



MINISTÈRE
CHARGÉ DES SPORTS

Liberté
Égalité
Fraternité

Prévenir les accidents d'hélice



Contexte

Au 31 août 2018, le parc français des immatriculations de navires de plaisance était composé de 761 932 bateaux à moteurs et 204 047 voiliers dont la majorité possède un moteur.

A ce jour, les données sur les accidents d'hélices de bateau, répertoriées par le SNOSAN¹, et à disposition du ministère des sports, font apparaître depuis 2017 que 8 personnes sont décédées et 16 ont été blessées.

¹ SNOSAN : Système National d'Observation de la Sécurité des Activités Nautiques.

S'ils sont rares, ces accidents peuvent avoir des conséquences graves.

L'origine de ces accidents est toutefois variée : éjection de l'embarcation, plongeur ou nageur victime d'un bateau en surface, pratique d'activités nécessitant de récupérer le pratiquant à l'eau (bouée tractée, wakeboard, ...).

Pourtant, la plupart de ces accidents pourraient être évités par le respect de règles élémentaires à bord :

- le respect de la réglementation de la vitesse de circulation ou des zones interdites ;
- Le positionnement de l'équipage à bord, notamment des enfants ;
- Le respect des moyens permettant de tenir compte de la présence de tiers immergés ou pratiquant une activité nautique, aquatique ou subaquatique.

Des mesures en fonction de la situation

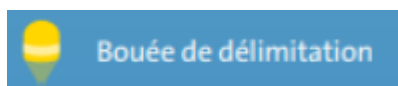
Respecter la vitesse, les zones de navigation et de baignade

Les navires doivent respecter une vitesse maximale de 5 nœuds dans la bande des 300 m et une vitesse limitée dans les chenaux.

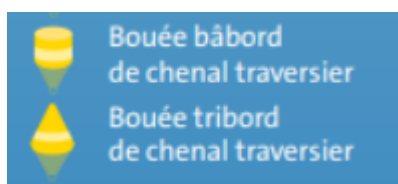
Les baigneurs doivent respecter les limites de zone de baignade et ne pas confondre les

bouées coniques et cylindriques d'une part et bouées sphériques d'autre part.

Seules les bouées sphériques marquent une zone de baignade



Les bouées coniques et cylindriques marquent une zone de navigation.



Pour la nage en eau libre, il est recommandé de choisir des couleurs visibles (jaune ou orange pour les combinaisons).

Les plongeurs sous-marins signalent leur présence au moyen de l'un des 3 pavillons suivants :



Respecter les mesures de sécurité à bord d'un bateau

Le positionnement de l'équipage à bord, notamment des enfants, est déterminant.

Il convient de s'asseoir aux emplacements qui évitent de conduire à une chute à la mer. Il faut éviter la proue notamment. La position dans le bateau doit permettre de se tenir fermement

surtout en cas de vitesse élevée et/ou de mer formée.

Une chute éventuelle peut provoquer un contact accidentel avec l'hélice.

Respecter les mesures de sécurité lors de la récupération d'un pratiquant à l'eau

Les activités nautiques, aquatiques et subaquatiques pour lesquelles des navires/bateaux à moteur d'encadrement sont utilisés (Kite, plongée, bouées tractées, ski nautique, ...) sont directement concernées. Il convient de respecter les consignes suivantes :

1° Couper le moteur par l'encadrant dès qu'il quitte le poste de pilotage pour récupérer un pratiquant à l'eau ;

2° Ne pas rallonger les coupe-circuits reliés au pilote du navire support de façon à éviter que le pilote ne puisse quitter le poste de pilotage avec le moteur tournant ;

3° La puissance et la configuration (franc-bord notamment) des bateaux « support » utilisés doivent être adaptées à l'activité.



4° Ne pas remonter par l'arrière du bateau avec le moteur allumé.

préconisations mentionnées plus haut dans la fiche reste donc incontournable.

La protection d'hélice



Il existe des systèmes de protection d'hélice sur le marché des équipementiers du nautisme. La majorité des solutions proposées concerne toutefois les moteurs hors-bords. Une bonne partie du parc de bateau n'est donc pas en mesure d'être équipée.

Par ailleurs, il n'existe pas de norme volontaire concernant cet équipement qui, selon les fabricants, est réalisé en plastique ou en métal.

De même, le montage sur l'embase des moteurs peut provoquer une perte de la garantie du constructeur dudit moteur ce qui présente un effet dissuasif d'installation un tel équipement.

Cette installation, hors le surcout, semble engendrer des problèmes de possibles cavitations, d'augmentation de la trainée et donc de la perte de rendement ainsi qu'une augmentation de la consommation. Cette surface supplémentaire immergée accueille aussi les concrétions marines et accélère les inconvénients susnommés.

Enfin, on ne peut pas garantir que certaines parties du corps ne soient pas impactées malgré la présence de ces matériels (exemple : mains, pieds, etc.). Le respect des