



## Activités Physiques et Sportives en Santé Mentale

Union Européenne

# *Sport en Tête*

Association à but non lucratif (Loi du 1er Juillet 1901)

## RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES A LA PRATIQUE DE LA VOILE EN PSYCHIATRIE

La pratique de la voile dans le cadre des activités thérapeutiques des services de psychiatrie est déjà ancienne. De nombreux établissements psychiatriques aujourd'hui en font de manière régulière et lui reconnaissent *des vertus thérapeutiques incontestables*.

La voile est une activité technique qui ne permet pas les approximations dans sa préparation et sa pratique.

Lorsqu'il s'agit de faire *découvrir* et *d'initier* des personnes fragilisées par leur pathologie psychologique, l'exigence est encore plus grande et toute la forme d'amateurisme est à proscrire.

Les risques sont certains si les règles de la plus élémentaire sécurité ne sont pas respectées.

- Les présentes recommandations concernent surtout un usage habituel à nos côtes. Les grandes traversées et les climats très différents mériteront un protocole particulier.
- Le Chef de Bord désigné par le Directeur de l'établissement est responsable du bon respect de la réglementation maritime en vigueur.  
Si un Skipper ou autre Technicien de pilotage fournit sa compétence au Chef de Bord, le Chef de bord reste maître des décisions, en égard en particulier à la responsabilité du navire et à la prise en charge des patients.

### MODALITÉS DE PRISE EN CHARGE DES MALADES

- Toute prise en charge, quelle qu'elle soit, doit requérir l'accord, du médecin référent du malade qui reste le prescripteur du traitement.
- Les prises en charges sont intégrées dans le plan de soin du malade et font l'objet d'une prescription médicale.
- Chaque patient, particulièrement ceux de l'extra – hospitalier, contractent une police « responsabilité civile ».

- L'établissement souscrit une assurance pour la pratique de la voile.

Il existe deux formes de sécurité qui sont la *sécurité passive* et la *sécurité active*, toutes les deux sont indispensables et se complètent.

## I) LA SÉCURITÉ PASSIVE

A) Elle est assurée par la *compétence* de l'encadrement. Cette compétence est liée à l'expérience et plus elle est importante, surtout dans le temps, meilleurs est la garantie de sécurité des équipages.

B) La possession des *diplômes* est importante dans la mesure où elle authentifie une certaine connaissance, mais ne permet en rien de prévoir les performances des responsables dans telle ou telle situation difficile.

Il faut rappeler qu'il n'existe aucun diplôme exigé pour la pratique de la voile et que la réglementation actuellement en vigueur ne prévoit pas la création d'un permis de conduire les navires à voile.

C) La sécurité passive c'est également le respect des règlements officiels (règles de navigation de la Marine Marchande et du Droit Maritime).

D) La possession de *documents* qui doivent faire l'objet d'une présentation aux équipages :

- Livre de bord.
- Les cartes maritimes de la région de navigation prévue ainsi que l'annuaire des marées
- Les instructions nautiques.
- Le livre des feux
- Le guide du navigateur

E) Le skipper doit se tenir informé des nouvelles réglementations applicables aux navires de plaisance : ainsi, par exemple, que la division 224 (réglementation de sécurité des navires de plaisances de moins de 24 m) a changé d'appellation depuis le 15 Avril 2008, et qu'elle est remplacée par la division 240

Les textes complets et les fiches d'information peuvent être consultés ou téléchargés sur le site <http://www.mer.gouv.fr>

## II) LA SÉCURITÉ ACTIVE

1°) Elle repose sur certaines mesures qui doivent être prises avant toute sortie en mer ou en lac et qui montrent *un souci d'organisation et de prévention* indispensables.

2°) Avant chaque départ, il faudra fixer un programme de navigation. Ce programme sera établi et adapté aux possibilités des équipages qui composent l'équipage et des conditions météorologiques du moment : force du vent, vagues, courants etc.

3°) La météo sera prise avant chaque départ, auprès de la météorologie nationale ou dans les capitaineries (aucun départ n'a lieu quand la force du vent est supérieure à 6 sur l'échelle de Beaufort), et sur la V.H.F. durant la navigation, par le bulletin régulier de la météo marine (BMS : Bulletins Météorologiques Spéciaux)

- 4°) Le bateau est en ordre, le matériel est rangé, la place et le rôle de chacun sont précisés et ces principes resteront applicables en cours de route.
- 5°) Le matériel de survie est vérifié avant le départ ainsi que les instruments de navigation.
- 6°) Le gilet de sauvetage doit être considéré comme obligatoire pour tout l'équipage, ce qui permet de centrer l'attention sur la navigation et l'accompagnement
- 7°) Le port du harnais est obligatoire dès que la mer est agitée, ainsi que la nuit.
- 8°) Pendant les quarts de nuit, il y a toujours 2 personnes dans le cockpit, dont un encadrant.
- 9°) Lors de l'embarquement, l'emplacement des gilets de sauvetage, harnais de sécurité et coffret de fusées sera précisé à l'équipage.
- 10°) À chaque embarquement et plus particulièrement lors d'une sortie de plusieurs jours, un inventaire détaillé du matériel d'armement et de sécurité sera fait. L'état de marche du moteur sera vérifié avec le plein de carburant.
- 11°) Le personnel d'encadrement est informé sur l'utilisation de la VHF.
- 12°) Pour les sorties de la journée, en plus d'avoir une tenue adaptée à la pratique de la voile, on prévoira des vêtements chauds (pulls) et un Kway ou ciré si possible. De l'eau sera prévue pour la journée avec des aliments types biscuits.
- 13°) Pour les séjours de plusieurs jours, le sac de chaque malade comprendra :
- Un ciré.
  - Des Bottes.
  - Un change complet avec des vêtements chauds.
  - Des affaires de toilette.
  - Des Lunettes de soleil.
  - Une casquette..
  - De la crème solaire.
  - De l'eau en quantité suffisante pour plusieurs jours.
- 14°) Il faut une trousse de premiers secours.
- 15°) La capitainerie du port est prévenue du départ du bateau pour plusieurs jours.
- 16°) Il est souhaitable que le nombre de soignants qui assure l'encadrement soit fixé par le Chef de Bord, qui tient compte :
- de leur compétence.
  - de la pathologie des malades et de leurs possibilités psychomotrices.
  - des conditions météorologiques.
  - du type de bateau
- 17°) Chaque équipage veillera au respect de l'environnement.