

Association Sportive Lycée Guillaume Fichet

Sorties ski loisir hiver 2015

Hors piste

90 % des accidents graves à ski ont lieu en **hors-piste** et environ **20 skieurs trouvent la mort chaque saison**. La pratique du ski hors-piste requiert une formation très solide en nivologie que de rares personnes possèdent ainsi qu'un matériel adapté (ARVA, pelle, sondes). **En conséquence, vous vous êtes engagés à ne skier que sur piste ouverte et balisée ! Attention, les zones free ride sont considérées comme du hors piste !**

Accidents sur pistes balisées

Environ **140 000 blessés** par saison soit 3 accidents pour 1000 skieurs par jour. Autour de **15 à 20 décès par saison sur les pistes**, auxquels il faut ajouter autant de morts non traumatiques (par exemple : crise cardiaque).

Les collisions sur pistes

Les **jeunes** sont **les plus sujets** à ce type d'accident dont la fréquence est en forte hausse (depuis 10 ans) et qui représente la principale cause d'accident. Plus d'un accident sur 10 est dû à une collision entre usagers et le nombre des collisions avec des obstacles fixes (arbres, rochers ou pylônes) a également fortement augmenté.

Le casque

Le risque de Traumatisme Crânien est deux fois plus élevé lors d'une collision, et près de **trois fois pour les jeunes** d'où l'intérêt évident du port du casque. Cependant, le casque procure un sentiment d'invulnérabilité notamment en diminuant la sensation de vitesse, alors qu'en l'état actuel, il protège insuffisamment. Pour être efficace lors d'un choc à 50 km/h, un casque devrait faire **18 cm d'épaisseur !**

La vitesse

Paradoxalement, l'augmentation de la vitesse des skieurs est probablement due à l'amélioration du matériel et à l'aménagement de pistes très larges et peu bosselées. Sur ces pistes larges et planes, les skieurs ont fortement tendance à **sous-estimer leur vitesse** et **surestimer leurs capacités**. Or, comme en voiture, les **distances de freinage et d'évitement** augmentent avec la vitesse et la vitesse est le principal facteur d'aggravation des blessures.

Vitesse	Distance de réaction	Hauteur de chute approx.
20 km/h	5 m	2 m
30 km/h	7 m	4 m
40 km/h	10 m	6 m
50 km/h	12 m	10 m
60 km/h	15 m	14 m
70 km/h	17 m	19 m

L'effet de groupe

Il conduit le groupe à prendre de «mauvaises» décisions, alors que tout ou partie des individus du groupe auraient individuellement pris une autre décision. Ce résultat paradoxal peut survenir car chaque membre essaie de conformer son opinion à ce qu'il croit être le consensus du groupe, en vue d'aboutir à un accord global, en évacuant plus ou moins fortement certaines questions pourtant légitimes : « est-ce bien réaliste ? », « est-ce bien ce que je souhaite vraiment ? », « est-ce bien prudent ? »

La conséquence est une situation dans laquelle le groupe finit par se mettre d'accord sur une décision :

- ✓ que chaque membre dans son for intérieur croit peu sage ou peu pertinente ;
- ✓ qui est le résultat d'une décision collective qui ne satisfait personne car elle ne résulte pas d'une réelle prise en compte ni d'une concertation à propos des différents besoins de chaque individu.

Le groupe aveuglé par ses préjugés est victime de l'esprit de corps qui tend à étouffer toute pensée critique indépendante. En conséquence, n'ayez pas peur d'exprimer votre propre opinion, **sachez**

dire non, sachez être le dernier, gardez votre esprit critique... Vous avez à tous moment la possibilité d'appeler le responsable pour changer de groupe.

Les 10 règles du bon skieur



Je ne mets pas les autres en danger !

Les usagers des pistes doivent se comporter de telle manière qu'ils ne puissent mettre autrui en danger ou lui porter préjudice soit par leur comportement, soit par leur matériel.



Je ne stationne pas au milieu de la piste ou derrière une bosse. En cas de chute, je dégage rapidement.

Tout usager doit éviter de stationner dans les passages étroits ou sans visibilité. En cas de chute, il doit libérer la piste le plus vite possible.



A tout moment, je contrôle ma vitesse.

Tout usager des pistes doit adapter sa vitesse et son comportement à ses capacités personnelles ainsi qu'aux conditions générales du terrain et du temps, à l'état de la neige et à la densité du trafic.



Si je dois remonter, j'emprunte toujours le bord de la piste.

Celui qui est obligé de remonter ou de descendre une piste à pied doit utiliser le bord de la piste en prenant garde que ni lui, ni son matériel, ne soient un danger pour autrui.



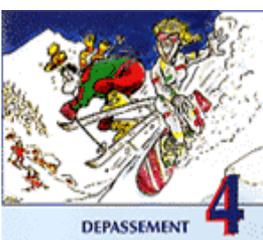
Tous ceux qui sont en dessous de moi ont la priorité.

Le skieur amont a une position qui lui permet de choisir une trajectoire. Il doit faire ce choix de façon à préserver la sécurité de toute personne qui est en aval.



Je m'informe de la météo, de l'état des pistes.

Je respecte consignes et balisage et signalisation. Je tiens compte des informations sur la météo, l'état des pistes et la neige.



Je garde mes distances pour doubler.

Le dépassement peut s'effectuer par l'amont ou par l'aval, par la droite ou par la gauche. Il doit cependant toujours se faire de manière assez large pour prévenir les évolutions de celui que l'on dépasse.



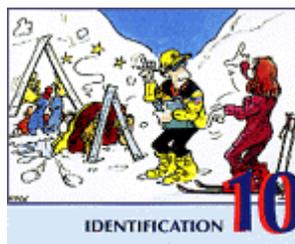
En cas d'accident, je donne l'alerte et je reste à la disposition des secouristes.

Tout témoin ou acteur d'un accident doit prêter assistance, notamment en donnant l'alerte. A la demande des secouristes, il doit se mettre à leur disposition



Au départ ou à un croisement, je m'assure de ne gêner personne.

Après un arrêt ou à un croisement de pistes, tout usager doit, par un examen de l'amont et de l'aval, s'assurer qu'il peut s'engager sans danger pour autrui et pour lui.



Témoin d'un accident, je me fais connaître auprès des secouristes.

Tout témoin ou acteur d'un accident est tenu de faire connaître son identité auprès du service de secours et/ou des tiers.

Responsabilité & décisions des tribunaux

Règles les plus importantes

En cas d'accident avec un autre usager des pistes, la responsabilité du pratiquant peut être engagée. Afin de déterminer si le skieur a commis une faute, les tribunaux se réfèrent au code de bonne conduite. Les deux règles les plus importantes sont :

- ✓ la règle n°2 qui édicte que chaque skieur ou snowboarder doit rester maître de sa vitesse et de son comportement. Il doit donc adapter sa vitesse et son comportement à ses capacités personnelles ainsi qu'aux conditions du terrain, de la neige, du temps, et à la densité de la circulation sur les pistes ;
- ✓ la règle n°3 qui impose à chaque skieur ou snowboarder de maîtriser sa direction et de respecter la priorité du skieur en aval.

Exemple 1 : Alpes Françaises

Deux jeunes surfeurs décident d'aller pique-niquer hors-piste à La Clusaz. Ils déclenchent une plaque à vent qui balaye une fillette de 12 ans qui faisait partie d'un groupe encadré par un guide. Moins de 5 minutes plus tard elle est dégagée de la coulée grâce à son ARVA mais il est trop tard. Le tribunal correctionnel d'Annecy condamne les deux surfeurs (23 et 24 ans) à **quatre mois de prison avec sursis**.

Exemple 2 : Pyrénées

Un skieur venant en amont entre en collision avec un snowboarder, caché par un canon à neige, qui avait surgi brusquement sur sa trajectoire. Le skieur a invoqué la faute du surfeur consistant dans le fait de surgir imprudemment de derrière un canon à neige pour s'engager de manière soudaine sur la trajectoire suivie par le skieur.

La cour n'a pas reconnu comme fautif le comportement du surfeur situé en aval. En effet, elle a relevé qu'un skieur amont doit toujours s'attendre à voir un skieur lui couper la route du fait des boucles plus ou moins larges que celui-ci doit effectuer. Un manque de visibilité du fait d'un canon à neige ou d'une butte doit inciter à plus de vigilance. Le skieur a été reconnu **entièrement responsable**.

Exemple 3 : Alpes Françaises

Un jeune skieur de 14 ans a tenté de justifier sa collision par le fait que l'autre skieur était masqué par un repli du terrain. La collision a eu lieu à l'intersection de deux pistes et, hormis la vitesse avérée de l'adolescent, la position exacte des deux skieurs était difficile à déterminer.

Le tribunal d'Albertville a retenu que l'adolescent de 14 ans doit avoir sur les pistes le même comportement que celui d'un adulte sensé et raisonnable, c'est-à-dire maîtriser et contrôler sa vitesse; cette obligation étant renforcée par sa parfaite connaissance des lieux en l'espèce.

Exemple 4 : Alpes Suisses

Deux personnes se heurtent sur une piste bleue des Portes du Soleil. Elles sont arrêtées sur le lieu

de l'accident, derrière une bosse, ainsi que d'autres skieurs venus leur prêter main forte. Survient un troisième skieur, qui passe la bosse à vive allure et entre en collision avec l'un des «secouristes». Cette personne est tétraplégique. L'un des deux skieurs qui étaient impliqués dans la collision initiale a également été blessé, tout comme le skieur arrivé trop vite sur la bosse.

Le tribunal pénal s'est vu saisi de l'affaire. Le skieur arrivé rapidement sur la bosse a été reconnu coupable, notamment de lésions corporelles graves par négligence.

Points complémentaires relatifs à la sécurité

Arrêt à vue

La règle qui incite l'usager des pistes à toujours maîtriser ses skis et sa vitesse apparaît donc de plus en plus importante. Vous devez absolument évoluer «à vue» donc toujours pouvoir vous arrêter sur la distance à laquelle porte votre visibilité.

Vitesse

Vous devez être capable de vous arrêter **très rapidement** et de changer de trajectoire **instantanément**. Cela suppose d'adapter la vitesse au terrain, à la météo (jour blanc), à vos capacités et à la fréquentation ! Sur pistes faciles, réduisez votre vitesse et éloignez vous des skieurs pour ne pas « effrayer » les débutants !

Bosse, op traken

Avant de sauter une bosse ou de faire un « op traken », (rupture de pente) faire vérifier impérativement par un camarade si l'aire de réception est libre et sans danger. Par exemple, lever un baton si cette dernière est libre, lever 2 batons en croix pour interdire la bosse.

Croisements, entrée sur piste

Aux croisement de pistes ou quand vous rentrez sur une piste après un arrêt en bord de piste, regardez bien en amont avant de vous engager pour ne pas vous faire percuter par quelqu'un lancé à pleine vitesse.

Dépassements

Quand vous doublez, assurez-vous de ne pas « coller » la personne que vous dépassez, elle peut prendre un virage là où vous ne vous y attendiez pas. Le skieur amont doit prévoir de suivre une direction qui assure la sécurité du skieur aval...

Carving

Attention aux types de virages qui peuvent surprendre les autres.

Arrêts

Evitez absolument les passages étroits, sans visibilité ou derrière une bosse.

Télesièges

1. Placez votre sac à dos devant vous ! Vous pourriez rester accroché à l'arrivée.
2. Batons mains gauche, main droite pour amortir le siège.
3. Si vous embarquez mal, laissez partir le siège ! Vous risquez de rester suspendu.
4. Baissez rapidement le garde-corps ! Vous risquez la chute.
5. Ne sautez jamais du siège, même à l'arrêt ! C'est toujours plus haut que vous ne le pensez.
6. Enlever les skis du repose pied en avance mais n'ouvrir le garde corps qu'au dernier moment.
7. Si vous n'arrivez pas à débarquer, rester assis ! Laissez vos jambes pousser la tige horizontale d'arrêt automatique.

Téléskis

1. Enlevez les dragonnes des poignets ! Vous pourriez rester accroché à la perche.
2. Ne slalomez pas et gardez la perche jusqu'à l'arrivée ! Vous risquez de faire dérailler le câble et de blesser ceux qui montent.

3. Si vous tombez, n'insistez pas ! Lâchez la perche et dégagez rapidement la piste de montée.
4. A l'arrivée, lâchez la perche à l'endroit indiqué ! Si vous dépassez l'arrivée, pas de panique, vous déclencherez l'arrêt automatique.
5. Dégagez rapidement l'arrivée ! Une perche pourrait heurter votre tête.

Télécabines

1. Evitez les bousculades dans la file d'attente.
2. Durant la montée, ne balancez pas la cabine.
3. En cas d'arrêt, attendre les consignes du personnel.

Snowpark

Vous avez le droit d'aller uniquement sur bosses vertes. L'accès aux bosses bleues et aux modules est réservé aux porteurs d'un dorsale. Bosses rouges et noires strictement interdites.

1. Echauffez vous
2. Reconnaissez le snowpark
3. S'assurer que la réception est dégagée. Placer un « signaleur » qui annoncera si la réception est libre.
4. Signaler son départ à l'aide d'un geste ou d'un signal vocal
5. Adaptez votre élan en fonction du module et de la qualité de la neige
6. Réaliser des sauts simples pour tester le module. Réalisez uniquement des figures que vous maîtrisez.
7. Ne pas croiser les enchaînements de modules
8. Ne pas s'arrêter sur / derrière un kick, sur / derrière une réception, ne jamais rester sur une réception à la suite d'une chute
9. En cas d'accident, barrez immédiatement le module ou le parcours puis prévenez les secours.

Conduite du groupe

Dans le bus, avant de skier

- ✓ Décider d'un responsable de groupe pour la sortie(noté par l'enseignant).
- ✓ Prendre connaissance de la météo : tendance, température, vent...
- ✓ Prendre connaissance de l'état de la neige : poudreuse, glace, lourde.
- ✓ Sur le plan des pistes, reperer le parking du car, les itinéraires de retour et les postes de secours.
- ✓ Marquer l'horaire de retour au car.
- ✓ Si relations possibles entre différentes vallées demander l'autorisation au professeur et connaître les horaires de fermeture des remontées mécaniques.

En groupe, sur les pistes

- ✓ Restez à 4 ensemble, **toujours à vue.**
- ✓ Pas de hors-piste, pas de snowpark, maîtrisez votre vitesse.
- ✓ Faire des regroupements fréquents sur le bord de la piste, les uns en dessous des autres (pas dos à l'amont pour les snowboarders). S'arrêter systématiquement dès qu'un skieur du groupe chute ou s'arrête pour une raison inconnue
- ✓ Vérifier à chaque arrêt que le groupe est au complet.
- ✓ Donner des consignes précises au groupe : prochain point de rendez-vous si on se perd
- ✓ Définir un skieur de tête et un skieur « serre file ». Ne pas skier trop proches les uns des autres.
- ✓ Si perte du groupe, attendre sur le côté de la piste à l'endroit de l'arrêt, le reste du groupe refait une rotation pour se retrouver (sauf si dernière descente, alors rejoindre le bus).
- ✓ En cas de chute au téléski (surfeur)... que faire ? (Faire passer surfeur devant).
- ✓ Vérifier que la piste choisie est ouverte avant de s'engager.
- ✓ Choisir une piste adaptée au niveau du groupe.
- ✓ Commencer (échauffement) et finir (fatigue) par des pistes faciles pour le groupe.

- ✓ Respectez les horaires de retour au car : un bus entier vous attend ainsi que des parents à Bonneville ! Le retour peut être long et le rythme doit être normal ou plus lent car avec fatigue accumulée, les accidents arrivent plus fréquemment en fin de journée. A titre d'exemple, 30 minutes sont nécessaires pour descendre du Chinailon au Grand Bornand.

En cas de retard ou de problème

En cas de retard ou de problème ne nécessitant pas les secours : élève indiscipliné, élève très en dessous du niveau du groupe, casse de matériel, blessure bénigne, froid, etc. : n'hésitez pas à contacter l'enseignant organisateur.

En cas de blessure grave ou d'accident

Protéger

- ✓ Evitez le sur-accident : placez immédiatement une paire de ski en croix en amont du blessé.
- ✓ Demandez au blessé où il a mal, voir si il saigne
- ✓ **Ne pas déplacer le blessé, ne pas le manipuler, ne pas lui enlever son casque, ne pas lui enlever ses chaussures, ne pas lui donner à boire ou à manger**

Alerter

- ✓ Téléphonnez aux secours
Grand Bornand : 04 50 27 02 62
La Clusaz : 04 50 32 65 15
Ou 112
- ✓ Indiquez le nom de la piste et le numéro de la balise
- ✓ Donnez des indications sur le blessé (âge, endroit ou la personne s'est fait mal,...)
- ✓ Si le téléphone ne passe pas, faire prévenir les secours par deux personnes extérieures au groupe
- ✓ Si le téléphone ne passe pas et qu'il n'y a pas d'autres personnes sur la piste, un skieur reste avec le blessé, deux skieurs vont prévenir les pisteurs (en bas de piste, aux remontées mécaniques).
- ✓ Téléphonnez à l'enseignant responsable de la sortie ou le faire prévenir par un membre des remontées mécaniques
- ✓ Rassurez le blessé, parlez lui durant l'attente..

Matériel indispensable

- ✓ Casque avec masque ou/et lunettes de soleil
- ✓ Téléphone portable, 2 par groupe au minimum (applis à télécharger)
- ✓ Plan des pistes
- ✓ Fiche urgence (avec numéro de la sécurité des pistes et numéro de l'enseignant responsable).

Faites vérifier et régler vos fixations. Vérifier que vos stop skis marchent. Une entorse du genou sur deux est due à un mauvais réglage de fixation. Un réglage trop faible peut engendrer un déchaussement intempestif et provoquer la chute. A l'inverse, un réglage trop fort peut empêcher le skieur de déchausser en cas de chute.

Signature

J'ai lu et compris entièrement ce document. Je m'engage à respecter toutes les règles et recommandations abordées.

Fait le / / à Signature :

