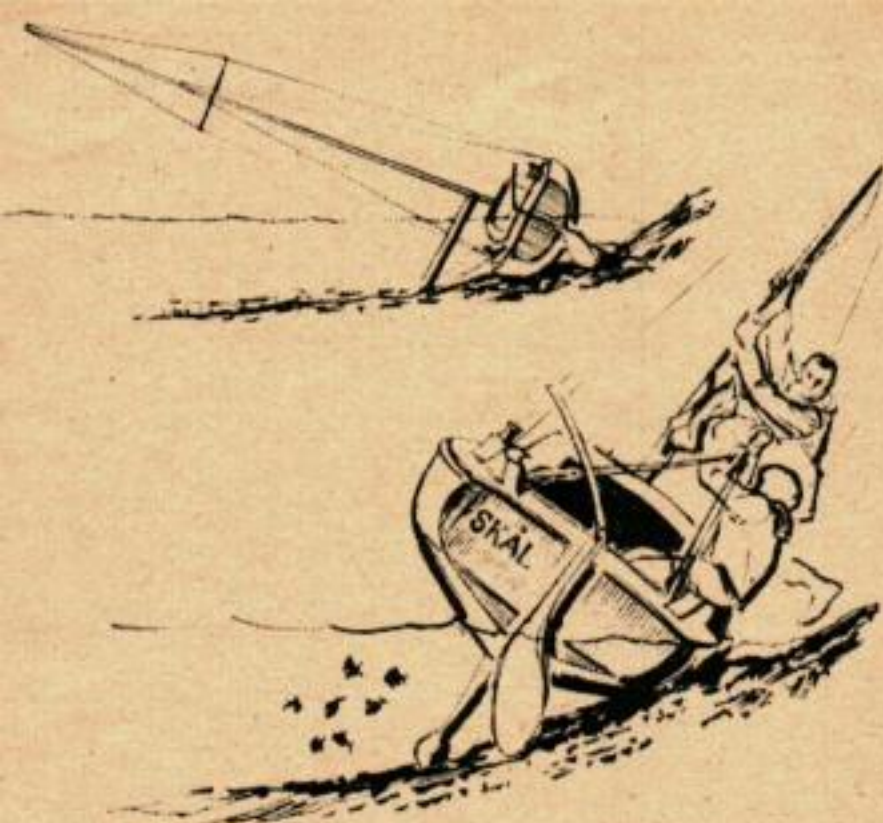
VOUS ÊTES ÉCHOUÉ SUR UN RÉCIF



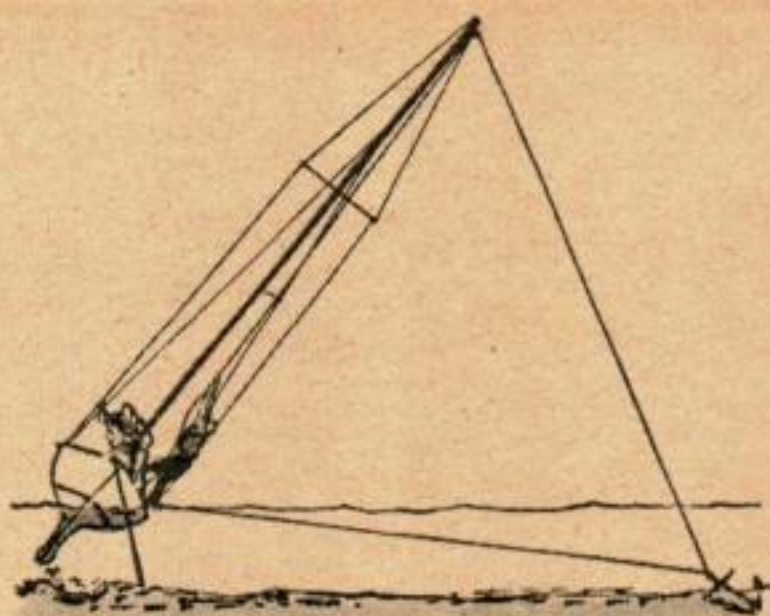
Si vous avez touché par l'arrière, prenez une perche ou quelque autre objet pour appuyer sur l'avant de manière à tourner le bateau dans le sens opposé ; rappelez-vous que la meilleure manière de sortir est de passer par où vous êtes venu, étant donné que la coque a déjà fait un sillon ; et quelle que soit la manière dont vous avez touché, il y a des chances qu'en avant c'est encore plus haut. Mettez un tampon dans votre gaffe et le plat-bord pour ne pas l'abîmer quand vous forcez contre. Quand vous êtes dans la bonne direction, poussez vers l'arrière pour remettre le bateau en eau profonde. Si vous avez des passagers, il faut évidemment les faire passer à l'avant pour soulever l'arrière avant de commencer à pousser.



Si vous êtes seul et coince sur un fond de vase, vous avez des chances de dégager la coque rien qu'en la faisant rouler d'un bord sur l'autre. Le meilleur moyen pour cela est de se mettre jambes largement écartées dans le cockpit, et de se porter d'une manière rythmée d'un côté et de l'autre jusqu'à sentir bouger le bateau. Quand il commence à se balancer, suivez son rythme avec vos mouvements pour le faire balancer plus fort. Si vous avez touché à l'avant et que vous devez faire cette manœuvre sur le pont, fixer à votre taille une ceinture de sécurité. Quand la coque s'est libérée, poussez à la perche.



Si la marée descendante met à sec votre runabout à V profond ou votre voilier à longue quille le long d'une côte en pente, déplacez les passagers et le matériel du côté haut de la pente de manière que la coque se couche de ce côté ; car si le bateau se penche de l'autre côté, lorsque la marée reviendra elle passera par-dessus le plat-bord inférieur et remplira le bateau au lieu de le libérer. Ainsi, à marée montante vous distribuerez de nouveau le poids convenablement et tout ira bien.



Pour dégager une quille envasée, il faut un canot pour aller poser l'ancre un peu loin ; deux lignes placées comme ci-dessus permettent de pencher l'embarcation et de la dégager plus facilement ; pour travailler plus facilement prenez une poulie, comme ci-dessous.



VOUS ÊTES A LA DÉRIVE AVEC UN MOTEUR EN PANNE



Jetex l'ancre même si elle n'a aucune chance d'atteindre le fond, mais auparavant attachez à son câble tout ce qui ne vous sert pas : une glacière vide, le capot du moteur, des vêtements, pour augmenter l'effet d'ancre flottante ; le fait de tirer tout cet attirail ralentira votre dérive, ce qui est très important si le vent vous pousse vers la pleine mer ou vers une côte rocheuse. Pour faire des signaux durant le jour, mettez-vous face au bateau qui pourrait vous voir, étendez les bras à hauteur des épaules et agitez-les de bas en haut à la cadence d'un mouvement par seconde. Ce mouvement est évidemment un signal et personne ne le prendra pour un salut amical. Pour rendre votre signal plus évident et visible sur une grande distance, fixez un vêtement de couleur vive au bout d'une perche ou d'une rame et agitez-le de la même manière. Si vous avez une corne ou un sifflet, lancez des appels longs et répétés. Deux autres signaux de détresse souvent employés, et un vrai capitaine les reconnaîtra, c'est un cercle au-dessus d'un rectangle, ou une flamme, un drapeau hissé à l'envers. Mais le meilleur, pour signaler votre situation, c'est un feu ou un signal de fumée ; tout bateau qui se hasarde au large des côtes, ou même sur un grand lac, doit être équipé de ces deux appareils. Les magasins d'accessoires de marine vendent des ensembles de signaux fumigènes. Si vous naviguez souvent, il faut vous en procurer.